

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC TRIANGLE DE GONESSE (95)



ETUDE D'IMPACT

PARTIE 2 : RESUME NON TECHNIQUE

INDICE	DESCRIPTION	ÉTABLI(E)	CONTROLÉ(E)	APPROUVÉ(E)	DATE
V0	Version initiale	LAG	BB	BB	28/06/2024
V1	Version n°1	LAG	BB	BB	19/07/2024
V2	Version n°2	LAG	BB	BB	13/11/2024

SOMMAIRE

1	<u>PREAMBULE</u>	<u>7</u>
2	<u>LE CADRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE</u>	<u>8</u>
2.1	L'autorité environnementale compétente	8
2.2	Cadre réglementaire : le code de l'environnement	8
2.2.1	Règlementation liée au projet de ZAC	8
2.2.2	Règlementation liée au plan /programme	8
2.2.3	L'évaluation environnementale des procédures intégrées, communes et coordonnées	8
2.2.4	Les attendus d'une évaluation environnementale	9
3	<u>ETAT INTIAL</u>	<u>13</u>
3.1	Préambule	13
3.2	Présentation des zones d'étude	13
3.3	Milieu physique	16
3.3.1	Climat	16
3.3.2	Topographie	16
3.3.3	Sol et sous-sol	16
3.3.4	Ressource en eau	18
3.3.5	Risques majeurs	21
3.4	Milieu naturel	23
3.5	Occupation du sol	25
3.6	Paysage	26
3.7	Patrimoine historique, culturel et paysager	27
3.8	Contexte administratif et documents de planification territoriale et d'urbanisme	27
3.9	Servitudes et réseaux divers	29
3.10	Milieu humain	30
3.10.1	Contexte démographique	30
3.10.2	Logements	30
3.10.3	Activités et emplois	30
3.10.4	Equipements, services et commerces	30
3.10.5	Agriculture	31
3.11	Déplacements, trafics et conditions de circulation	32
3.12	Cadre de vie	32
3.12.1	Qualité de l'air	32
3.12.2	Environnement sonore	33
3.12.3	Vibrations	35
3.13	Gestion des déchets	35
3.14	Synthèse des enjeux	35
3.15	Evolution des aspect pertinents de l'environnement en l'absence de projet (scenario de référence)	44
3.15.1	Milieu physique	44
3.15.2	Milieu naturel	44
3.15.3	Patrimoine et paysage	44

3.15.4	Milieu humain	45
3.15.5	Déplacement, infrastructure et transport	46
3.15.6	Cadre de vie	47
4	<u>PRESENTATION DU PROJET</u>	<u>51</u>
4.1	Contexte général de l'opération	51
4.1.1	Historique du projet	51
4.1.2	Choix du site : un territoire hautement stratégique	54
4.1.3	Les objectifs de l'opération d'aménagement	55
4.2	Présentation du projet retenu	56
4.2.1	Plan masse global	56
4.2.2	Programmation – Vocation du quartier	56
4.2.3	Les objectifs du projet	56
4.2.4	Phasage des travaux	57
4.3	Etude d'optimisation de la densité des constructions	61
4.3.1	Impact de la répartition des constructions sur la densité	61
4.3.2	Conclusion sur l'étude d'optimisation de la densité des construction	64
4.4	Présentation de l'évolution du PLU nécessaire à l'opération	65
4.5	Modification n°4 du PLU de GONESSE	65
4.5.1	La densification des abords de la Gare du Triangle de Gonesse	65
4.5.2	La précision des caractéristiques et conséquences de la continuité paysagère	65
4.5.3	L'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public	66
4.6	Mise en compatibilité PLU de Gonesse	66
4.6.1	Modification du PADD	66
4.6.2	Modification de l'OAP	66
4.6.3	Modification du règlement	67
5	<u>IMPACTS DU PROJET ET MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION ASSOCIEES</u>	<u>68</u>
5.1	Impacts du projet de ZAC et mesures associées	68
5.2	Impacts de la mise en compatibilité du PLU de Gonesse et mesures associées	83
5.3	Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000	87
5.4	Compatibilité du projet avec les documents de planification et réglementation locales	89
5.4.1	Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme	89
5.4.2	Compatibilité du projet avec le Schéma de cohérence territoriale (SCOT)	89
5.4.3	Compatibilité du projet avec le PLU actuellement en vigueur	90
5.4.4	Compatibilité du projet avec les documents relatifs à la gestion de l'eau	90
5.4.5	Compatibilité avec le PGRI du Bassin Seine-Normandie 2022-2027	91
5.5	Dispositif de suivi et cout des mesures en faveur de l'environnement	91
5.5.1	Dispositif de suivi en phase chantier	91
5.5.2	Dispositif de suivi en phase exploitation	91
5.5.3	Coût des mesures de suivi	91
5.6	Analyse des effets cumules avec d'autres projets connus	92
5.7	Méthodes utilisées pour l'élaboration du dossier	95
6	<u>AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT</u>	<u>96</u>

6.1 Pilotage des études.....96

6.2 Rédaction et assemblage des études96

FIGURES

Figure 1 : Localisation du Triangle de Gonesse.....	7
Figure 2 : Localisation de la ZAC du Triangle de Gonesse-Gare sur carte IGN au 1-25000 ^{ème} (Source : Ségic Ingénierie).....	14
Figure 3 : Localisation du projet sur fond parcellaire (Source : Ségic Ingénierie).....	15
Figure 4 : Carte géologique de la zone d'étude (Source : Carté géologique imprimée 1/50000, BGRM)	16
Figure 5 : Profil en long géologique et hydrogéologique au niveau du Triangle de Gonesse (Source : Dossier de Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 17 Nord, Société du Grand Paris, 2015)	17
Figure 6 : Indice de Développement et de Persistance des Réseaux (IDPR) dans la zone d'étude (Source : BRGM)	18
Figure 7 : Enveloppe d'alerte des zones humides de la DRIEAT au droit de la zone d'étude (Source : DRIEAT) ..	19
Figure 8 : Localisation de la zone humide définie sur le critère sol (Source : GINGER BURGEAP, 2024).....	19
Figure 9 : Localisation des sondages de la banque du sous-sol (BSS) (Source : Infoterre, BRGM)	20
Figure 10 : Réseaux existants et principes de raccordements projetés (Source : Groupement GULleGüller - Setec International).....	20
Figure 11 : Plan de Prévention des risques naturels : périmètre réglementaires (Source : Commune de Gonesse)	21
Figure 12 : Risque de remontée de nappe (Source : SEGIC Ingénierie/ BRGM).....	21
Figure 13 : Aléa retrait-gonflement des argiles (Source : SEGIC Ingénierie/ BRGM)	21
Figure 14 : ICPE avoisinantes à l'emprise projet (Source : BRGM).....	22
Figure 15 : Canalisation de transport de Gaz (Source : Ségic Ingénierie, Géorisques)	22
Figure 16 : Sites pollués ou potentiellement pollués à proximité au sein de la zone d'étude (Source : BGRM)	23
Figure 17 : Synthèse générale sur les enjeux (Source : ECOSYSTEMES, 2024)	25
Figure 18 : Occupation du sol de la commune de Gonesse (Source : Institut Paris Région, 2022)	25
Figure 19 : Parcelles agricoles de la zone d'étude (Source : RPG, 2021).....	26
Figure 20 : Présence de bâtiments au droit de la zone d'étude (Source : Institut Paris Région, 2021)	26
Figure 21 : Patrimoine historique, culturel et paysager (Source : SEGIC Ingénierie/ Atlas des Patrimoines).....	27
Figure 22 : Plan de localisation des diagnostics et fouilles archéologiques (Source : GPA)	27
Figure 23 : OAP Triangle de Gonesse (Source : PLU de Gonesse).....	28
Figure 24 : Plan des hauteurs maximales - OAP Triangle de Gonesse (Source : PLU de Gonesse)	28
Figure 25 : Plan de phasage prévisionnel (2018-2035) - OAP Triangle de Gonesse (Source : PLU de Gonesse) ..	28
Figure 26 : Zonage du PLU de Gonesse (Source : PLU de Gonesse)	29
Figure 27 : Servitudes d'utilité publique au droit de l'emprise projet (Source : PLU de Gonesse, 2020)	29
Figure 28 : Equipements situés sur la zone d'étude (Source : Base Permanente des Equipements)	30
Figure 29 : Zoom sur les exploitations agricoles concernées à l'échelle du projet (Source : RPG, 2022)	31
Figure 30 : Carte des sols identifiés d'après le référentiel pédologique d'Ile-de-France (Source : SOL PAYSAGE, 2018).....	31
Figure 31 : Carte de multifonctionnalité des sols par rapport à une référence – témoin maximum (Source : CEREMA, 2020).....	31
Figure 32 : Concentrations en NO2 – Points impactés – campagne 1(Source : Volet Air & Santé, GINGER BURGEAP, 2024).....	32

Figure 33 : Concentrations en NO2 – Points impactés – campagne 2 (Source : Volet Air & Santé, GINGER BURGEAP, 2024)	33
Figure 34 : Carte diurne des contributions sonores du bruit routier calculées à 4m du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance, 2023)	33
Figure 35 : Carte nocturne des contributions sonores du bruit routier calculées à 4m du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance, 2023)	34
Figure 36 : Carte d'ambiance sonore diurne calculée à 4m du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance, 2023)	34
Figure 37 : Carte d'ambiance sonore nocturne calculée à 4m du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance, 2023)	34
Figure 38 : Sites sensibles recensés le long du tracé du métro ligne 17 Nord et concernés pour les travaux de modélisation numérique vibratoire (Source : RIVAS)	35
Figure 39 : Evolution 2013-2050 de la population départementale du Val d'Oise selon trois scénarios (Source : Insee)	45
Figure 40 : Une croissance démographie égale à celle de la couronne (Source : Insee)	45
Figure 41 : Projet sur le territoire de Paris Terre d'Envol par rapport à la zone d'étude (Source : Institut Paris Région)	46
Figure 42 : TMJ prévisionnel – horizon 2037 fil de l'eau (Source : CDVIA 2024)	47
Figure 43 : Fil de l'eau 2028 – Résultats des concentrations en NO2 (Source : GINGER, 2024)	48
Figure 44 : Fil de l'eau 2037 – Résultats des concentrations en NO2 (Source : GINGER, 2024)	48
Figure 45 : Fil de l'eau 2037 – Carte des contributions sonores diurnes des infrastructures terrestres, estimées à 4 m par rapport au sol (Source : Impédance, 2024)	49
Figure 46 : Fil de l'eau 2037 – Carte des contributions sonores nocturnes des infrastructures terrestres, estimées à 4 m par rapport au sol (Source : Impédance, 2024)	49
Figure 47 : Fil de l'eau 2037 – Carte des contributions sonores diurnes, estimées à 4 m par rapport au sol (Source : Impédance, 2024)	50
Figure 48 : Fil de l'eau 2037 – Carte des contributions sonores nocturnes, estimées à 4 m par rapport au sol (Source : Impédance, 2024)	50
Figure 49 : Les huit pôles d'excellence identifiés dans le projet du Grand Paris (Source : GPA).....	52
Figure 50 : Représentation du projet EuropaCity (Source : Le Monde)	53
Figure 51 : Localisation du territoire du Grand Roissy (Source : IAU IDF)	54
Figure 52 : Localisation de la gare du Triangle de Gonesse sur la commune (Source : Grand Paris Express)	55
Figure 53 : Plan guide d'aménagement (Source : HDZ).....	56
Figure 54 : Phasage des travaux – Temps 0 (Source : HDZ, 2024)	57
Figure 55 : Phasage des travaux – Temps 1 (Source : HDZ, 2024)	58
Figure 56 : Phasage des travaux – Temps 2 (Source : HDZ, 2024)	59
Figure 57 : Phasage des travaux – Temps 3 (Source : HDZ, 2024)	60
Figure 58 : Hauteurs corrélées au règlement des servitudes aériennes (Source : HDZ).....	61
Figure 59 : Echelle de densité du bâti (Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France)	61
Figure 60 : Densité bâtie par lot (Source : Ségic Ingénierie)	62
Figure 61 : Localisation des espaces publics (Source : HDZ)	63
Figure 62 : Réseau Natura 2000 (Source : INPN)	88
Figure 63 : Mesures de l'unité hydrographique du Croult (Source : Programme de mesure SDAGE 2022-2027) ..	91

TABLEAUX

Tableau 1 : Enjeux des habitats de la flore et de la faune selon les enjeux écologiques et les enjeux réglementaires (Source : ECOSYSTEMES, 2024)24

Tableau 2 : Synthèse des enjeux de l'état initial36

Tableau 3 : Synthèse des mesures (Source : Ségic Ingénierie)68

Tableau 4 : Synthèse des impacts et mesures associées (Source : Ségic Ingénierie)70

Tableau 5 : Tableau bilan de l'évolution des impacts entre les deux PLU83

Tableau 6 : Site Natura 2000 présents dans un périmètre de 5 km autour de la zone d'étude87

Tableau 7 : Espèces aviaires d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de la ZPS FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis »88

Tableau 8 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connexes (Source : Ségic Ingénierie)93

1 PREAMBULE

Le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse se situe sur la commune de Gonesse dans le département du Val d'Oise (95) sur des terrains composés de champs agricoles.

Le quartier d'environ 121,8 ha bénéficie d'une position privilégiée par rapport à l'agglomération parisienne et constitue un secteur en devenir, identifié dans le cadre du développement du Grand Paris. Le Triangle de Gonesse désigne le territoire qui faisait initialement environ 1 000 ha sur les communes de Gonesse et de Roissy en France, entre les autoroutes A1 et A3 et la RD 317 appelée autrefois Route des Flandres.

Au fil des années, le projet du Triangle de Gonesse a évolué, et sa superficie a été fortement réduite.



Figure 1 : Localisation du Triangle de Gonesse

Le site, actuellement à usage agricole, occupe une surface d'environ 121,8 ha.

Au fil de l'urbanisation du territoire, la zone s'est retrouvée progressivement enclavée entre les grandes infrastructures d'échelle métropolitaine et par conséquent isolée du reste des terres agricoles de la Plaine de France.

Le projet du Triangle de Gonesse doit permettre de concilier enjeux locaux, métropolitains et nationaux. La future gare de Gonesse actuellement en travaux dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris Express constituera la première étape de création d'un pôle multimodal permettant le désenclavement de ce territoire.

2 LE CADRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

2.1 L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE COMPETENTE

L'autorité compétente pour l'aménagement du Triangle de Gonesse à Gonesse est l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD).

2.2 CADRE REGLEMENTAIRE : LE CODE DE L'ENVIRONNEMENT

2.2.1 REGLEMENTATION LIEE AU PROJET DE ZAC

L'article L122-1 du Code de l'Environnement précise que : « Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale. »

L'article R.122-2 du Code de l'Environnement, modifié par le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, pris pour application de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, fixe en annexe la liste des projets assujettis à évaluation environnementale, dénommée ci-après « étude d'impact », et précise, pour chaque catégorie d'aménagement, la soumission à étude d'impact de façon systématique ou au cas par cas. Les travaux, constructions et opérations d'aménagements ruraux et urbains soumis à évaluation environnementale ou à examen au cas par cas sont précisés dans le tableau ci-dessous.

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagements	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.*420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² ; b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111- 22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.*420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.*420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m² ; b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du Code de l'Urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m².

L'assiette du projet de la ZAC est d'environ 120 ha. Ainsi, le projet d'aménagement est soumis à évaluation environnementale.

2.2.2 REGLEMENTATION LIEE AU PLAN /PROGRAMME

D'après le point n°3 de l'article R104-3 du Code de l'Urbanisme, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité :

- 1° Lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- 2° Lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens de l'article L. 153-31, et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11 ;
- 3° Dans le cadre d'une procédure intégrée prévue à l'article L. 300-6-1, lorsqu'en application des conditions définies au V de cet article l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence des dispositions concernées sur l'environnement.

La directive européenne n° 2001/42 du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement a été transposée dans le droit français par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004. Deux décrets de mai 2005 ont complété les dispositions applicables pour les plans et programmes d'une part, et pour les documents d'urbanisme d'autre part.

D'une manière générale, l'évaluation environnementale a plusieurs finalités :

- S'appuyer sur une connaissance approfondie et formalisée des territoires par une analyse de l'état initial de l'environnement et de son évolution ;
- S'assurer de la pertinence des choix effectués en mesurant les impacts et en vérifiant régulièrement la cohérence ;
- Informers les citoyens sur les enjeux et les résultats des politiques mises en œuvre.

2.2.3 L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROCEDURES INTEGREES, COMMUNES ET COORDONNEES

En application de l'article L.122-14 du Code de l'Environnement, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20. »

Ces procédures visent à simplifier les démarches lorsque l'évaluation environnementale d'un projet et celles d'un document de planification (documents d'urbanisme ou autre plan ou programme) visent le même objet. Ces procédures permettent de réaliser une procédure d'évaluation environnementale unique, valant à la fois :

- Évaluation environnementale du plan, ou programme concerné (par exemple, un document d'urbanisme) ;
- Et évaluation environnementale du projet (de travaux, de construction, d'aménagement ou autre) que le plan ou programme vise à autoriser.

Ces types de procédures permettent de raccourcir les délais et diminuer les coûts

La procédure d'évaluation environnementale est dite « commune » lorsque des procédures uniques de consultation et de participation du public portent à la fois sur le plan ou le programme et sur le projet.

La procédure d'évaluation environnementale est dite « coordonnée » lorsque le Maître d'ouvrage du projet est dispensé de demander un nouvel avis de l'Autorité environnementale et de conduire une nouvelle procédure de participation du public.

La procédure « intégrée » prévue par le Code de l'Urbanisme permet également de retranscrire dans un même rapport environnemental l'évaluation environnementale d'un projet et celle d'un ou plusieurs documents de planification (certains documents d'urbanisme, mais aussi d'autres types de plans et programmes) nécessaires à la réalisation de ce projet. La liste des projets concernés est limitativement définie par le Code de l'Urbanisme.

2.2.4 LES ATTENDUS D'UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

2.2.4.1 PRINCIPE D'UNE ETUDE PROJET GLOBAL

Dans son article L122-1, le Code de l'Environnement précise également que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de Maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

L'évaluation environnementale s'inscrit dans un processus décisionnel et les impacts du projet sur l'environnement doivent être évalués le plus en amont possible. Les impacts qui n'ont pas pu être évalués le plus en amont possible le sont au plus tard lors de la dernière autorisation, l'étude d'impact étant alors actualisée/complétée dans les conditions prévues par l'article L.122-1-1 du Code de l'Environnement.

