

## Annexe 2 : Aulnay-sous-Bois (93) et Gonesse (95)

### 1. Contexte

Le site d'Aulnay-sous-Bois serait localisé sur le périmètre du site industriel du groupe PSA Peugeot Citroën de 180 hectares, sur les communes d'Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis et de Gonesse dans le Val d'Oise. Le site est situé à l'intersection de l'A1 et l'A104, aux abords immédiats de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Ce site industriel est en reconversion après l'arrêt complet de l'activité de PSA (courant 2014). Le projet global est de conserver à la fois la vocation industrielle du site et d'y créer des espaces aménagés en habitations, activités tertiaires et espaces verts. Plusieurs projets spécifiques sont intéressés par une implantation sur l'emprise PSA, parmi lesquels des logisticiens, des industriels et un site de maintenance et remisage des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

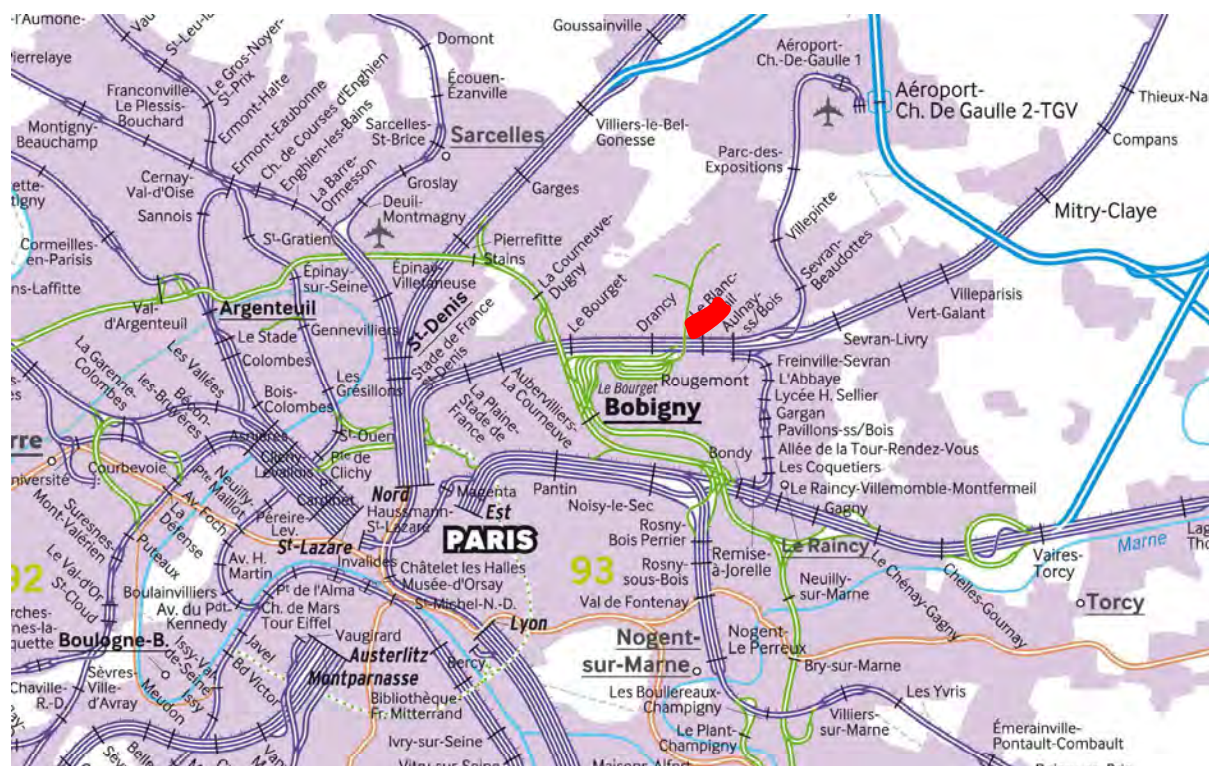
Figure 59 : Vue aérienne du site de PSA



## 2. Infrastructures ferroviaires

Le site dispose déjà d'infrastructures ferroviaires, l'usine PSA étant embranchée. Le site est relié au triage du Bourget par une voie unique de 4,5 km dédiée au fret.

Figure 60 : Aulnay-sous-Bois - Localisation sur le Réseau Ferré National



### Axe concerné

Le site ferroviaire d'Aulnay-sous-Bois est connecté à une voie mère à voie unique fret non électrifiée qui relie plusieurs embranchements de zones d'activités et le site de PSA au triage du Bourget.

Les rampes atteignent 16‰ dans le sens triage du Bourget vers PSA. La voie mère se débranche au kilomètre 2,42 vers les zones du Coudray et de Garonor, et au km 4,86 vers PSA, et dessert finalement la zone de Paris-Nord 2 au-delà du km 6. Seul l'embranchement desservant l'usine PSA est encore utilisé, garantissant que la voie mère est circulaire au moins jusqu'au kilomètre 4,860 (cf. annexe 1).

### Accessibilité au réseau

- Trafic sur RFN et modalités d'insertion

Il n'y a pas de problème d'insertion car cette insertion s'effectue par le faisceau du Bourget.

