



ECOQUARTIER GARE DE GOUSSAINVILLE



Bilan de la concertation préalable

Juin-décembre 2021

Ville de Goussainville
HÔTEL DE VILLE
1 Place de la Charmeuse
95190 Goussainville
Tél : [01 39 94 60 00](tel:0139946000)

Table des matières

Préambule	4
I- Un projet de longue date enfin sécurisé	5
II- La concertation préalable : un démarrage retardé et une nouvelle dynamique à partir de juin 2021	7
a) Un démarrage retardé.....	7
b) Des modalités de concertation actualisées en juin 2021.....	8
III- Focus sur les ateliers thématiques et la balade urbaine.....	10
a) Balade urbaine du 19/06/2021	10
b) Les ateliers de concertation	12
1) Atelier du 16/09/2021 “commerces et animations des rez-de-chaussée”	12
2) Atelier de concertation du 25/09/2021 “espace public et mobilier urbain”	18
3) Atelier de concertation du 05/10/2021 “Formes urbaines et architecture des bâtiments ”	24
4) Atelier de concertation du 16/11/2021 “Mobilité et transports”	30
5) Présentation du projet : mercredi 15 décembre à 19h à l'Espace Sarah Bernhardt	36
IV- Prise en compte des remarques issues de la concertation préalable dans le projet d'aménagement.....	45
a) L'offre commerciale, de services, de loisirs et les équipements publics 46	
1) L'offre commerciale.....	46
2) L'offre de services.....	47
3) Equipements publics	48
4) Equipements de loisirs	48
b) Espace public et mobilier urbain.....	48
1) Partage de l'espace public.....	48
2) Programmation des différents espaces publics	49
3) Le couvert végétal	52
4) Les matériaux	54
5) L'éclairage.....	55
c) Formes urbaines et architecture	55
1) Identité et architecture	55
2) Les formes architecturales	57

3) Les matériaux	58
4) Les rez-de-chaussée	59
d) La programmation hôtelière et de logements	60
e) Mobilité et transports	60
1) Les schémas de circulation et de stationnement.....	60
2) Mobilités actives et mobilier	64
Table des matières	67

Préambule

La ville de Goussainville et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) se sont conjointement engagées dans la requalification du quartier de la gare principale de Goussainville. Cette opération, d'une superficie de 13 hectares, constitue un projet d'aménagement structurant pour le territoire, au croisement des compétences communales et intercommunales, entre aménagement urbain et développement d'un pôle d'échange multimodal (PEM)¹.

Le projet prévoit d'une part la restructuration de la gare routière existante en un pôle d'échange multimodal composé entre autres d'un parking-relais en silo de 300 places de stationnement et d'une écostation bus, en lien avec la gare SNCF et le projet de BHNS voisin. Il prévoit d'autre part la création d'espaces publics généreux et le développement d'une offre nouvelle d'activités, commerces et loisirs ainsi que la création de logements et d'équipements publics.

Dans le cadre de la concertation préalable prévue à l'article L103-2 et suivants du code de l'Urbanisme, le conseil municipal de Goussainville et le conseil communautaire de Roissy Pays de France avaient défini, par les **délibérations n°2018-DCM-105A et n°18.2010 en date du 21 et 22 novembre 2018**, les objectifs poursuivis par l'opération et les modalités de la concertation préalable. Si quelques initiatives ont été prises à la suite de ces délibérations (questionnaire en ligne, publications dans le journal municipal) le démarrage effectif de la concertation préalable a été retardé tout au long des années 2019 et 2020.

Par délibération du **conseil municipal du 30 juin 2021 et du conseil communautaire du 23 septembre 2021**, un bilan d'étape a été réalisé et les modalités de la concertation préalable actualisées, cette dernière se tenant désormais plus spécifiquement sur la **période juin-décembre 2021**.

Ce document a pour objectif de rappeler les grandes lignes du projet et recenser l'ensemble des actions de concertation menées par les deux collectivités depuis 2018. Il synthétise les remarques émises par les habitants et indique si et comment celles-ci ont pu être prises en compte depuis l'ouverture de la concertation.

1. Pôle d'échange multimodal : lieu où se connectent différents modes de transports (train, bus, cycle, voiture, etc.) et qui facilite les correspondances des voyageurs entre ces différents modes.

I- Un projet de longue date enfin sécurisé

Le quartier Gare a fait l'objet de nombreuses études depuis les années 2000. Une première étude de pôle est ainsi réalisée en 2004, en vue d'un premier projet de contrat de pôle n'ayant pas obtenu de signature, et complété en 2012 par MTI-Conseil.

Deux projets urbains sur le quartier gare ont suivi :

- De 2010 à 2012 par EAU (Economie, Aménagement, Urbanisme)
- De 2015 à 2016 par AREP et DTZ



Figure 1- Etude quartier gare 2012 par E.A.U Aménagement



Figure 2-Etude quartier Gare 2016 par AREP & DTZ

En 2017, une étude de stabilisation programmatique et financière (Namo, LLTR, Nexity et Concept Avocats) permet d'arrêter un bilan prévisionnel et un préprogramme décliné autour de 4 fonctions essentielles : bureaux, pôle de loisirs, commerces/services et logements.



Figure 3- Etude de stabilisation programmatique et financière du quartier de la Gare de Goussainville par Namo, LLTR, Nexity, Concept Avocats, 2017

En 2018, les contours d'un partenariat entre l'agglomération et la commune de Goussainville sont formalisés. Les délibérations n°2018-DCM-105A et n°18.2010 en date du 21 et 22 novembre 2018 du conseil municipal de Goussainville et du conseil communautaire de Roissy Pays de France avaient défini les objectifs poursuivis par l'opération Quartier Gare. Les deux assemblées délibérantes avaient approuvé en ces termes les objectifs poursuivis pour le projet d'aménagement du quartier gare de Goussainville, conformément au Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU qui sont de restructurer et développer le quartier de la gare de Goussainville en créant un véritable quartier qui s'appuie sur :

- Le développement et la réorganisation du pôle multimodal de la gare de Goussainville : gare du RER D, gare routière, parking de rabattement, Roissyphérique, développement des circulations piétonnes et des cycles, etc.
- Le développement et l'accueil de nouveaux programmes à l'origine d'une mixité de fonction par renouvellement urbain dans le respect des contraintes du PEB : logements, équipements publics, bureaux, commerces.

Les deux collectivités ont alors établi un programme d'études visant à améliorer et actualiser le schéma d'aménagement au vu des nouvelles données (abandon du Rossyphérique, foncier maîtrisé grâce à un conventionnement avec l'EPFIF, BHNS...).

Une étude urbaine est alors menée entre 2018 et 2021 par le groupement Agence Vera Broëz AUM (mandataire) et Verdi Ingénierie (co-traitant),



Figure 4- Plan masse, Etude Vera Broëz, présenté lors de la réunion publique de restitution du 15 décembre 2021

Ces études ont permis de réinterroger les objectifs, la programmation ainsi que le montage financier et opérationnel du projet:

- Rendre lisible et simplifier le fonctionnement du pôle ;
- Désenclaver les différents quartiers d'activité et d'habitat ;
- Développer un pôle de centralité doté de commerces, de services et offrir une diversité d'activités économiques ;
- Répondre aux besoins en logements : renouveler et diversifier l'offre ;
- Renforcer la présence et la qualité des équipements publics ;
- Développer une ambition environnementale et sociale forte.

Le 5 juillet 2021, une convention-cadre est signée entre la ville et la communauté d'agglomération. Elle réaffirme l'ambition du projet sur la base des objectifs partagés et les périmètres d'intervention pour chacune des parties : la CARPF avec le pôle d'échange multimodal dit PEM (compétence mobilité), la ville avec le Quartier (compétence aménagement), et dresse un programme d'études pour aboutir au protocole financier définitif.

II- La concertation préalable : un démarrage retardé et une nouvelle dynamique à partir de juin 2021

a) Un démarrage retardé

Par délibérations n°2018-DCM-105A et n°18.2010 (ANNEXE 1) en date du 21 et 22 novembre 2018 (ANNEXE 2), le conseil municipal de Goussainville et le conseil communautaire de Roissy Pays de France avaient défini les objectifs poursuivis par l'opération et les modalités de la concertation au visa de l'article L.103-2 du code de l'Urbanisme.

Les modalités de la concertation étaient alors les suivantes :

- La publication d'un avis mis en ligne sur les sites internet de la CARPF et de la commune ainsi qu'un affichage au siège de la CARPF et en mairie, au minimum 15 jours avant le lancement effectif de la concertation l'informant de la date de lancement et des modalités de la concertation. La clôture sera annoncée selon la même procédure au moins 7 jours avant la date de clôture ;
- Le dépôt d'un dossier consultable, rassemblant les pièces essentielles à la compréhension du public et d'un registre permettant de consigner les observations du public, au siège de la communauté d'agglomération et en mairie de Goussainville, ainsi que la possibilité de déposer ses observations et propositions par voie électronique ;
- L'insertion du dossier sur les sites internet de la CARPF et de la commune² ;
- La diffusion de plusieurs articles dans le magazine de la CARPF, « Com'Agglo » ou à travers tout autre moyen d'information. Au total, 4 articles sur le projet du quartier

2. Disponible à l'adresse : <http://www.ville-goussainville.fr/cadre-de-vie/amenagement/le-quartier-de-la-gare>

gare ou mentionnant celui-ci sont parus dans le journal municipal, « Goussainville ma ville » (ANNEXE 3) ;

- L'organisation d'une réunion publique. Le lieu et la date de cette réunion seront communiqués par voie d'affiche au siège de la CARPF et sur les sites internet de la CARPF et de la commune.

Le démarrage de la concertation préalable a néanmoins été retardé tout au long des années 2019 et 2020 à raison :

- Des délais nécessaires à la poursuite des études de programmation et à la stabilisation financière du projet ;
- Du temps nécessaire pour que les nouveaux Elus de la ville de Goussainville s'approprient le projet et réinterrogent les objectifs, la programmation ainsi que le montage financier et opérationnel du projet ;
- De la crise sanitaire depuis le mois de mars 2020.

Par ailleurs, quelques mesures de concertation, non prévues par les délibérations précitées, ont été mises en place. On peut citer la réalisation d'un questionnaire pour les usages et les attentes des Goussainvillois.es autour du quartier de la gare et son pôle de transport. Ce questionnaire avait recueilli les réponses de 47 personnes, sans qu'une exploitation réelle de la démarche n'ait pu être réalisée.

Le questionnaire et ses résultats du sont disponibles en annexe (ANNEXES 4 et 5).

b) Des modalités de concertation actualisées en juin 2021

Par délibération du conseil municipal du 30 juin 2021 (ANNEXE 6) et du conseil communautaire du 23 septembre 2021 (ANNEXE 7), les modalités de la concertation préalable ont été redéfinies. Cette dernière s'est tenue de juin à mars 2021.

Ainsi, conformément aux modalités actualisées dans les délibérations, les actions suivantes ont été menées :

- 1) Publication d'un avis mis en ligne sur les sites internet de la CARPF et de la commune ainsi qu'un affichage au siège de la CARPF et en mairie (ANNEXE 8), au minimum 15 jours avant le lancement effectif de la concertation informant de la date de lancement et des modalités de la concertation.
La clôture devra être annoncée selon la même procédure au moins 7 jours avant la date de clôture (ANNEXE 8)
- 2) Le dépôt d'un dossier consultable, rassemblant les pièces essentielles à la compréhension du public et d'un registre permettant de consigner les observations du public, au siège de la communauté d'agglomération et en mairie de Goussainville, ainsi que la possibilité de déposer ses observations et propositions par voie électronique via l'adresse e-mail suivante : projetgare@ville-goussainville.fr et/ou

dans un recueil mis à disposition du public en mairie centrale (1 place de la Charmeuse) (ANNEXE 11)

Les registres mis à disposition du public en mairie et au siège n'ont fait l'objet d'aucune remarque.

L'adresse mail dédiée au projet (projetgare@ville-goussainville.fr) pour toute question, remarque ou avis a été mise à la disposition du public à partir du 18 juin 2021. Celle-ci a recueilli 2 contributions et deux questions techniques et personnelles émanant d'un commerçant déjà implanté sur le périmètre du projet.

La première contribution s'attachait à proposer :

- la construction d'un parking souterrain et d'une grande esplanade disposant d'un jardin et d'une aire de jeux ;
- le transfert du commissariat de police nationale à proximité de la gare.

La deuxième contribution proposait d'honorer la mémoire des soldats Goussainvillois morts pour la France lors de la Première Guerre Mondiale en donnant leurs noms aux éventuelles rues nouvellement créées dans le périmètre du projet.

Les 4 messages reçus sont reproduits en annexe (ANNEXE 10).

- 3) L'insertion du dossier sur les sites internet de la CARPF³ et de la commune⁴ (ANNEXE 11).
- 4) La diffusion d'un ou plusieurs articles dans le bulletin municipal de Goussainville ou à travers tout autre moyen d'information que le Président ou le Maire jugeront utile. Au total, 6 articles sur le projet ou mentionnant celui-ci ont été publiés⁵ dans le bulletin municipal de Goussainville (ANNEXE 12). Sur les réseaux sociaux, la ville a posté 26 fois à ce sujet sur sa page Facebook. La CARPF, elle, a posté 8 fois sur ses pages Facebook et LinkedIn ainsi que 5 fois sur sa page Twitter (ANNEXE 13). Par ailleurs, 3 articles sont parus dans la presse locale et nationale⁶ (ANNEXE 14).
- 5) L'organisation de plusieurs manifestations: une balade urbaine, 4 ateliers de concertation, une séance de réflexion avec le Conseil Municipal des Jeunes et une réunion publique. Conformément aux termes des délibérations, les dates et lieux de ces initiatives ont été communiqués par voie d'affichage en mairie et sur les sites internet de la commune et de la CARPF.

3. <https://www.roissypaysdefrance.fr/projet-gare-goussainville>

4. <http://www.ville-goussainville.fr/democratie-locale/concertations/projet-gare>

5. Lettre d'informations municipales « La lettre du Maire » (n°6, juin 2021) ; « Goussainville, ma ville » (n°123, Juillet Aout 2021) ; « Goussainville, ma ville » (n°124, Octobre/Novembre 2021) ; « Goussainville, ma ville » (n°125, Décembre 2021), « Goussainville, ma ville » (n°126, Janvier 2022), « Goussainville, ma ville » (n°127, Février 2022),

6. Les Echos « Val-d'Oise : Goussainville va enfin réhabiliter son quartier de la gare », 10/11/2021 ; « La Gazette du Val d'Oise, « Un plan pour relancer l'activité en friche », 04/042021 ; Le Parisien 95- Val d'Oise , « Un plan pour relancer l'activité en friche », 21/05/2021

Le chapitre suivant détaille les actions entreprises dans le cadre de ces manifestations, et rapporte les propos des participants.

III- Focus sur les ateliers thématiques et la balade urbaine

Afin d'offrir aux Goussainvillois une information de qualité et les faire participer au maximum à la définition du projet, la ville de Goussainville et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France ont organisé une **première réunion publique** se prolongeant par une **balade urbaine** sur le site du projet le 19 juin 2021, ainsi que 4 ateliers thématiques de septembre à novembre 2021 :

- Sur « les commerces et l'animation des rez-de-chaussée », le jeudi 16 septembre à la salle de la MJC ;
- Sur « les espaces publics et le mobilier urbain », le samedi 25 septembre à l'école Saint-Exupéry ;
- Sur « les formes et les ambiances urbaines ainsi que sur l'architecture des bâtiments », le mardi 5 octobre à l'école Saint-Exupéry ;
- Sur « les mobilités et les transports », le mardi 16 novembre à la salle Colucci.

a) **Balade urbaine du 19/06/2021**

La balade urbaine sur le site a démarré de l'espace Pierre de Coubertin. Cette première initiative a permis de présenter le périmètre du projet et d'effectuer un véritable diagnostic partagé de la situation actuelle du quartier.

67 habitants ont participé à cette réunion publique et balade urbaine. Celle-ci s'est structurée autour d'un parcours comprenant 7 arrêts où les services et les Elus ont pu expliquer les enjeux et les contraintes de chaque zone et répondre aux questions des participants.

Lors de cet évènement les questions et les remarques suivantes ont été soulevées par les participants :

- Attachement à la meulière (ancienne Poste) et volonté de la préserver en raison de son architecture et de son intérêt patrimonial ;
- Volonté de voir la présence d'un cabinet médical maintenu dans le périmètre du quartier de la gare ;
- Volonté de voir une plus grande diversité de l'offre commerciale sur le quartier ;
- Volonté de voir le parvis de la gare se transformer en profondeur afin d'élargir les trottoirs et de clarifier les zones dévolues à la circulation des bus, des voitures, des vélos et des piétons ;

- Volonté de résoudre les nombreux problèmes d'insécurité et d'insalubrité de l'impasse de la gare qui conduisent de nombreux habitants à éviter d'emprunter cette impasse quitte à faire des détours. Dans ce sens, il a été décidé procéder à la sécurisation de la zone en priorité, avec l'évacuation du camp de Roms présent dans l'impasse en juillet 2021, ainsi que des démolitions et sécurisations.

Figure 5 : Tracé de la balade urbaine du 19/06/2021



Figure 6 : Photos de la balade urbaine du 19/06/2021





b) Les ateliers de concertation

Par la suite, afin de travailler plus en profondeur à la définition du projet avec les habitants, des techniques d'animation à même de faire la part belle à l'échange en petit groupe via des tables de travail d'environ 8 personnes ont été privilégiées lors des 4 ateliers de concertation thématique organisés.