2.2.4.2 PRINCIPE DE PROPORTIONNALITE AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le I de l'article R122-5 du Code de l'Environnement précise que « le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».

2.2.4.3 PRINCIPE D'UNE DEMARCHE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Article L122-1 du Code de l'Environnement : « *L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le Maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après « étude d'impact », de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage.* »

2.2.4.4 OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT

L'étude d'impact est à la fois :

- Un instrument de protection de l'environnement : la préparation de l'étude d'impact permet d'intégrer les problématiques environnementales dans la conception et les choix d'aménagement du projet, afin qu'il soit respectueux de l'homme, des paysages et des milieux naturels, qu'il économise l'espace et limite la pollution de l'eau, de l'air et des sols ;
- Un outil d'information pour les institutions et le public : pièce officielle de la procédure de décision administrative, elle constitue le document de consultation auprès des services de l'État et des collectivités. Elle est également un outil d'information du public qui peut consulter ce dossier dans le cadre de l'enquête publique ;
- Un outil d'aide à la décision : l'étude d'impact constitue une synthèse des diverses études environnementales, scientifiques et techniques qui ont été menées aux différents stades d'élaboration du projet.

L'étude d'impact définit les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour les éviter, réduire ou le cas échéant compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation.

L'étude d'impact permet donc au Maître d'ouvrage, au même titre que les études techniques, économiques et financières, d'améliorer le projet.

2.2.4.5 CONTENU DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

➤ Contenu de l'étude d'impact au sens de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement

Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement. Il est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Selon les termes de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact comporte les éléments suivants :

1° Un résumé non technique ;

2° Une description du projet, y compris en particulier :

- Une description de la localisation du projet ;
- Une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;

- Une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;
- Une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet, dénommée « scénario de référence », et un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;

4° Une description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet, et plus particulièrement :

- La population et la santé humaine ;
- La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés ;
- Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;
- Les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

- De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;
- De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;
- De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;
- Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;
- Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :
 - Ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;

- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

- Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
- Des technologies et des substances utilisées.

La description des éventuelles incidences notables du projet porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet.

6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;

7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;

8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :

- Éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- Compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet, ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets.

9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;

10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;

11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;

Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend, en outre :

- Une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- Une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- Une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;
- Une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- Une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

Pour les projets soumis à évaluation des incidences Natura 2000, l'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R.414-23 du Code de l'Environnement.

Le présent dossier d'étude d'impact, valant évaluation des incidences Natura 2000, s'articule comme suit :

- Partie 1 : Introduction ;
- Partie 2 : Résumé non technique ;
- Partie 3 : Analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
- Partie 4 : Présentation du projet ;
- Partie 5 : Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et des mesures envisagées, méthodes et auteurs ;
- Partie 6 : Annexes.

● **Démarche d'évaluation environnementale s'appliquant à la mise en compatibilité du PLU**

La démarche d'évaluation environnementale menée pour le projet s'applique également à la mise en compatibilité du PLU de Gonesse puisqu'elle répond aux exigences de l'article R122-20 du Code de l'Environnement.

Le tableau en ci-dessous présente les exigences du contenu de l'évaluation environnementale d'un PLU (article R.104-18 du Code de l'Urbanisme).

Article R122-20 du Code de l'Environnement	
1°	Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale.
2°	Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés.
3°	Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2
4°	L'exposé : a) Des incidences notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages. Les incidences notables probables sur l'environnement sont regardées en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces incidences. Elles prennent en compte les incidences cumulées du plan ou programme avec d'autres plans ou programmes connus ;

	b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4.
5°	La présentation successive des mesures prises pour : a) Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ; b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ; c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites. S'il n'est pas possible de compenser ces incidences, la personne publique responsable justifie cette impossibilité. Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière
6°	La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus : a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des incidences défavorables identifiées au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ; b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées.
7°	Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré.
8°	Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code.

3 ETAT INTIAL

3.1 PREAMBULE

Conformément au 3° de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, cette partie vise à effectuer « *une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement* » [...] ».

Conformément au 4° de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, cette description est effectuée sur les « *facteurs mentionnés au III de l'article L.122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet* », à savoir :

- Le climat ;
- Les terres, le sol ;
- L'eau ;
- La biodiversité ;
- L'air ;
- La population ;
- La santé humaine ;
- Les biens matériels ;
- Le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques ;
- Le paysage.

L'objectif de l'état initial est de cerner les enjeux et les sensibilités du secteur d'implantation du projet et de les hiérarchiser afin de guider les choix d'aménagement.

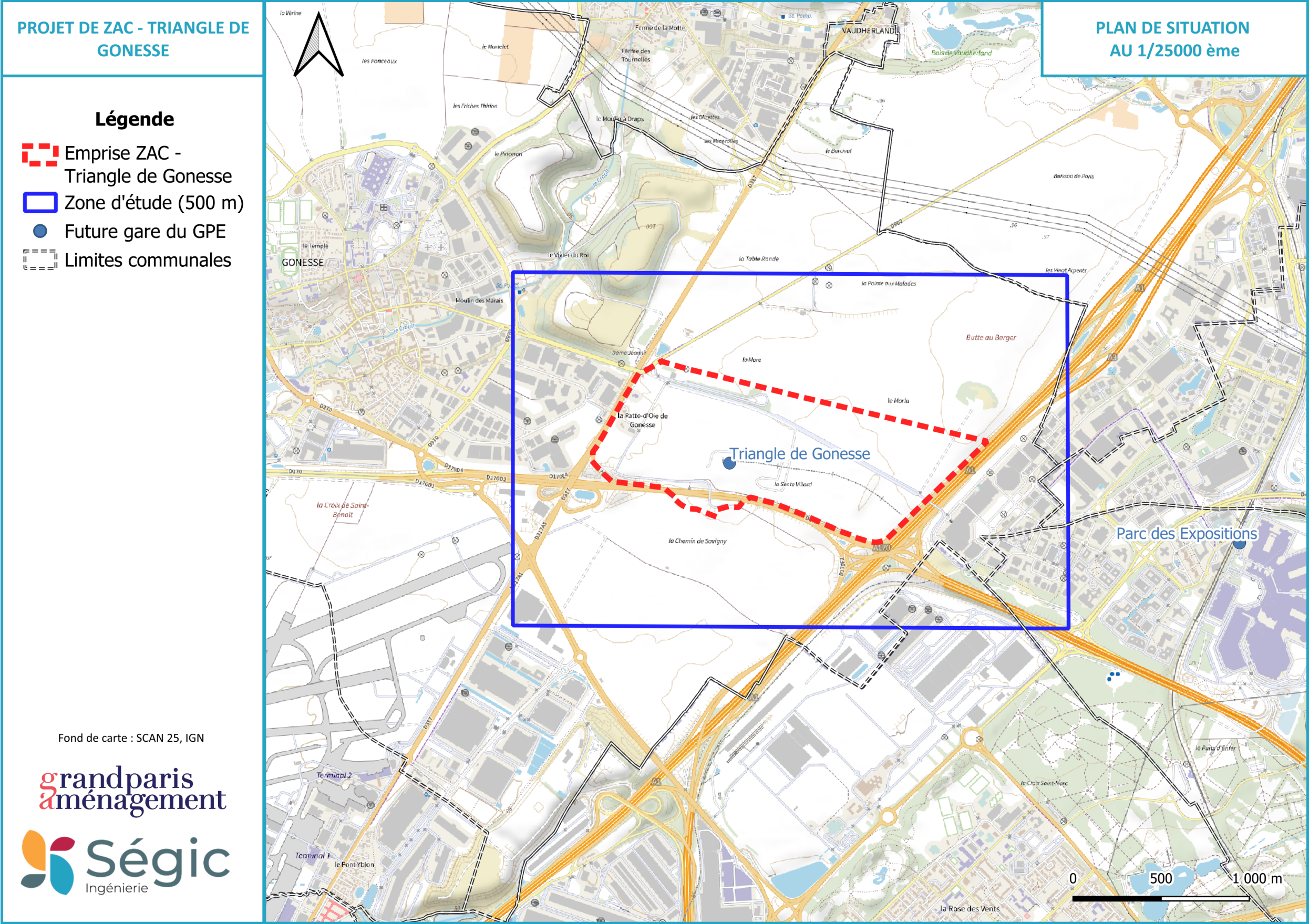
3.2 PRESENTATION DES ZONES D'ETUDE

L'état initial est réalisé au droit de périmètres d'étude spécifiques :

- **La zone d'étude.** Elle prend la forme d'un polygone défini sur la base des extrémités (Nord, Est, Sud, Ouest) d'un tampon de 500 m de part et d'autre de l'emprise projet. Cette zone d'étude a été retenue car elle couvre les éléments environnementaux directement liés à l'emprise du projet ou à sa proximité directe : milieu physique pour les contraintes de proximité, santé publique, fonctionnement territorial (contraintes ponctuelles telles que l'occupation des sols, les réseaux, etc.). Elle permet ainsi d'étudier et de représenter cartographiquement les enjeux directement liés au projet. C'est dans ce périmètre que seront étudiés la plupart des thématiques de l'état initial ;

Le terme « zone d'étude » employé dans le présent document fait référence à cette zone d'étude. Elle est présentée sur la figure en page suivante.

- **Les zones d'étude « éloignées » :** selon la thématique environnementale abordée, les investigations portent bien au-delà de la zone d'étude. Cette variabilité du champ géographique des investigations permet de s'assurer d'une prise en compte exhaustive des sensibilités environnementales du secteur, et d'évaluer avec précision les incidences susceptibles d'être causées par le projet. Ces zones d'étude éloignées peuvent s'étendre jusqu'aux limites administratives de la commune directement concernée par le projet, aux limites des bassins versants interceptés, au territoire qui est en relation visuelle avec le projet, etc. ;
- **Les zones d'étude spécifiques.** Concernant le milieu naturel, les investigations faune et flore sont décrites selon une zone d'étude spécifique précisée au chapitre 4. Milieu naturel.



Le périmètre de la ZAC est essentiellement composé de terrains agricoles.

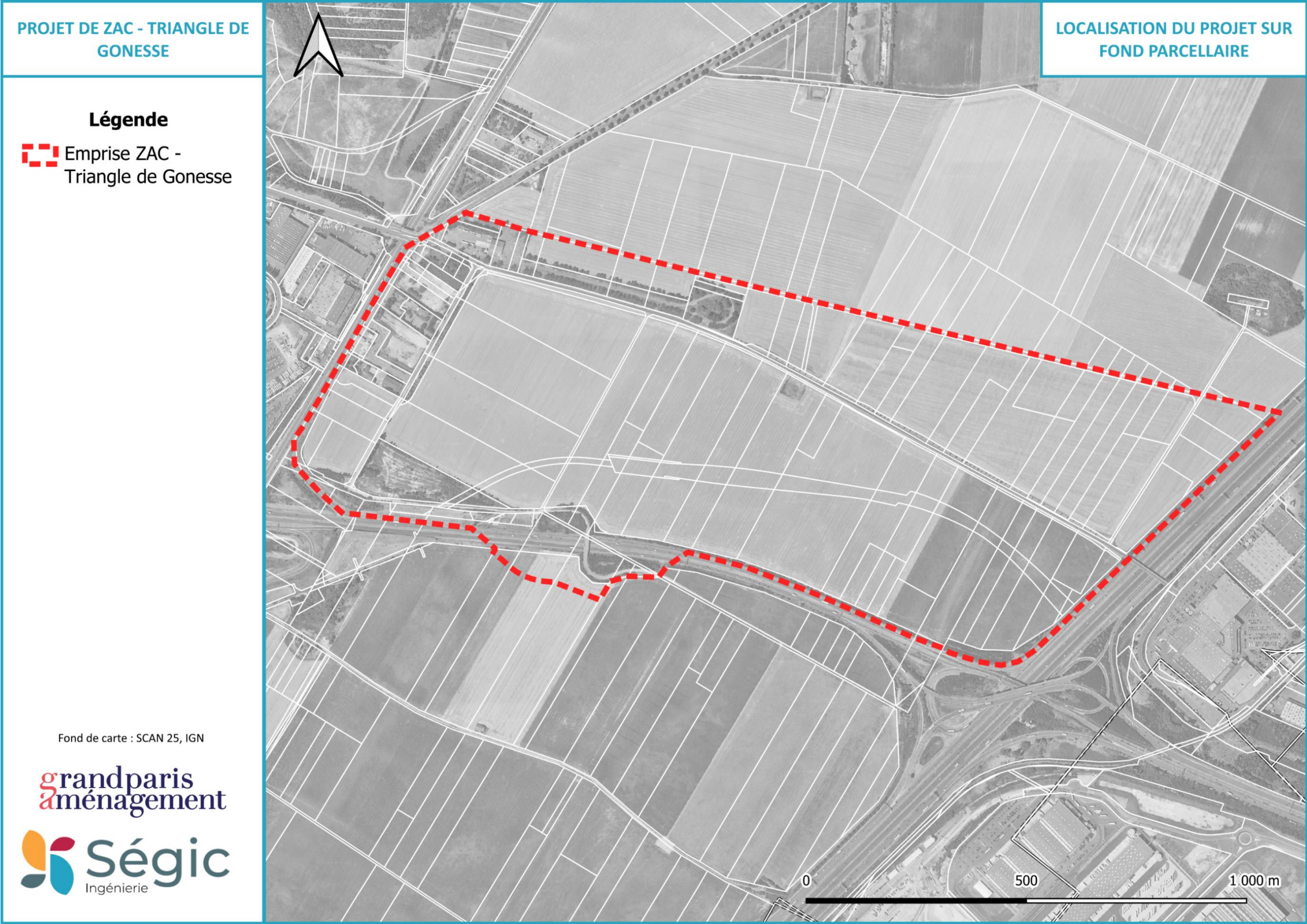


Figure 3 : Localisation du projet sur fond parcellaire (Source : Ségic Ingénierie)

3.3 MILIEU PHYSIQUE

3.3.1 CLIMAT

La zone d'étude est soumise à un climat océanique altéré. Le climat est tempéré avec des hivers doux et des températures estivales modérées. Les précipitations sont fréquentes toute l'année. Malgré l'extrême rareté des phénomènes climatiques violents, le phénomène de changement climatique aura des impacts forts sur la qualité de vie des populations partout sur le globe. La mutation du quartier devra permettre d'augmenter sa résilience climatique.

L'occupation du sol de l'emprise projet est majoritairement composée de Pelouses, Prairies, Cultures, de Buissons, broussailles et de Roche nue, pavés, macadam (lié aux travaux de la gare du Grand Paris Express).

Le secteur de la ZAC Triangle de Gonesse est actuellement peu concerné par le phénomène d'îlot de chaleur urbain en raison de l'occupation du sol actuelle (à dominante agricole). L'imperméabilisation et urbanisation du secteur et l'aménagement du la gare du Grand Paris Express (actuellement en projet de construction) situé à proximité pourrait accentuer le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Les terres agricoles étant moins pénalisantes que la route, les maximales sont, sans surprise, atteintes sur les surfaces en asphalté au niveau des chaussées et des parkings. La barre des 35°C est presque systématiquement dépassée. En revanche, le caractère agricole du site induit des températures relativement élevées tout au long de la journée type du 21 juillet.

La lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain de la zone d'étude apparait comme un enjeu primordial. Le réaménagement du secteur devra ainsi trouver des réponses stratégiques face aux risques liés au réchauffement climatique afin d'adapter au mieux le territoire et le rendre résilient via notamment :

- La création d'îlots de fraîcheur ;
- L'anticipation des variations pluviométriques dans les dimensionnements d'ouvrage d'assainissement ;
- La protection des populations sensibles aux épisodes caniculaires.

Sur la base des données disponibles à ce jour, les énergies renouvelables dont la disponibilité au niveau du site est la plus probable sont : le réseau de chaleur existant de Villiers le Bel – Gonesse, la géothermie, le solaire photovoltaïque, l'aérothermie et l'utilisation de la biomasse pour l'approvisionnement énergétique de la ZAC du Triangle de Gonesse.

3.3.2 TOPOGRAPHIE

Le secteur de la ZAC Triangle de Gonesse est localisé sur un secteur globalement plat. D'après les différentes études géotechniques réalisées, la topographie est subhorizontale. Le terrain présente une pente générale d'environ 1,7% orientée Nord-Est.

Le relief est à prendre en compte notamment pour la gestion du paysage et la gestion des eaux pluviales. L'objectif est d'éviter les larges mouvements de terre et viser un bilan déblais/remblais le plus équilibré possible.

3.3.3 SOL ET SOUS-SOL

3.3.3.1 GEOLOGIE

D'un point de vue géologique, la zone d'étude se place sur une plateforme du Calcaire de St Ouen recouverte au Quaternaire par des dépôts éoliens.

D'après la banque de donnée et la carte géologique de L'ISLE-ADAM à l'échelle 1/50 000ème, le site serait constitué des formations suivantes, de haut en bas :

- Formations de couverture (remblais d'aménagement ou faible épaisseur de terre végétale) ;
- Limons des Plateaux du Quaternaire (LP) ;
- Marnes et Sables infragypseux du Bartonien (e6b) ;
- Calcaire de Saint-Ouen du Bartonien (e6b) ;
- Sables de Beauchamp (e6a) ;
- Marnes et caillasses du Lutétien (e5b) ;
- Calcaire grossier du Lutétien (e5b).

Globalement, les sols limoneux sont épais et de bonne qualité. Ces sols ont tendance à la battance et limitent l'infiltration dans le sol en cas de forte pluie. Ce qui favorise le ruissellement des eaux pluviales.