- Modalités d'accès à la GC et accès aux radiales

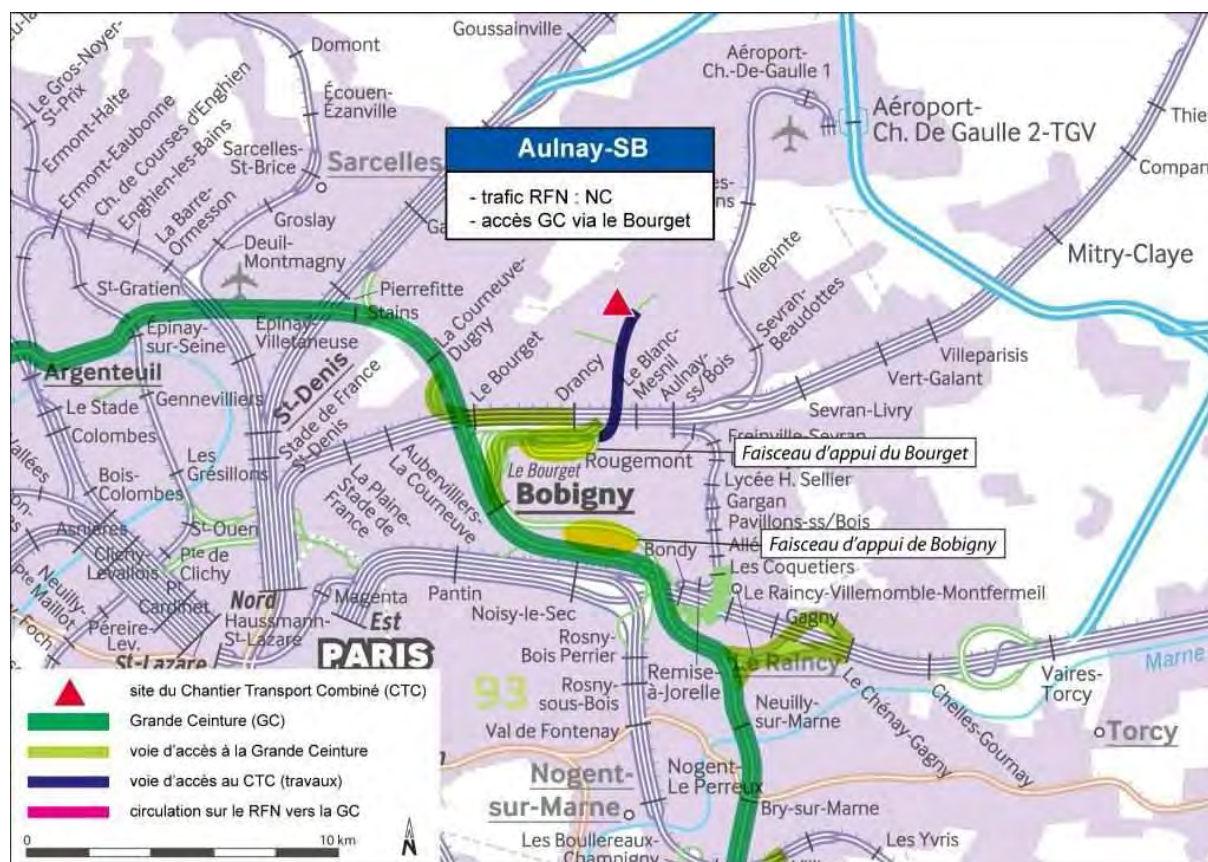
Le point de raccordement du site au RFN est le triage du Bourget, dont l'accès à la grande ceinture ferroviaire n'interfère à aucun moment sur les trafics voyageurs, d'où un accès optimal aux radiales sud-est, sud-ouest et est.

Les accès à l'Axe Seine et à la radiale nord peuvent être assurés par un rebroussement à Bobigny-Triage, utilisé comme faisceau d'appui, pour rejoindre la grande ceinture ferroviaire



vers le nord. Il convient cependant d'expertiser la disponibilité de ce faisceau. Pour l'accès à ces 2 radiales, une alternative consiste à utiliser le raccordement du « Bas-Martineau » avec l'avantage de ne pas devoir rebrousser, mais avec l'inconvénient majeur de cisailer les 4 voies de Paris-Laon + RER B.

**Figure 61 : Aulnay-sous-Bois - Accès à la Grande Ceinture et aux radiales**



### **Faisceaux d'appui**

Les faisceaux existants du Bourget pourraient servir de faisceau d'appui, les voies pouvant accueillir des trains de 750 mètres. Le site est composé de deux faisceaux respectivement de 16 et 48 voies, et d'un faisceau d'attente au départ de 5 voies de 750 mètres.

Du fait de l'ouverture du marché de la traction ferroviaire, ce triage, et plus particulièrement sa fonction « relais », sont utilisés par diverses entreprises ferroviaires.

Le site du Bourget est actuellement utilisé en grande partie par l'activité Multilots-multiclients de Fret SNCF Logistics (MLMC, nouveau nom de l'activité de lotissement) de SNCF-Logistics, à la fois pour son activité nationale et son activité locale. En 2013, le trafic MLMC a porté sur 5673 trains à l'arrivée et 5729 trains au départ, soit environ 109 000 wagons (la moitié de l'activité nationale du MLMC).

Le faisceau de Bobigny pourrait servir de second faisceau d'appui et de rebroussement pour les trains se dirigeant vers le nord et l'Axe Seine.

### **Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau du Bourget**

La capacité de circulation sur la voie unique serait de l'ordre de 1 A/R par heure, capacité suffisante par rapport aux besoins du terminal (6 AR/jour).

## Synthèse

Grâce à sa connexion directe au triage du Bourget et à un accès dédié fret, les trains s'insèrent directement sur la grande ceinture sans interférence avec les missions du RER B, ni les circulations Paris-Laon. La proximité du triage du Bourget permet d'envisager un faisceau d'appui de qualité pour la desserte du site. Les accès aux axes est, sud-est et sud-ouest sont directs. Les accès aux radiales nord et Axe Seine requièrent un rebroussement sur le faisceau de Bobigny. Pour ces deux radiales, un accès direct est possible mais avec un cisaillement des voies du RER B. Le rebroussement à Bobigny doit être privilégié.