Après une présentation succincte du contexte et des grands équilibres du projet, les participants étaient systématiquement invités à se positionner sur différentes questions présentées dans une fiche support dédiée à chaque atelier en s'appuyant notamment sur des images de référence ou des fonds de carte. **Au total plus de 160 personnes ont participé à ces 4 ateliers.**

1) Atelier du 16/09/2021 "commerces et animations des rez-de-chaussée"

Figure 7 : Photo des participants à l'atelier du 16/09/2021



50 personnes ont participé à l'atelier du 16 septembre sur les « commerces et l'animation des rez-de-chaussée » et ont répondu aux 7 questions suivantes (les questionnaires renseignés sont disponibles en ANNEXE 15):

1) Dans l'idéal, quels types d'activités et d'équipements souhaiteriez-vous voir s'implanter dans le futur quartier de la gare ?

De manière générale, on note la volonté des participants d'avoir des commerces, des restaurants et des services diversifiés, qualitatifs et qui viennent combler certains manques qui peuvent exister à l'échelle du quartier.

On peut ainsi citer la volonté de voir s'installer les commerces et équipements suivants :

Magasins-Boutiques :

- Une pharmacie (car le quartier n'en dispose plus à l'heure actuelle) ;
- Une boulangerie traditionnelle ;
- Un magasin de chaussure ;
- Boucherie / charcuterie (voir un chevalin) ;
- Magasin de sport qui vend des vélos ;
- Fromagerie / crèmerie ;
- Fleuriste ;
- Coiffeur ;
- Librairie ;
- Tabac.

Il est à noter cependant que les participants à cet atelier ne souhaitent pas forcément voir se réinstaller des commerces favorisant les regroupements prolongés, notamment de groupes d'hommes consommant de l'alcool sur l'espace public tel que certains magasins d'alimentation générale ouverts jusqu'à tard la nuit ainsi que les bars / tabacs peu qualitatifs.

Restaurants :

- Brasserie / restaurant traditionnelle ;
- Restaurant de fruit de mer (type La Criée) ;
- Bar à salade ;
- Café de style Starbucks.

On note que les participants ne souhaitent pas forcément assister à la multiplication des restaurants de type « fast-food » dont la ville regorge déjà mais au contraire voir une montée en gamme des offres de restauration disponibles dans ce futur quartier.

Services :

- Banque avec un distributeur de billet bien sécurisé ;
- Salle de sport ;
- Réinstallation dans des locaux adaptés du cabinet médical existant aujourd'hui ;
- Installation de spécialistes comme des ophtalmologues ou gynécologues dont la ville est aujourd'hui sous dotée ;
- Services d'aide à la personne.

L'installation d'une banque disposant d'un distributeur de billet automatique à proximité du bâtiment voyageur et de plus de professionnels de santé semble constituer les demandes prioritaires des participants à cet atelier.

Equipements publics :

- Une poste car le quartier n'en dispose plus à l'heure actuelle et celles déjà existantes sont éloignées et très fréquentées ;
- Une annexe de la police nationale ou de la police municipal afin qu'il y ait une présence continue de force de sécurité sur le quartier ;
- La présence de médiateur de quartier et le déploiement de caméras de vidéo-protection ;
- Une crèche ;
- Annexe de la mairie pour l'état civil (notamment utile pour les personnes âgées).

Cette réflexion sur les équipements publics a permis de dégager la volonté claire de tout mettre en œuvre pour lutter contre le sentiment d'insécurité qui peut exister aujourd'hui dans le quartier. La sécurisation apparaît comme une condition sine qua non pour un fonctionnement harmonieux du futur quartier.

Equipements de loisir :

- Cinéma (ou cinéma associatif) ;
- Bowling ;
- Locaux associatifs ;
- Parc muni de jeux pour enfants.

Si la possibilité de voir s'implanter des équipements de loisir est favorablement accueillie par les participants, un nombre important parmi ceux-ci s'inquiètent des problèmes de sécurité que certains équipements pourraient créer notamment tard le soir. En effet, dans leur esprit, des équipements tels qu'un cinéma ou un bowling pourraient drainer des populations jeunes et/ou alcoolisées pouvant créer des problèmes de délinquance.

2) A l'aide de la carte qui vous a été distribuée, positionnez spatialement aux endroits que vous estimez être les plus adéquats, les commerces et équipements que vous considérez être les plus essentiels au bon fonctionnement du futur quartier :

De manière générale, les participants imaginent les positionnement des commerces et équipements du futur quartier comme suit :

- Les restaurants devraient se positionner au plus proche de la gare avec des terrasses qui donnent sur le pôle de mobilité et les arrêts de bus ;
- Les services publics pourraient se positionner à l'est du pôle bus ;
- La banque et son distributeur automatique devrait être au plus proche du bâtiment voyageur de la gare ;

- La Poste voulue par les participants pourrait se positionner dans le bâtiment historique en meulière (qui se trouve quasiment à l'angle des rue Matheron et Sarraut).

3) Pour vous à quels types de publics les commerces et équipements du futur quartier de la gare doivent-ils s'adresser en priorité (familles, usagers de la gare, habitants de Goussainville en général...)? Pourquoi ?

Les participants pointent dans leur ensemble la nécessité que ce futur quartier s'adresse à tous les publics et non pas à seulement une catégorie. En effet, les futurs usagers seront par définitions très divers (habitants du futur quartier, salariés des entreprises présentes dans la zone, usagers des transports en commun de la ville ou des villes alentour).

De l'avis des participants, une réflexion sur les horaires de fonctionnement des commerces et équipements du futur quartier doit être entreprise afin que ceux-ci soient adaptés aux rythmes de vie des usagers de la gare. Ainsi, il conviendrait d'éviter que ces derniers ne ferment trop tôt le soir pour que les usagers puissent les utiliser en rentrant du travail et que le quartier ne semble pas complètement désert et inanimé dès la nuit tombée.

4) Selon vous, quels sont les points de vigilance que la ville de Goussainville et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France devraient avoir concernant la question commerciale sur ce quartier ? Quels seraient les principales difficultés à éviter ?

Dans leur majorité, les participants souhaitent qu'une attention particulière soit portée aux sujets suivants :

- Les places de parking à prévoir en nombre suffisant car d'après les participants, s'il n'y a pas de place pour se stationner, les restaurants et les commerces présents dans le périmètre seront beaucoup moins attractifs ;
- Les aires de livraison pour les commerçants car si ces dernières ne sont pas bien pensées et définies, cela pourrait rendre difficile la circulation tant en voiture qu'à pied dans le futur quartier ;
- La gestion des activités bruyantes notamment à proximité du futur quartier d'habitation ;
- La sécurisation du quartier (une nouvelle fois considéré comme prioritaire).

5) Que vous inspirent ces images de références et quels types de façades commerciales souhaiteriez-vous retrouver dans le futur quartier de la gare ?

Les images de référence qui ont été les plus plébiscitées lors de l'atelier concernant les types de façade à privilégier sont celles qui présentaient de grands espaces vitrés avec beaucoup de transparence pour voir les activités qui prennent place à l'intérieur, avec également la

volonté d'avoir des façades de commerces uniformisées ou en tout cas cohérente à l'échelle d'une rue ou du quartier tout entier.

Pour certains habitants, il conviendrait cependant de faire attention à ne pas plaquer des modèles de façade parisienne ou d'inspiration Haussmannienne dans ce futur quartier de la gare car celles-ci ne correspondraient pas « aux réalités et à l'identité de Goussainville ».

Les 3 images de références suivantes sont celles qui ont été les plus plébiscitées :

Figure 8 : Images de références des façades commerciales les plus appréciées lors de l'atelier de concertation du 16/09/2021



6) Souhaitez-vous que les futures offres de restauration de ce quartier aménagent des terrasses ? Si oui, où ces dernières devraient-elles prendre place ?

La présence de terrasses pour les offres de restauration qui prendront place dans ce futur quartier est unanimement souhaitée. Les participants à cet atelier souhaitent que celles-ci prennent place dans une rue piétonnisée et à proximité du pôle de mobilité. Certains d'entre eux insistent sur la nécessité d'imposer aux exploitants une « charte commune d'aménagement des terrasses » et pensent qu'il serait souhaitable que du mobilier spécifique ou des bacs à fleur viennent délimiter les espaces de chaque terrasse.

7) A l'inverse, concernant ces façades commerciales, quels seraient les principales difficultés à éviter ?

Les participants à cet atelier estiment que les principales difficultés à éviter concernant ces façades commerciales seraient :

- D'avoir un manque d'harmonie visuelle entre chaque façade (notamment concernant les formes, les matériaux et les couleurs utilisés) ;
- De choisir des matériaux se dégradant vite dans le temps ou demandant un entretien important.

En complément de cet atelier de concertation, une **séance du Conseil Municipal des Jeunes (CMJ)** a été organisée le 11 septembre 2021 à l'hôtel de ville afin de recueillir l'avis de ses membres sur cette même question des commerces et de l'animation des rez-de-chaussée. Si les mêmes questions qu'aux adultes leur ont été posées, leurs réponses diffèrent notamment sur les points suivants :

- Les membres du CMJ souhaitent que des grandes enseignes de vêtements aux prix accessibles puissent s'installer dans le futur quartier de la gare (ex : Zara, Kiabi, Primark, Celio ou Jules) qui aujourd'hui sont inexistantes à Goussainville.
- Les membres du CMJ considèrent que la question des équipements de loisirs présents dans ce futur quartier est stratégique pour la jeunesse. Ils préconisent l'installation d'un équipement similaire au parc « Koézio » existant à Cergy-Pontoise et qui regroupe en son sein plusieurs activités de loisir (karaoké, jeux de réalité virtuelle, baby-foot, fléchettes...) ainsi qu'une large offre de restauration. Idéalement, un bâtiment de plusieurs étages permettant de regrouper un cinéma, un escape-game et un bowling permettrait selon eux de répondre aux principales attentes des jeunes de Goussainville.
- Concernant l'offre de restauration, s'ils imaginent aisément l'installation d'un restaurant qualitatif dans la zone (ils préconisent un steakhouse ou un grill), ils estiment que la réalité des moyens financiers des Goussainvillois (à fortiori jeunes) plaiderait plutôt pour l'installation de fast-food ou de restaurants à bas prix. Ils estiment notamment que des enseignes comme Mcdonald's ou KFC n'ont rien à faire dans la zone industrielle de Goussainville comme actuellement et qu'au contraire ils auraient toutes leur place dans le quartier de la gare. Ces derniers favoriseraient selon eux, le développement « de pôles d'attraction importants à même de drainer du public vers les autres commerces qui seront présents dans le quartier de la gare ». A l'inverse, les membres du CMJ estiment que l'absence totale de chaînes de restaurant rendrait le quartier moins attractif.

2) Atelier de concertation du 25/09/2021 “espace public et mobilier urbain”

26 personnes ont participé à l’atelier du 25 septembre sur « les espaces publics et le mobilier urbain ». Il était proposé aux participants de réfléchir aux 8 questions suivantes (les questionnaires renseignés sont disponibles en ANNEXE 16) :

Figure 9 : Photos des participants à l’atelier du 25/09/2021



1) Pour vous, qu’est-ce que « l’espace public » ? Et quels seraient les éléments qui favoriseraient le bon partage de l’espace public entre tous ses usagers (parents avec poussettes, personnes à mobilité réduite...) ?

Les participants à cet atelier évoquent les mots suivants lorsqu’ils pensent au concept d’espace public : « lieu de rencontre », « lieu de passage », « voies de circulation », « trottoir », « aires de jeu », « jardin », « mobilier urbain », « équipements de transport », « zone de partage ».

Pour ces derniers, un espace public attractif et positif serait :

- « Une zone de partage sécurisée et agréable avec de la verdure et des espaces de circulation suffisamment large et accessible à tous » ;
- « Un espace d’échange pour tous les modes de circulations également muni de lieux de détente, d’attente et de convivialité »

Par ailleurs, ils identifient les éléments suivants comme facilitant le bon partage de ces espaces publics :

- Des places de stationnement en nombre suffisant ;
- Des espaces publics bien délimités en fonction des usages à l’inverse de ce qui existe aujourd’hui à proximité du parvis de la gare et qui crée une certaine confusion entre espaces piéton, voiture, bus mais également entre pôle de transport et le pôle commercial dont les transitions sont aujourd’hui très anarchiques ;

- Des espaces publics accessibles pour tout un chacun (c'est-à-dire suffisamment large et notamment adapté aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux poussettes) mais ces derniers doivent également être conviviaux avec l'installation de bancs dans le pôle de transport et pourquoi pas d'aires de jeu ou de parc dans le quartier d'habitation. L'utilisation de couleur ou de matériaux différents a d'ailleurs été préconisé afin de bien délimité les espaces et simplifier la circulation des usagers.

2) Le futur quartier de la gare comprendra à la fois un pôle d'activités et de transport et aussi un quartier d'habitation. Que voudriez-vous pouvoir faire dans l'espace public du futur quartier gare ?

Les participants à cet atelier souhaitent essentiellement pouvoir disposer :

Dans le pôle d'activités et de transports :

- D'une offre de restauration et de commerces pour « faire du lèche vitrine », « manger sur le pouce tout en étant protégé du soleil ou de la pluie », « profiter d'être en terrasse ;
- D'espaces de détente et d'attente propres, sécurisées et agréables munis :
 - De bancs ;
 - D'espaces arborés ;
 - Des poubelles en nombre suffisant (y compris pour les commerçants du quartier) ;
 - D'une ambiance sonore agréable.
- Des signalétiques claires et utiles aux usagers du pôle de transports (grande horloge sur la gare, fléchage au sol pour faciliter les déplacements, panneaux d'information SNCF et municipaux...).

Dans le quartier d'habitation :

- Des espaces verts munis d'aires de jeux pour les familles et de parcours sportifs ou de santé ;
- Des jardins ouvriers ou des jardins partagés en pied d'immeuble ;
- Des cheminements piétons agréables permettant de passer en douceur à pied du pôle de transport au quartier d'habitation.

3) Pourriez-vous répartir les différents usages listés lors de la question 2 selon ces différentes périodes ?

Le jour / la nuit :

Les participants à cet atelier ont conscience que les publics présents sur l'espace public diffèrent entre le jour et la nuit. C'est pourquoi, ils estiment qu'une attention particulière doit être portée à la sécurité la nuit sur tout le périmètre du projet, en particulier concernant le squat sur l'espace public. C'est pourquoi, ils préconisent le renforcement des patrouilles de la police municipale dans la zone, l'installation de vidéo-protection ainsi qu'un éclairage de qualité pour rendre le quartier plus sûr.

L'hiver / l'été :

Les participants souhaitent que des équipements spécifiques puissent être installés sur l'espace public pour mieux répondre aux besoins des usagers en fonction des saisons.

Ainsi, pour répondre à la chaleur de l'été, ils préconisent l'installation de fontaines, de jets d'eau ou des brumisateurs, d'espaces ombragés grâce à la végétalisation ou grâce à la construction de tonnelles. Ils estiment également que les éventuels espaces verts présents dans la zone doivent pouvoir rester ouvert plus longtemps en été qu'en hiver.

De même, face à la rigueur de l'hiver, ils préconisent l'installation de parts vents à proximité des arrêts de bus ainsi que de bacs à sel afin que les trottoirs soient protégés du verglas et de la neige.

La semaine / le week-end :

Afin que le quartier puisse rester vivant et attractif le week-end, les participants à cet atelier souhaitent que les commerces et les restaurants présents sur le périmètre du projet soient également ouverts le week-end. L'organisation ponctuelle ou régulière d'animation, de fête de quartier, de concerts ou d'évènements associatifs permettrait également de renforcer la vie de quartier et de donner des raisons supplémentaires à tous les Goussainvillois de se rendre dans le quartier de la gare.

4) Pour vous, quel doit être le rôle et la place du végétal dans l'espace public ?

Pour les participants, la végétalisation de l'espace public a plusieurs rôles :

- Environnemental (elle peut aider à lutter contre le changement climatique en captant du Co2) ;
- Esthétique (elle améliore la qualité paysagère d'une zone) ;
- Elle est génératrice d'ombre et permet de lutter contre la chaleur en été ;

- Elle peut servir à délimiter les espaces et à casser l'aspect très minéral du béton de la ville ;
- Elle peut être utilisée pour favoriser le drainage des eaux de pluie ;
- Elle peut, via le jardinage, être un loisir, avoir des vertus pédagogiques pour les enfants et être une source complémentaire d'alimentation.

Pour autant, plusieurs participants soulignent que l'entretien de ces zones végétalisées est primordial. Pour eux : « il n'y aurait rien de pire que de prévoir ces espaces et de les laisser non entretenus et devenir des dépotoirs ».

Il convient également de faire attention à ce que les essences d'arbre plantées ne détruisent pas les trottoirs avec leurs racines.

Enfin, il est noté que plusieurs participants ont fait part de leur opposition aux zones d'expérimentation sans pesticide et au fauchage tardif au motif que ces pratiques favorisent la diffusion des mauvaises herbes dans les jardins des riverains. Ils soulignent que si des jardins ouvriers ou partagés venaient à être installés dans le périmètre du projet, alors ces pratiques seraient absolument à proscrire.

5) Que vous inspirent ces images de références et quels aspects de revêtement des sols, des matériaux et du mobilier urbain souhaiteriez-vous retrouver dans le futur quartier de la gare ?