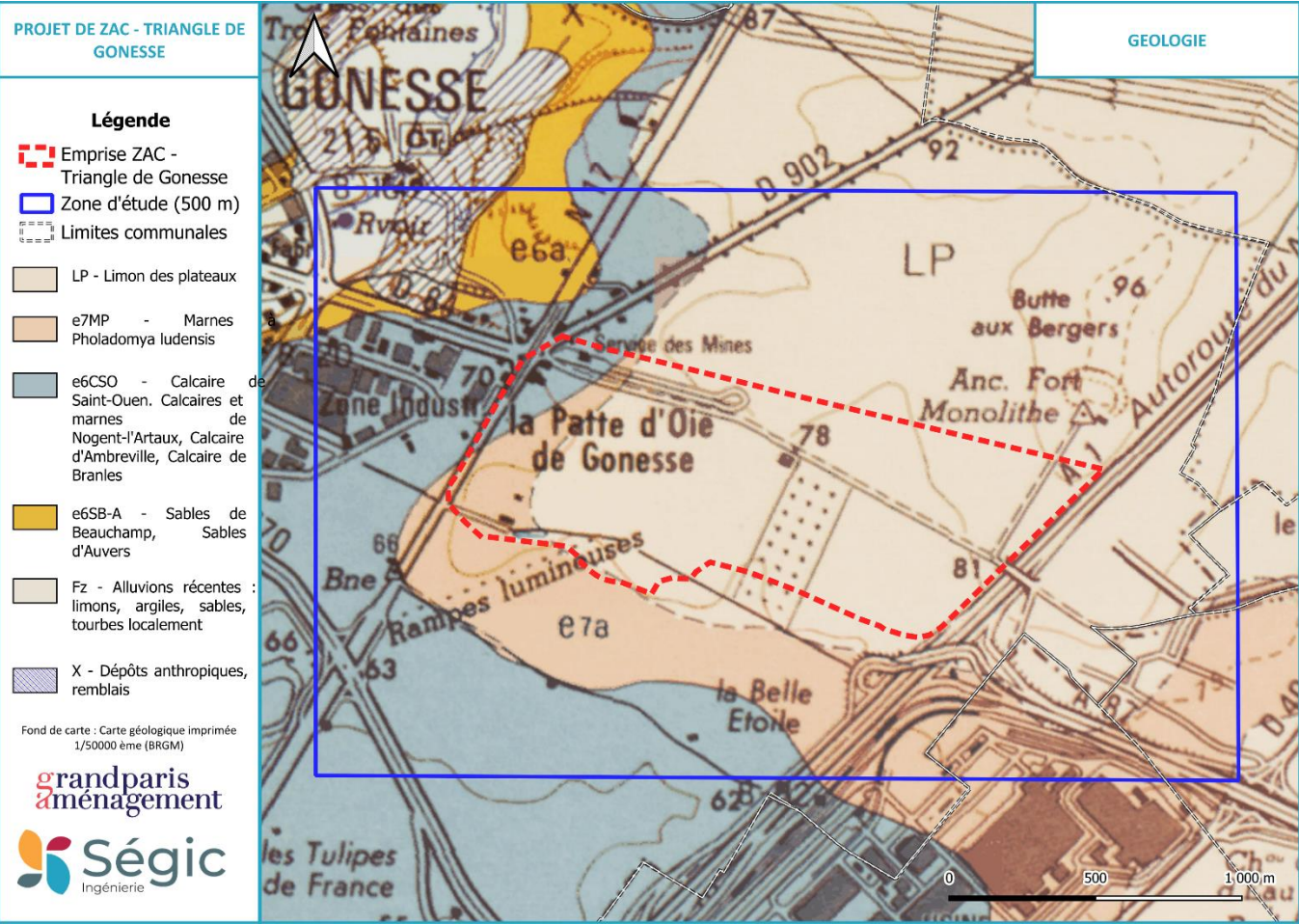


Figure 4 : Carte géologique de la zone d'étude (Source : Carte géologique imprimée 1/50000, BGRM)

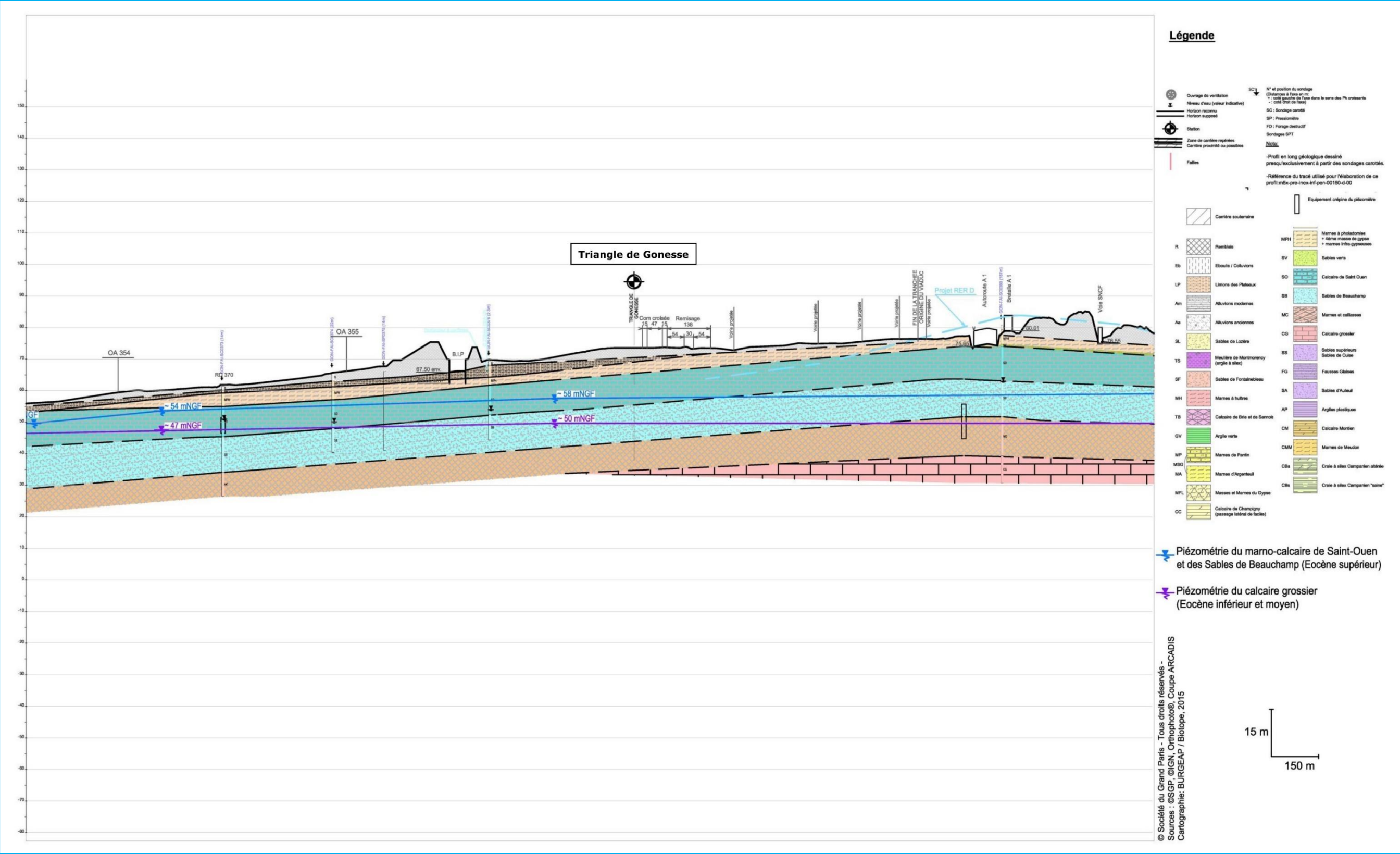


Figure 5 : Profil en long géologique et hydrogéologique au niveau du Triangle de Gonesse (Source : Dossier de Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 17 Nord, Société du Grand Paris, 2015)

NB : Une carrière de calcaire est présente en limite Nord-Ouest du secteur d'étude

3.3.3.2 POLLUTION DES SOLS

Le site est répertorié au sein de l'inventaire d'Anciens Sites Industriels et Activités de Service (CASIAS). La zone d'étude comprend 31 sites répertoriés dans la base de données.

L'emprise projet, a accueilli historiquement plusieurs sites industriels pollués : l'ancien site de la SARM (situé sur l'emprise projet) et le site de l'ancienne décharge de Gonesse (situé hors emprise projet).

D'après les études réalisées, plusieurs pollutions ont été retrouvées sur le du Triangle de Gonesse (DEKRA, la friche de l'ancien site PROMOTRANS et l'hôtel IBIS, ancien site SARM).

Lors de futurs travaux nécessitant des excavations, il conviendra de gérer les terres potentiellement impactées hors site selon une filière adaptée.

3.3.4 RESSOURCE EN EAU

3.3.4.1 DOCUMENTS CADRES DE GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU

Pour tout projet d'aménagement, les rejets excédentaires d'eaux pluviales devront être régulés par rapport à une pluie d'occurrence cinquantennale (voire supérieure si la protection des personnes et des biens l'impose), en respectant les consignes de débit de fuite global limité à 0,7 l / s / ha, dans la limite de la faisabilité technique.

Le projet devra être compatible avec les objectifs environnementaux du SDAGE de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2022-2027. L'analyse de la compatibilité du projet avec ces deux documents est exposée au chapitre 3.2 de la partie 5 de l'étude d'impact.

La commune de Gonesse est concernée par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Croult-Enghien-Vielle Mer (CEVM), porté par le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne (SIAH-Croult).

Les principes du SAGE visent à limiter l'imperméabilisation des sols et privilégier la gestion des eaux pluviales au plus près possible des zones de génération du ruissellement (infiltration, évaporation, évapotranspiration), limiter le débit et volumes excédentaires, éviter autant que possible tout rejet au réseau public d'assainissement et vers le milieu hydraulique superficiel, assurer la dépollution des eaux pluviales avant leur rejet.

Le projet devra donc respecter les principes suivants et de manière cumulative :

- Gérer prioritairement les eaux pluviales en utilisant les capacités d'évaporation et d'infiltration du couvert végétal, du sol et du sous-sol (pour tout type de pluie), en privilégiant la mise en place de techniques de gestion « à la source » adaptées au contexte local ;
- Pour les petites pluies courantes (valeur cible = 80% de la pluie de fréquence de retour annuelle sur le périmètre du SAGE, ce qui peut correspondre à 8 mm), assurer un rejet « 0 » vers les eaux douces superficielles ;
- Pour les pluies générant des ruissellements excédentaires ne pouvant pas être gérés à la source : prévoir l'aménagement et l'équipement des terrains permettant un rejet « limité » vers les eaux douces superficielles au plus équivalent au débit issu dudit terrain avant tout aménagement (équivalent terrain nu) sur une base de dimensionnement prenant en compte les événements pluviométriques adaptés au site et au moins de type décennal.

La zone d'étude n'est pas concernée par un contrat de milieu.

3.3.4.2 EAUX SOUTERRAINES

La zone d'étude est concernée par deux masses d'eau souterraine : Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix (FRHG102) et Albien-néocomien captif (FRHG218). La masse d'eau Albien-néocomien captif (FRHG218) détient de bons états chimique et quantitatif. La masse d'eau Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix (FRHG102) présente quant à elle un bon état quantitatif mais son objectif de bon état chimique a été repoussé à 2027.

Les nappes aquifères susceptibles d'être retrouvées au droit du site sont les suivantes :

- Nappe des Calcaires de Saint-Ouen (Eocène supérieur) ;
- Nappe des Sables de Beauchamp (Eocène supérieur) ;
- Nappe des Marnes et Caillasses (Eocène moyen) ;
- Nappe du Calcaire grossier (Eocène moyen) ;
- Nappe des Sables Yprésiens (Eocène inférieure).

Globalement, les nappes en présence présentent une vulnérabilité forte (infiltration majoritaire) aux pollutions diffuses. L'IDPR au droit de la zone d'étude est présenté sur la figure suivante.

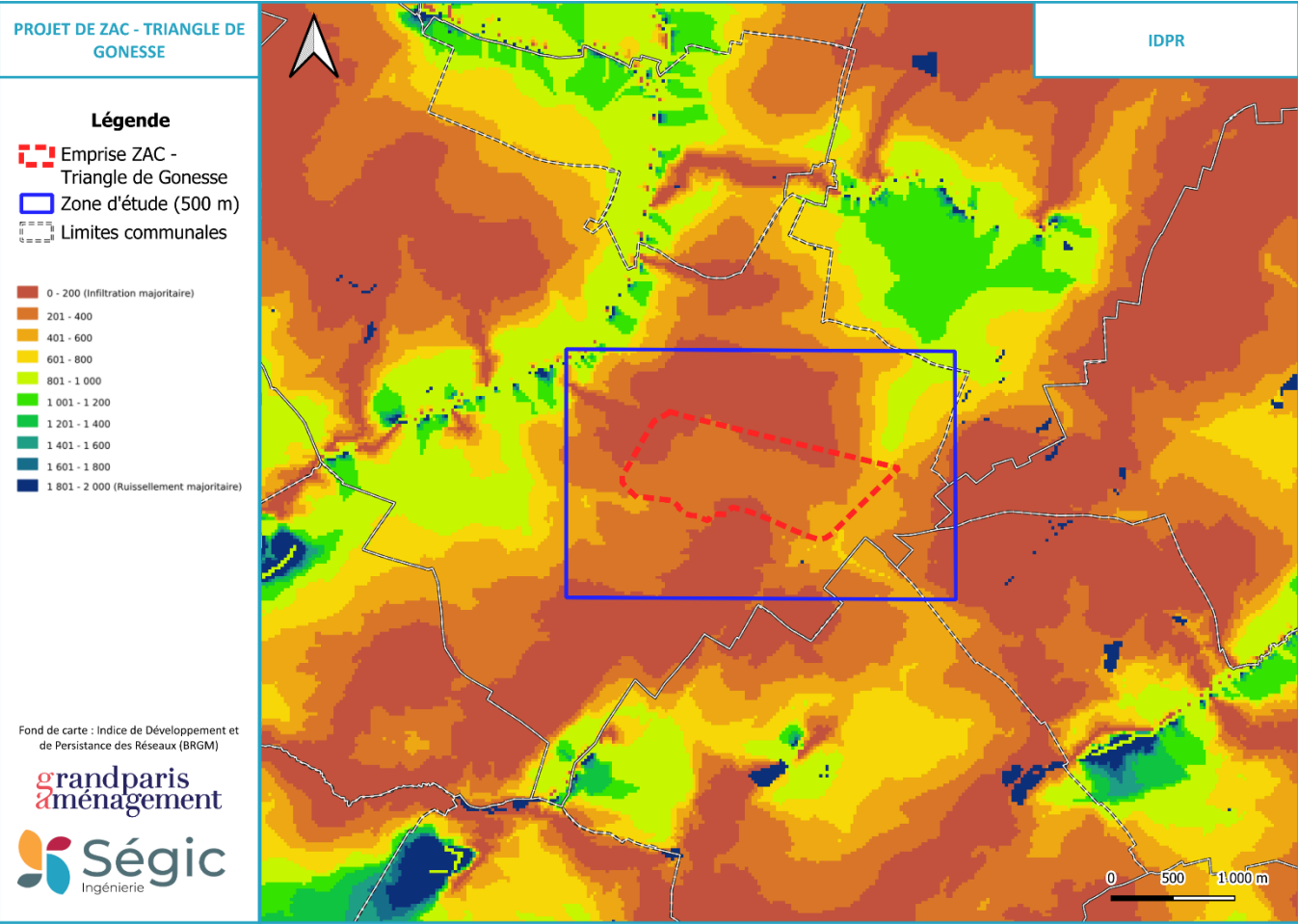


Figure 6 : Indice de Développement et de Persistance des Réseaux (IDPR) dans la zone d'étude (Source : BRGM)

De manière générale, sur ce secteur de la ZAC, la nappe à un sens d'écoulement du Nord-Est vers le Sud-Ouest. D'après le contexte géologique au droit du projet, une nappe pérenne est présente au droit de la formation du Marno-calcaire de Saint-Ouen, mesurée entre 9,23 et 19,15 m/TA au droit de la ZAC, soit entre 56.68 et 67.63 m NGF environ sur la période de suivi et selon les ouvrages. Globalement, les nappes en présence présentent une vulnérabilité forte (infiltration majoritaire) aux pollutions diffuses.

Les investigations ont mis en évidence de la terre végétale et limons marron-brun jusqu'à la base des sondages réalisés (soit 1,90 m de profondeur maximum). Au droit des points de sondage E02, E07, E10 et E14, des marnes/argiles marneuses ont été repérées en fond de forage. L'ensemble des perméabilités obtenues sont équivalentes, indiquant des possibilités d'infiltration moyennes à faibles. Notons une baisse de la perméabilité au droit des points ayant rencontrés le toit des marnes à la base du forage.

3.3.4.3 EAUX SUPERFICIELLES

La zone d'étude se situe au droit du bassin versant de la Morée et du Croult amont.

Aucun cours d'eau n'est situé au droit de l'emprise projet.

3.3.4.4 ZONES HUMIDES

L'emprise projet est concernée par une enveloppe d'alerte des zones humides de classe B. Il s'agit de zones humides probables dont le caractère humide reste à vérifier et les limites à préciser.