### **3. Aménagement de la plate-forme du terminal**

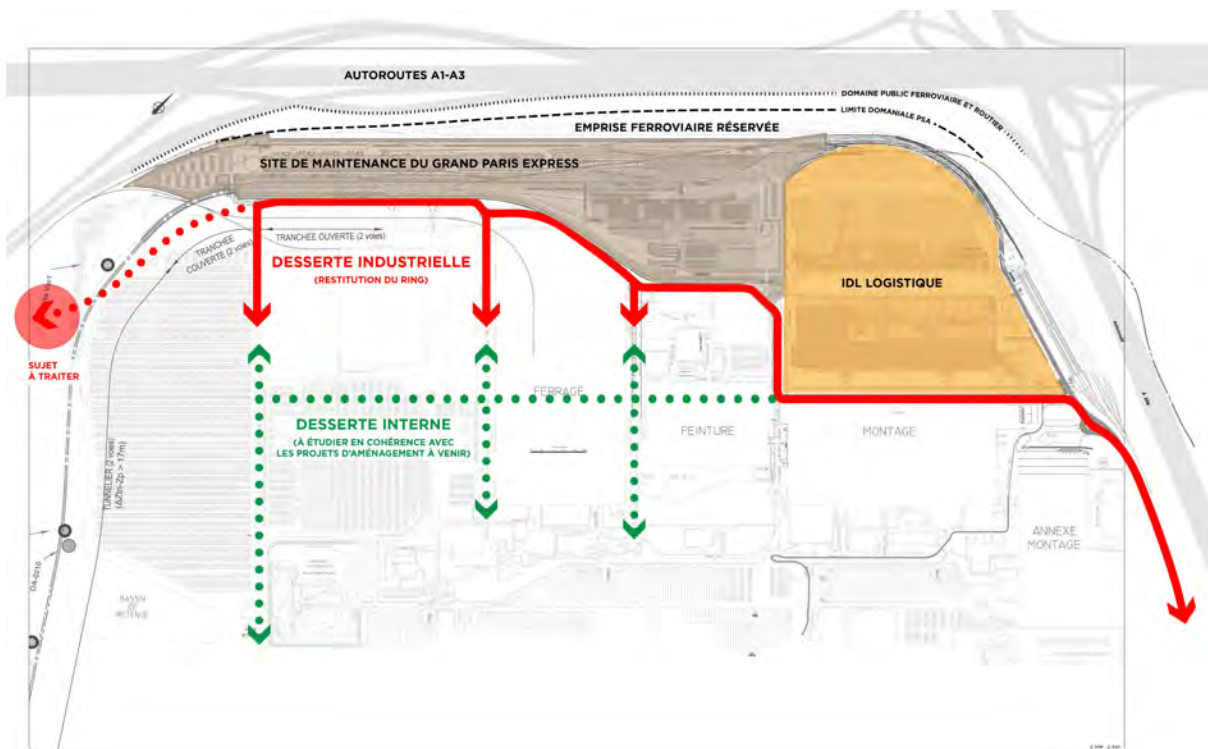
#### Infrastructures existantes

L'objectif est de traiter 6 trains AR par jour.

Le site est localisé le long de l'A1 sur un linéaire de 1000m, pour partie sur domaine public (2,5 ha le long de l'A1) et pour partie sur domaine PSA (10,5 ha). Le total de l'emprise du terminal ferait 13 ha. Cette localisation est compatible avec l'implantation des ateliers d'entretien (SMR/SMI) des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

La plate-forme est à créer. La sortie routière est prévue par l'échangeur de l'A104 par voirie routière le long de l'A104 et de l'A1.

**Figure 62 : Emplacement possible du terminal sur le périmètre étudié (emprises ferroviaires réservées)**



#### 4. Desserte routière

##### Accès au réseau routier magistral

Les cheminements des PL sur le site devraient se faire par le nord-est, le long des autoroutes A1 et A104, en limite d'emprise du site PSA actuel. L'accès au réseau routier structurant se fera directement au niveau de l'échangeur de l'A104.

Figure 63 : Aulnay-sous-Bois - Accès direct depuis l'échangeur de l'A104



##### Modalités de connexion au réseau magistral

La carte ci-dessous présente les temps de parcours depuis le terminal jusqu'au réseau magistral.

Figure 64 : Aulnay-sous-Bois - Temps de parcours, sortie au niveau du rond-point



Source : Google Maps

Les temps de parcours depuis la plate-forme de transport combiné et le réseau magistral (A104, A1, A3) sont courts.



L'hypothèse d'une connexion directe avec l'échangeur de l'A104 présente des temps de parcours intéressants. Il conviendra toutefois d'avoir une réflexion sur l'aménagement le plus adapté pour permettre une entrée et une sortie facile des poids lourds.

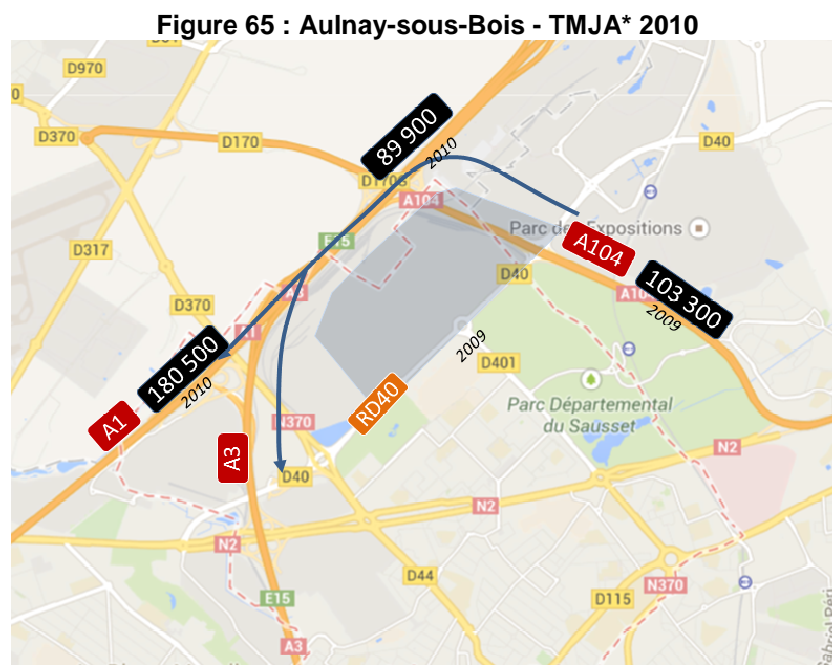
Cette hypothèse permet aussi de limiter les impacts des futurs trafics PL générés sur le réseau routier. En effet, les PL n'emprunteront pas de route départementale puisqu'ils seront directement connectés au réseau magistral, sans aucun impact pour la ville d'Aulnay-sous-Bois.

### **Evolution des conditions d'accès routier au réseau magistral**

La connexion routière entre la plate-forme et le réseau magistral n'existe pas à ce jour. Elle est à créer en bordure des emprises PSA pour rejoindre l'échangeur de l'A104 au niveau de la RD40.

### **Trafics routiers sur le réseau viaire desservant le site**

La carte ci-dessous présente les trafics Tous Véhicules (TV), TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) de l'A4, l'A104, l'A1 et l'A3. Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus.



\*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : Conseil Départemental de Seine Saint-Denis et DIRIF

### **Appréciation de la congestion pour accéder à l'arrière-pensée**

La congestion aux heures de pointe est récurrente sur les 3 axes autoroutiers : A1, A3 et A104. Cette congestion s'explique par le croisement de ces trois grands axes ainsi que par la présence de grands équipements tels que l'aéroport du Bourget, le centre commercial Parinor et le parc des expositions de Villepinte.