Parmi les images de références soumises aux participants, les éléments suivants ont été plébiscités :

- Les chaussées permettant de bien distinguer grâce à des couleurs différentes la circulation piétonne de la circulation automobile. La diversité des matériaux et des couleurs pour délimiter les différents usages est de manière générale préconisée ;
- Les revêtements de voirie de couleurs claires ;
- La présence de bancs au design soigné à proximité des gares ;
- Le parvis de gare coloré et donnant l'impression d'être animé.

A l'inverse, les images de références donnant l'impression que les parvis de gare étaient « tristes et vides » ont été rejetées. De même, à cause de craintes concernant leur entretien et leur durabilité, l'utilisation de mobilier ou de revêtement en bois a, elle aussi, été repoussée.

Il est à noter qu'une table de travail souhaiterait que puisse être expérimenté dans le périmètre du projet la mise en place d'une zone dotée de revêtements de voirie photovoltaïque capable de capter de l'énergie et d'être utilisé pour recharger les voitures électriques.

Figure 10 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 25/09/2021



6) De quels types d'équipements de convivialité, de repos et de loisir souhaiteriez-vous pouvoir disposer ? A quels endroits ?

Certains participants souhaitent pouvoir disposer d'espaces de jeux pour enfants munis notamment de balançoires et de tables de ping-pong. Pour ces aires de jeux, ils recommandent de cibler les enfants en bas âge et pas forcément le public adolescent.

Ils souhaitent également pouvoir disposer de plusieurs espaces munis de bancs (de préférence légèrement excentrés des voies de circulation principales). Dans un souci de durabilité du mobilier urbain, ils préconisent de ne pas utiliser des bancs construits entièrement en bois mais avec au minimum une base en béton solide.

Ils souhaitent enfin que ces espaces de convivialité et de repos utilisent des matériaux chauds et des couleurs vives. Ils apprécieraient également de pouvoir disposer de tonnelles à même de créer des zones d'ombres en été. Ils pensent cependant que le toit de ces tonnelles ne devrait pas être ajouré.

Il est à noter qu'une opposition a émergé entre deux tables concernant la présence de bancs à proximité des logements : une table l'a plébiscité, l'autre craignait les regroupements.

Figure 11 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 25/09/2021



7) A quels enjeux l'éclairage public devrait-il répondre dans ce futur quartier ? Pourquoi ?

Pour les participants à cet atelier, l'organisation de l'éclairage public doit éviter de créer tout point sombre pour lutter contre le sentiment d'insécurité et favoriser le bon fonctionnement des caméras de vidéo-protection. Il est cependant envisageable d'installer des détecteurs de mouvement dans certains endroits après une certaines heures afin d'économiser de l'énergie.

Il est également préconisé d'adapter la hauteur des lampadaires et leur intensité lumineuse aux besoins des différentes zones. En effet, le pôle de transport, les zones de circulation piétonne et le quartier d'habitation n'ont pas forcément les mêmes besoins et les mêmes contraintes en termes d'éclairage public. Pour autant, de manière générale, l'utilisation de lumière jaune et chaude et non pas de lumière blanche et dure est préconisée.

Il est également proposé l'utilisation de LED au sol pour créer des cheminements piétons clairs et aider à canaliser harmonieusement les flux.

Enfin, un vif débat a animé cet atelier concernant la possibilité d'installer des spots lumineux sur les végétaux. Certaines tables souhaitent en effet pouvoir en installer afin de mettre en valeur la végétation, de créer une ambiance visuelle agréable et retarder la chute des feuilles en automne. Dans leurs esprits, ces spots pourraient être couplés et modulés avec le dispositif d'ambiance sonore préconisé par certains dans une précédente question. A l'inverse, d'autres tables ont refusé l'installation de ces spots lumineux en direction de la végétation car ceux-ci dérèglent les cycles de vie de la faune et de la flore (pollution lumineuse).

8) Selon vous, quels sont les points de vigilance que nous devrions avoir concernant l'espace public sur ce quartier ? Quels seraient les principales difficultés à éviter ?

Cette question a permis aux participants de cet atelier d'identifier clairement les différents points de vigilance qu'ils souhaitent mettre en exergues. Ainsi pour eux :

- La sécurité de l'espace public est la priorité n°1. Pour être utilisé, l'espace public doit être sûr. La transformation urbaine du quartier doit permettre de supprimer les problèmes d'insécurité qui minent aujourd'hui le quartier de la gare et nuisent à son attractivité ;
- La propreté et l'entretien de l'espace public apparaît être la seconde priorité. De l'avis général, les espaces publics créés doivent pouvoir être entretenus et maintenus propres. Une attention particulière doit donc être apportée concernant la qualité des matériaux choisis afin d'assurer la durabilité dans le temps du mobilier urbain et des

revêtements. Le revêtement bois « défraîchi » de l'EHPAD en centre-ville fait ici office de contre-exemple à éviter absolument ;

- La qualité esthétique du lieu est aussi considérée comme importante car elle conditionnera une partie de son attractivité. Par ailleurs, un quartier gare est par définition une porte d'entrée sur une ville c'est pourquoi il est important qu'elle puisse constituer une sorte de vitrine lui donnant une bonne image.

Enfin, il est jugé nécessaire (tout au long des questions de cet atelier) de créer des espaces publics bien délimités en fonction des usages afin de fluidifier les différents flux de piétons et de véhicules à l'inverse de ce qui existe aujourd'hui à proximité du parvis de la gare.

3) Atelier de concertation du 05/10/2021 "Formes urbaines et architecture des bâtiments"

32 personnes ont participé à l'atelier du 5 octobre sur « les formes et les ambiances urbaines ainsi que sur l'architecture des bâtiments ». Il était proposé aux participants de réfléchir aux 7 questions suivantes (questionnaires disponibles en ANNEXE 17) :

Figure 12 : Photo des participants à l'atelier du 05/10/2021



1) Pour vous, quels devraient être le rôle et la place de l'architecture dans une ville ? L'architecture des bâtiments est-elle importante pour vous ? Pourquoi ?

L'ensemble des participants considère l'architecture comme un élément important de ce projet de réaménagement du quartier de la gare. Celle-ci doit être agréable à regarder, permettre de se sentir bien dans sa ville et participer à construire une ville apaisée qui donne le sentiment d'être en sécurité partout où l'on se trouve.

L'architecture doit aussi donner une identité positive à la ville. Elle doit permettre « de savoir qu'on est à Goussainville ». Cette identité doit ainsi pouvoir être visible depuis les trains circulant sur les voies ferrées pour donner envie aux gens de s'arrêter à Goussainville.

Par ailleurs, l'architecture doit aussi participer à construire l'histoire d'une ville. C'est pourquoi, il est important que ce projet gare, « marque son époque par un geste architectural ambitieux qui permette de faire entrer Goussainville dans le 21^{ème} siècle ».

Cette architecture doit également s'inscrire en phase avec les grands défis présents et futurs de notre société tels que la préservation de l'environnement et la lutte contre le changement climatique. Les matériaux choisis doivent ainsi prendre en compte ces enjeux.

Enfin les participants à cet atelier estiment qu'il faut que cette architecture arrive à anticiper les besoins des futures générations tant à l'échelle de ce quartier qu'à celle de la ville tout entière.

2) Le quartier de la gare a une histoire riche. Plusieurs bâtiments remarquables y prennent place (ancienne poste en meulière / ancienne sucrerie transformée en gymnase Pierre de Coubertin). Pour vous, comment ces bâtiments historiques doivent-ils être intégrés dans ce projet de réaménagement de la gare ?

De l'avis général, l'ancienne poste en meulière et l'espace Pierre de Coubertin font partie du patrimoine historique du quartier et mériteraient d'être mieux valoriser.

Ces deux bâtiments pourraient ainsi au minimum disposer de plaques explicatives sur leur histoire souvent méconnue des habitants.

L'ancienne poste pourrait devenir un point d'information sur la ville, un office du tourisme, voir même disposer d'un petit musée sur l'histoire de Goussainville.

L'espace Pierre de Coubertin est aujourd'hui trop enclavé. Aussi, il conviendrait de mieux l'ouvrir sur l'espace public et d'ajouter une liaison piétonne directe depuis la future écostation-bus avec une mise en valeur paysagère des alentours afin d'améliorer son attractivité. Un passage permettant de se rendre jusqu'au quartier des Demoiselles serait également appréciable et permettrait de transformer ce lieu en itinéraire de mobilité douce.

L'aspect austère du bâtiment mériterait d'être atténué par l'installation de baies vitrées et l'aménagement une nouvelle entrée côté gare pour éviter aux usagers d'avoir à faire le tour du bâtiment pour y rentrer. L'installation d'une grande enseigne bien visible de loin, permettrait d'identifier mieux un lieu pour l'instant très discret sur ses fonctions.

Plusieurs participants ont aussi insisté sur l'importance de garder une grande capacité de places de parking pour les événements de l'espace Coubertin. Enfin, de par sa taille exceptionnelle, cet espace doit également pouvoir être un endroit où se réfugier en cas de catastrophe.

3) A partir des images de références qui vous ont été distribuées, quels types d'aspects, d'ambiances et de formes urbaines souhaiteriez-vous pouvoir retrouver dans les futurs bâtiments du projet ?

Dans le quartier d'habitation :

Les images de références comprenant les éléments suivants ont retenues l'attention des participants à cet atelier :

- Immeubles aux façades de couleurs claires ;
- Touches de couleurs sur les volets pour la gaîté ;
- Façades lumineuses, ouvertes sur l'extérieur, disposant de balcons et de larges espaces vitrés ;
- Immeubles aux lignes dynamiques et modernes ;

- Emploi de matériaux solides et durables dans le temps ;
- Petits collectifs à taille humaine.

A l'inverse, les images de références comprenant les éléments suivants n'ont pas recueilli l'assentiment des participants :

- Styles trop avant-gardistes ou calqués sur des modèles issus d'autres villes ;
- Styles trop géométriques ou d'inspiration industrielle donnant d'impression d'être dans des immeubles dortoirs ;
- Crainte d'une dégradation rapide des façades utilisant des revêtements en bois.

Figure 13 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les formes urbaines à retrouver dans le futur quartier d'habitation



Figure 14 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les formes urbaines pour les activités



Dans le quartier d'activités, de transports et de loisirs :

Les participants à cet atelier souhaitent que les immeubles présents dans le quartier d'activités, de transports et de loisirs aient les caractéristiques suivantes :

- Immeubles pas trop grands ou massifs
- Style cohérent avec le quartier d'habitation voisin
- Façades comprenant de larges espaces vitrés,
- Immeuble de bureau mixant les fonctions avec des commerces autant que possible en rez-de-chaussée
- Toitures végétalisées

4) Quels types de matériaux et de revêtements souhaiteriez-vous privilégier dans la conception des bâtiments qui seront présents dans le périmètre du projet ?

Parmi la palette de matériaux et de couleurs présentée aux participants, c'est la pierre naturelle qui a, unanimement, recueilli le meilleur accueil. Dans une moindre mesure, la brique de couleur claire a également été jugé acceptable.

De manière plus générale, les participants souhaitent que :

Figure 15 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les types de matériaux à privilégier dans la conception des bâtiments



Pierre Naturelle

C'est un matériau écologique puisque directement issu du milieu naturel et qui n'a subi aucune transformation structurelle (à part un calibrage dimensionnel). Ce qui évite la dépense énergétique nécessaire à sa production. La gare de Goussainville est en pierre.

➤ Les matériaux utilisés isolent bien du bruit, de la chaleur et vieillissent bien (on remarque toujours cette même crainte à propos des revêtements en bois) ;

➤ Une harmonie d'ensemble de l'aspect des bâtiments soit trouvée même s'il n'est pas nécessaire que tous les bâtiments du quartier soient absolument similaires. Des différences à l'échelle de chaque îlot peuvent être envisagées ;

➤ Les façades évitent autant que possible les enduits qui risquent de craqueler à moyen terme ;

➤ L'emploi du verre soit plutôt limité au rez-de-chaussée mais qu'aucun immeuble ne soit entièrement fait de ce matériau.

**5) Comment imaginez-vous les hauteurs et les toits des bâtiments de ce futur quartier ?
Doivent-ils être uniformes ou au contraire préconiseriez-vous de construire des bâtiments
de différentes hauteurs ?**

Les participants ont fait état de leur préférence pour des bâtiments à la hauteur modérée (R+3 avec emploi de techniques de décrochages) dans le quartier d'habitation. Pour eux, celui-ci devrait aussi privilégier de faible différence de hauteur entre chacun des bâtiments (pas plus d'un étage de différence) et pourrait si nécessaire avoir des toits légèrement pentus.

Les immeubles de bureaux peuvent pour leur part être plus hauts que les immeubles d'habitation. L'aménagement de « toits terrasses », de « toitures végétalisées » (attention cependant aux infiltrations d'eau) ou de « rooftops » est souhaité.

Figure 16 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les types de toitures à privilégier



**6) Que vous inspirent ces images de références et quels types de façades souhaiteriez-vous retrouver dans les rez-de-chaussée des bâtiments de ce futur quartier de la gare ?
Quels types d'interaction avec l'espace public ces rez-de-chaussée devraient-il avoir ?**

Cette question a permis de dégager clairement une préférence pour des immeubles d'habitation résidentialisés chez les participants à cet atelier afin que les futurs habitants « se sentent plus chez eux » et pour sécuriser les rez-de-chaussée (ces derniers pouvant aussi

être légèrement surélevés afin de renforcer la sécurité des appartements présent à ce niveau). L'installation de petits espaces verts en cœur d'îlot doit être également privilégiée.

Pour autant cette résidentialisation doit être réalisée par parcelles fines afin de préserver les continuités piétonnes dans l'espace public et non par gros blocs d'îlots. Enfin, plusieurs participants estiment qu'il faudrait éviter d'installer des commerces bruyants comme des restaurants dans les rez-de-chaussée des immeubles d'habitation.

Concernant les immeubles de bureaux, il est préconisé de ne pas prévoir d'esplanade ou de devanture d'immeuble uniquement minéral mais bien de privilégier un verdissement important de ces dernières.

Figure 17 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les rez-de-chaussée et les types d'interaction à privilégier avec l'espace public



7) Selon vous, quels sont les points de vigilance que nous devrions avoir concernant les formes urbaines et l'architecture des bâtiments de ce futur quartier ? Quelles seraient les principales difficultés à éviter ?

Les points de vigilances suivants ont été énoncés par les participants :

- La qualité des matériaux choisis ;
- Être exigeant avec les prestataires pour éviter toute malfaçon ;
- Penser les espaces présents dans les bâtiments comme pouvant être évolutifs et modulable en fonction des besoins futurs ;
- Eviter de refaire les mêmes erreurs que lors du PRU des Grandes Bornes avec des espaces trop denses et pas assez végétalisés ;
- Prévoir suffisamment de locaux poubelles adaptés au tri sélectif ;
- Habitat diversifié pour attirer différentes populations et avoir une réelle mixité sociale.

4) Atelier de concertation du 16/11/2021 "Mobilité et transports"

Plus de 50 personnes ont participé à l'atelier du 16 novembre sur « les mobilités et les transports ». Il était proposé aux participants de réfléchir aux 8 questions suivantes (questionnaires disponibles en ANNEXE 18):

Figure 18 : Photo des participants à l'atelier du 16/11/2021



1) Pour vous, qu'est-ce que la mobilité en ville ?

Les participants à cet atelier définissent la mobilité comme étant la possibilité de se déplacer facilement, librement, de manière sûre et avec fluidité en ville quel que soit son mode de transport.

Ils insistent particulièrement sur l'importance d'avoir une bonne cohabitation et complémentarité entre chaque mode de transport ou de déplacement. Pour y arriver, il leur semble nécessaire de ne pas privilégier un moyen de transport au détriment d'un autre et d'au contraire créer les conditions matérielles (aménagement des trottoirs et des voiries) pour que le futur quartier de la gare soit accessible à tous.

A ce propos, ils estiment notamment qu'il est nécessaire de pouvoir disposer d'informations et de signalétiques pour se diriger facilement et d'aménager les trottoirs pour que les poussettes et les personnes à mobilités réduites puissent se rendre facilement au futur pôle de transport.

2) Quels sont les éléments positifs et les dysfonctionnements que vous constatez actuellement dans le quartier gare pour les modes de transport suivants : voiture, bus, piéton, vélo ?

D'une manière générale, le fonctionnement actuel du pôle de transport est jugé très durement par les participants. Ces derniers estiment que le quartier de la gare est aujourd'hui trop enclavé et complètement saturé. L'étroitesse des voies de circulation et des trottoirs combinée à un manque criant de places de stationnement et d'arrêts dépose minute ainsi qu'à une offre commerciale trop proche du pôle de transport créent de nombreux problèmes de circulation et est source de danger pour les véhicules comme pour les piétons.

En un mot : « rien n'est pensé pour répondre aux besoins des différents modes de transports ».

A ces problèmes liés à l'organisation urbaine inadaptée du quartier s'ajoute un réel problème d'insécurité et d'insalubrité pour beaucoup de secteurs du quartier (impasse de la gare notamment) minant l'image et l'attractivité du quartier. Celui-ci est jugé comme étant « mal fréquenté » et aux prises avec de nombreux phénomènes de « squat » de l'espace public.

Enfin, si l'existence d'un pôle bus à proximité de la gare est jugée comme une chance, son fonctionnement actuel laisse grandement à désirer. L'encombrement de la circulation, les nombreux retards et le manque de fréquence de passage des bus en heure creuse sont signalés par les participants. De même, le manque d'information sur les horaires de passage des bus au niveau de chaque arrêt est source de difficulté pour les usagers.