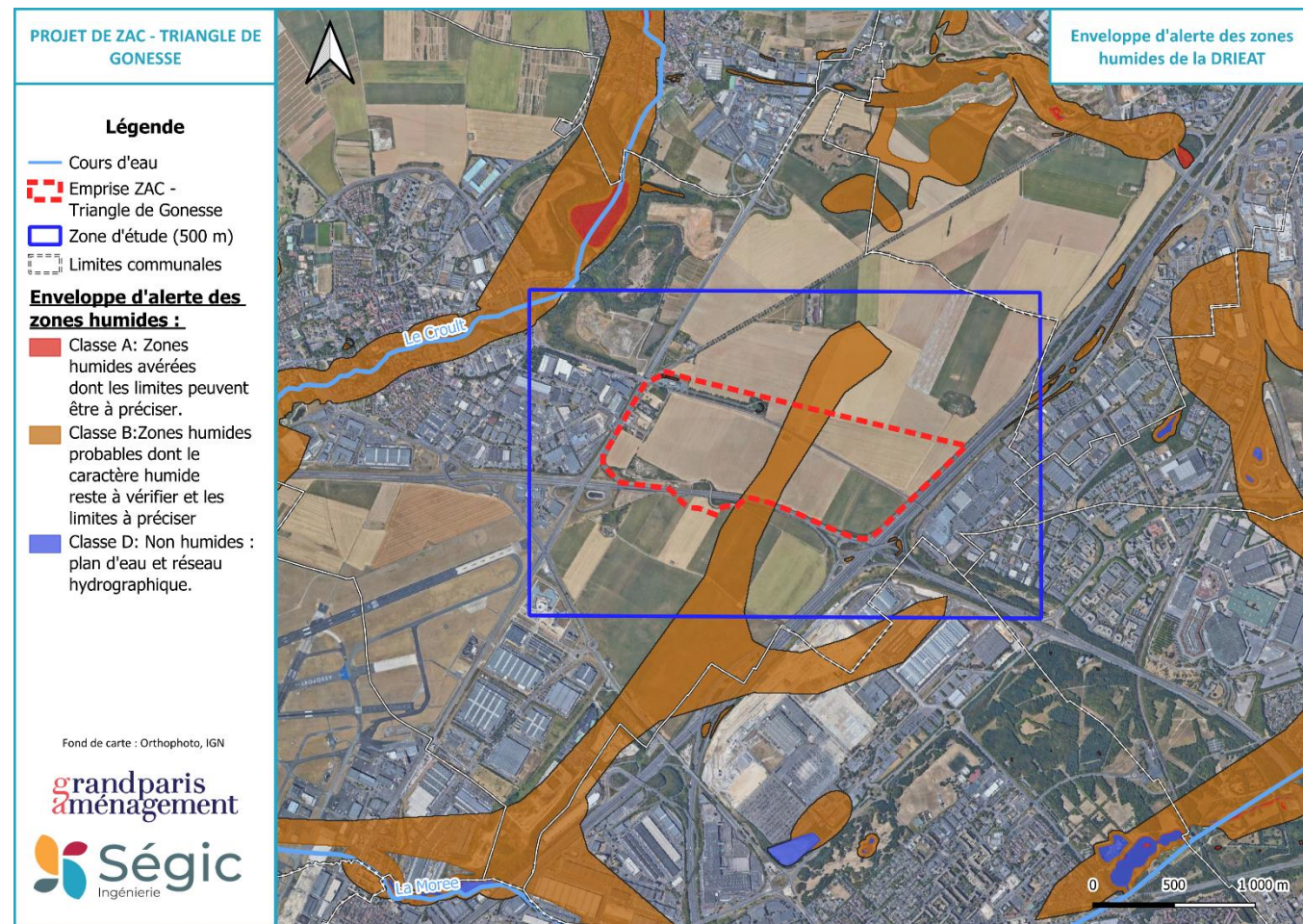


Figure 7 : Enveloppe d'alerte des zones humides de la DRIEAT au droit de la zone d'étude (Source : DRIEAT)

Sur la base de l'arrêté du 24 juin 2008 et de l'arrêté modificatif du 1er octobre 2009, les sols observés ne présentent pas de traces d'hydromorphie caractéristiques de zone humide excepté au droit du sondage S_070. Une zone potentiellement humide à investiguer a pu être délimitée au sud de la zone d'étude. Afin de préciser la délimitation de cette zone une nouvelle campagne aura lieu en période favorable et permettra de donner une estimation de sa surface.

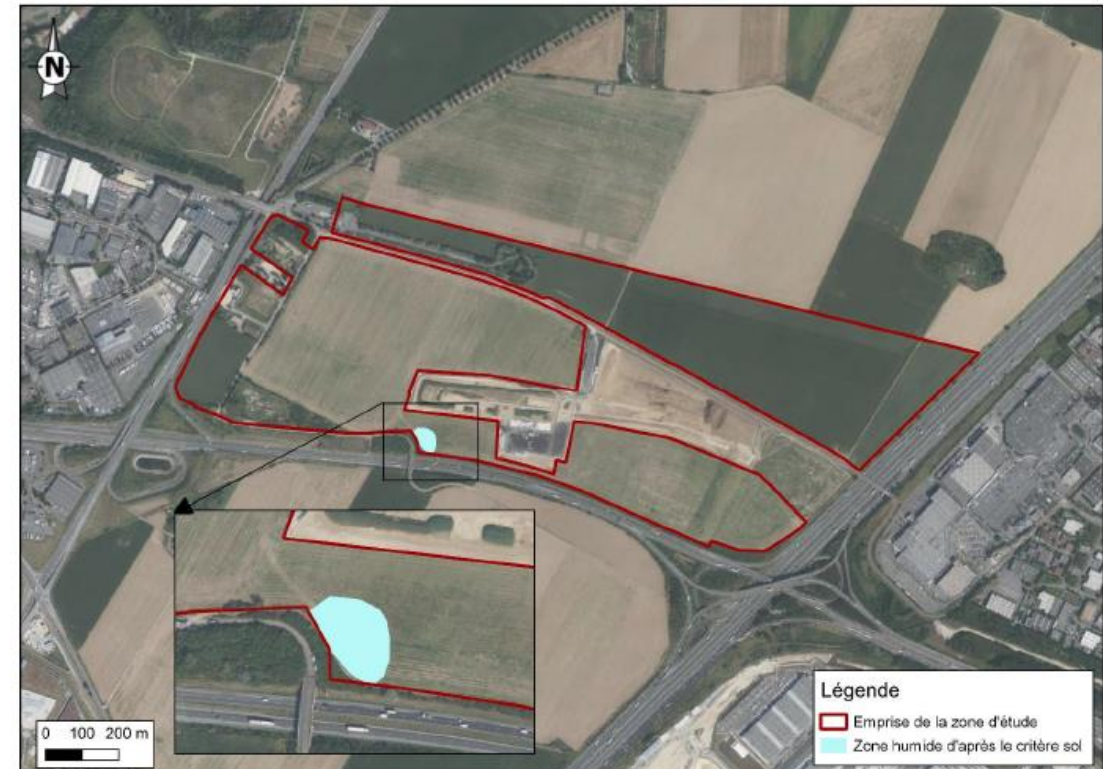


Figure 8 : Localisation de la zone humide définie sur le critère sol (Source : GINGER BURGEAP, 2024)

Une campagne complémentaire a été menée au droit du site d'étude en période plus favorable (décembre 2024), permettant de définir une zone humide réduite à 110 m².

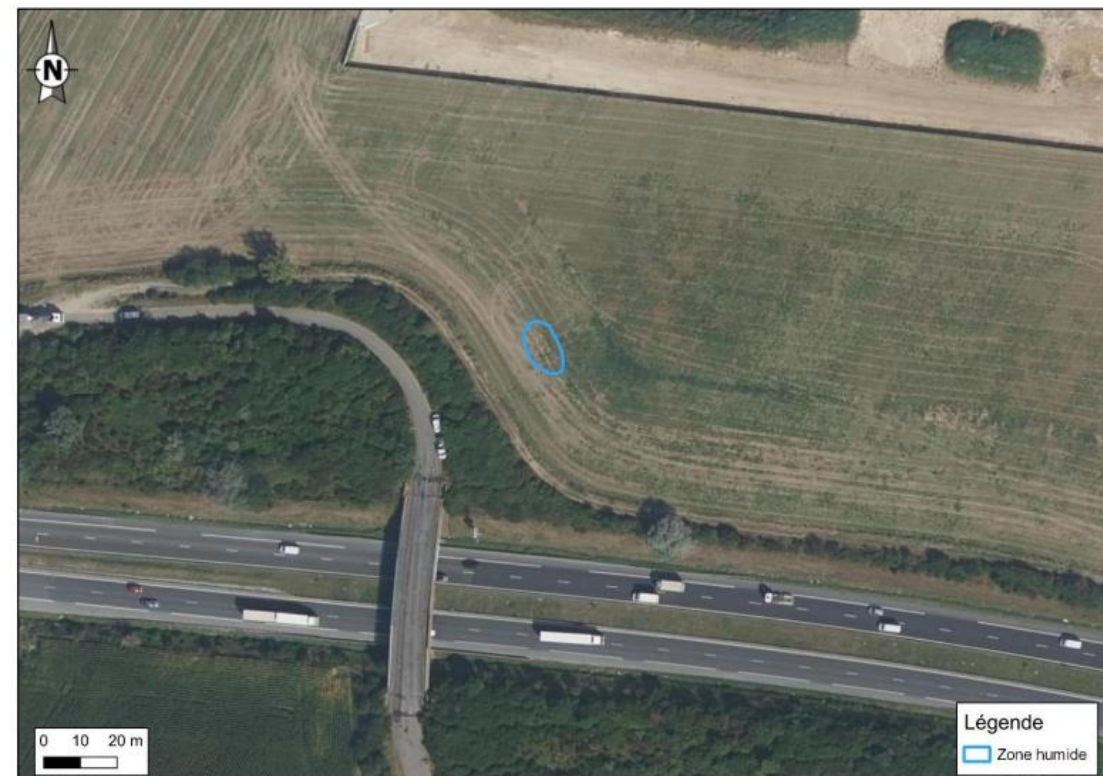


Figure 9 : Zone humide identifiée à partir des sondages pédologiques complémentaires de décembre 2024 (Source : GINGER BURGEAP, 2024)

3.3.4.5 USAGES DE L'EAU

La zone d'étude n'est pas comprise dans un périmètre de protection de captage AEP.
Par ailleurs, la zone d'étude comporte plusieurs ouvrages répertoriés dans la BSS. Ces ouvrages sont potentiellement sensibles à d'éventuelles pollutions pouvant provenir du site d'étude.

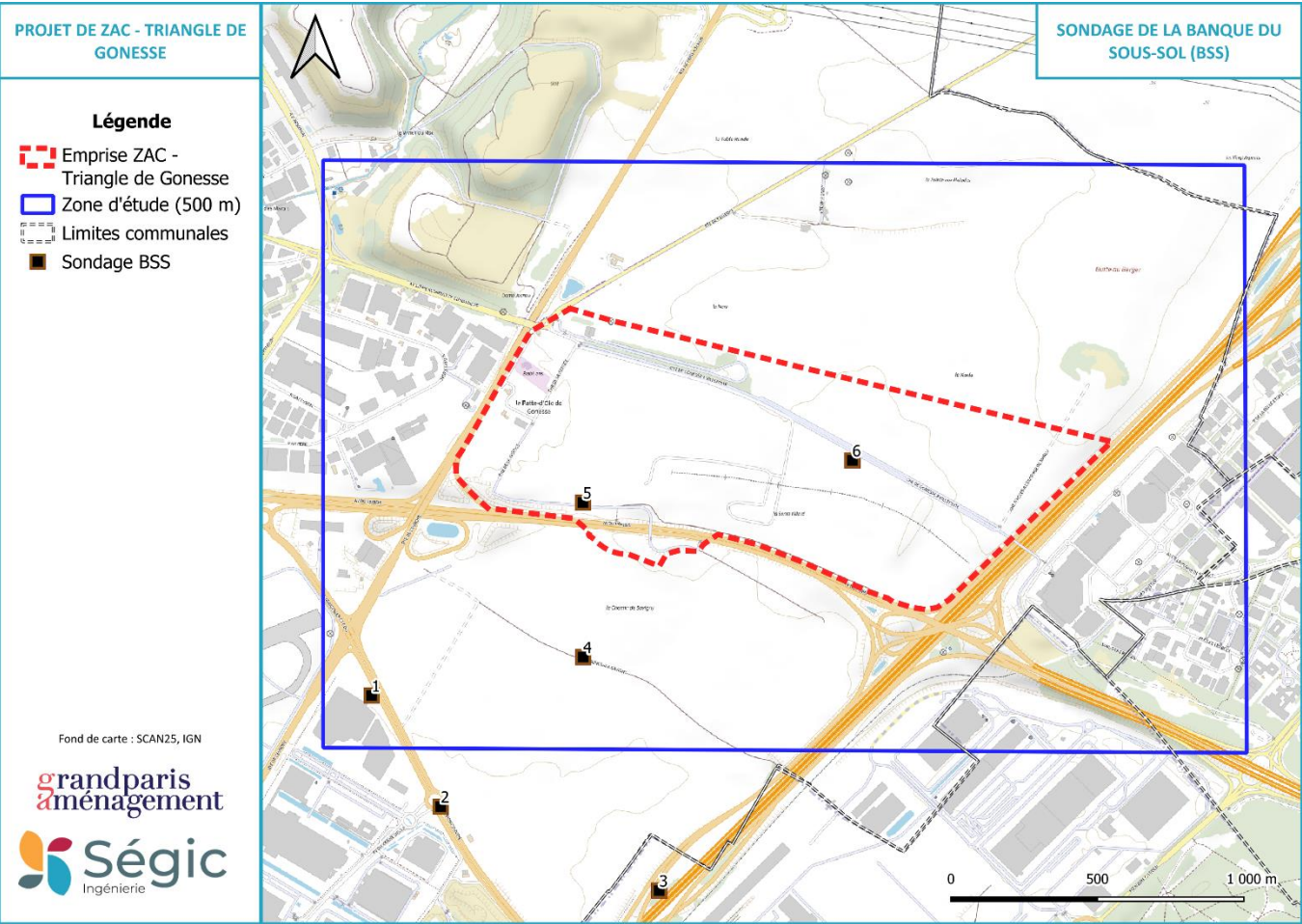


Figure 10 : Localisation des sondages de la banque du sous-sol (BSS) (Source : Infoterre, BRGM)

La zone d'étude est implantée dans la ZRE de l'Albien (présenté sur la figure suivante) située à plusieurs centaines de mètres de profondeur. Ainsi, aucun impact n'est attendu au niveau de la formation de l'Albien. Au sein de la nappe profonde de l'Albien, les prélèvements d'eau supérieurs à 8 m³/h sont soumis à autorisation.

De plus, la zone d'étude est classée en Zone Sensible.

3.3.4.6 RESEAUX D'EAUX USEES, D'EAUX PLUVIALES ET D'EAU POTABLE

Les réglementations locales en termes de gestion des eaux pluviales proviennent :

- Du SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 ;
- Du SAGE CEVM ;
- De la doctrine de la DRIEAT (anciennement DRIEE) ;
- Du Règlement du service d'assainissement territorial de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France.

Situé sur la commune de Gonesse, le secteur d'étude dépend de l'usine d'Annet-sur-Marne pour l'approvisionnement en eau potable. Trois canalisations traversent le Triangle dont deux appartenant au réseau SFDE, concessionnaire en charge des réseaux d'eau potable sur la commune.

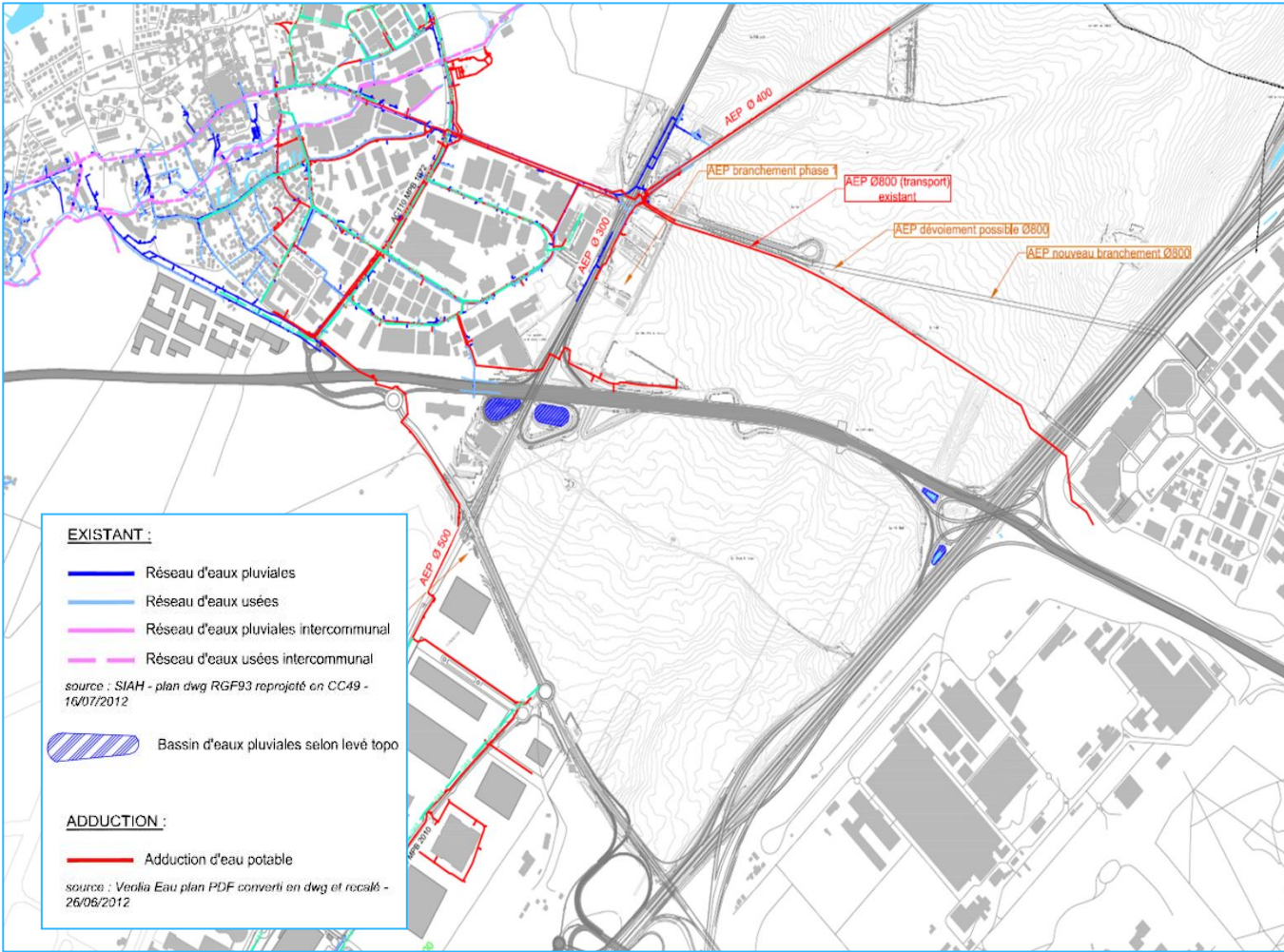


Figure 11 : Réseaux existants et principes de raccordements projetés (Source : Groupement GUILLEGÜLLER - Setec International)

Les eaux de ruissellement générées par toute nouvelle construction, tout nouvel aménagement ou toute extension doivent notamment être gérées autant que possible sur l'emprise du projet. Pour des pluies de période de retour supérieure à 30 ans ou si la neutralité hydraulique du projet n'est pas atteinte pour des pluies de période de retour inférieure à 30 ans, considérant les impacts du projet d'aménagement qui ne pourront pas être réduits, les effets du projet devront être analysés et anticipés (identification des axes d'écoulement, parcours de moindre dommage, identification des zones susceptibles d'être inondées). Le mode de gestion à la source des eaux pluviales doit être étudié dès la conception. De plus, il est nécessaire de limiter à la source la dispersion des substances polluantes véhiculées par ces eaux. L'abattement des petites pluies doit être mis en œuvre systématiquement. En l'absence de mise en place de cet abattement, le service police de l'eau adressera une demande de complément au Maître d'ouvrage.