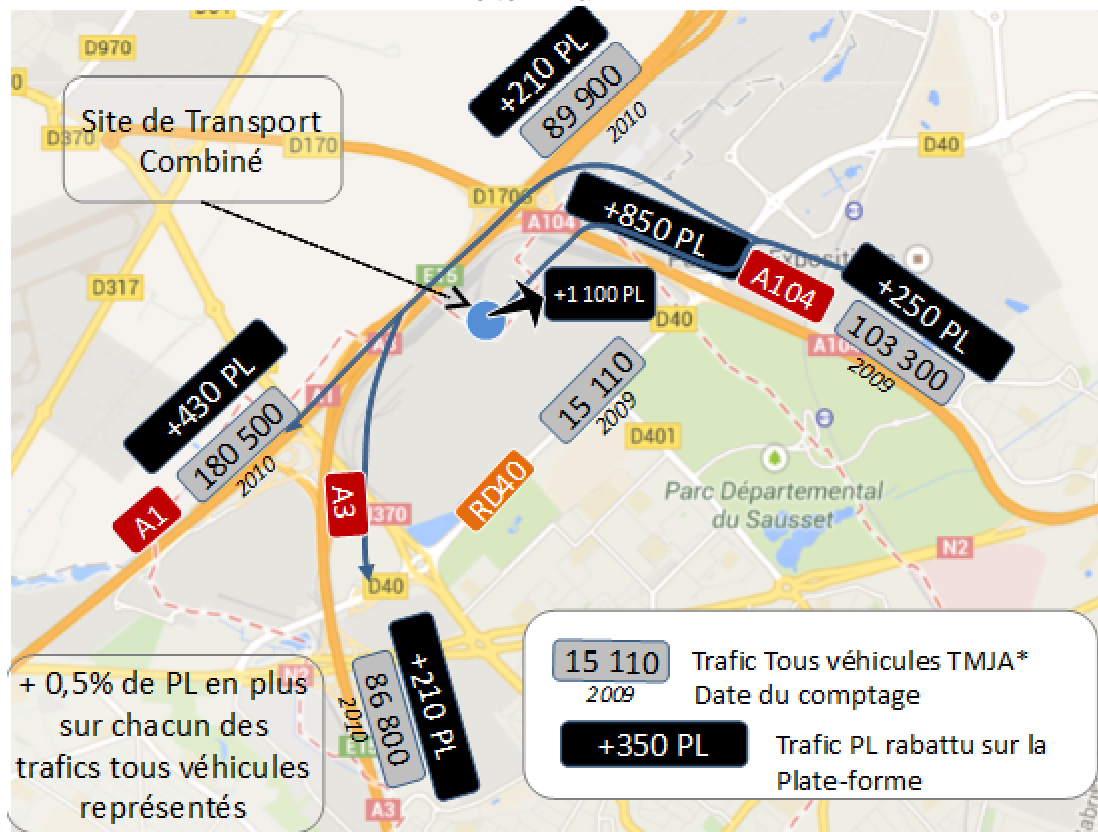
Cependant, les trafics de Poids Lourds d'une plate-forme de TC se font avant l'heure de pointe du matin (entre 3h45 et 7h). La plupart des PL sont déjà sur place à l'arrivée des premiers trains. Ils sont donc assez peu impactés par la congestion en heures de pointe. En fin de journée, les chargements des PL sont plus lissés : entre 17h30 et 20h30, soit un risque potentiel de circulation en période de pointe.

### Impact en termes de trafic Poids Lourd

L'estimation est d'environ 1 100 mouvements PL rabattus sur le terminal de transport combiné et la moitié dans le cas du ferroutage par suite de la suppression des parcours à vide (les PL sont systématiquement rechargés).

La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL selon laquelle les flux rabattus sur la plate-forme se répartissent en fonction du trafic Tout Véhicule TMJA générés sur les axes du réseau magistral à proximité. Cette répartition a été établie dans l'hypothèse d'une exploitation de 6 trains AR par jour selon l'option terminal transport combiné.

**Figure 66 : Aulnay-sous-Bois - Les trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal**



\*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD93 – DIR Île-de-France

### Dimensionnement des aménagements à prévoir

Il n'y a pas à prévoir d'évolution du réseau routier pour permettre le fonctionnement du terminal de transport combiné d'Aulnay-sous-Bois puisque le débouché du terminal se ferait par le RD40, juste au niveau de l'échangeur de l'A104.

Par ailleurs, il convient de rappeler que le terminal de transport combiné prend la place de l'ancienne usine PSA, qui était également à la source d'un certain nombre de PL générés. Ce constat permet de relativiser très largement les trafics PL supplémentaires présentés dans la carte ci-dessus.

### Synthèse

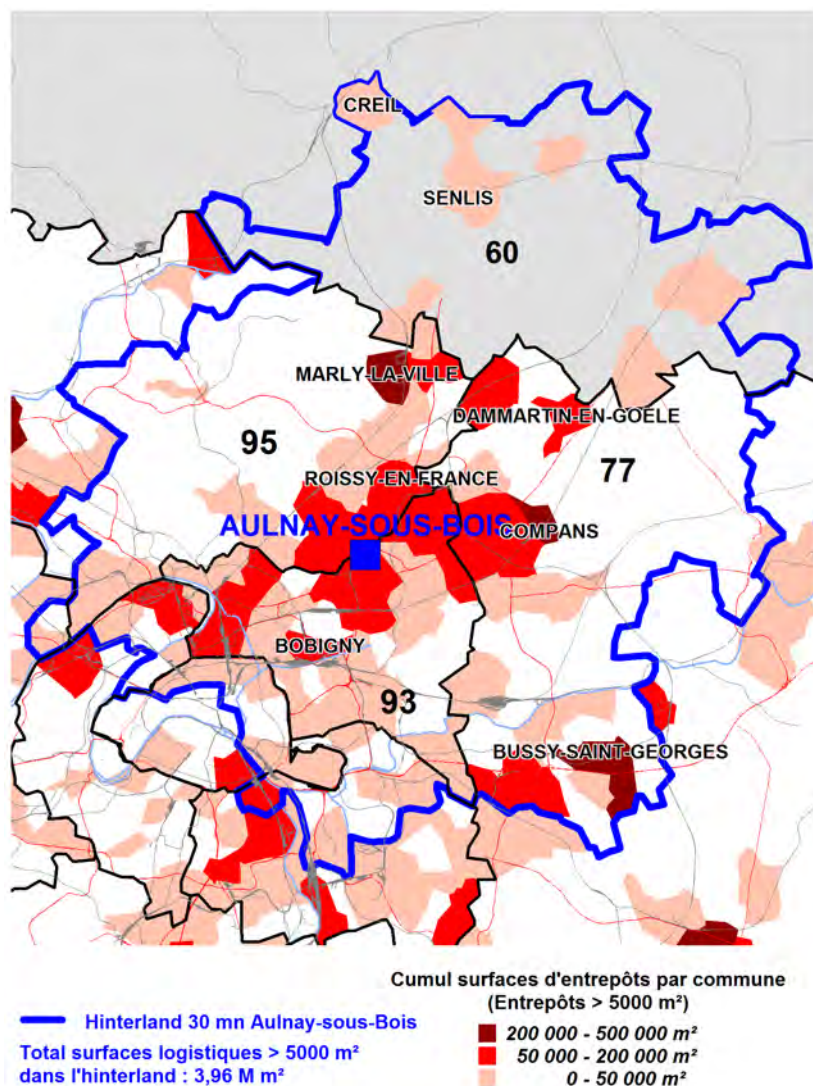
Le site d'Aulnay-sous-Bois est facilement connectable à la voirie magistrale. Il est en effet directement connecté sur la Francilienne, à quelques minutes de l'échangeur A104/A1. Par ailleurs, les coûts d'aménagement routiers seraient relativement peu élevés : aménagement

de la voie de raccordement entre le site et l'échangeur de l'A104. Le positionnement du site et son raccordement très proche à l'A104 pourraient permettre d'éviter aux PL d'emprunter la voirie locale, ce qui constitue un atout important de ce site. En revanche, c'est un secteur très congestionné aux heures de pointe, notamment sur l'A3 et l'A104.