3) Suite à la présentation des schémas, quel est votre avis sur les principes de circulation mis en œuvre dans le futur PEM ?

De manière générale, les principes de circulation proposés pour le futur PEM ont été accueillis très positivement par les participants à cet atelier. La clarification et la séparation entre espaces piétons, voies réservées aux bus et circulation automobile sont particulièrement appréciées. Néanmoins, ces derniers formulent les remarques suivantes :

- Le nombre de places de stationnement dans le parking en silo (300 places) semble sous-évalué et peut être source de difficulté dans le fonctionnement de ce futur quartier ;
- La présence de « dépose minute » à proximité de la gare est absolument nécessaire. Pour autant, leur emplacement et les règles régissant leur utilisation doivent être finement réfléchis pour que ces derniers ne créent pas de problème de circulation et ne se retrouvent pas squattés par du stationnement de longue durée. A ce sujet, les participants préconisent un autre emplacement que celui actuellement envisagé ;
- Les espaces piétons doivent être réellement respectés par les véhicules privés. Aussi une réflexion fine doit être engagée pour pouvoir disposer de moyen de contrôle efficace à même de faire respecter ces espaces.

4) D'après vous, où serait-il pertinent de positionner les aménagements favorisant les mobilités actives ? (plan sur table) Quels aménagements souhaiteriez-vous ?

Concernant les aménagements favorisant la mobilité active, les participants à cet atelier formulent les souhaits suivants :

- Deux types de stationnement pour les vélos peuvent être envisagés. Des arceaux simples pour accrocher son vélo pour une courte durée pourraient être installés à proximité des terrasses des restaurants et des commerces. Des parkings à vélo entièrement sécurisés pourraient être installés à proximité du bâtiment de la gare pour les personnes souhaitant venir à vélo pour prendre le train ;
- Des pistes cyclables à double sens avec terre-plein permettant de les sécuriser et de les isoler de la circulation automobile sont à privilégier.

Figure 19 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 16/11/2021 concernant les aménagements favorisant la mobilité active



5) D'après vous, que faudrait-il faire dans le projet pour réduire l'utilisation de la voiture ? Le projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) pourrait-il régler ce problème ?

L'arrivée prochaine du BHNS est accueillie très positivement, pour autant, les participants considèrent que ce dernier ne sera pas suffisant pour réduire à lui seul l'utilisation de la voiture à Goussainville. Ils estiment que les éléments suivants seraient également nécessaires :

- La mise en place d'un service de location de vélos et/ou de trottinettes électriques de type «Velib' » à l'échelle de la ville de Goussainville ;
- La mise en place d'un accompagnement financier des personnes souhaitant acquérir un vélo ou une trottinette électrique afin d'encourager le développement de la mobilité active ou à minima de faire connaître les dispositifs déjà existants ;
- Augmenter la fréquence des bus pour que ces derniers soient plus attractifs et améliorer leur couverture du territoire de Goussainville afin qu'ils puissent desservir tous les quartiers de la ville ;
- Sécurisation réelle du quartier et des bus avec des équipes de sécurité plus présentes ;
- Mise en place d'un vrai réseau de pistes cyclables sécurisées ou de liaisons douces à l'échelle de toute la ville et permettant également de se déplacer vers les villes limitrophes.

6) D'après vous, quels sont les points de vigilance que nous devrions avoir pour le parking-relais de 300 places de stationnement qui sera réalisé à proximité de la gare ? En termes de fonctionnement et d'ambiance, quelles sont vos attentes ?

Les images de références des parkings mettant en exergue l'aspect ouvert sur l'extérieur, la transparence, la lumière naturelle et la végétalisation des façades et du toit ont été particulièrement appréciées par les participants.

La sécurité et la propreté au sein de ce parking semblent être les priorités pour que ce parking puisse être attractif pour les usagers. Ainsi, il est préconisé d'installer un système de vidéo-protection performant, un système de gardiennage, des prestations de nettoyage importantes et d'installer des poubelles en nombre suffisant. De même, afin d'éviter tout problème lié au trafic de drogue, plusieurs participants estiment que les toits du parking ne devraient pas être aménagés pour le stationnement mais plutôt être végétalisés et accueillir des panneaux solaires capables d'alimenter au moins partiellement les bornes de chargement des véhicules électriques qui seront nécessaires au sein de ce parking.

Des craintes concernant la saturation du parking ont été formulées. Son nombre de places (300) semble être insuffisant. Il est ainsi souhaité que ce parking dispose de plusieurs accès pour faciliter les entrées et sorties et également de système lumineux indiquant les places disponibles afin d'aider les usagers à trouver facilement une place libre.

Des services de nettoyage de véhicule payants voire même de mécanique automobile ont été proposés au sein de ce parking afin d'y renforcer la présence humaine, d'offrir des services utiles aux usagers et de créer des emplois (possiblement d'insertion professionnelle) supplémentaires sur la ville.

Enfin, si tous les participants estiment que ce parking devrait fonctionner 7 jours sur 7 et 24h/24, le débat sur son mode de tarification n'a pas révélé de consensus clair. Les options suivantes ont tout de même été formulées :

- Tarification encourageant la limitation du temps de stationnement (et interdisant tout stationnement prolongé de véhicule ventouse) ;
- Gratuité ou tarification avantageuse pour les usagers disposant d'un pass Navigo ;
- Gratuité les premières heures (et particulièrement à partir de 19h) pour faciliter l'accès aux restaurants et aux commerces ;
- Nécessité d'avoir aussi des tarifs adaptés pour les usagers irréguliers (ces derniers ne doivent ainsi pas être aussi chers que l'aller-retour en train vers Paris).

Figure 20 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 16/11/2021 concernant les modèles de parking à privilégier



7) Quelles solutions proposez-vous pour réglementer le stationnement sur l'espace public?

Un consensus existe chez les participants de cet atelier concernant la nécessité d'avoir des places « dépose minute » à proximité du bâtiment voyageur de la gare et des stations de bus. Pour autant, un débat subsiste entre les partisans de l'instauration d'une zone bleue dans le reste du quartier (plutôt majoritaire) et ceux préconisant un régime de stationnement payant (autorisant malgré tout un stationnement gratuit pour un temps limité afin de ne pas pénaliser les commerces qui seront présents dans le périmètre du projet).

A l'inverse, tous s'accordent sur la nécessité de faire respecter les règles de stationnement par une verbalisation systématique des contrevenants, l'utilisation de la vidéo-verbalisation, une présence importante des ASVP dans le périmètre de la gare et des actions de sensibilisation au respect de l'espace public par les médiateurs de la ville. L'enlèvement systématique des véhicules ventouses apparaît être également un enjeu primordial.

Enfin, deux autres enjeux spécifiques ont été identifiés :

- Empêcher les stationnements des véhicules à cheval sur le trottoir via l'installation d'un mobilier urbain spécifique ;
- Interdire l'accès et le stationnement à la zone aux poids lourds grâce à l'installation de places de stationnement de taille réduite ou par l'instauration du stationnement en épi.

8) Selon vous, quels sont les points de vigilance que nous devrions avoir concernant les déplacements et la mobilité sur ce quartier ? Quelles seraient les principales difficultés à éviter ? (sécurité, accessibilité, etc...)

Les points de vigilances suivants ont été formulés par les participants à cet atelier :

- La sécurité au sein de ce quartier est primordiale. Celui-ci doit notamment être protégé de tout problème de squat la nuit par l'installation de caméras de vidéo-protection et par un éclairage suffisant et adapté ;
- La cohabitation harmonieuse entre tous les modes de transport doit être garantie afin d'assurer la fluidité de la circulation automobile comme piétonne. Ce réaménagement du quartier gare doit permettre la fin de tous les dysfonctionnements constatés sur ce sujet actuellement. Pour y parvenir une attention particulière sur les déposes minutes et l'accès aux personnes à mobilité réduite est demandée ;

- Le dimensionnement du parking en silo doit être en rapport avec les besoins des usagers. Les 300 places proposées semblent être insuffisantes ;
- Les voies piétonnisées et les règles de stationnement doivent être réellement respectées. C'est pourquoi, le recours à la verbalisation des contrevenants doit être systématique ;
- Des efforts concernant la signalétique sur les arrêts de bus ainsi que l'affichage des horaires de trains doivent être entrepris afin que ces informations soient facilement accessibles.

5) Présentation du projet : mercredi 15 décembre à 19h à l'Espace Sarah Bernhardt

Le 15 décembre 2021, une réunion publique de présentation du projet et des conclusions de la concertation rassemblant 150 personnes s'est tenue à l'espace Sarah Bernhardt. En amont de la réunion, 4 sessions de distribution de flyer ont eu lieu sur le marché de la marie, celui des grandes bornes, et devant la gare.

Figure 21 : Photos de la distribution de flyers (Pole Gare, 9 décembre 2021)

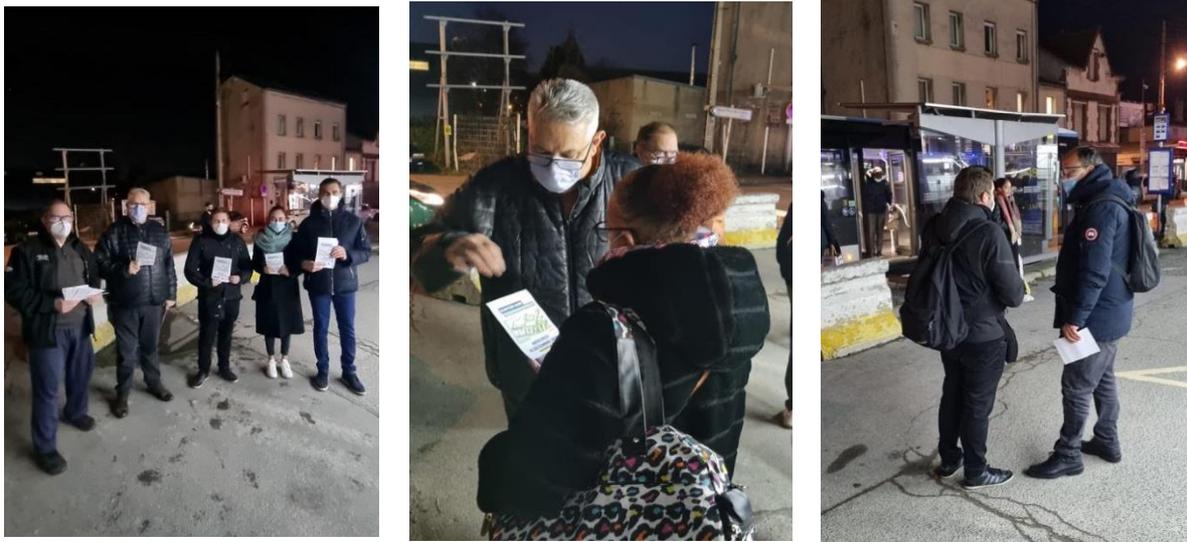


Figure 22 : Photos de la distribution de flyers (Marché de la Charmeuse, 11 décembre 2021)



L'équipe de concepteurs (Vera Broez architecte-urbaniste et Fauny Paysage, paysagiste) a ainsi pu présenter les grandes lignes du diagnostic et les enjeux identifiés. S'en sont suivis la présentation du schéma d'aménagement et de la programmation envisagée (ANNEXE 19) Abdelwahab Zigha, Adjoint au Maire sur les questions d'urbanisme et d'aménagement, est pour sa part revenu sur les ateliers et la balade urbaine, en synthétisant les propos qui s'y étaient tenus.

Melissa Youssouf, Directrice de la communication de la ville, a par la suite présenté la charte graphique arrêtée pour le quartier.

Enfin, M. Le Maire a conclu la présentation, en résumant les propos et en évoquant le calendrier à venir.

Figure 23 : Photos de réunion publique de présentation du projet et de restitution de la concertation du 15 décembre (Espace Sarah Bernardt- 150 personnes présentes)



Par la suite, les questions du public ont porté sur :

- Les caractéristiques des logements programmés notamment leurs typologie, formes urbaines, segmentation (accession, locatif sociaux, etc.) ;

- La justification de la programmation d'un hôtel au vu de la présence de nombreux hôtels à proximité notamment dans la zone d'activités attenantes ;
- La teneur des programmes de logements (sociale ou non).

Figure 24 : Flyer distribué avant la réunion (4 sessions de distribution : marché des Grandes Bornes, Gare SNCF, marché de la mairie) par les élus et techniciens

QUARTIER DE LA GARE

19H

MERCREDI
PRÉSENTATION DU PROJET
15 DÉCEMBRE

Rendez-vous à l'espace Sarah Bernhardt

APRÈS 3 RÉUNIONS DE CONCERTATION
 VENEZ ASSISTER À LA RÉUNION DE
 PRÉSENTATION DU PROJET DU PÔLE GARE.

Roissy
 Pays de
 France
 COMMUNALES
 D'ASSOCIATION

Goussainville

A cette occasion, 4 panneaux AO de présentation du projet ont été affichés dans le hall d'entrée de l'espace Sarah Bernhardt. Ces panneaux ont aussi été affichés dans le hall d'entrée du siège de la CARPF.

Figure 25 : Photo des panneaux AO exposés dans le hall de la CARPF



Figure 26 : Panneaux de concertation AO affichés dans le hall de la CARPF et dans l'entrée de l'Espace Sarah Bernhardt à l'occasion de la réunion publique du 15 décembre

Aménagement du Quartier Gare de Goussainville

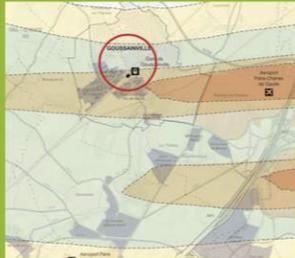
Une opportunité pour améliorer le confort et la sécurité







Plan d'Exposition au Bruit (PEB) : des contraintes importantes



Un projet d'aménagement situé à la jonction de :

- La zone B du PEB : construction de logement interdite
- La zone C du PEB : construction de logement possible mais fortement limitée et très encadrée

Des liaisons inter-quartier à renforcer



S'appuyer sur les équipements et l'axe urbain majeur.

Un périmètre, des Orientations d'Aménagement et de Programmation inscrits dans le PLU



Le périmètre du projet s'inscrit sur environ 13 ha. Il est délimité au Nord par l'allée du 5 décembre et la rue Pierre de Coubertin, à l'Est par l'avenue Albert Sarraut, au Sud par la ligne RER D et la gare de Goussainville, et à l'Ouest par l'avenue Marcel Cerdan.

Enjeux : Affirmer une nouvelle polarité autour de la gare et développer un quartier mixte et durable



EXISTANT

- Terrain résidentiel
- Terrain des équipements
- Terrain de commerces et d'activités

PROJETS

- Périmètre du projet de requalification de la gare
- Projet de requalification urbaine
- Revalorisation du Vieux Village ANRU Grandes Bornes, Ampère et Balles aux Oies
- Requalification des Noues

POLARITÉ & DOMAINE ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL

- Projet économique
- Z.A. du Pied de Fer à vocation commerciale
- Projet Rosny CAREX
- Le nouveau parc de loisirs Auguste-Delaune

DÉVELOPPEMENT DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES

- Nouvelle connexion de la D47 à la Z.A. Pied de Fer
- Connexion de la D47 à l'Avenue Albert Sarraut
- Connexion Francilienne via Bd. Roger Salengro
- Le Bypass de Louvres via Bd. Paul Vallart-Couturier
- Transport en commun structurant (TRNS)

ENJEUX

- Axes urbains majeurs à conforter
- Mixité verte et bleue et parcours modes actifs
- Polarité mixte à affirmer par rapport aux entités mono-fonctionnelles

S'appuyer sur les spécificités de Goussainville et de son territoire.

Aujourd'hui : une polarité majeure et stratégique avec 9 000 voyageurs par jour mais très largement dégradée et dévaluée



Friches laissées à l'abandon.



Sentiment d'insécurité.



Espaces publics peu qualifiés



Stationnement anarchique omniprésent.

En collaboration avec







Décembre 2021






Aménagement du Quartier Gare de Goussainville

La mobilité au coeur d'une nouvelle centralité

2



Les illustrations correspondent à des intentions de projet. Elles ne sont en aucun cas contractuelles.

Qu'est-ce qu'un pôle d'échange multimodal ?

Le pôle d'échange multimodal de Goussainville regroupera sur un même lieu tous les modes de transport : la gare RER existante, la gare routière rénovée, le parking relais, une station de Taxis, des abris et consignes vélos...

Un espace intelligent qui facilite les déplacements et les correspondances



Schéma fonctionnel du pôle.



Schéma d'organisation des voitures.

Des cheminements piétons et vélos plus sûrs et agréables



- Un grand parvis dédié aux piétons
- Le prolongement et la continuité des itinéraires cyclables
- Une offre de stationnements vélos renforcée.

Le pôle gare, une nouvelle place urbaine généreuse au coeur du nouveau quartier



Le quartier de la gare de Goussainville aujourd'hui.



Le quartier de la gare de Goussainville demain.

Aujourd'hui, plus de 48 % des usagers se rendent à la gare à pied et 36 % en bus, seulement 15 % en voiture.



Un projet d'aménagement global pour deux périmètres de projet imbriqués : un projet de Pôle d'Echange Multimodal (sous maîtrise d'ouvrage CARPF - compétence intercommunale transports et mobilité) et un projet de quartier (sous maîtrise d'ouvrage Ville - compétence aménagement).