Les menaces identifiées dans le périmètre d'étude sont les suivantes :

- Des perspectives liées au changement climatique à prendre en compte en termes de diminution de la qualité des eaux ou de conflits d'usage, etc ;
- Une augmentation de la population qui peut générer des tensions sur la ressource en eau et le traitement des eaux usées ;
- Un usage de substances polluantes pouvant nuire à la bonne atteinte des objectifs de 2027 de bon état des eaux notamment lors de la phase travaux.

3.3.5 RISQUES MAJEURS

3.3.5.1 RISQUES NATURELS

Les risques naturels existants sur le secteur d'étude sont les risques de mouvements de terrains et les risques d'inondations par ruissellement et remontées de nappes en cas de fortes pluies. La prévention des risques d'inondation nécessitera des mesures de protection spécifiques.

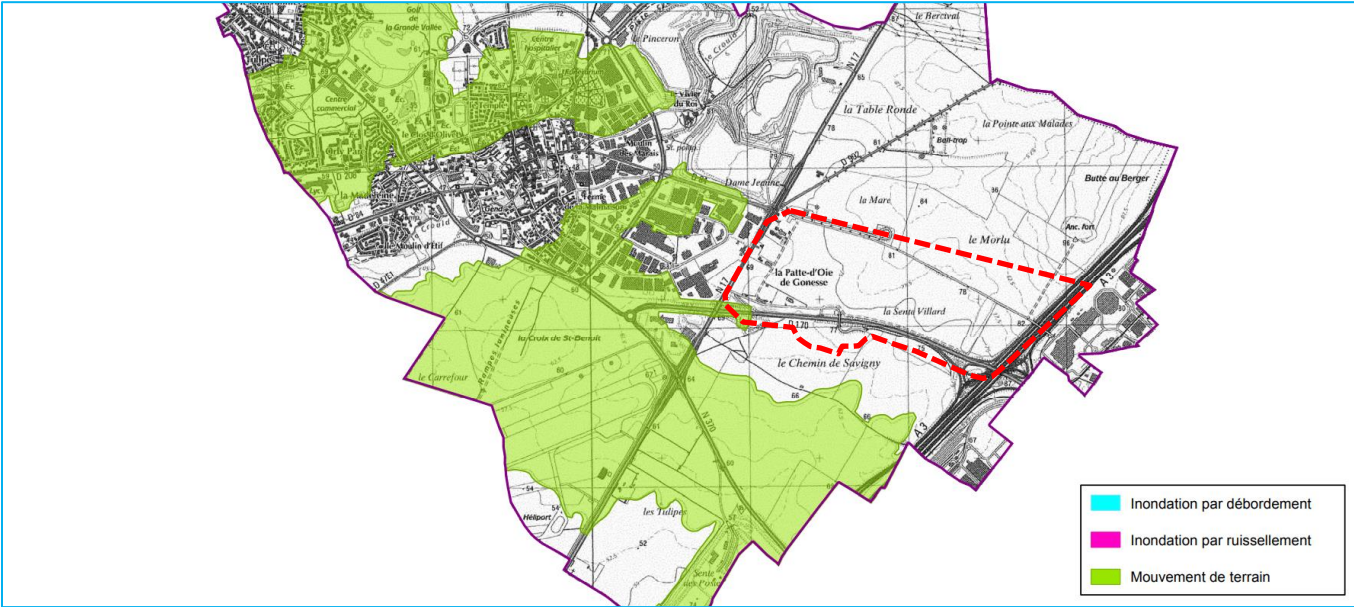


Figure 12 : Plan de Prévention des risques naturels : périmètre réglementaires (Source : Commune de Gonesse)

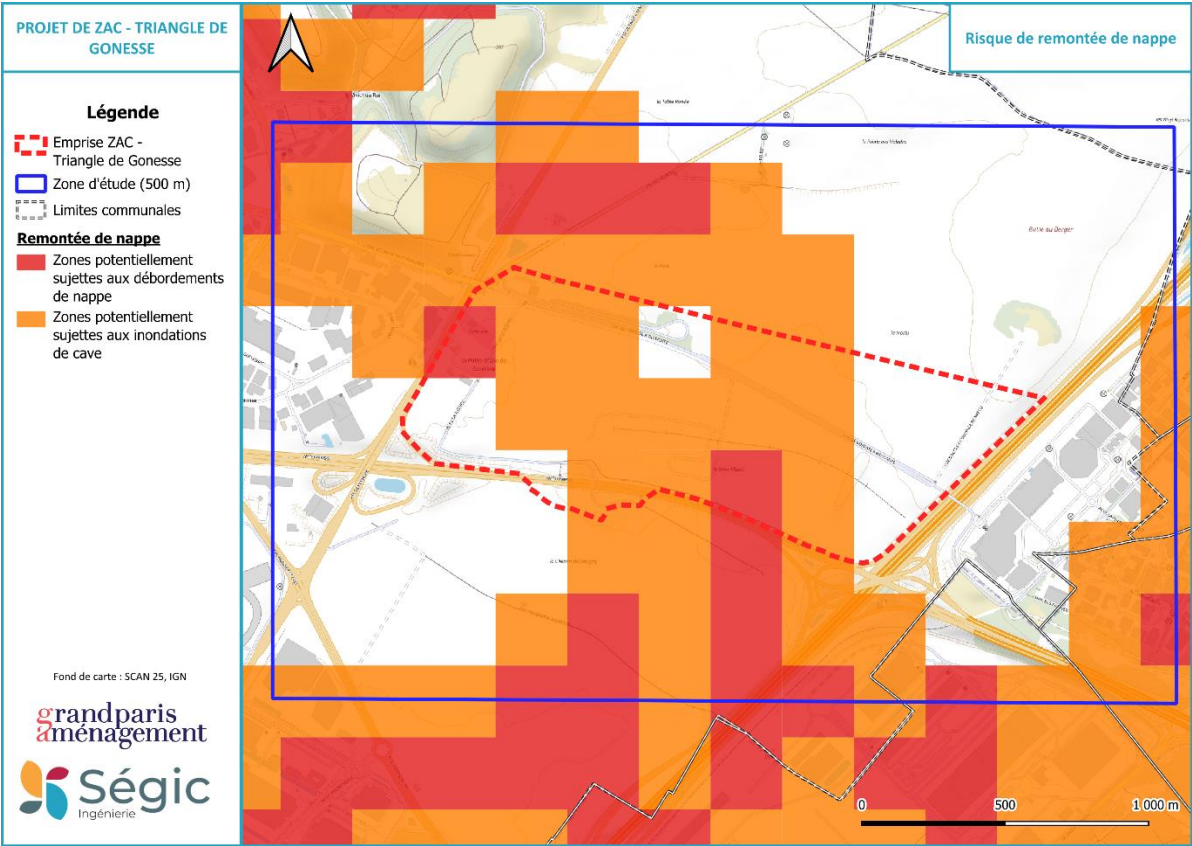


Figure 13 : Risque de remontée de nappe (Source : SEGIC Ingénierie/ BRGM)

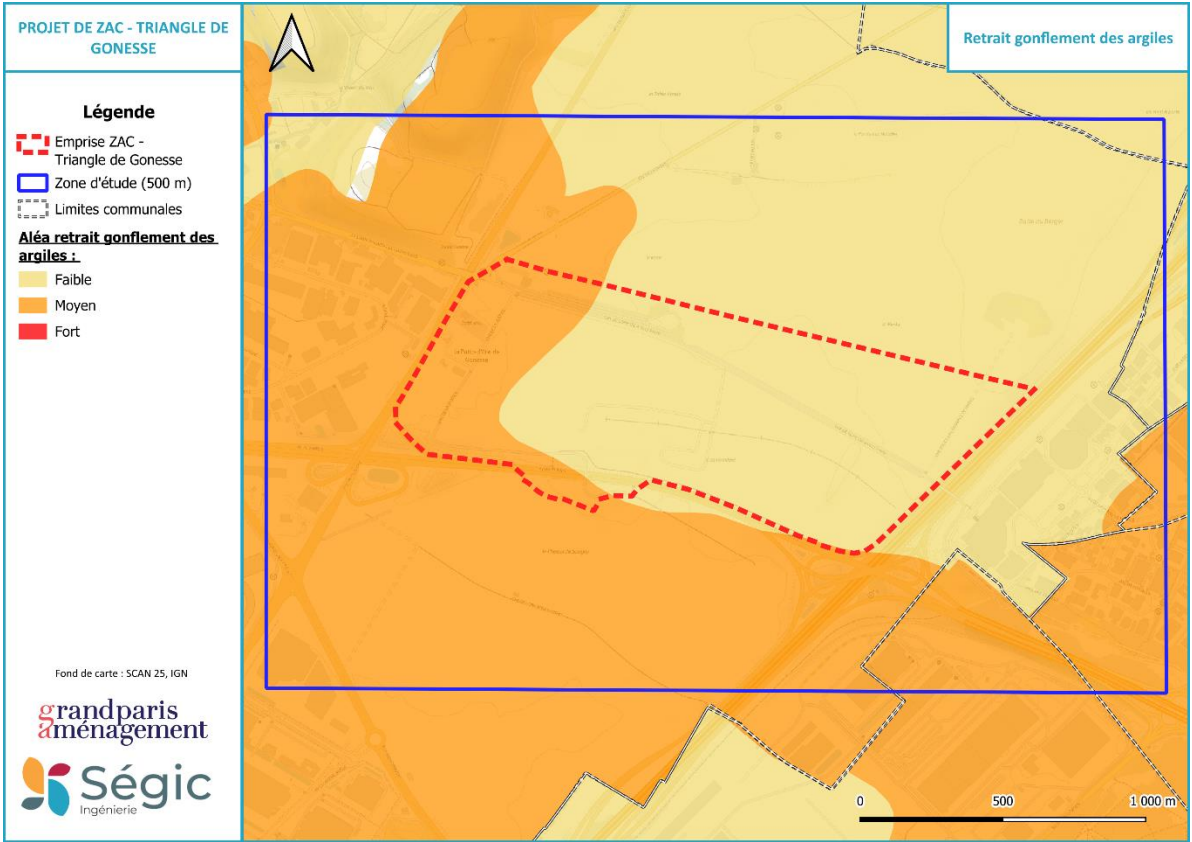


Figure 14 : Aléa retrait-gonflement des argiles (Source : SEGIC Ingénierie/ BRGM)

3.3.5.2 RISQUES TECHNOLOGIQUES

La zone d'étude ne fait l'objet d'aucun PPRT.
Sur la zone d'étude, 1 ICPE SEVESO seuil bas est recensée. Aucune installation ICPE n'a été directement recensée au droit de l'emprise projet.

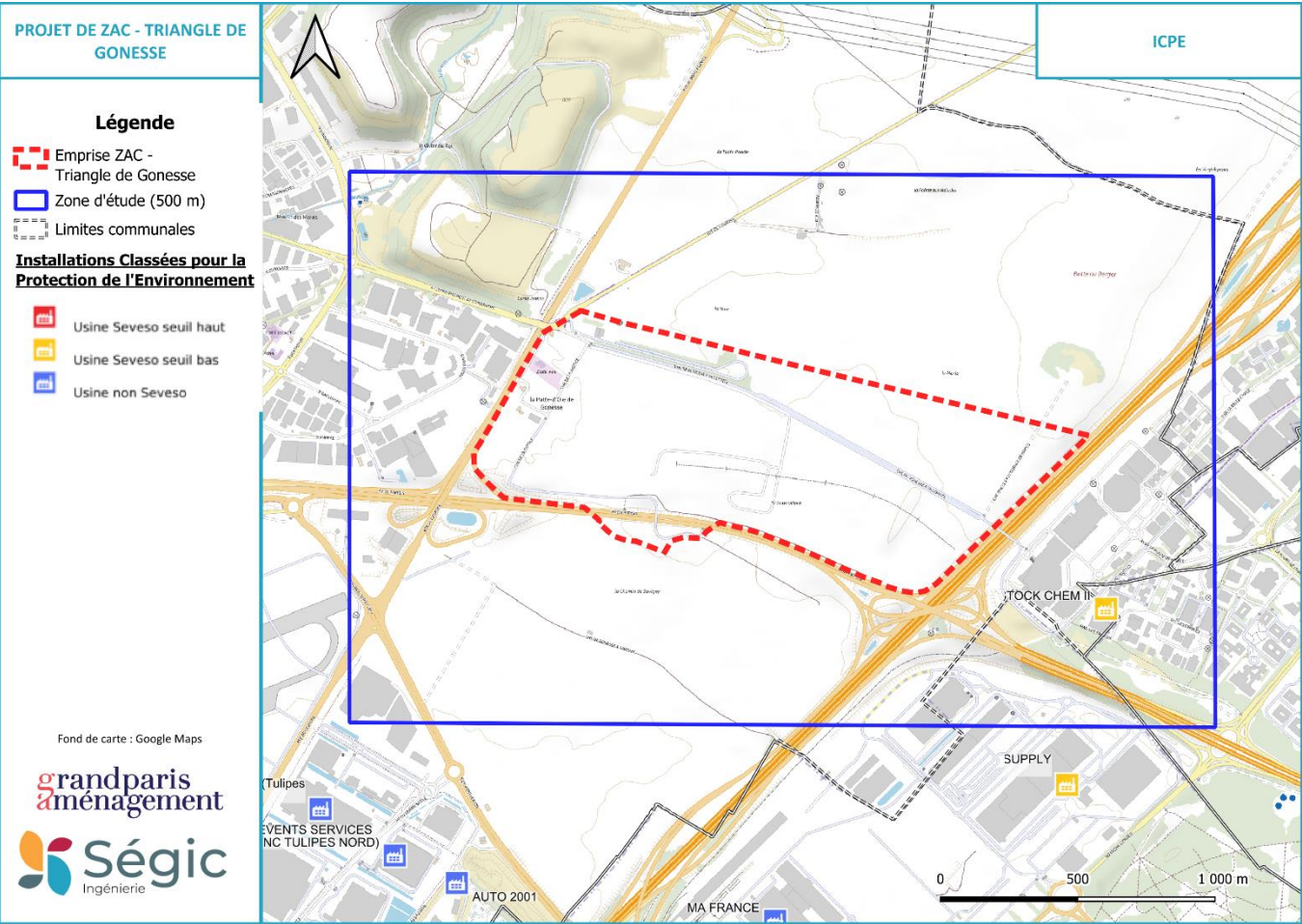


Figure 15 : ICPE avoisinantes à l'emprise projet (Source : BRGM)

Les axes concernés par le risque de transport de matières dangereuses par voie routière au droit de la zone d'étude sont : l'A3 ; l'A1 ; l'A104 ; la RD317 et la RD170.
La commune de Gonesse est traversée par plusieurs canalisation de transport de matières dangereuses. En revanche, celles-ci sont éloignées de l'emprise projet.

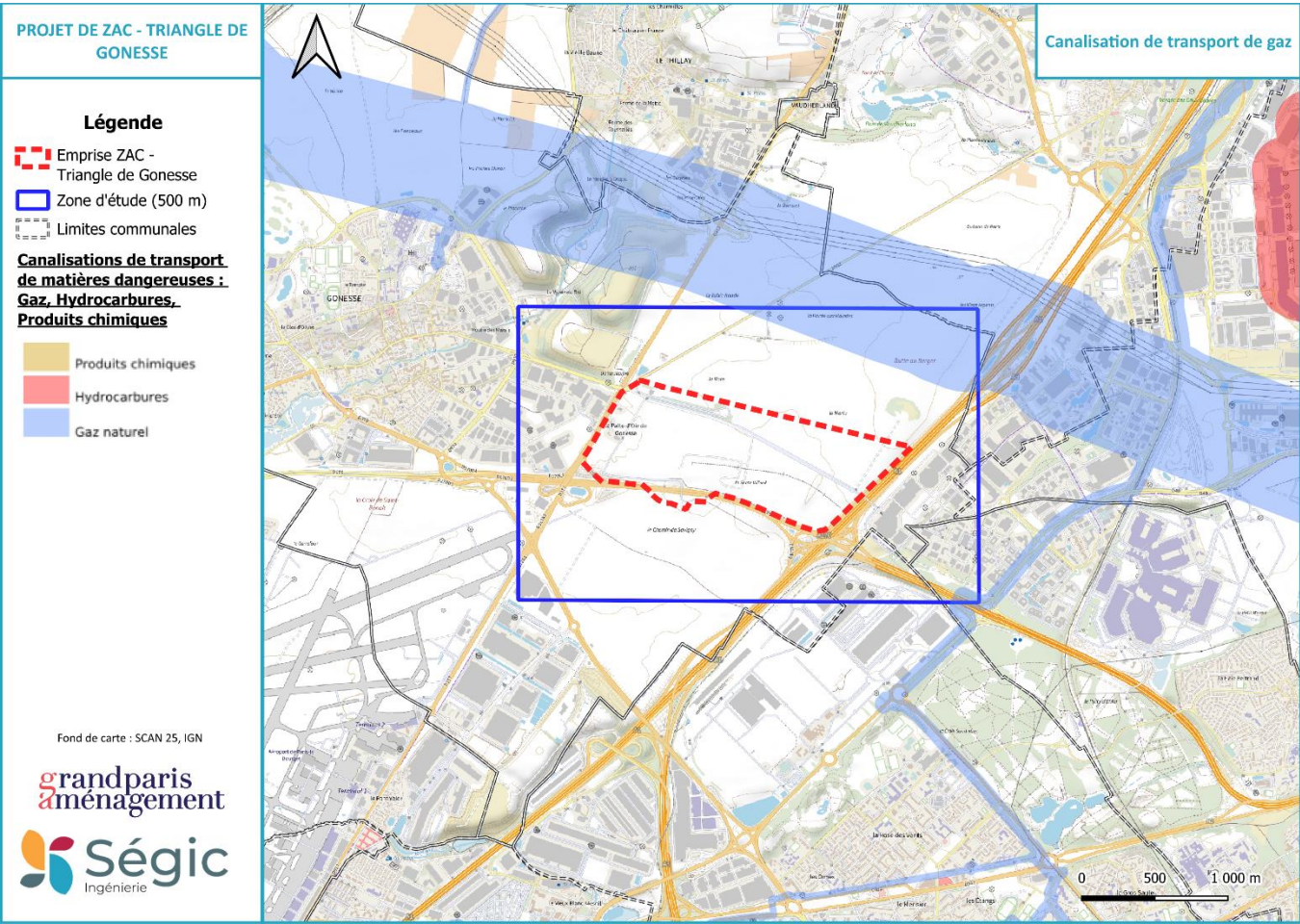


Figure 16 : Canalisation de transport de Gaz (Source : Ségic Ingénierie, Géorisques)

Le site est répertorié au sein de l'inventaire d'Anciens Sites Industriels et Activités de Service (CASIAS). La zone d'étude comprend 31 sites répertoriés dans la base de données. L'emprise projet, a accueilli historiquement deux sites industriels pollués : l'ancien site de la SARM et le site de l'ancienne décharge de Gonesse.