## 5. Zone de chalandise

### Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 67 : Hinterland à 30 minutes de route du site d'Aulnay-sous-Bois



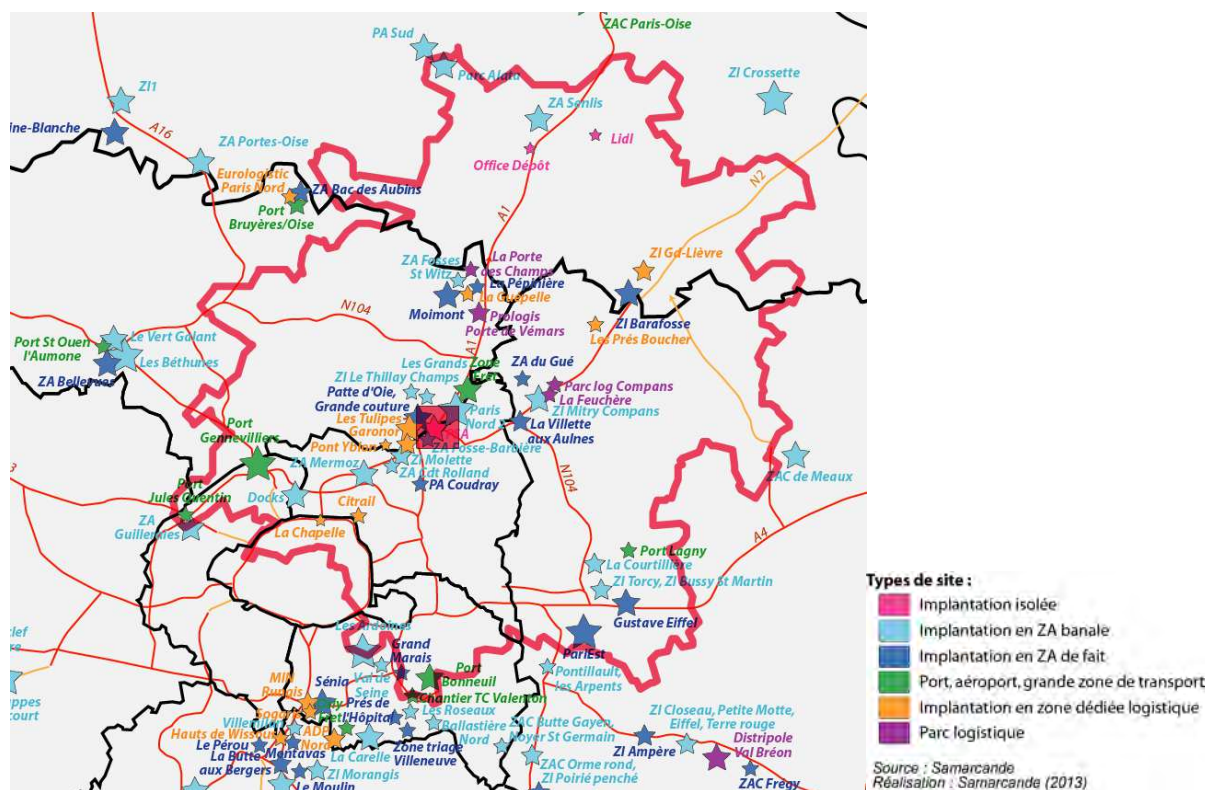
Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m<sup>2</sup> et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes (hors congestion) du site d'Aulnay-sous-Bois compte 3,96 millions de m<sup>2</sup> de surfaces logistiques. Il couvre un territoire large de 260 communes sur 8 départements (Paris, Seine-et-Marne, Yvelines (2 communes), Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val d'Oise et Oise).



## Positionnement de l'hinterland 30 minutes par rapport aux principales ZA

Figure 68 : Zones d'activités à proximité et dans l'hinterland d'Aulnay-sous-Bois



Sources : Base de données interne Samarcande sur les types d'implantations logistiques

Aulnay-sous-Bois est situé au centre d'un chapelet de zones accueillant des fonctions logistiques le long de l'axe A1 et le long de la RN2. Tous les types d'implantation sont représentés : des zones dédiées à la logistique près de Gonesse (les Tulipes, Garonor, Pont Yblon...), une part importante de parcs logistiques près de Marly-la-Ville-St-Witz (La Porte des Champs, Port de Vémars...), des sites multimodaux (la zone fret de Roissy, le Port de Gennevilliers...), mais aussi des zones mixtes avec une part notable de sites logistiques vers Mitry-Mory (ZI Mitry-Compans, la Villette aux Aulnes...) ou sur la Plaine St Denis (ZI Mermoz...).

Cet hinterland est sans doute l'un des plus riches d'Île-de-France avec celui des espaces Orly Rungis Seine Amont et Sénart. Il faut noter en outre que l'essentiel de ces zones est dans un périmètre très proche (Y formé de l'A1 et de la RN2).

### Synthèse

Le site d'Aulnay-sous-Bois est au cœur d'un territoire logistique dense, ce qui lui assure un marché à proximité immédiate. Par ailleurs, sa connexion aisée à plusieurs axes du réseau magistral lui donne également une aire d'influence étendue puisqu'elle touche tous les départements d'Île-de-France (hormis l'Essonne), ainsi que le département de l'Oise. Les zones logistiques accessibles à 30 minutes de route ou moins (hors congestion) sont nombreuses et parmi les plus importantes de la région (le port de Gennevilliers, la zone fret de Roissy, la ZI de Mitry-Compans, les zones Paris-Est et Gustave Eiffel du secteur Marne-la-Vallée, les zones du secteur de Marly la Ville...). Un « potentiel théorique » de près de 4 millions de m<sup>2</sup> de surfaces logistiques y est présent (surfaces construites entre 1980 et 2009, opérations de 5 000 m<sup>2</sup> et plus).

## 6. Maîtrise du foncier

Le site potentiel serait implanté le long de l'A1 sur du foncier public de l'Etat (domaines publics routier et ferroviaire) ainsi qu'en limite des installations SGP pour la maintenance des lignes 16 et 17.

## 7. Contexte environnemental

Une zone Natura 2000 (Parc du Sausset, sites de Seine-Saint-Denis) est située au sud-est du site. Non loin du site, on note la présence d'une ZPPAUP à Gonesse et le site classé du parc national de Sevrans.