300 places	14 000 m ²	3 300 m ²	1 000 à 2 500 m ²	3 500 m ²	250
Parking-Relais	Bureaux	Commerces/services	Activités de loisirs	Hôtel	Logements
					Groupe scolaire

En collaboration avec iledeFrance mobilités



Décembre 2021



Aménagement du Quartier Gare de Goussainville

Un cadre de vie valorisé par la place de la nature



Les illustrations correspondent à des intentions de projet. Elles ne sont en aucun cas contractuelles.

Périmètre de projet :
13 hectares

58% d'Espaces Publics

23% du sol en pleine terre

433 arbres plantés ou conservés



- Solis en pleine terre
- Nouveaux espaces verts
- Espaces publics
- Périmètre du projet

Des ambitions sociales et environnementales pour le quartier gare

- Valoriser la biodiversité en ville
- Multiplier les espaces verts et les plantations
- Renforcer les zones de pleine terre, infiltrer les eaux de pluie, réduire l'imperméabilisation des sols et lutter contre les îlots de chaleur
- Exiger une qualité des matériaux utilisés et une performance énergétique des bâtiments livrés.



Vue vers la gare et l'éco-station bus depuis l'avenue Jacques Anquetil prolongée.



Vue depuis la gare sur la place animée et le jardin fertile avec, en arrière-plan, l'éco-station Bus.



Trame paysagère- Plan masse- Vue 3/4

En collaboration avec **îledeFrance** mobilités



Décembre 2021



Aménagement du Quartier Gare de Goussainville

Des financements enfin sécurisés pour la mutation d'un site stratégique



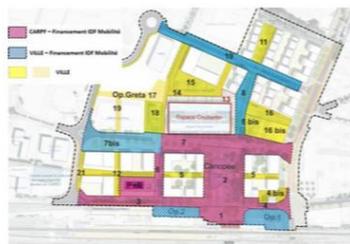
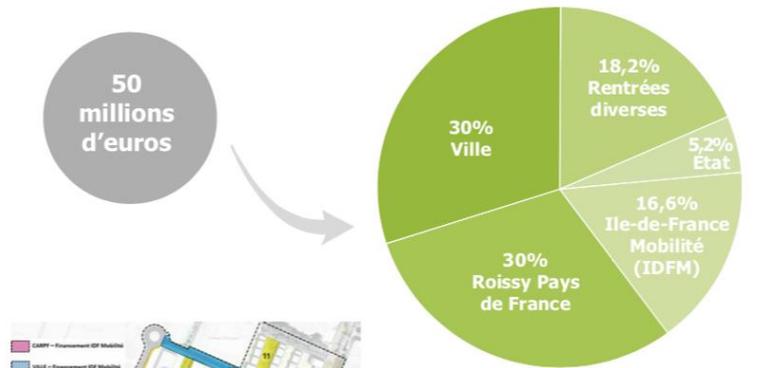
Un projet de longue date qui s'accélère en 2021



Une forte mobilisation des habitants dans le processus de concertation (juin-décembre 2021)



Un effort d'investissement équivalent pour la Ville et Roissy Pays de France, un soutien de l'Etat et la Région



Un projet, deux maîtrises d'ouvrage (Ville et Roissy Pays de France)

En collaboration avec **iledeFrance mobilités**



Décembre 2021



Enfin, dans l'objectif de renforcer la capacité des habitants à identifier le projet, une charte graphique a été élaborée sur avis de l'agglomération et de la ville.



Figure 27 : Logotype retenu



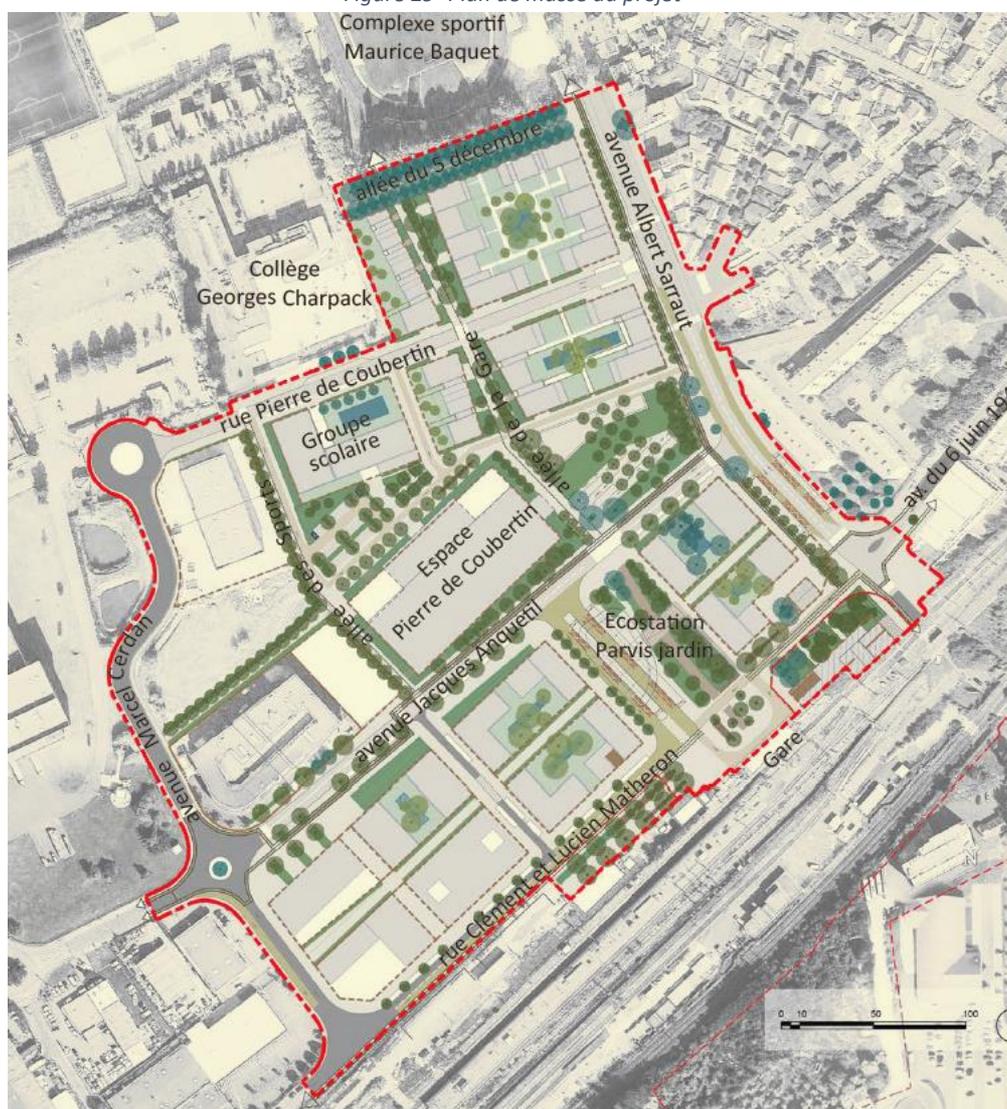
Figure 28 : Déclinaisons graphiques

IV- Prise en compte des remarques issues de la concertation préalable dans le projet d'aménagement

Le projet tiendra compte, autant que possible, des remarques émises par les participants dans le cadre de la concertation préalable, notamment lors de la formalisation des études à venir (étude de programmation commerces, services et loisirs, AVP Espaces Publics, consultation des promoteurs...).

Le présent chapitre a pour objectif d'exposer les modalités de prise en compte de ces remarques ou, le cas échéant, des raisons pour lesquelles leur prise en compte semble peu envisageable.

Figure 29- Plan de masse du projet



a) L'offre commerciale, de services, de loisirs et les équipements publics

1) L'offre commerciale

Les habitants ont exprimé leur volonté de bénéficier d'une offre commerciale plus diversifiée sur le quartier. Pour répondre à cet enjeu, la ville gardera la maîtrise foncière de ces rez-de-chaussée commerciaux, et lancera prochainement une étude de programmation commerciale destinée à identifier l'offre et la demande potentielle.

La ville envisage d'ores et déjà **deux typologies de pôles commerciaux** :

- L'une, **structurée autour du mail central** accueillant l'éco-station bus, sera tournée vers une **offre élargie à destination des usagers des bureaux, du pôle multimodal et plus généralement aux usagers extérieurs au quartier**. Elle sera donc potentiellement orientée vers des grandes enseignes (boulangerie avec une offre de restauration midi, bars/ cafés de standing, restaurants/brasseries...). Les commerces de restauration offriront des terrasses animant l'espace public. Si une partie des habitants souhaite limiter un maximum l'installation de fast-food, déjà nombreux aux alentours de la gare, en favorisant une montée en gamme de l'offre, le Conseil des jeunes a émis des propositions contraires. En effet, ces derniers demandent l'installation d'une grande enseigne de fast-food. Un compromis pourra être trouvé avec l'installation d'une enseigne de fast-food qualitative (type Big Fernand).
- L'autre, en front de l'av. A. Sarraut, sera plus **orientée vers du commerce à destination des habitants du quartier** (supermarché, tabac, boucherie/charcuterie, fromagerie/crèmerie...). L'offre sera orientée vers des activités qui ne génèrent pas de nuisances sonores démesurées pour les quartiers d'habitation.

La programmation tiendra compte de la volonté de limiter les opportunités d'attroupement de populations sources de nuisances (consommation d'alcool sur l'espace public).

Elle se voudra mixte et maintiendra une offre nocturne, au moins en partie (supermarché de proximité sous enseigne fermant tard type Franprix ou Monop' permettant les courses ponctuelles, restaurants et bars à destination des habitants et des usagers des bureaux en « after-work »...).

Par ailleurs, le **Cahier des Prescriptions architecturales, urbaines paysagères et environnementales (CPAUPE)** prévoit, conformément au souhait des habitants, des façades commerciales présentant de grands espaces vitrés avec beaucoup de transparence permettant une visibilité sur les activités intérieures. Enfin, la Ville lancera prochainement une étude visant à formaliser une **charte esthétique des devantures commerciales et terrasses** répondant à la volonté d'harmonisation des façades à l'échelle du quartier. Elle permettra en outre d'encadrer l'installation des terrasses, en proposant des outils de

cadrage des emprises sur l'espace public (clous au sol par exemple) mais aussi le mobilier utilisé (mobilier en plastique et publicitaire proscrits par exemple).

Enfin, le conseil des jeunes a exprimé la volonté de voir s'installer de grandes enseignes de prêt-à-porter, aujourd'hui inexistantes à Goussainville. L'étude de programmation permettra de juger de l'opportunité de démarcher de telles enseignes, dont l'installation irait à priori dans le sens de la volonté de renforcement de l'attractivité de la zone.

2) L'offre de services

L'offre de services est encore en cours de définition. Cependant on peut citer :

- un projet de pôle destiné à la vision (ophtalmologie et opticien), en bordure immédiate du périmètre de projet, qui permettra de répondre à la demande d'installation de spécialistes médicaux. Le complexe, porté par un promoteur privé, offrira des surfaces supplémentaires destinée à accueillir d'autres professions médicales ;
- Les enseignes de salles de sports seront consultées, leur positionnement répondant au besoin souvent rencontré dans les quartiers de bureaux ;
- Les négociations avec le cabinet médical sont en cours pour l'acquisition du foncier. Aucun accord n'a encore été trouvé sur une potentielle relocalisation au sein du secteur ;
- Pour autant, la relocalisation de la CPAM, probablement sur la frange est du mail, permettra d'envisager la création d'un pôle médical offrant des surfaces aux praticiens installés sur le quartier ;
- Il paraît indispensable de prévoir l'installation d'une agence bancaire offrant un distributeur. Conformément à la demande des habitants, la ville s'appliquera à positionner celle-ci à proximité du bâtiment voyageur de la gare ;
- La sécurité et la propreté au sein du parking-relais qui sera créé semblent être les priorités pour qu'il puisse être attractif pour les usagers, qui ont demandé en outre des services de nettoyage de véhicule. L'étude de faisabilité permettra de préciser ces éléments.

La programmation de services sera complétée dans le cadre d'une étude lancée prochainement par la ville.

3) Equipements publics

En réponse aux demandes des habitants :

- La Poste sera contactée pour échanger sur l'opportunité d'une installation sur le quartier. Les habitants avaient proposé d'en installer les locaux au sein de la Meulière, ce à quoi le projet ne pourra pas répondre favorablement. En effet, le bâtiment de la Meulière doit devenir un « pôle de l'emploi ». ;
- Les possibilités d'installation d'annexes de la mairie et de la police municipale seront discutées avec les élus. Un médiateur de quartier pourrait être envisagé et occuper les locaux des forces de police ;
- La question de la création d'une crèche, municipale ou privée, sera abordée dans les mois qui viennent.

4) Equipements de loisirs

Une étude de programmation loisirs permettra de vérifier l'opportunité d'installation des équipements cités par les habitants (cinéma, bowling, karaoké, jeux de réalité virtuelle, baby-foot, fléchettes, escape-game) et d'identifier l'offre potentielle supplémentaire.

Au nord-est du secteur de projet, un espace vert multigénérationnel offrira, conformément à la demande des habitants, des jeux pour enfants en plus d'autres aménités (terrains de pétanque, tables de pique-nique...). L'étude Avant-Projet Espaces publics lancée par la ville en avril 2022 permettra de préciser la composition et l'offre de cet espace.

Enfin, les associations du territoire seront consultées dans la cadre du projet d'urbanisme transitoire porté par les deux maîtrises d'ouvrage. L'opportunité d'une implantation au sein du quartier sur le long terme pourra être abordée à cette occasion.

b) Espace public et mobilier urbain

1) Partage de l'espace public

Les participants aux ateliers ont défini leurs attentes quant aux modalités du partage effectif de l'espace public.

Pour eux, les places de stationnement doivent être prévues en nombre suffisant. Allant dans ce sens, le projet prévoit, en plus du parking-relais de 300 places, des parkings en sous-sols pour chacun des lots (loisirs, bureaux, logements, commerces), l'offre pouvant être mutualisée. En outre, il est prévu des places de stationnement dépose-minute à destination des usagers de la gare.

Les participants ont aussi évoqué la **nécessaire lisibilité de la démarcation entre les typologies d'espaces**. Les deux AVP Espaces Publics lancés par la Ville et la CARPF au mois d'avril 2022 permettront d'approfondir la réflexion engagée par l'étude pré-opérationnelle en proposant les solutions techniques adaptées : différenciation des revêtements (définis dans le cahier de prescriptions architecturales, urbaines et paysagères), gestion des hauteurs de bordures, bornes rétractables, clous délimitant l'emprise des terrasses....

Le projet prévoit en outre des espaces publics généreux, assurant la fluidité des parcours (accessibilité PMR et poussettes), et accueillants avec l'installation de mobilier urbain de repos dont la typologie sera adaptée au secteur d'implantation (Eco-station bus, jardin multi-générationnel avec jeux pour enfants...).

Enfin, les questions de **salubrité et d'insécurité** se sont imposées au centre des discussions. Ainsi, l'impasse de la gare, considérée comme anxiogène pour de nombreux habitants, a bénéficié de démolitions précoces et d'une sécurisation des terrains (évacuation du camp de Roms, nettoyage et sécurisation du parking). A terme, la partie sud de l'actuelle impasse sera fondue dans le nouveau mail, pivot du quartier. Au nord, un cheminement doux permettra de relier les bâtiments d'habitation ainsi que les équipements scolaires et sportifs. L'étude AVP s'attachera à faire de la sécurité un point central du projet de conception, en veillant à une **mise en lumière** et limitant les risques d'en faire des « coupe-gorges », notamment de nuit.

2) Programmation des différents espaces publics

Lors des ateliers, les participants ont pu définir leurs attentes quant à la programmation des espaces publics, en fonction de leur typologie mais aussi du moment de la journée et de la période de l'année.

L'étude AVP sur les espaces publics du pôle d'échange multimodal, pilotée par l'agglomération permettra de définir précisément le mobilier sur les espaces publics du Pôle d'échange multimodal. Au vu des demandes des habitants, il s'agira de prévoir du mobilier de protection contre les intempéries, des bancs et des poubelles en nombre suffisant. Le projet pourra envisager d'enterrer les bacs poubelles pour libérer l'espace. Les participants avaient en outre demandé des espaces arborés, demande à laquelle le projet répondra par la plantation ponctuelle d'arbres de haute tige et la création, à l'est du mail, d'un espace vert longitudinal permettant la rétention des eaux de pluie.

Figure 30- Perspective sur le mail central



Pour le quartier d'habitation, c'est l'étude AVP Espaces Publics sous maîtrise d'ouvrage de la Ville qui détaillera l'offre. Il prévoira, conformément aux demandes, un espace vert muni d'agrès et de diverses aménités parmi celles évoquées par les habitants (tables de ping-pong, aire de jeu pour jeunes enfants), ainsi que des cheminements piétons agréables (nord de l'ancienne impasse de la gare). A l'heure actuelle, le projet ne prévoit pas de jardins ouvriers, ceux-ci paraissant peu adaptés au contexte urbain.

Le souci de sécurisation des espaces est au centre des préoccupations de la ville qui a d'ores et déjà mis en place un Groupe de partenariat opérationnel (GPO) assurant la sécurité quotidienne du Quartier. Ce groupe est voué à être pérennisé sur le nouveau quartier. En outre, la demande d'installation de caméras de vidéo-protection apparaît comme un leitmotiv des demandes des habitants. Une étude d'opportunité sur leur déploiement devra être lancée pour y répondre.