L'enjeu sur le risque industriel peut donc être qualifié de fort.

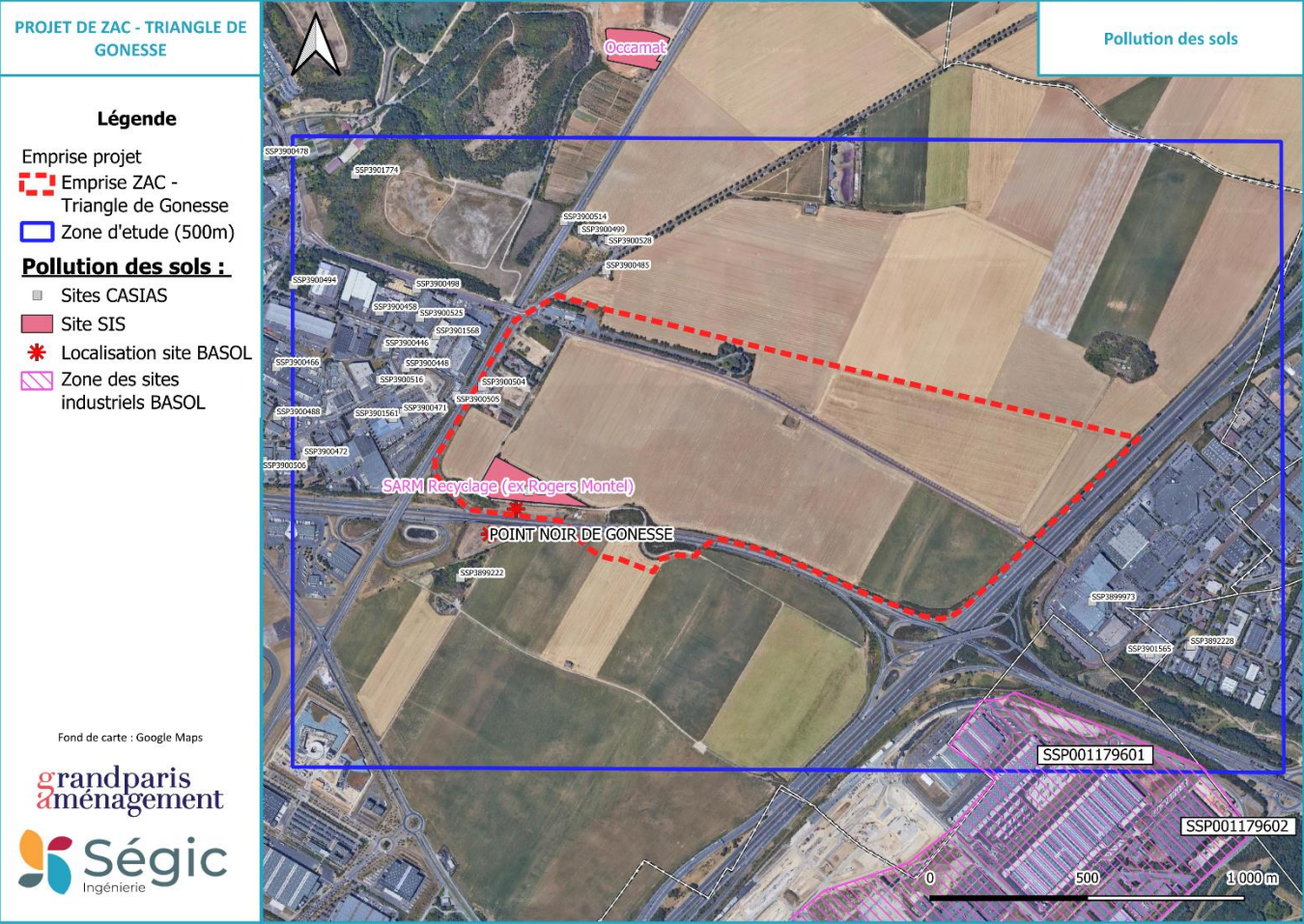


Figure 17 : Sites pollués ou potentiellement pollués à proximité au sein de la zone d'étude (Source : BGRM)

3.4 MILIEU NATUREL

Les enjeux recensés sur le terrain d'étude pour le milieu naturel par le bureau d'étude ECOSYSTEMES en 2024 sont les suivants :

Flore :

- 6 espèces patrimoniales observées rares et très rares
- 1 espèce déterminante ZNIEFF
- 11 espèces caractéristiques des zones humides
- Aucune espèce végétale est protégée

Espèces exotiques envahissantes :

10 espèces exotiques envahissantes rencontrées : 7 espèces avérées implantées, 1 potentielle liste d'alerte et 2 espèces potentielles implantées.

Végétation :

- La végétation de la zone d'étude est une végétation relativement banale traduisant les fortes activités humaines récentes agricoles et anciennes (maraichage).
- La qualité phytoécologique des habitats qui est donc faible ne montre aucune originalité particulière.

Habitats :

Les habitats rencontrés sont d'une valeur patrimoniale faible en raison de la forte dégradation qui pèse sur chacun d'eux. L'état de conservation des habitats décrits demeure faible. Les cortèges floristiques sont incomplets par l'introduction de plantes nitrophiles et rudérales dégradant les caractéristiques de l'habitat.

Les habitats rendent compte des activités humaines et celles-ci sont dans la zone d'étude relativement prégnantes. L'activité agricole s'applique à l'essentiel de la surface (grandes cultures). Le reste de la surface est occupée par des espaces qui sont modifiés irrégulièrement conférant des habitats de type friche voire de fourrés rudéraux (bordures de chemins et anciennes zones bâties). Aucun habitat patrimonial ou protégée

Oiseaux :

- Les inventaires menés sur l'avifaune ont permis la mise en évidence de 55 espèces sur l'ensemble de la zone d'étude.
- Les cortèges aviaires observés au niveau de l'aire d'étude sont les suivants :
- 1 - Cortège des milieux anthropiques, (ferme agricole, ancien restaurant, DEKRA, friches sur anciennes démolition...
 - 2 - Cortège des milieux ouverts, (friches, pelouses, cultures...),
 - 3 - Cortège des milieux boisés à semi ouverts, (fourrés, bosquets...)
 - 4 - Cortège des milieux arbustifs bernes routières et autoroutières
- Sur les 28 espèces d'oiseaux nicheurs, 4 espèces sont protégées et présentent un enjeu fort.
- 35 espèces sont protégées mais présentent un enjeu faible à très faible.
- Les oiseaux migrateurs présentent un enjeu très faible sur le site de projet.

Mammifère :

Rencontre de 6 espèces dont Hérisson d'Europe et 5 autres espèces. 1 espèce protégée, ce qui représente un enjeu faible.

Rencontre de 6 espèces de chiroptère dont la : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl dominantes et Pipistrelle de Nathusius, Noctule commune, Sérotine commune et Noctule de Leisler.

Malgré des milieux agricoles et des friches relativement homogènes, la diversité chiroptérologique sur la zone d'étude s'avère faible, avec 6 espèces de chiroptères contactées sur le site et une très faible activité pour l'ensemble des espèces. Toutefois, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl forment l'activité majeure du site de projet.

→ Les chauves-souris présentent un enjeu modéré en raison de la présence d'espèces déterminantes de ZNIEFF et inscrites à la Directive Habitat, malgré la faible présence de gîtes favorables et la faible activité sur le site

→ Aucun habitat à enjeu pour les mammifères non volants n'est considéré sur la zone d'étude.

Entomofaune :

Les enjeux écologiques sur les insectes lépidoptères rhopalocères et odonates sont très faibles.

Herpétofaune :

→ Les enjeux sur les amphibiens sont nuls (aucune espèce observée et potentialité de présence quasi nulle).

→ Les enjeux sur les reptiles sont modérés sur la population du Lézard des murailles sur la zone d'étude.

Le tableau récapitulatif des enjeux écologiques et réglementaires et la localisation de ceux-ci sont présentés ci-après.

Tableau 1 : Enjeux des habitats de la flore et de la faune selon les enjeux écologiques et les enjeux réglementaires
(Source : ECOSYSTEMES, 2024)

Groupe		Taxons	Enjeux écologiques	Enjeux réglementaires	Niveaux d'enjeu
Habitats	Tous les groupes syntaxonomiques	Monocultures intensives - Cultures avec marge de végétation spontanée. - X07 Cultures intensives parsemées de bandes de végétation naturelle et/ou semi-naturelle	Les habitats décrits sont d'une valeur patrimoniale faible en raison de la forte dégradation qui pèse sur chacun d'eux. L'état de conservation des habitats décrits demeure faible. Les cortèges floristiques sont incomplets par l'introduction de plantes nitrophiles et rudérales dégradant les caractéristiques de l'habitat. Les habitats rendent compte des activités humaines et celles-ci sont dans la zone d'étude relativement prégnantes. L'activité agricole s'applique à l'essentiel de la surface (grandes cultures). Le reste de la surface est occupée par des espaces qui sont modifiés irrégulièrement conférant des habitats de type friche voire de fourrés rudéraux (bordures de chemins et anciennes zones bâties).	Aucun habitat patrimonial ou protégée	Faible
		Jardins ornementaux/X5 – Jardins domestiques des périphéries urbaines – Ferme agricole			
		Prairies améliorées des pelouses ornementales			
		Pelouses de petites surfaces avec ou sans ponctuations d'arbustes			
		Végétations anthropiques Friche eutrophe			
		Végétations anthropiques Friche eutrophe x J1.51 Terrains vagues des villes et des villages			
		Terrains vagues des constructions rurales abandonnées			
		Haies basses plurispécifiques plantée ou non			
		Fourrés médio-européens sur sols riches			
		Ronciers			
		Alignement de grisards			
		Petits bois anthropiques de feuillus caducifoliés			
		Alignement récent d'Erables sycomores / Complexe d'habitats			

Groupe		Taxons	Enjeux écologiques	Enjeux réglementaires	Niveaux d'enjeu
		Formation boisée composée d'arbres ornementaux			
Flore	Tous les groupes taxonomiques	269 espèces végétales Strate arborescente avec 21 espèces ; Strate arbustive avec 29 espèces ; Strate herbacée avec 2219 espèces. 87,7 % de plantes très communes à peu communes ; 1% de plantes assez rares ; 1 % de plantes très rares ; 10,5 % d'espèces au statut indéterminée.	6 espèces patrimoniales observées rares et très rares 1 espèce déterminante ZNIEFF 11 espèces caractéristiques des zones humides	Aucune espèce végétale protégée	Faible
Espèces Exotiques envahissantes	Faune et flore	10 espèces exotiques envahissantes : 7 espèces avérées implantées, 1 potentielle liste d'alerte et 2 espèces potentielles implantées	Traitement nécessaire avant travaux Ailanthé, Robinier et Renouée du Japon	-	Fort
			Traitement nécessaire avant travaux Buddleia du Père David		Modéré
			8 espèces		Faible
Faune	Oiseaux 55 espèces	28 espèces d'oiseaux nicheurs	Communes à très communes 1 espèce en danger (Bruant proyer), 3 espèces vulnérables en France et Île-de-France (Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Verdier d'Europe)	4 espèces protégées	Fort
			2 espèces vulnérables en Île-de-France (Alouette des champs, Perdrix grise)	-	Modéré

Groupe		Taxons	Enjeux écologiques	Enjeux réglementaires	Niveaux d'enjeu
		28 espèces d'oiseaux non nicheurs	49 espèces non menacée communs à assez communs dans l'ensemble	35 espèces protégées	Faible à Très faible
	Mammifères	6 espèces dont Hérisson d'Europe et 5 autres espèces	Quasi menacé en France pour le Lapin de Garenne	1 espèce protégée	Faible
	Chauves-souris	6 espèces : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl dominantes et Pipistrelle de Nathusius, Noctule commune, Sérotine commune et Noctule de Leisler	5/6 espèces déterminantes de ZNIEFF Assez commune à peu commune Faible présence de gîtes en hiver La Sérotine commun est vulnérable en Île-de-France	6 espèces protégées	Modéré
	Insectes 39 espèces	Odonates	7 espèces	-	Faible
		Rhopalocères	22 espèces		
		Orthoptères	10 espèces		
	Reptiles	1 espèce : le Lézard des murailles	Classée non menacée en France et ile de France	1 espèce protégée Annexe IV e la Directive Habitat	Modéré
	Amphibiens	Aucune espèce observée	Potentialité de présence d'autres espèces quasi nulle	-	Nul



Figure 18 : Synthèse générale sur les enjeux (Source : ECOSYSTEMES, 2024)

3.5 OCCUPATION DU SOL

Le secteur du Triangle de Gonesse est considéré comme une zone présentant un tissu urbain hétérogène composé de d'espaces agricoles, d'espaces ouverts artificialisés, de carrières, de décharges et de zones de chantier (liées au Grand Paris Express), de milieux semi-naturels et d'activités.

Le périmètre du Triangle de Gonesse est majoritairement dédié à l'activité agricole. Quelques bâtiments sont situés à l'Ouest de l'emprise projet. Il s'agit d'une station-service (qui sera détruite courant 2024) ou de bâtiments à destination d'activité.

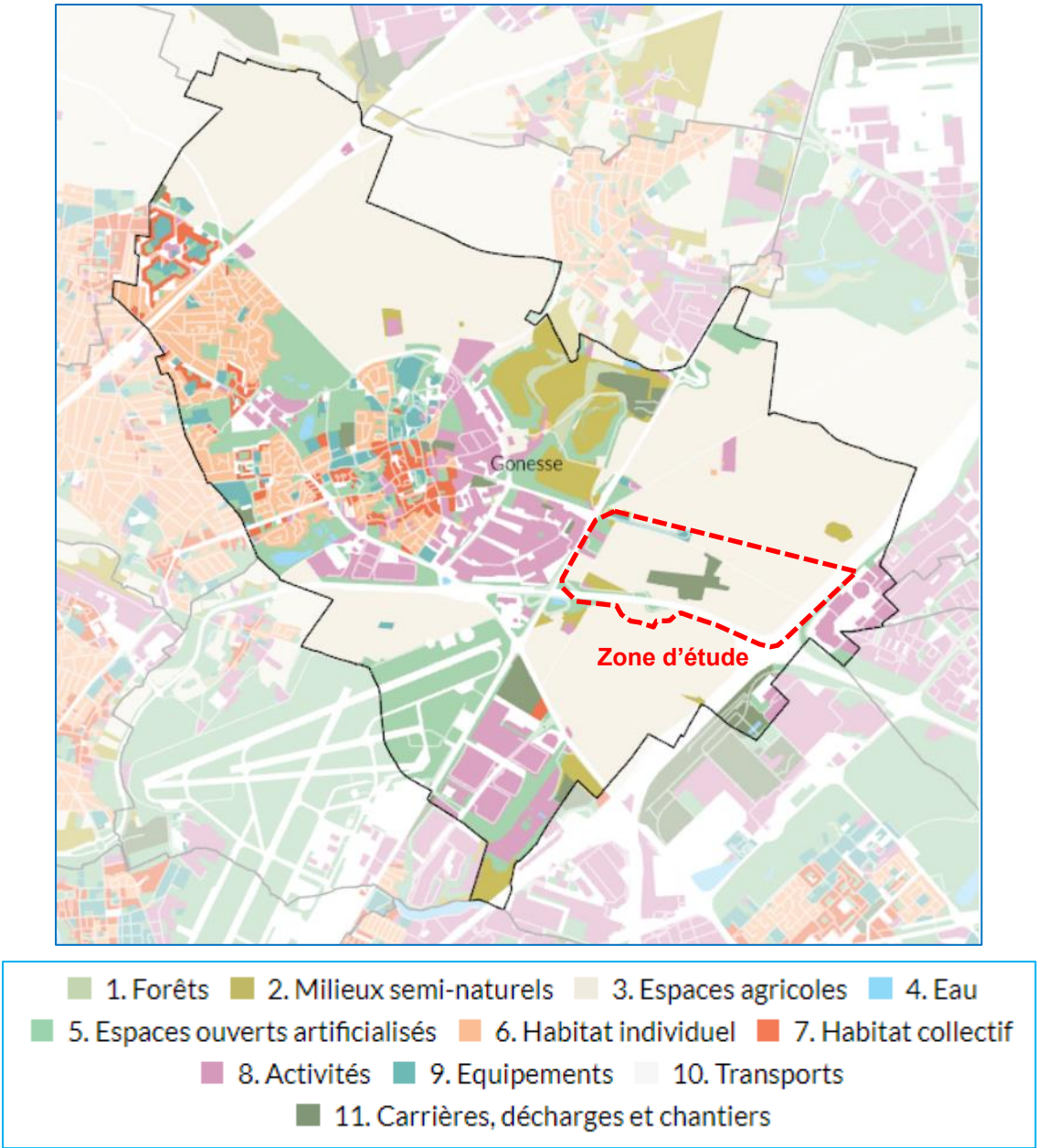


Figure 19 : Occupation du sol de la commune de Gonesse (Source : Institut Paris Région, 2022)