Le site est concerné par la présence potentielle de zones humides et par un risque moyen de retrait-gonflement des argiles (PPR tassement différentiel sur la commune d'Aulnay-sous-Bois). Deux éléments de la sous trame arborée du SRCE concernent le périmètre d'étude.

Les contraintes du site ne sont pas de nature à remettre en cause un projet de plate-forme de transport combiné. Une étude d'incidence Natura 2000 devra être réalisée et des études devront définir si les zones humides potentielles existent réellement. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites devra être consultée pour avis en raison de la présence du site classé et de la ZPPAUP. Une étude de sol devra permettre d'identifier les sols en présence et déterminer le risque de tassement différentiel.

## 8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

### Compatibilité avec les projets en cours

Tableau 37 : Projets en cours à Aulnay-sous-Bois

	Site maintenance RGPE	Triangle de Gonesse
Type projet	Transport de voyageurs	Aménagement
Descriptif	Implantation du site de maintenance des lignes 16 et 17 du RGPE (site de maintenance des infrastructures et site de maintenance et de remisage) sur le site de PSA-Aulnay-sous-Bois.  Atouts du site pour ce projet : accessibilité métropolitaine, utilisation du système ferré existant, disponibilités foncières.	Aménagement d'une zone d'activités à vocation tertiaire de 280 ha à Gonesse, « en miroir » du site PSA, à l'ouest de l'A1 et entre les RD370 au sud et RD170 (boulevard du Paris) au nord : création de 1,1 M de m <sup>2</sup> de bureaux et activités.  Implantation d'EuropaCity sur ces 280ha
Promoteurs partenaires	Maître d'ouvrage du projet : SGP	Maître d'ouvrage du projet : EPA Plaine de France.
Objectifs		Développer et permettre une montée en gamme de l'offre de bureaux sur le Grand Roissy, sur un site bénéficiant d'une localisation stratégique le long de l'A1, à proximité immédiate de l'aéroport Charles-de-Gaulle, et proche de Paris par voie routière et en transports en commun (ligne 17 du RGPE).
Délais réalisation		2017 : prévision du démarrage des 1ères constructions de bureaux  2020 : ouverture prévisionnelle d'EuropaCity
Niveau réalisation	Etude d'un scénario du site de maintenance	Etudes.

	sur le nord du site PSA le long de l'A1	Calendrier prévisionnel : étude d'impact déposée au préfet fin 2014, création de la ZAC envisagée début 2015 et démarrage des premières constructions en 2017.
<i>Niveau de financement du projet</i>	Financement envisagé mais non acté	Financement envisagé mais non acté
<i>Degré de consensus du projet</i>	Annnonce faite de l'implantation du SMR-SMI par le Premier Ministre lors du Comité interministériel du 13 octobre 2014.	Vœu de la majorité départementale de la Seine-Saint-Denis contre le projet du Triangle de Gonesse et notamment d'EuropaCity en septembre 2014 : conteste l'urbanisation de près de 300ha de terres agricoles et le risque de développement de friches commerciales avec la création d'EuropaCity.  Contestation de nombreuses associations environnementales.
<i>Obstacles et contraintes</i>	Plus d'obstacle politique depuis l'annonce ministérielle de l'implantation du projet.	<u>Volonté politique</u>  Récentes réserves d'élu du CD 93 et de communes du 93 : le projet ne doit alimenter qu'une desserte de proximité avec un proche hinterland.  <u>Desserte</u>  L'ouverture à l'urbanisation du site est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs (SDRIF), sachant que la DUP de la ligne 17 est envisagée fin 2015. L'opportunité de la création du barreau de Gonesse reliant les RER B et D, dont la mise en service est envisagée en 2020, est actuellement étudiée par le Stif.
<i>Evaluation de la compatibilité avec le projet TC</i>	Le choix du scénario A1 nécessiterait d'adapter le projet d'implantation de transport combiné pour permettre sa cohabitation avec le SMR-SMI. Cette implantation le long de l'A1 permet d'optimiser le développement du site PSA par rapport au scénario central.  Le choix du scénario central nécessite l'étude approfondie de la compatibilité entre les 2 projets. Une première étude de la SGP sur la compatibilité de son projet avec l'installation d'un terminal de transport combiné ou du feroutage indique une certaine compatibilité des deux activités avec pour conséquence à la fois l'opposition avec le plan-masse envisagé par PSA ainsi qu'un surcoût d'environ 100 M€ pour le SMR/SMI.	Aucune incompatibilité a priori.

Sources : contributions des services territoriaux du Conseil Régional Île-de-France

Territoire disposant de nombreux atouts, particulièrement bien localisé, proche de Paris, comportant des espaces à aménager, irrigué par des axes routiers importants, le territoire d'Aulnay-sous-Bois / Gonesse est un espace à enjeux qui suscite de nombreux projets, d'aménagement, de transport en commun et d'infrastructures routières.