Enfin, les participants ont émis le souhait de voir intégrer à l'espace public des équipements répondant aux besoins saisonniers. Conformément à cette demande, la végétalisation assurera ombrage et fraîcheur (23% des 13ha du périmètre en pleine terre, 433 arbres plantés ou conservés). La demande d'incorporation de jets d'eau pourra être examinée dans le cadre de l'AVP Espaces Publics, de même que l'incorporation de protections contre le vent.

Enfin, il apparaît essentiel que l'offre commerciale, de loisirs et de services puisse être prolongée en week-end pour assurer l'animation du quartier. Des événements/festivités pourront être organisés et co-construits avec les habitants pour renforcer cette attractivité.

Figure 31- Zoom sur le mail et les références mobilisées

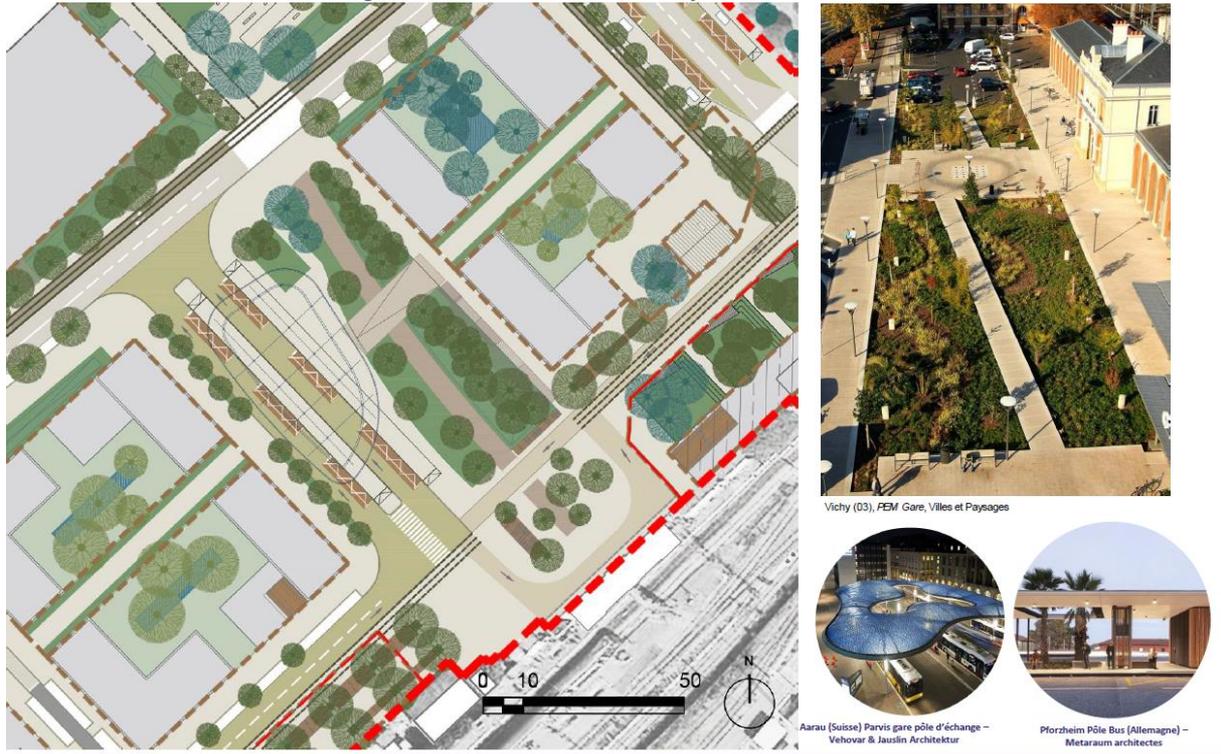
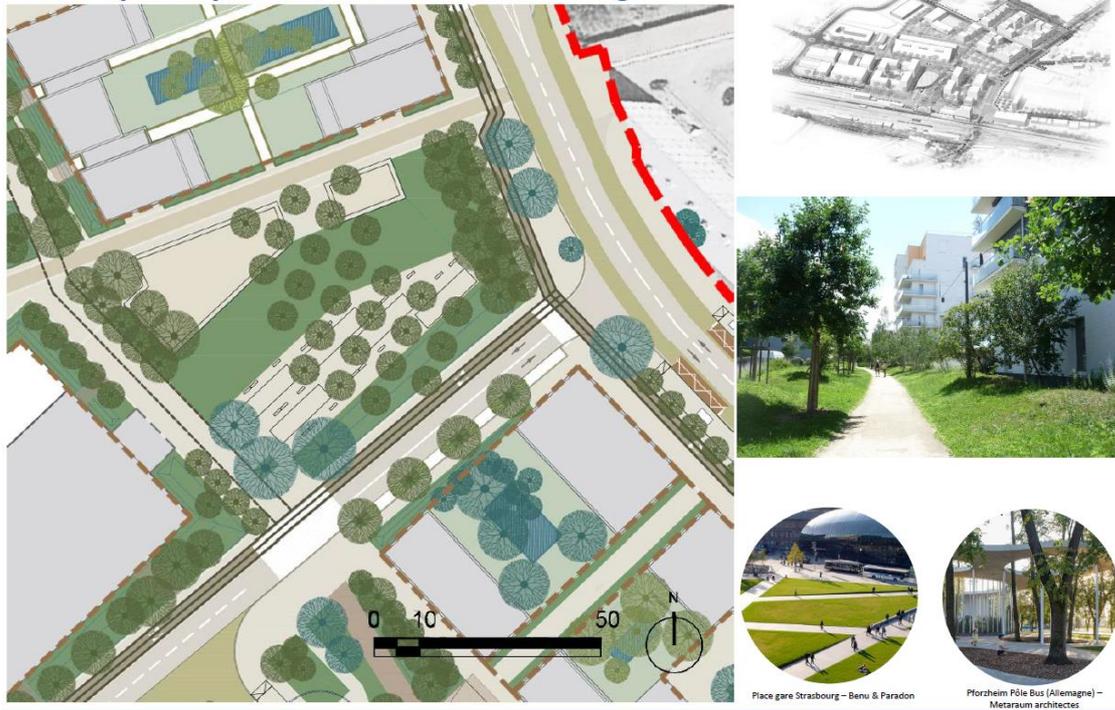


Figure 32- Zoom sur l'espace vert de l'espace Coubertin et les références mobilisées

Des espaces publics, lieux de vie et d'usages



3) Le couvert végétal

Les habitants ont souligné les multiples rôles remplis par le végétal en ville, occupant une place prépondérante dans le projet. Les AVP espaces publics établiront une palette végétale adaptée à l'écosystème et ne nécessitant que peu d'entretien, répondant à la préoccupation des habitants. Il s'agira en outre de cadrer les modalités d'entretien, en évitant les techniques de fauchage tardif par exemple.

Les problématiques liées aux systèmes racinaires seront prises en compte pour éviter la déformation de voiries.

Figure 33- Répartition de la strate arborée

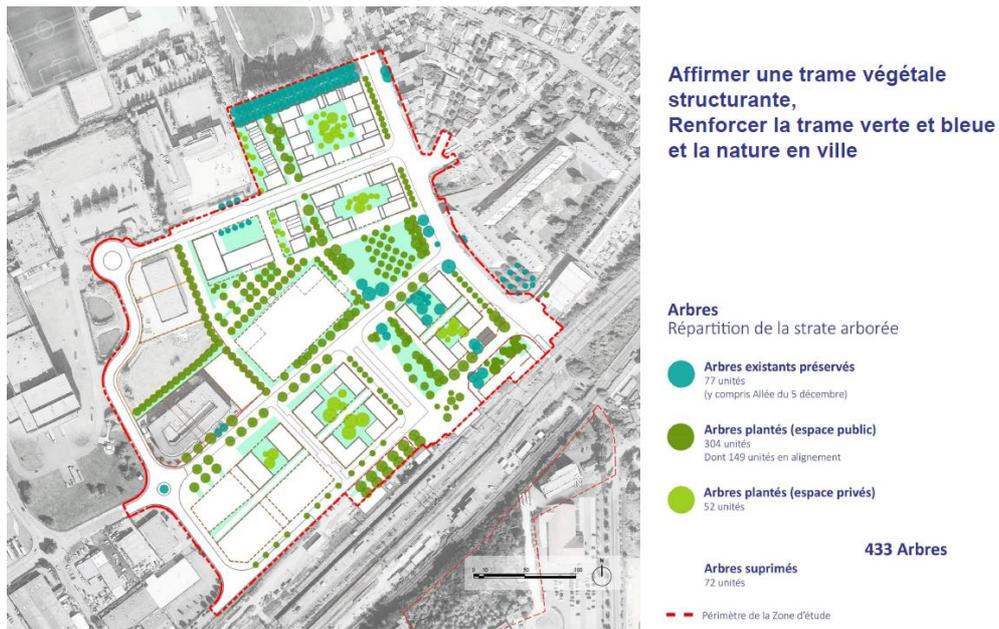


Figure 34- Le schéma de référence des espaces publics du scénario retenu



Gestion des eaux de ruissellement

- Noues intégrées aux espaces verts
- Espaces Publics
- Espaces Privés

Cycles

- Pistes dédiées cycles
- Voies partagées
- Stationnements vélos

Accompagnement végétal

- Espaces plantés publics
Jardins, parcs ...
- Espaces plantés privés

Véhicules motorisés

- BUS- Voies réservées
- 10 Arrêts

Piétons

- Aires piétonnes et trottoirs

Voie accessible VL

- Voie existante
- Stationnements sur rue

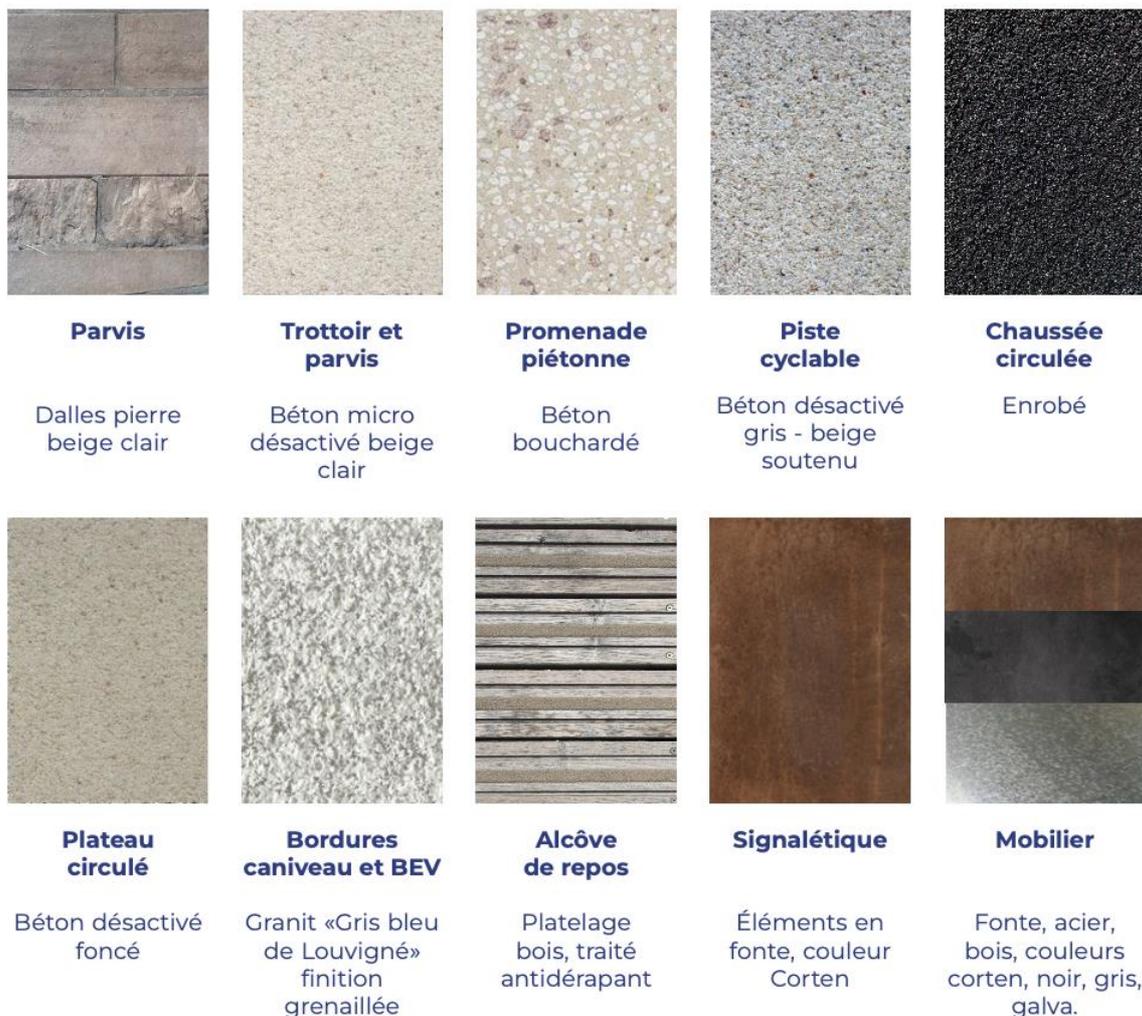
4) Les matériaux

La question de la **durabilité** et de **l'entretien** des matériaux est ressortie comme un enjeu majeur. La **palette de matériaux** préconisée par le cahier des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères (CPAUP) va dans ce sens, et sera complétée par les AVP espaces publics. L'utilisation de bois, notamment pour le mobilier urbain, a été discutée, pour des questions de durabilité : si le projet prévoit l'utilisation d'un tel matériau, il s'assurera de lui adjoindre un traitement adapté.

La possibilité de mise en place d'une zone dotée de revêtements photovoltaïques utilisés pour recharger les voitures électriques sera explorée.

Les participants ont par ailleurs été invités à s'exprimer sur la colorimétrie, qu'ils souhaitent chaude et vive. Comme exprimé par ces derniers, **les couleurs de revêtement aideront à distinguer les usages** (revêtements clairs pour les cheminements doux, foncés pour la chaussée).

Figure 35- Palette de matériaux spécifiques aux espaces publics – Etude urbaine pré-opérationnelle (Vera Broez, 2021)



5) L'éclairage

La question de l'éclairage public a été identifiée par les habitants comme un des leviers majeurs de sécurisation des espaces publics. Le schéma de mise en lumière, formalisé dans le cadre de l'AVP, prendra en compte cette dimension en évitant toute zone d'ombre. Il explorera la possibilité de mettre en place des détecteurs de mouvement sur certains espaces secondaires.

Comme évoqué lors de l'atelier, le matériel d'éclairage sera adapté aux besoins des différentes zones (spots puissants pour le PEM, candélabres plus discrets pour les zones résidentielles)... Les sources lumineuses jaunes et chaudes seront privilégiées aux éclairages blancs et froids. Le projet pourra en outre prévoir des LED au sol visant à baliser les cheminements piétons.

La mise en lumière de la végétation sera pensée pour respecter la faune existante.

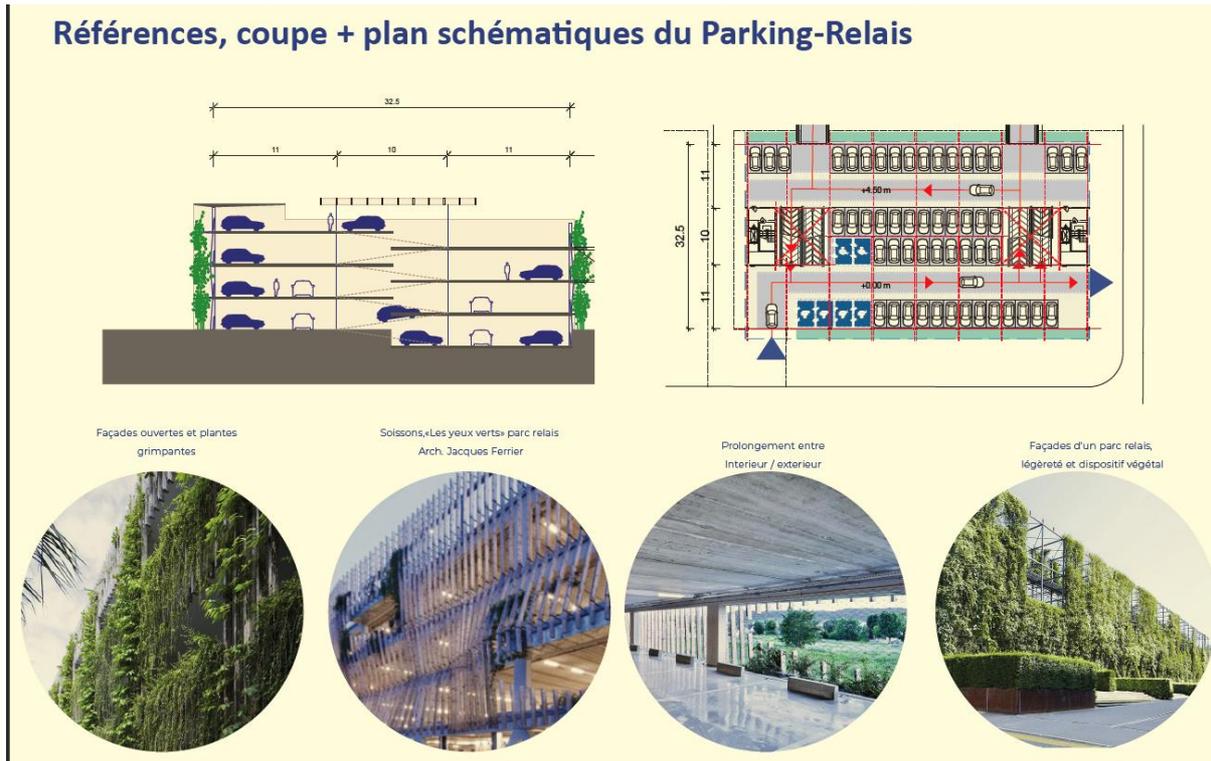
c) Formes urbaines et architecture

1) Identité et architecture

La ville attachera une grande importance au parti-pris architectural des projets présentés par les promoteurs, répondant par-là à la préoccupation des habitants sur le cadre de vie et l'identité des lieux. Les architectures proposées participeront à la création d'une « vitrine » depuis la voie ferrée, notamment le parking-relais en silo qui bénéficiera d'un traitement qualitatif.