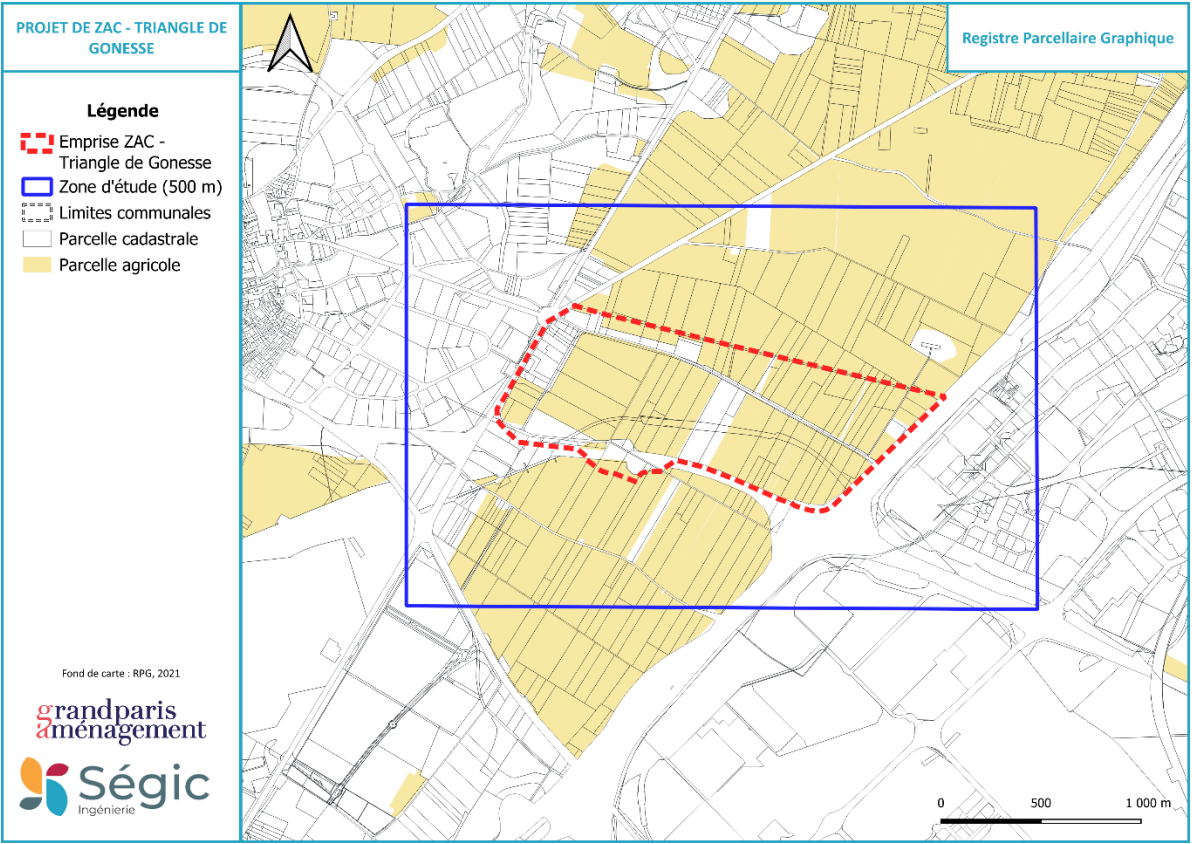


Figure 20 : Parcelles agricoles de la zone d'étude (Source : RPG, 2021)

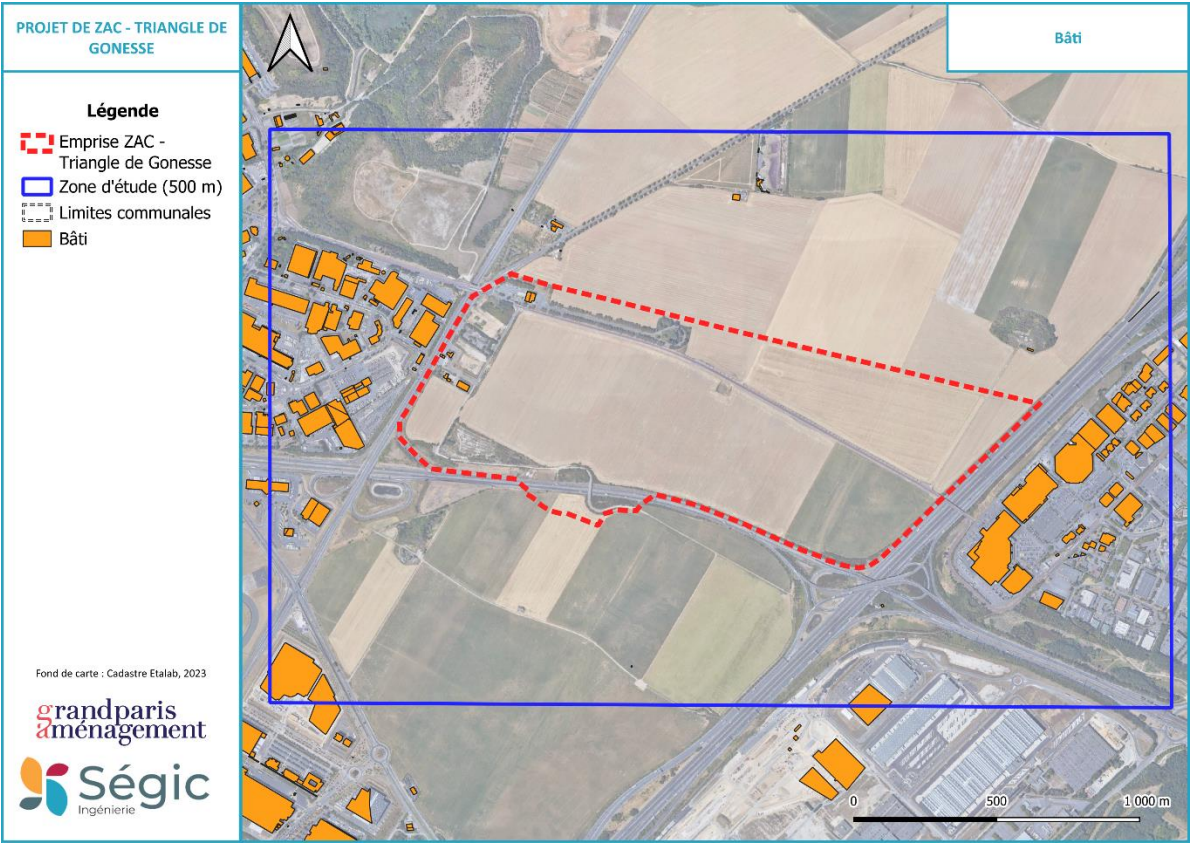


Figure 21 : Présence de bâtiments au droit de la zone d'étude (Source : Institut Paris Région, 2021)

3.6 PAYSAGE

Le territoire d'étude est situé au droit de l'unité paysagère « Pays France », et plus particulièrement de la sous-unité « Plaines urbanisées : Plaine de Roissy en France, Axe de l'A1 et des aéroports ».

Le Triangle de Gonesse représente un espace de transition dans le grand paysage, aux franges de l'agglomération parisienne et ouvert au nord sur de grands espaces à dominante agricole.



Les perspectives vers Paris.



Les perspectives vers le belvédère.



Vue depuis la RD902. Source : CDT Cœur Economique Roissy-Terres de France.

Son environnement paysager immédiat est très morcelé, sans cohérence. Il est cerné par des zones d'activités et de grandes infrastructures de transport. Son caractère agricole actuel forme une coupure de plus dans cet ensemble hétéroclite.

D'où un enjeu à la fois de préservation de l'activité agricole, mais aussi de recherche de cohérence fonctionnelle et de lisibilité dans ce secteur à forts enjeux économiques et de transports. L'importance des transitions, du traitement des franges forme requièrent aussi à ce titre une attention soutenue.

3.7 PATRIMOINE HISTORIQUE, CULTUREL ET PAYSAGER

La zone d'étude ne comprend aucun site inscrit et classé, aucun monument historique, aucun Site Patrimonial Remarquable (SPR), aucun site faisant l'objet « d'Architecture Contemporaine Remarquable », aucun bien inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et aucune Zone de Présomption de Prescriptions Archéologique (ZPPA). En revanche, elle est située à proximité directe du périmètre de protection associé au monument historique du Pigeonnier de Garlande (immeuble inscrit).

La zone d'étude est située à 300 mètres de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) des Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013).

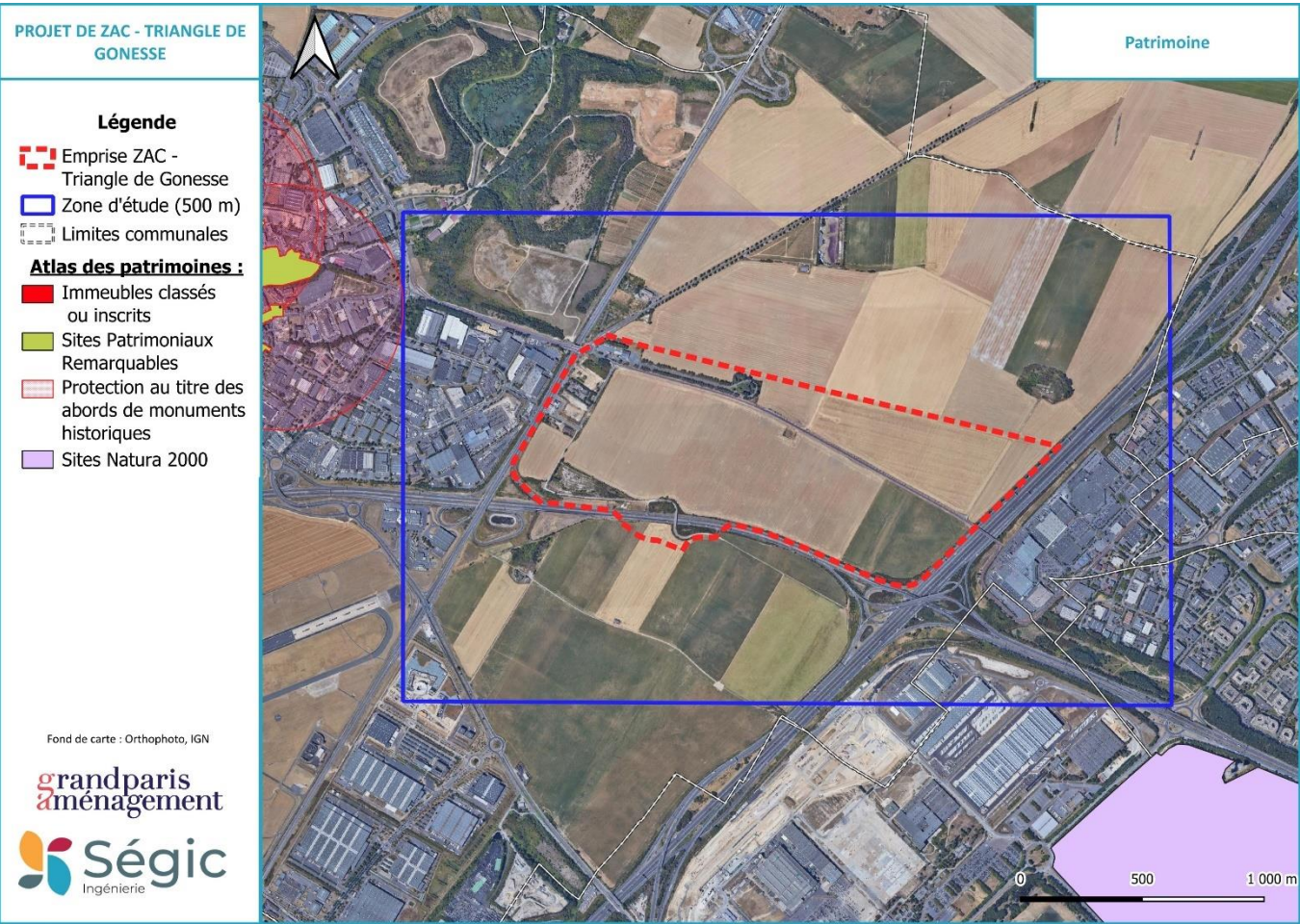


Figure 22 : Patrimoine historique, culturel et paysager (Source : SEGIC Ingénierie/ Atlas des Patrimoines)

L'INRAP (Institut National de Recherches Archéologiques Préventives) a réalisé un diagnostic archéologique sur le terrain d'assiette du projet. Ce dernier a révélé la présence de vestiges archéologiques significatifs au droit d'une zone spécifique. Ils constituent notamment en vestiges liés à des occupations paléolithiques et protohistoriques, ce qui a donné lieu à un arrêté de prescription de fouille en 2019.

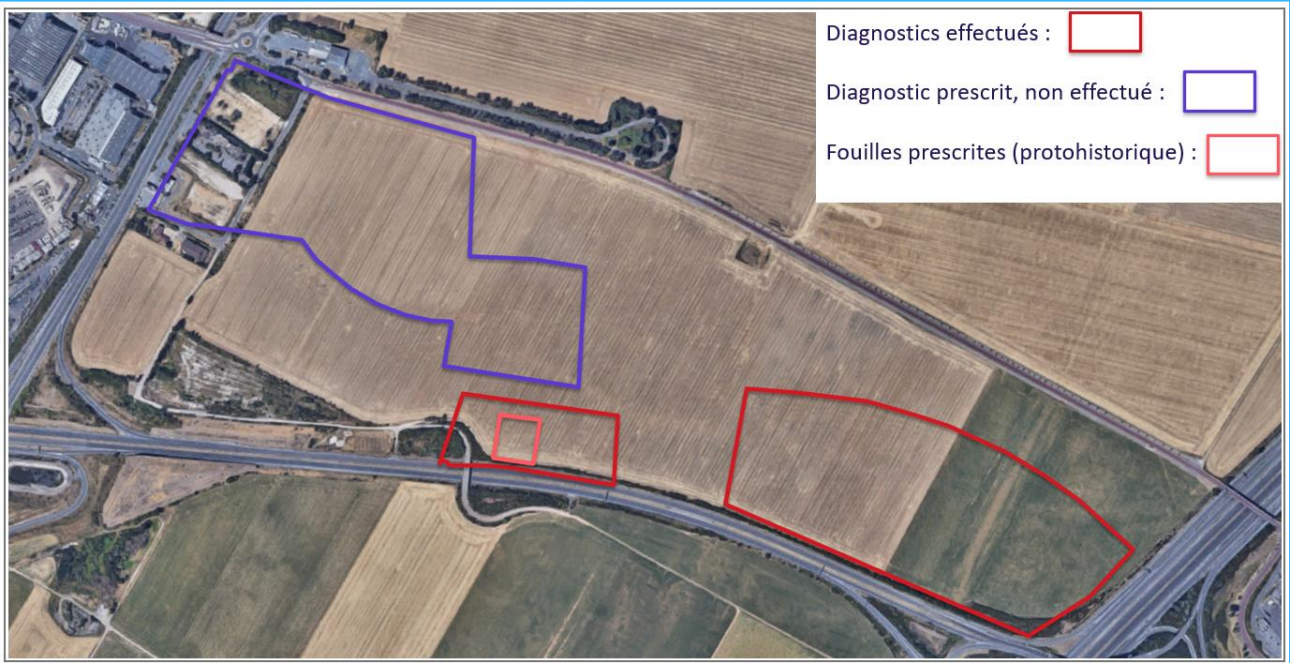


Figure 23 : Plan de localisation des diagnostics et fouilles archéologiques (Source : GPA)

3.8 CONTEXTE ADMINISTRATIF ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION TERRITORIALE ET D'URBANISME

La commune de Gonesse fait partie de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF).

La zone d'étude est concernée par le SDRIF, document de planification à l'échelle régionale. Les orientations suivantes s'y appliquent : « Quartier à densifier à proximité d'une gare », « Préserver et valoriser les continuités écologiques », « Préserver et valoriser les espaces agricoles », « Maîtriser les capacités d'urbanisation nouvelle », « Relier et structurer les réseaux de transports collectifs et les réseaux routiers et fluviaux ».

De plus, il devra prendre en compte les orientations suivantes du SDRIF-E (horizon 2040) SDRIF-E adopté le 11 septembre 2024 : « Secteur d'urbanisation préférentielle », « Sanctuariser l'armature verte », « Renforcer la liaison avec les espaces ouverts » ; « Zone pouvant présenter un risque d'inondation », « Préserver l'espace agricole », « Maintenir / Rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional (en son sein) ».

Le projet doit être compatible avec ces orientations. La zone d'étude est soumise au SCoT de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France approuvé le 19 décembre 2019.

Le PLU de Gonesse a été approuvé le 25 septembre 2017 et amendé par la modification simplifiée n°1 du 10 septembre 2018. D'après le PADD, la zone d'étude est concernée par les objectifs suivants : « Permettre la mise en œuvre d'un site économique majeur sur le Triangle de Gonesse » ; « Composer autour de nouvelle desserte en transports en commun de rang métropolitain (gare du Grand Paris Express et du barreau RER D/B, BHNS) » ; « S'inscrire dans la trame verte Nord-francilienne et développer la nature en ville : parc de la Patte d'Oie parc central paysager et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains... » , « Améliorer les liaisons Est-Ouest et inter-quartier ».

La zone d'étude est concernée par deux OAP d'aménagement « OAP Triangle de Gonesse » (objet de la présente étude) et l'OAP « Confort acoustique : Protéger le bâti et les personnes contre les nuisances sonores aériennes ». Le projet devra être compatible avec les orientations de l'OAP et prendre en compte les recommandations.

L'OAP Triangle de Gonesse est en cours de modification (légère) dans le but de permettre le dépôt de PC de la Cité scolaire à vocation internationale (CSI). Les études environnementales sont actuellement en cours d'élaboration.