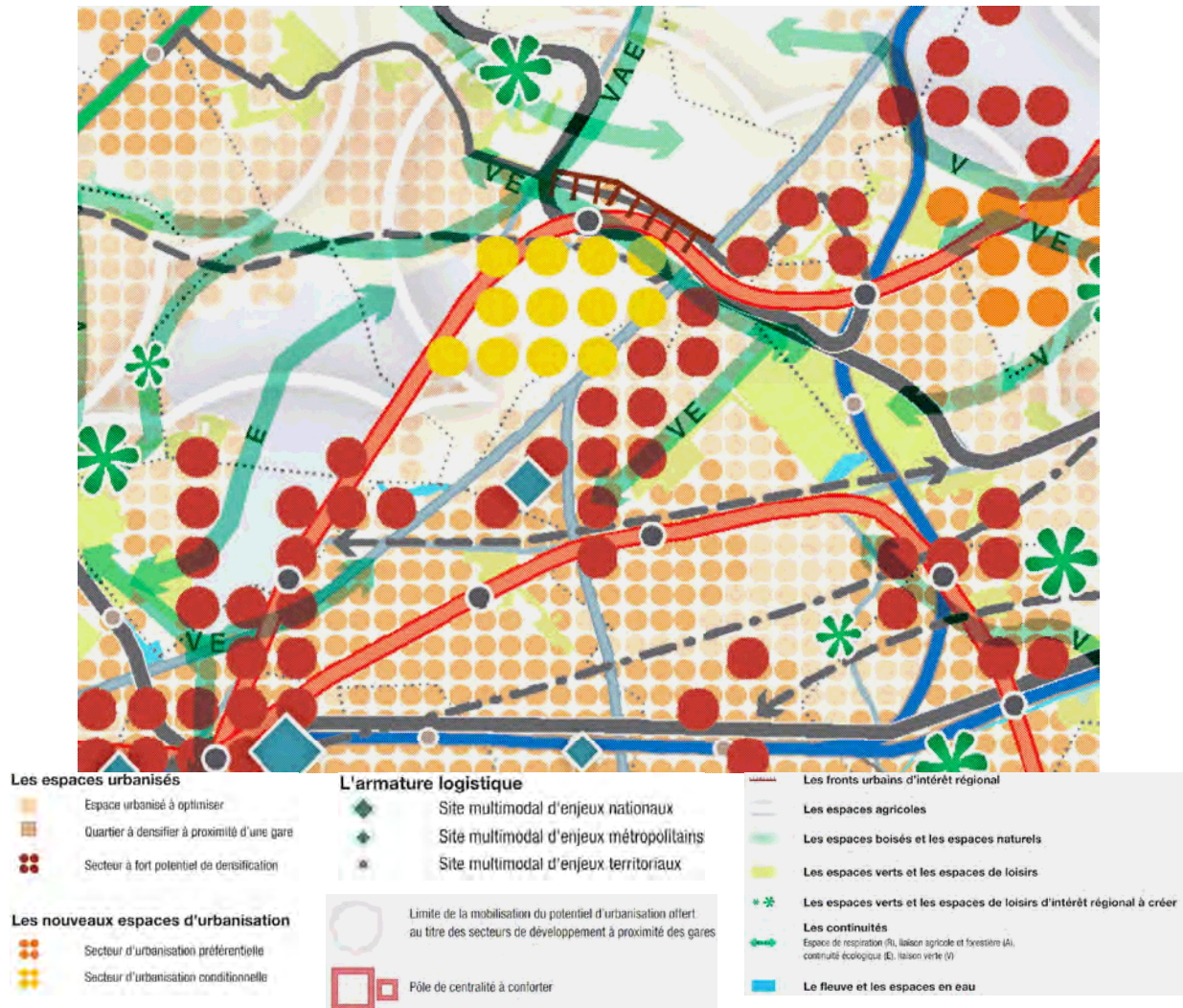
Les projets n'apparaissent pas comme incompatibles avec celui d'un terminal de transport combiné car ils ne touchent pas à la zone PSA. Le projet du site de maintenance des lignes



16 et 17 du GPE est étudié de manière à permettre sa compatibilité avec l'implantation potentielle d'une plate-forme TC.

### 9. Inscription dans le SDRIF

Figure 69 : Aulnay-sous-Bois - Inscription du territoire dans le SDRIF



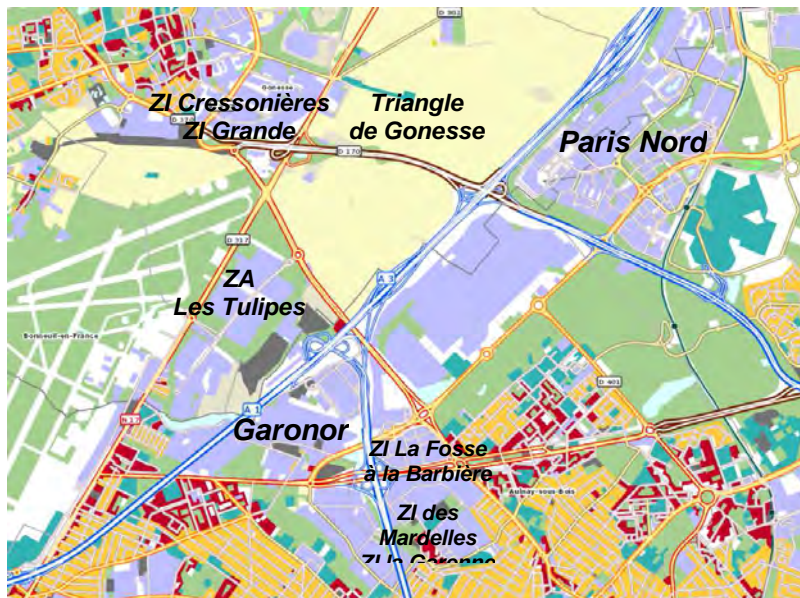
Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

Le site d'Aulnay-sous-Bois apparaît dans le SDRIF comme « secteur à fort potentiel de densification » et « espace urbanisé à optimiser ».

A noter que le site de Garonor, au sud, est un « site multimodal d'enjeux métropolitains ».

## Vocation des territoires proches

Figure 70 : Vocation des territoires proches d'Aulnay-sous-Bois



Source : cartes du MOS (Mode d'Occupation des Sols) 2012 de l'IAU - <http://carto.iau-idf.fr/webapps/applimos/>

Le territoire d'Aulnay-sous-Bois est structuré autour de l'A1, épine dorsale d'un dispositif élargi allant :

- de la Plaine Saint Denis et de la boucle de Gennevilliers au sud-ouest, ancien espace logistico-industriel ayant beaucoup perdu de son « lustre » industriel (industrie métallurgique et mécanique, équipement industriel automobile et chimique...) mais qui conserve un poids économique certain, où ce qui reste de l'industrie (de moins en moins de production, de plus en plus de conception) accompagne le dynamisme plus récent du tertiaire, des services et des fonctions logistiques,
- à l'espace de la plate-forme aéroportuaire de Paris Charles-de-Gaulle, grande zone d'emplois de près de 80 000 salariés, avec 16 000 sur Roissy Fret, dont les principaux employeurs sont Fedex (qui compte près de 1 500 emplois) et Air France (environ 1 300).

Entre ces deux espaces, le territoire restreint d'Aulnay-sous-Bois, Gonesse et Villepinte est l'une des plus anciennes zone de croissance des fonctions logistiques d'Île-de-France, qui s'est d'abord développée dans les années 60 avec la zone Garonor, première grande zone logistique dédiée de la Région (avec Sogaris), puis qui s'est poursuivie avec la mise en service de l'aéroport, sur les zones mitoyennes comme Paris-Nord II. Plus récemment, plusieurs zones à forte spécialisation logistique se sont développées dans les espaces encore disponibles, notamment dans le « triangle de Gonesse » (ZA des Tulipes), sans doute la plus vaste emprise foncière disponible si proche de Paris.