Les références des parkings plébiscités sont reprises dans le CPAUPE (Cahier de Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales) : l'architecture valorise la lumière naturelle et l'ouverture sur l'extérieure. La question de la végétalisation des façades et de la toiture et leur coût sera étudiée par la communauté d'agglomération au moment de l'étude de faisabilité.

Figure 36 : Prescriptions architecturales et paysagères pour le parking-relais



Les habitants avaient émis le souhait de **préserver le bâtiment de l'ancienne poste**, présentant un intérêt patrimonial de par son mode constructif en Meulière. Cette dernière sera réhabilitée et bénéficiera d'une extension contemporaine pour devenir un « hub de l'emploi » rassemblant des acteurs territoriaux travaillant sur les thématiques d'insertion professionnelle (formation, accompagnement dans les démarches) et des associations encadrant la création d'entreprises. Son extension contemporaine en fera un véritable « phare » depuis l'av. Albert Sarraut, visible depuis le BHNS.

L'espace Pierre de Coubertin, ancienne halle de l'usine Béghin-Say située au cœur du quartier, pourra lui aussi, dans un second temps, bénéficier d'une programmation repensée voire d'une mise en valeur architecturale. Aujourd'hui, l'étude pré-opérationnelle prévoit la création d'une seconde entrée à l'est du bâtiment, ouverte sur un des accès principaux au quartier depuis Albert Sarraut, ainsi que la requalification/création du parvis. Le projet pourra prévoir d'apposer une enseigne sur le bâtiment, permettant d'en identifier la fonction ainsi qu'une mise en lumière valorisant son architecture.

Le dimensionnement du stationnement spécifique à l'Espace de Coubertin sera approfondi au cours de l'AVP Espace Public sous MOA ville, en veillant à conserver une capacité d'accueil suffisante.

Des panneaux explicatifs sur l'histoire de ces deux bâtiments seront apposés.

2) Les formes architecturales

Le projet s'attache à proposer une « densité désirable ».

Côté logements, il propose une mixité entre logements intermédiaires et petits collectifs, comme demandé par les habitants. La hauteur des bâtiments sera limitée à R+3 avec emploi de techniques de décrochages. Les fiches de lots prendront en compte la volonté des habitants de proposer des orientations adaptées, et une ouverture sur l'extérieur via de larges balcons et façades vitrées.

Côté activités, conformément au souhait des habitants, **la limitation de hauteur à R+3 pourra être questionnée**. Les fiches de lot pourront prévoir l'aménagement de toits terrasses et de toitures végétalisées.

Les projets trop avant-gardistes ou sans rythme architectural seront écartés. Une cohérence entre les deux secteurs sera recherchée.

Figure 37 : Volumétrie du bâti- Logemet intermédiaire- Etude pré-opérationnelle

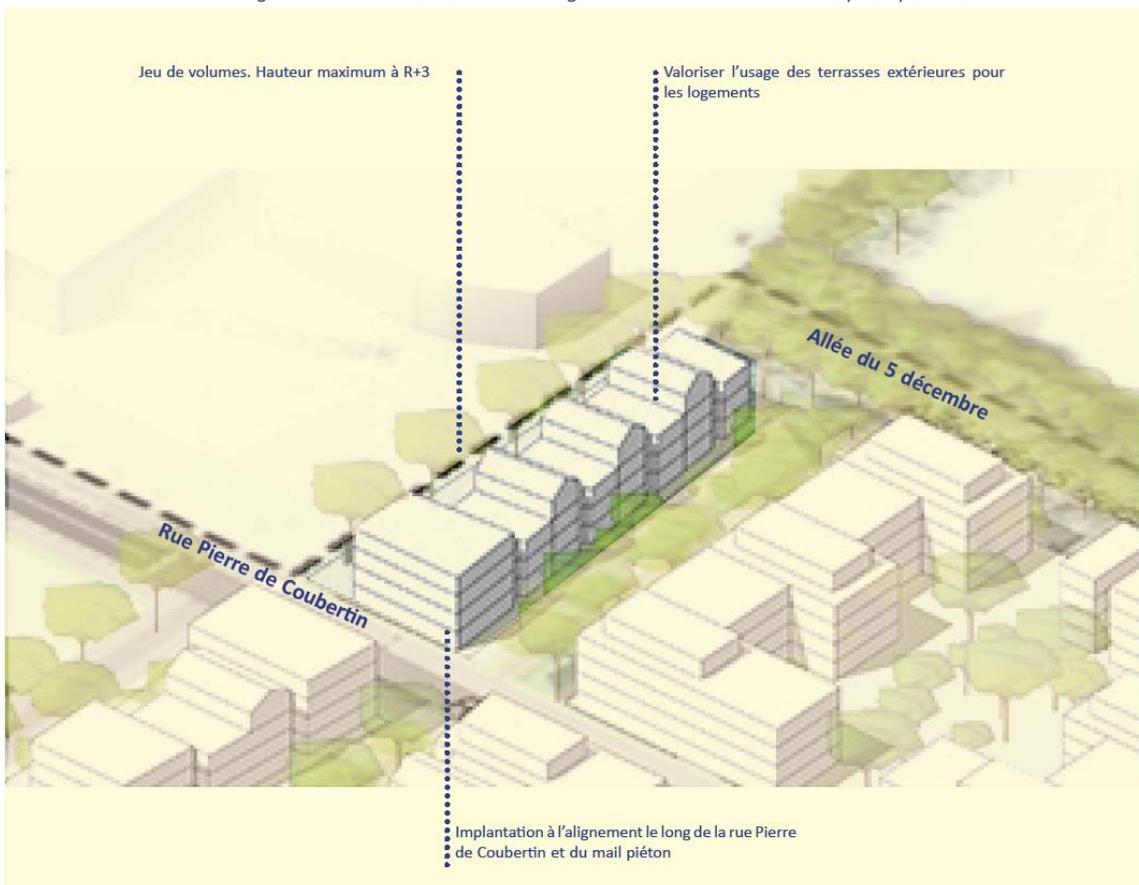
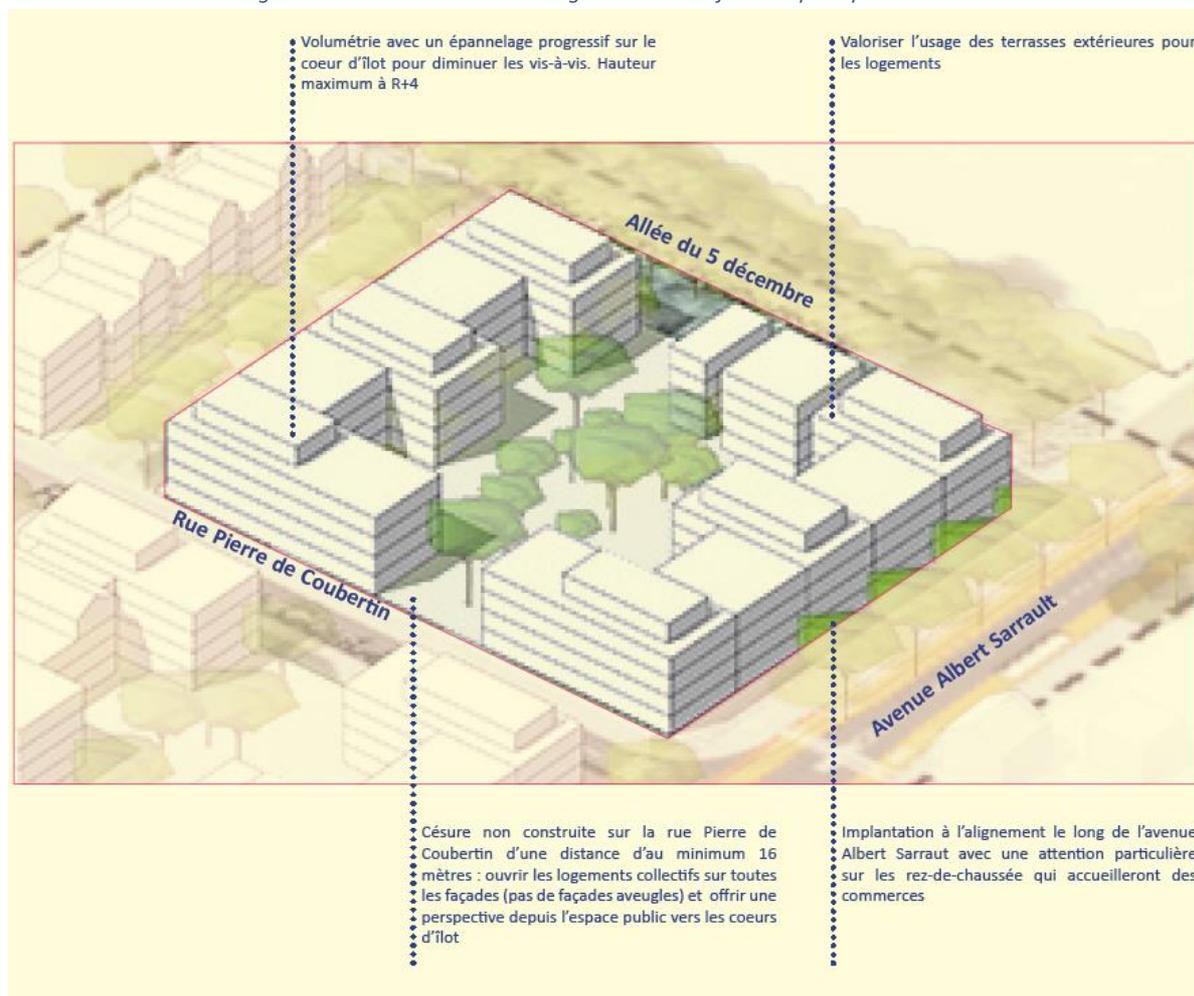


Figure 38 : Volumétrie du bâti- Logement collectif- Etude pré-opérationnelle



3) Les matériaux

Conformément au plébiscite des habitants, le CPAUPE prévoit **une palette de matériaux favorisant la pierre naturelle et la brique de couleur claire**. Le verre est préconisé pour les RDC commerciaux. La palette a pour objectif d'assurer une **diversité mais aussi une harmonie des différents bâtiments**. Les matériaux répondront aux objectifs de protection contre les nuisances et de durabilité (les revêtements en bois utilisés seront traités)

Dans le **quartier d'habitation**, la palette proposée se base sur une **colorimétrie claire, admettant des touches de couleurs ponctuelles**.

Figure 39 : Exemple de sélection de matériaux – Etude urbaine pré-opérationnelle (Vera Broez, 2021)



Pierre Meulière

L'utilisation de la pierre meulière permet de faire vibrer la lumière et d'«accrocher» le bruit. C'est le contexte urbain et historique de Goussainville qui inspire l'utilisation de ce matériau (ici photo de détail du pavillon en meulière situé face à la gare de Goussainville).



Pierre Naturelle

C'est un matériau écologique puisque directement issu du milieu naturel et qui n'a subi aucune transformation structurelle (à part un calibrage dimensionnel). Ce qui évite la dépense énergétique nécessaire à sa production. La gare de Goussainville est en pierre.

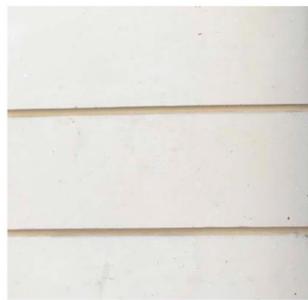


Brique (pose à joints vifs)

L'utilisation de la brique permet de faire vibrer la lumière et d'«accrocher» le bruit. C'est le contexte urbain et historique de Goussainville qui inspire l'utilisation de la brique, moulée à la main dans la lignée des constructions industrielles du XIXe siècle.



Bois ponctuellement



Enduit lissé fin avec joint creux

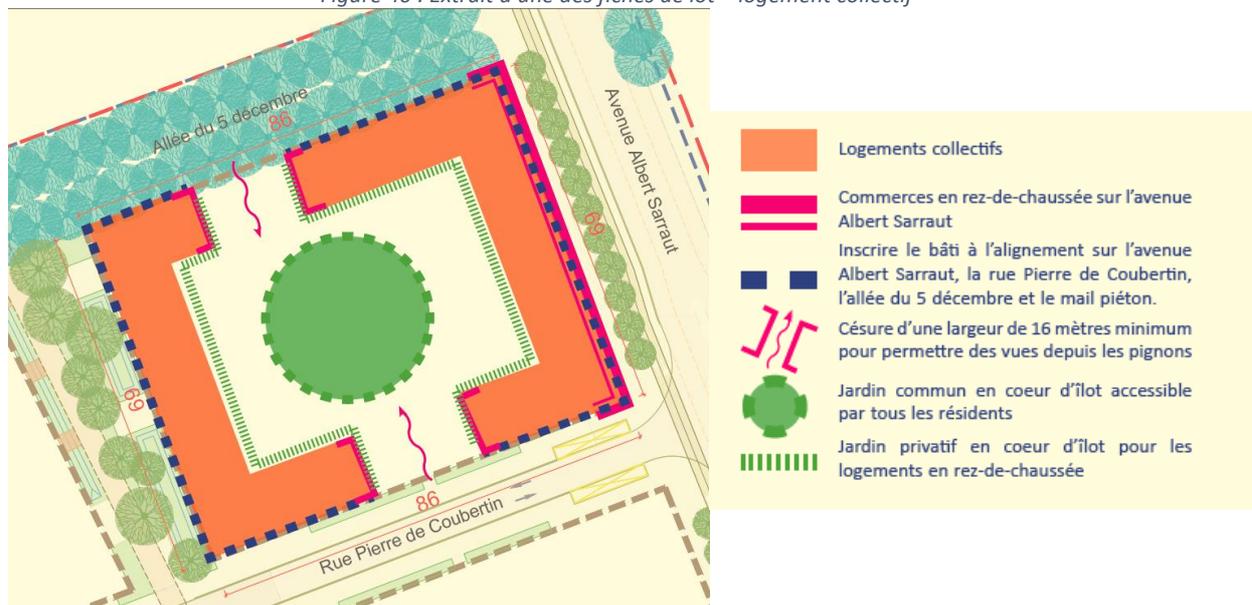


Zinc

4) Les rez-de-chaussée

Conformément aux demandes des habitants, **le projet prévoit des lots de logements collectifs résidentialisés accueillant un jardin commun en cœur d'îlot et des jardins privés.**

Figure 40 : Extrait d'une des fiches de lot – logement collectif



d) La programmation hôtelière et de logements

Les habitants souhaitent s'assurer que la programmation hôtelière prévue dans le cadre du projet ne concurrencerait pas les établissements existants. **L'étude de programmation hôtelière lancée par la ville en 2021** a permis d'établir un diagnostic à l'échelle de la ville mais aussi du territoire élargi. Elle a identifié un **besoin d'offre hôtelière de qualité, sous enseigne, absente sur la ville et donc peu prompte à concurrencer les établissements existants** (plus de 60% des chambres sont à vocation sociale sur la commune). Le public visé est celui du tourisme d'affaires, et dans une moindre mesure le tourisme de loisirs affinitaire.

Des questions ont été émises quant à la **programmation des logements**. L'étude de programmation habitat établi, après un diagnostic, **l'enjeu de répondre aux besoins endogènes du territoire et favoriser la fluidification des parcours résidentiels internes** avec:

- une programmation avec 96% de petits collectifs et 4% de logements intermédiaires ;
- une segmentation favorisant l'accession à la propriété maîtrisée : 40% d'accession libre, 20% accession sociale, 15% de locatifs sociaux, 25% d'intermédiaires ;
- des typologies qui favorisent l'ancrage des ménages, et limitent l'investissement locatif: 8% de T1, 34%, de T2, 41% de T3, 17% de T4, 2% de T5 ;
- Des logements modulables.

e) Mobilité et transports

1) Les schémas de circulation et de stationnement

Lors des ateliers, les participants ont exprimé la crainte d'un **sous-dimensionnement du parking silo**, lequel est **prévu pour accueillir 300 places de rabattement sur la gare (dont 40 dédiées au covoiturage)**. A ce jour, il n'apparaît cependant pas possible de revoir cette jauge à la hausse : **le nombre de places de rabattement a été défini en lien avec Ile-de-France Mobilités (IdFM), autorité organisatrice et financeur, et a été acté dans le schéma de référence du pôle**. Dans le cadre de l'étude de faisabilité du parc-relais, la possibilité d'ajouter des places de stationnement pour d'autres usages que le rabattement sera étudiée par la CARPF, bien qu'elles ne soient pas financées par IdFM. La Ville et la CARPF vont aussi réfléchir sur **les possibilités de compensation**, offertes notamment par les sous-sols des lots de logements et d'activités qui pourraient permettre une mutualisation avec les usagers

extérieurs au quartier, mais aussi sur l'espace public. Les études AVP Espaces Publics permettront de calibrer le nombre de places de stationnement envisageable sur voirie, bien que les maîtrises d'ouvrage souhaitent limiter celui-ci.