## Evolution des modes d'occupation des sols

**Tableau 38 : Aulnay-sous-Bois - Occupation des sols**

Occupation du sol en 2012 – Gonesse						Occupation du sol en 2012 - Aulnay-sous-Bois					
Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan	Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	11,50	0,00	1,28	12,78	1,28	1 Forêts	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2 Milieux semi-naturels	100,85	-23,99	14,64	91,50	-9,35	2 Milieux semi-naturels	0,56	0,00	0,00	0,56	0,00
3 Espaces agricoles	924,13	-10,23	2,28	916,18	-7,95	3 Espaces agricoles	5,26	0,00	0,00	5,26	0,00
4 Eau	3,71	-0,53	1,94	5,12	1,41	4 Eau	15,54	-0,12	0,00	15,42	-0,12
<b>Espaces agricoles, forestiers et naturels</b>	<b>1 040,19</b>	<b>-27,82</b>	<b>13,21</b>	<b>1 025,59</b>	<b>-14,61</b>	<b>Espaces agricoles, forestiers et naturels</b>	<b>21,36</b>	<b>-0,12</b>	<b>0,00</b>	<b>21,24</b>	<b>-0,12</b>
5 Espaces ouverts artificialisés	327,93	-49,23	16,26	294,97	-32,96	5 Espaces ouverts artificialisés	258,64	-8,88	2,93	252,68	-5,96
<b>Espaces ouverts artificialisés</b>	<b>327,93</b>	<b>-49,23</b>	<b>16,26</b>	<b>294,97</b>	<b>-32,96</b>	<b>Espaces ouverts artificialisés</b>	<b>258,64</b>	<b>-8,88</b>	<b>2,93</b>	<b>252,68</b>	<b>-5,96</b>
6 Habitat individuel	142,39	-0,37	0,93	142,95	0,56	6 Habitat individuel	600,65	-1,51	0,89	600,03	-0,62
7 Habitat collectif	51,56	-1,79	2,19	51,96	0,40	7 Habitat collectif	103,67	-1,52	4,24	106,39	2,72
8 Activités	186,16	-5,55	37,13	217,74	31,58	8 Activités	287,13	-4,21	1,31	284,23	-2,90
9 Equipements	42,56	0,00	0,27	42,83	0,27	9 Equipements	87,42	-0,50	2,06	88,98	1,56
10 Transports	196,84	-1,85	17,02	212,01	15,17	10 Transports	250,73	-5,75	2,19	247,16	-3,56
11 Carrières, décharges et chantiers	43,10	-32,15	31,74	42,68	-0,41	11 Carrières, décharges et chantiers	7,11	-3,68	12,57	16,00	8,89
<b>Espaces construits artificialisés</b>	<b>662,61</b>	<b>-23,91</b>	<b>71,48</b>	<b>710,19</b>	<b>47,57</b>	<b>Espaces construits artificialisés</b>	<b>1 336,71</b>	<b>-2,80</b>	<b>8,88</b>	<b>1 342,79</b>	<b>6,08</b>
<b>Total</b>	<b>2 030,74</b>	<b>-100,96</b>	<b>100,96</b>	<b>2 030,74</b>	<b>0</b>	<b>Total</b>	<b>1 616,71</b>	<b>-11,81</b>	<b>11,81</b>	<b>1 616,71</b>	<b>0</b>

Gonesse et Aulnay-sous-Bois ne présentent pas les mêmes profils de modes d'occupation des sols : Gonesse est encore en 2012 une commune où les espaces agricoles sont majoritaires (52%), alors qu'à Aulnay-sous-Bois les espaces construits artificialisés occupent 80% du territoire.

Sur Gonesse, la tendance est à la mutation de l'espace communal en espace d'activités (+32% entre 2008 et 2012), au détriment des espaces ouverts artificialisés (-33%). Les projets sur le triangle de Gonesse renforcent le mouvement vers l'artificialisation des sols.

### Synthèse

Espace industriel, espace logistique, espace tertiaire, le territoire d'Aulnay-sous-Bois est l'une des zones économiques les plus denses et les plus convoitées d'Île-de-France. Il est composé de zones d'activités pour certaines anciennes et en mutation (renouvellement des bâtiments de Garonor par la Foncière Europe Logistique, mutation de Paris-Nord II vers des fonctions tertiaires, alors que sa fonction initiale était l'industrie et la logistique), pour d'autres plus récentes et à aménager (la zone des Tulipes, à vocation logistique notamment messagerie, est la première phase de l'aménagement du triangle de Gonesse).

L'emprise PSA est au centre de ce territoire. L'implantation d'un terminal de transport combiné y trouve son sens dans un contexte d'aménagement diversifié autour de l'industrie, de l'habitat et du tertiaire.

### **10. Echéance de mise en œuvre**

La reconversion du site est en cours d'examen entre PSA, l'Etat, et les collectivités concernées. Lorsque la décision sera prise sur la teneur de la reconversion du site, l'aménagement du terminal, qu'il soit en version ferroulage ou transport combiné peut être rapide dans la mesure où les infrastructures ferroviaires et routières existent ou sont relativement simples à mettre en œuvre.

### **11. Synthèse**

Le projet d'un terminal de transport combiné à Aulnay-sous-Bois sur le site actuel de PSA concerne un territoire à fort enjeu pour l'Île-de-France. Il est composé de zones d'activités existant parfois depuis longtemps. L'aire d'influence d'un terminal à Aulnay-sous-Bois est



particulièrement étendue puisqu'elle touche tous les départements d'Île-de-France (hormis l'Essonne), ainsi que le département de l'Oise. Les zones logistiques accessibles à 30 minutes de route ou moins sont nombreuses et parmi les plus importantes de la région (le port de Gennevilliers, la zone fret de Roissy, la ZI de Mitry Compans, des zones du secteur Marne-la-Vallée et du secteur de Marly la Ville...).

L'emprise PSA est au centre de ce territoire. L'implantation d'un terminal de transport combiné y trouve une pertinence évidente, notamment dans le contexte de ré-industrialisation du site PSA, en attendant d'y trouver sa place avec d'autres implantations (site maintenance du GPE, entrepôts ID Logistic, tertiaire, logements ...).

En ce qui concerne la desserte ferroviaire, le site dispose déjà d'infrastructures ferroviaires ainsi que d'une liaison à un faisceau d'appui de taille importante et bien localisé pour l'accès à la grande ceinture ferroviaire et par conséquent aux radiales, notamment les accès aux axes sud-est et sud-ouest, axes privilégiés du transport combiné sous toutes ses formes.

La desserte routière du site d'Aulnay-sous-Bois est de qualité, le site étant bien positionné au cœur du réseau magistral francilien. Il est en effet directement connecté sur l'A104, à quelques minutes de l'échangeur A104/A1. Par ailleurs, les coûts d'aménagement seraient relativement peu élevés : aménagement de la voie de raccordement entre le site et l'échangeur de l'A104. En revanche, il s'agit d'un secteur très congestionné aux heures de pointe, notamment sur l'A3 et l'A104.

En terme d'emprise foncière, la surface totale approximative est de 7ha (non compris l'usage d'un faisceau d'appui existant au Bourget).