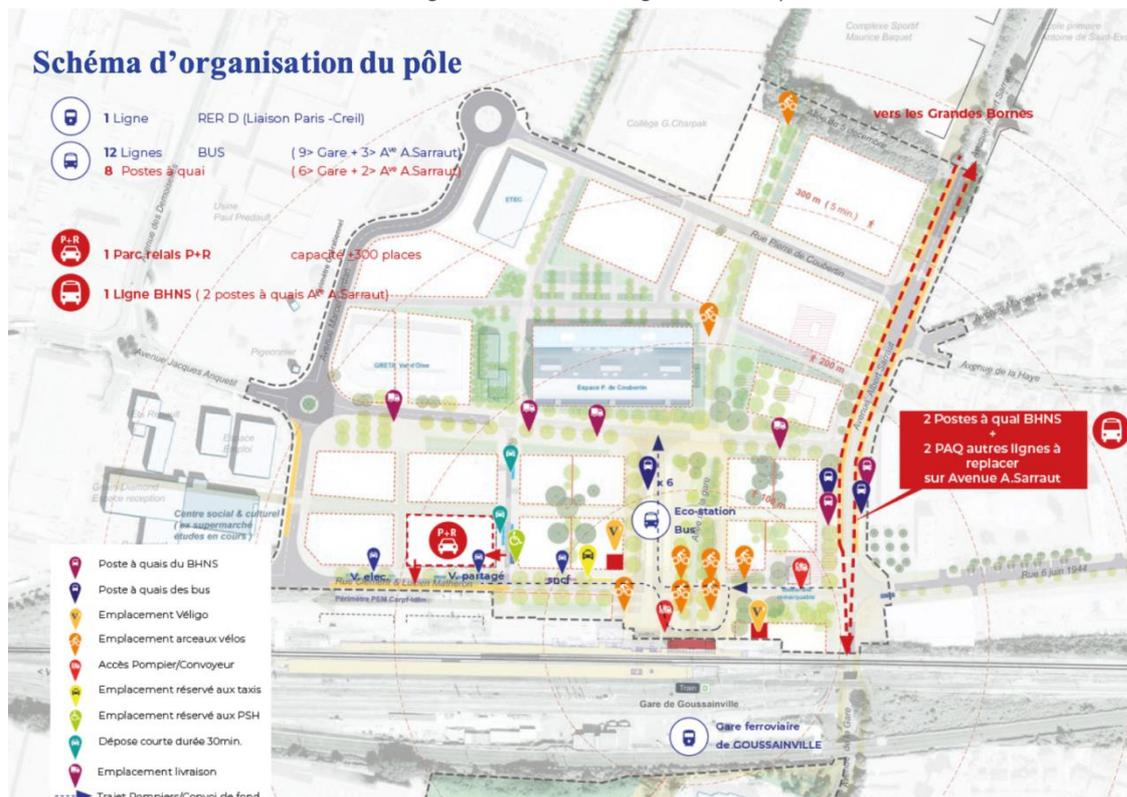
Le parking silo devrait fonctionner 7 jours sur 7 et 24h/24, la tarification devant être définies dans le cadre de l'étude de faisabilité du Parking relais, lancée par la CARPF au printemps 2022, en prenant en compte la nécessité de proposer des tarifs avantageux. La tarification du parc relais et la politique de contrôle du stationnement à l'échelle du quartier (500 m autour de la gare) devront être validées par IdFM.

Par ailleurs, les habitants ont souligné la nécessité de créer un « dépose minute » à proximité de la gare. Aujourd'hui, 5 à 10 places dépose-minute sont prévues au sud de l'av. Jacques Anquetil. L'AVP Espaces publics-mobilité porté par la CARPF permettra de questionner cette localisation, en explorant la possibilité de les rapprocher de la gare.

Les espaces piétons seront protégés pour éviter le stationnement sauvage, et les places de stationnements calibrées pour éviter leur utilisation par les poids-lourds.

Les participants ont débattu sur la nécessité d'instaurer des zones bleues dans le reste du quartier (plutôt majoritaire) ou un régime de stationnement payant. Cette question sera éclaircie par la suite, de même que l'opportunité de mettre en place un système de vidéo-verbalisation.

Figure 41 : Schéma d'organisation du pôle



4 places livraison sont prévues sur l'avenue Jacques Anquetil prolongée vers l'av. Albert Sarraut. L'AVP permettra d'affiner cette programmation, en proposant potentiellement des solutions complémentaires/alternatives (gestion des accès aux espaces apaisés accueillant des commerces aux horaires creux ...).

Figure 42 : Schéma d'organisation des véhicules particuliers



Figure 43 : Schéma d'organisation des bus

Schéma d'organisation des bus

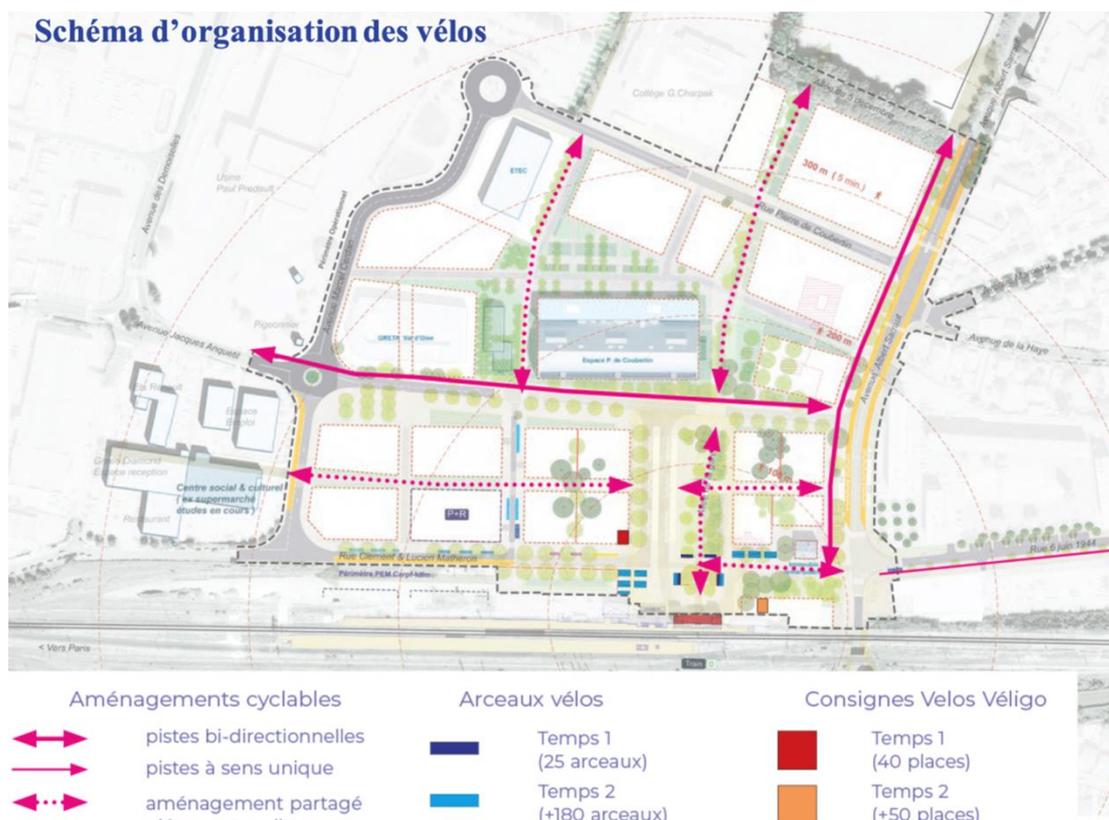


2) Mobilités actives et mobilier

Concernant les aménagements favorisant la mobilité active, les participants à cet atelier ont formulé le souhait de bénéficier d'**arceaux simples à proximité des terrasses des restaurants et commerces**, ainsi que de **parkings à vélo entièrement sécurisés à proximité du bâtiment de la gare**. Le schéma de pôle prévoit 205 arceaux vélos et 90 consignes vélo Véligo. L'AVP Espaces publics sous MOA CARPF permettra de préciser leur nature et leur nombre.

En outre, des **pistes cyclables à double sens avec terre-plein** ont été demandées. Au vu du schéma de circulation, **il n'apparaît pas réellement nécessaire de protéger les voies cyclables de la circulation sur tout le quartier**, mais peut être uniquement sur les avenues A. Sarraut et J. Anquetil. Le schéma cyclables va dans ce sens, et prévoit en outre des aménagements partagés avec les piétons au cœur du pôle.

Figure 44 : Schéma d'organisation des vélos



Les habitants demandaient par ailleurs la mise en place d'un véritable réseau de pistes cyclables sécurisées ou de liaison douce à l'échelle de toute la ville et permettant également de se déplacer vers les villes limitrophes. Un tel réseau est en cours de réflexion, la ville faisant l'objet d'un plan cyclable. Elle souhaite en outre créer des liaisons directes vers la mairie (gare des noues) via la rue du 6 juin 1944.

Plus largement, la ville pourra étudier la possibilité de mise en place d'un réseau type «Velib'» (géré par la ville ou privé).

Enfin, la ville et la CAPRF pourront communiquer sur les dispositifs financiers d'aide aux mobilités actives existants.

Conclusion

Si son démarrage initialement prévu en 2019 a dans un premier temps été retardé, la concertation préalable menée en 2021 a été riche d'évènements rassemblant des habitants souhaitant contribuer à la concrétisation de ce projet essentiel pour la commune et le territoire

La forte mobilisation enregistrée prouve le réel intérêt de la population pour le projet. La nécessité d'intervenir sur ce secteur aux dysfonctionnements actuels nombreux a permis une importante adhésion au projet qui s'est ressentie lors des divers évènements.

Outre les nombreuses publications (réseaux sociaux, presse écrite, journal municipal), elle a compris 5 séances de co-construction du projet avec les habitants, dont une balade urbaine et 4 ateliers thématiques. Les propositions et remarques qui en sont ressorties vont être, dans la mesure du possible, intégrées au projet.

Les modalités de l'étape suivante de la concertation sont encore en discussion. Néanmoins, **un consensus a émergé entre les collectivités sur la volonté de mettre en place un projet d'urbanisme transitoire et de rendre la concertation plus ludique et inclusive.** Ainsi, il s'agira notamment d'accompagner les habitants dans la conception de certains espaces, en s'appuyant sur des maquettes physiques et numériques.

Table des matières

Figure 1- Etude quartier gare 2012 par E.A.U Aménagement	5
Figure 2-Etude quartier Gare 2016 par AREP & DTZ	5
Figure 3- Etude de stabilisation programmatique et financière du quartier de la Gare de Goussainville.....	5
Figure 4- Plan masse, Etude Vera Broez, présenté lors de la réunion publique de restitution du 15 décembre 2021	6
Figure 5 : Tracé de la balade urbaine du 19/06/2021.....	11
Figure 6 : Photos de la balade urbaine du 19/06/2021.....	11
Figure 7 : Photo des participants à l'atelier du 16/09/2021	12
Figure 8 : Images de références des façades commerciales les plus appréciées lors de l'atelier de concertation du 16/09/2021	16
Figure 9 : Photos des participants à l'atelier du 25/09/2021.....	18
Figure 10 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 25/09/2021	22
Figure 11 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 25/09/2021	22
Figure 12 : Photo des participants à l'atelier du 05/10/2021	24
Figure 13 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les formes urbaines à retrouver dans le futur quartier d'habitation	26
Figure 14 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les formes urbaines pour les activités	27
Figure 15 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les types de matériaux à privilégier dans la conception des bâtiments.....	27
Figure 16 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les types de toitures à privilégier.....	28
Figure 17 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 05/10/2021 concernant les rez-de-chaussée et les types d'interaction à privilégier avec l'espace public ..	29
Figure 18 : Photo des participants à l'atelier du 16/11/2021	30
Figure 19 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 16/11/2021 concernant les aménagements favorisant la mobilité active	32
Figure 20 : Images de références plébiscitées par les participants à l'atelier du 16/11/2021 concernant les modèles de parking à privilégier	34
Figure 21 : Photos de la distribution de flyers (Pole Gare, 9 décembre 2021).....	36
Figure 22 : Photos de la distribution de flyers (Marché de la Charmeuse, 11 décembre 2021)	37
Figure 23 : Photos de réunion publique de présentation du projet.....	37
Figure 24 : Flyer distribué avant la réunion (4 sessions de distribution : marché des Grandes Bornes,.....	38
Figure 25 : Photo des panneaux AO exposés dans le hall de la CARPF	39
Figure 26 : Panneaux de concertation AO affichés dans le hall de la CARPF et dans l'entrée de l'Espace Sarah Bernhardt à l'occasion de la réunion publique du 15 décembre	40
Figure 27 : Logotype retenu	44
Figure 28 : Déclinaisons graphiques	44
Figure 29- Plan de masse du projet	45
Figure 30- Perspective sur le mail central	50
Figure 31- Zoom sur le mail et les références mobilisées.....	51
Figure 32- Zoom sur l'espace vert de l'espace Coubertin et les références mobilisées.....	51

Figure 33- Repartition de la strate arborée 52

Figure 34- Le schéma de référence des espaces publics du scénario retenu 53

Figure 35- Palette de matériaux spécifiques aux espaces publics – Etude urbaine pré-opérationnelle (Vera Broez, 2021) 54

Figure 36 : Prescriptions architecturales et paysagères pour le parking-relais 55

Figure 37 : Volumétrie du bâti- Logemet intermédiaire- Etude pré-opérationnelle 57

Figure 38 : Volumétrie du bâti- Logement collectif- Etude pré-opérationnelle 58

Figure 39 : Exemple de sélection de matériaux – Etude urbaine pré-opérationnelle (Vera Broez, 2021) 59

Figure 40 : Extrait d’une des fiches de lot – logement collectif..... 59

Figure 41 : Schéma d’organisation du pôle 61

Figure 42 : Schéma d’organisation des véhicules particuliers 61

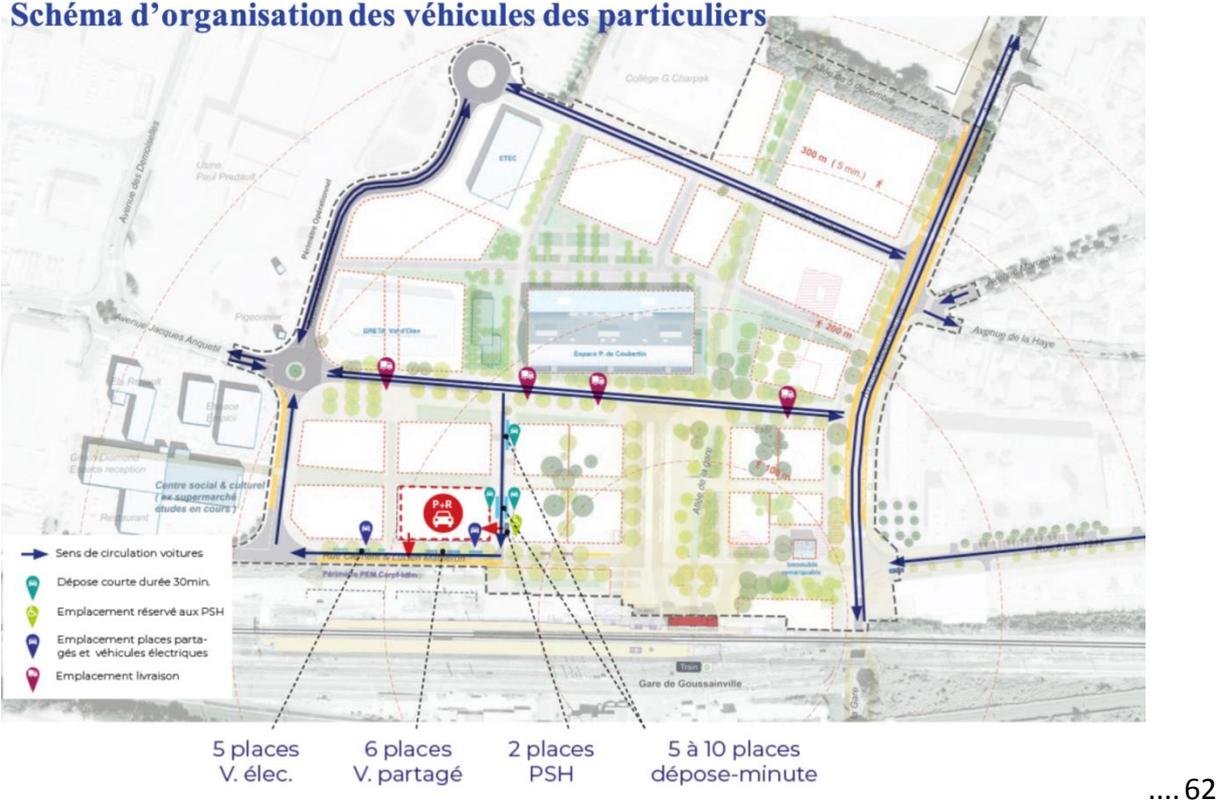


Figure 43 : Schéma d’organisation des bus 62

Figure 44 : Schéma d’organisation des vélos 64