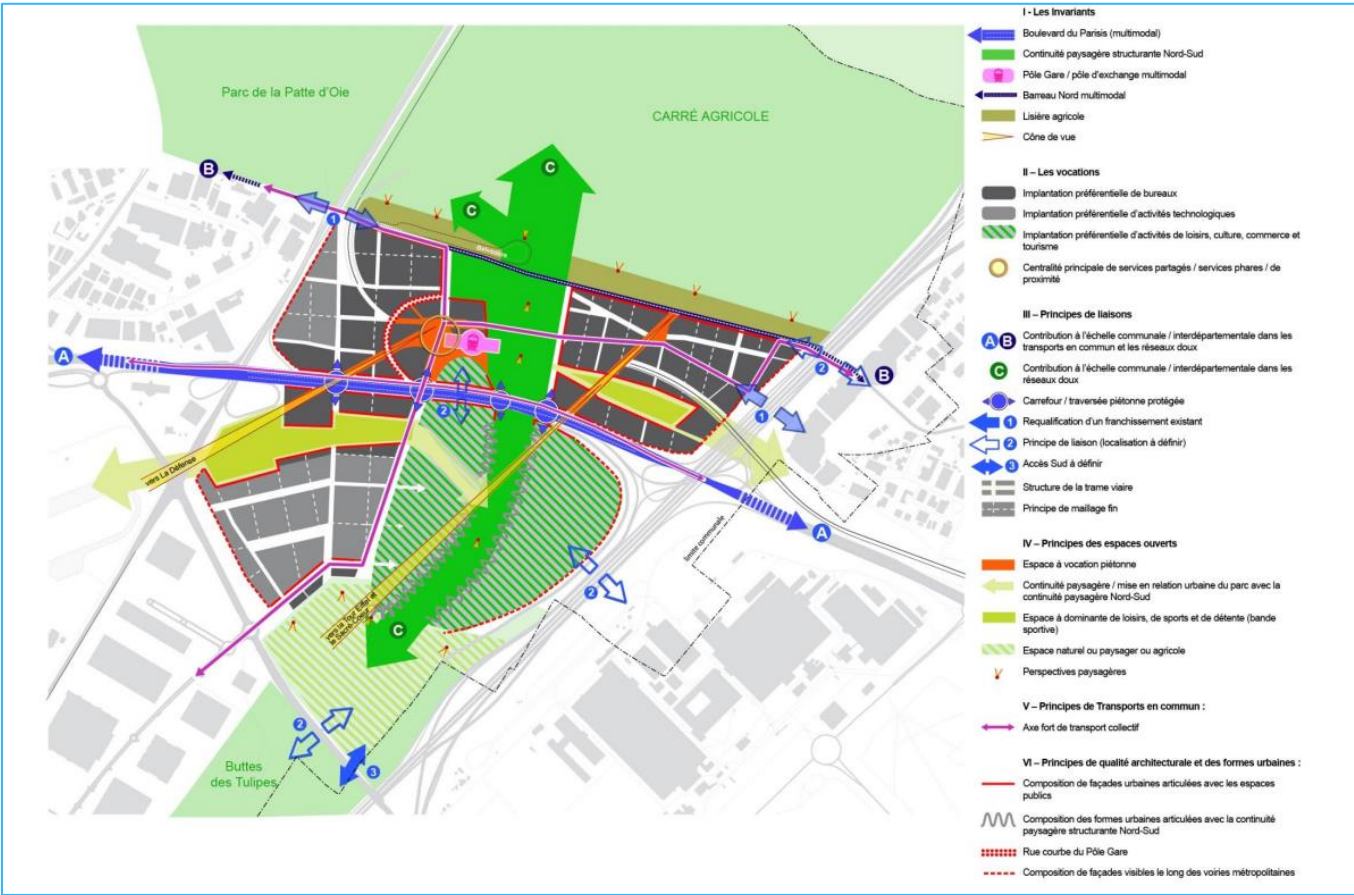


Figure 24 : OAP Triangle de Gonesse (Source : PLU de Gonesse)

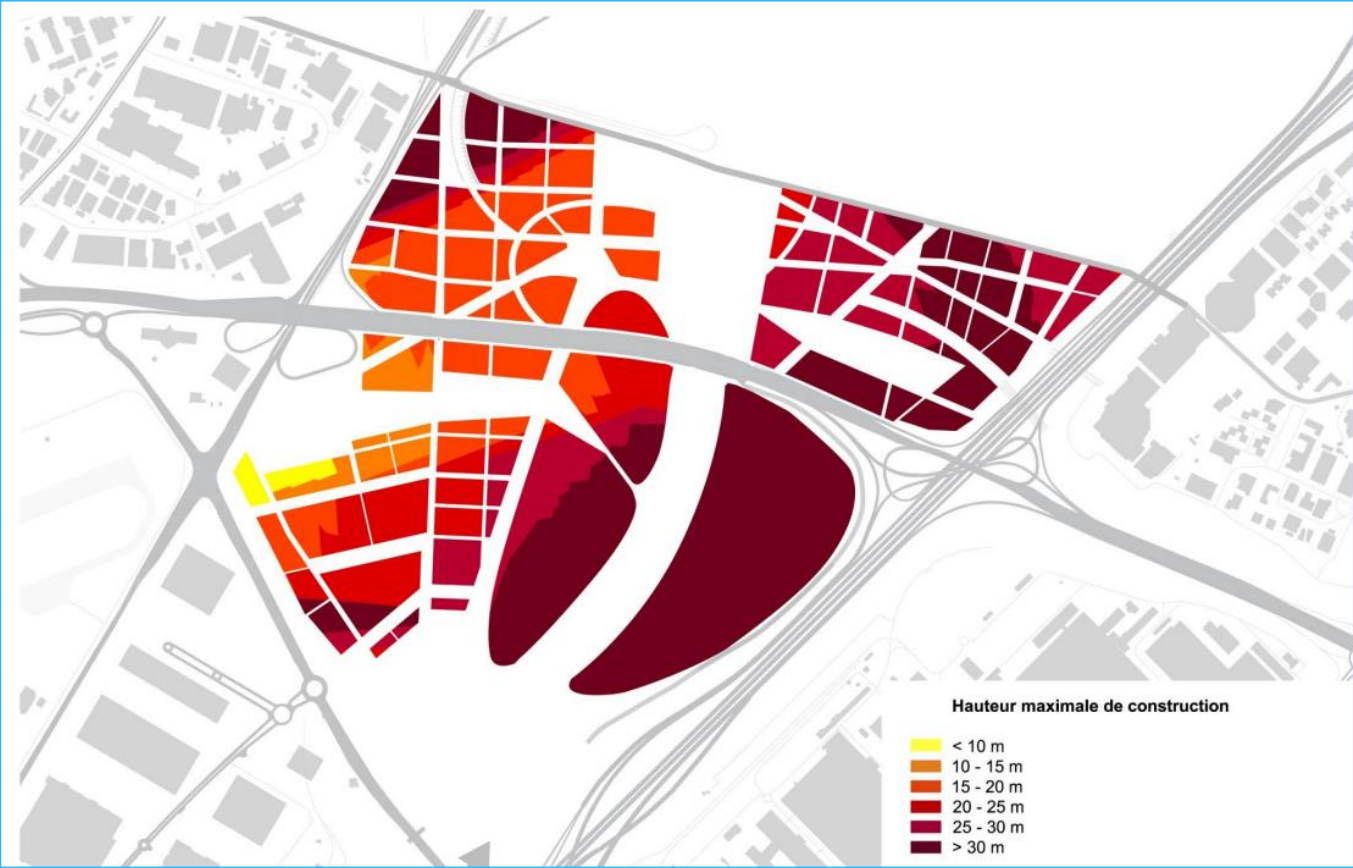


Figure 25 : Plan des hauteurs maximales - OAP Triangle de Gonesse (Source : PLU de Gonesse)

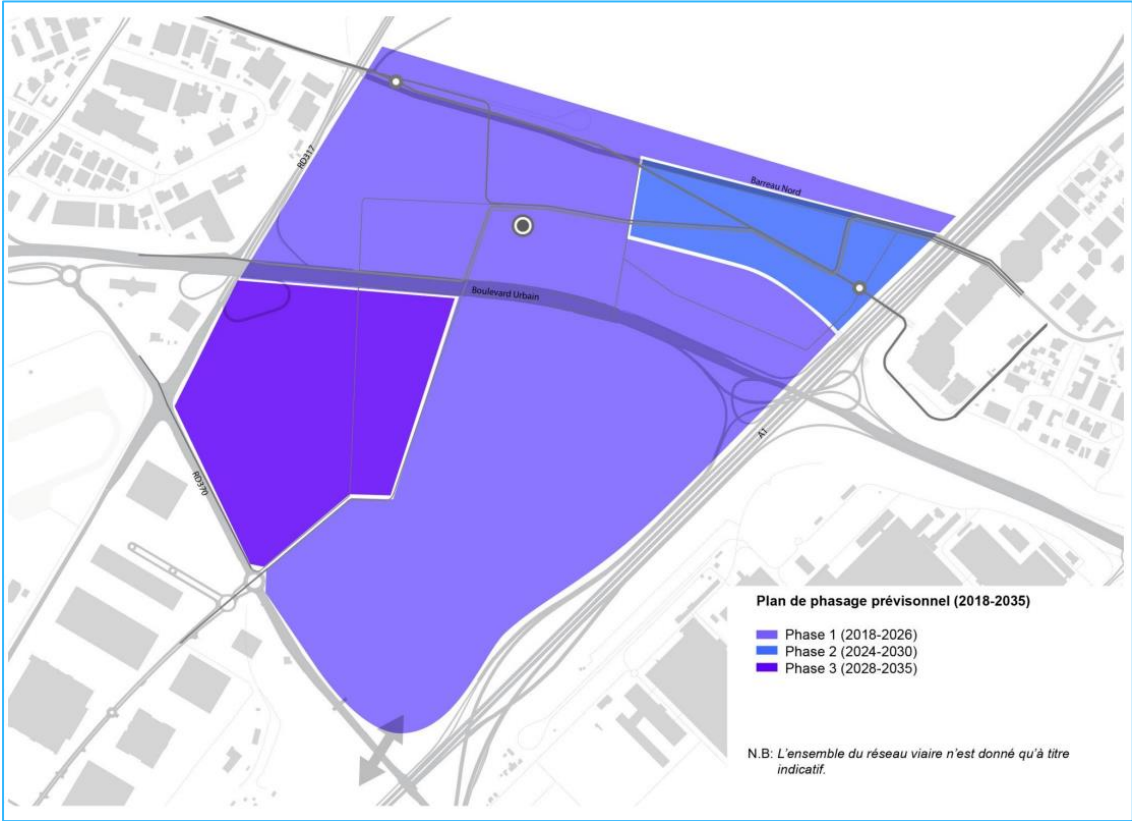


Figure 26 : Plan de phasage prévisionnel (2018-2035) - OAP Triangle de Gonesse (Source : PLU de Gonesse)

Deux emplacements réservés sont localisés au droit de l'emprise projet, il s'agit de la « section en viaduc de la ligne 17 du réseau de transport du Grand Paris » et la « Section aérienne de la ligne 17 du réseau de transport du Grand Paris ». De plus, la zone d'étude est concernée par des reculs d'alignement et deux secteurs pour lesquels des dispositions particulières s'applique : 500 m et 800 m autour d'une gare.

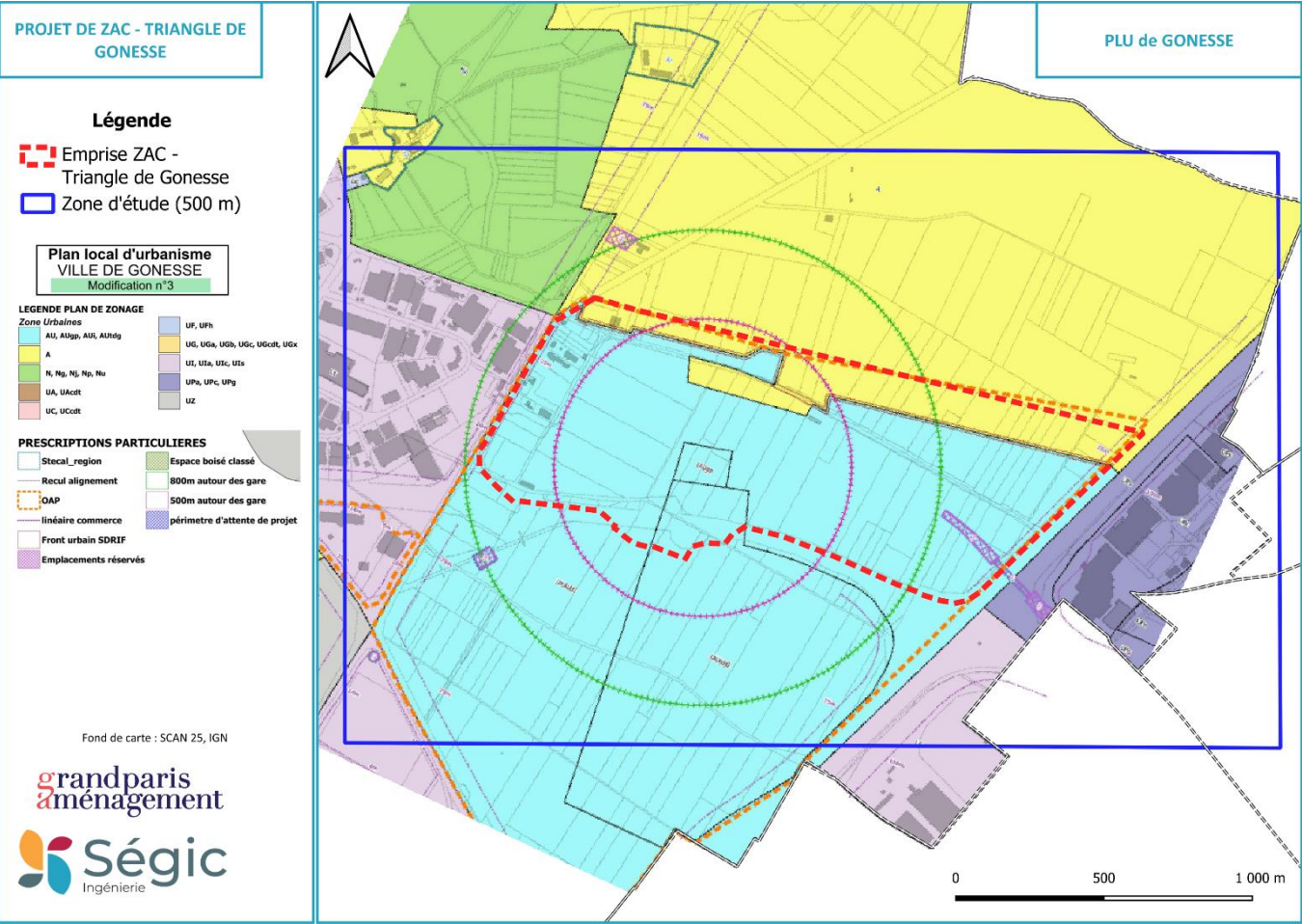


Figure 27 : Zonage du PLU de Gonesse (Source : PLU de Gonesse)

Le projet devra être compatible avec le PLU en vigueur. Une procédure de modification du document d'urbanisme est actuellement en cours afin de permettre la mise en œuvre du projet de ZAC du Triangle de Gonesse.

3.9 SERVITUDES ET RESEAUX DIVERS

Plusieurs Servitudes d'Utilité Publique concernent le Triangle de Gonesse. Le projet devra notamment tenir compte des limitations de hauteurs au Sud du périmètre, à proximité des pistes de l'aéroport du Bourget.

Le Triangle de Gonesse n'est pas concerné par des servitudes relatives à la protection du patrimoine (eaux, monuments historiques, sites classés, etc.), ou aux chemins de fer.

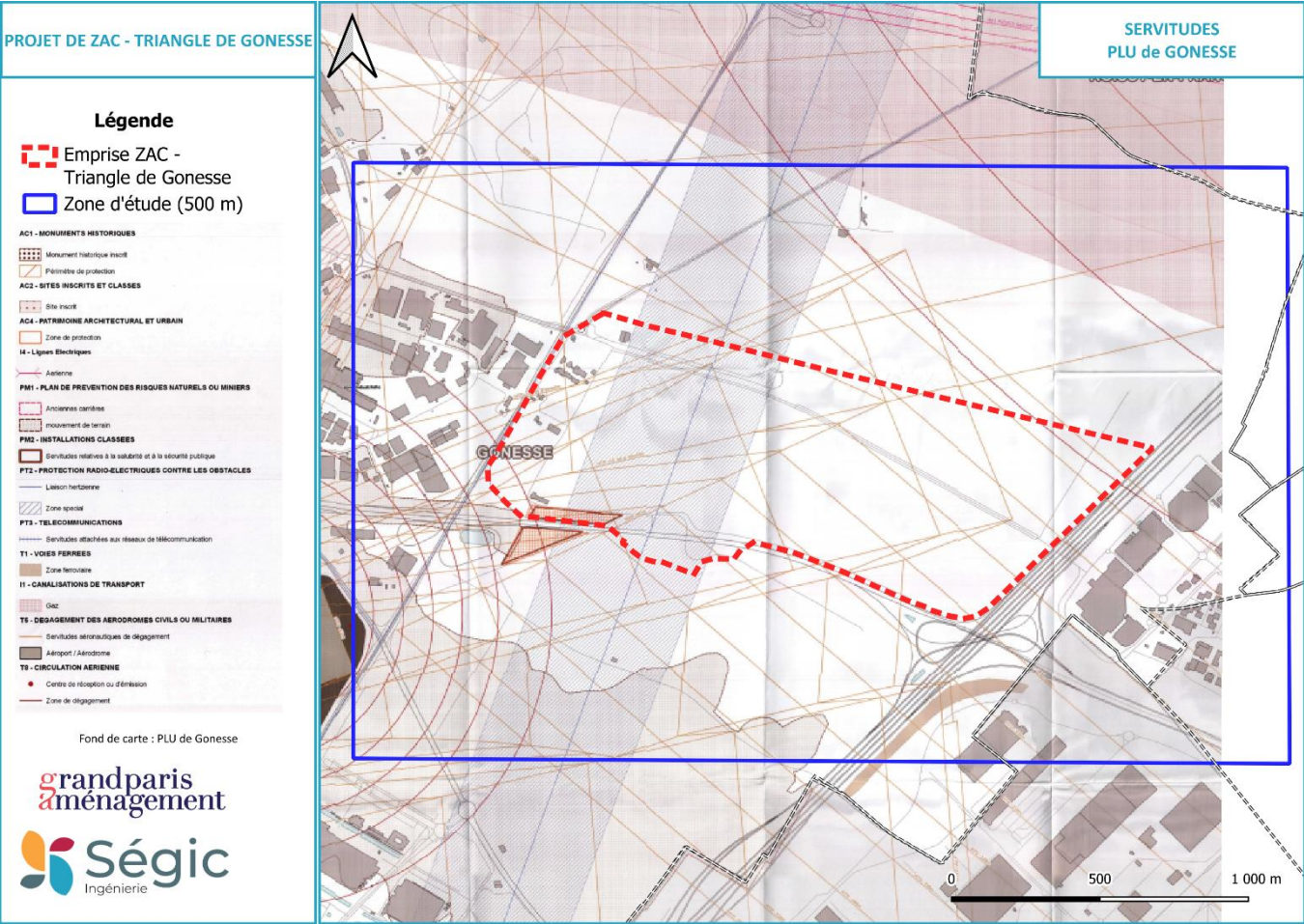


Figure 28 : Servitudes d'utilité publique au droit de l'emprise projet (Source : PLU de Gonesse, 2020)

3.10 MILIEU HUMAIN

3.10.1 CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE

La population de la commune de Gonesse se caractérise par une dynamique démographique forte, prenant notamment appui sur un solde naturel positif, ainsi que par une proportion importante de population de jeunes. Les ménages composés d'une seule personne ou les familles monoparentales ont tendance à progresser. Cette évolution se constate également à l'échelle départementale. De fait, la stabilisation de la taille des ménages par foyer, combinée à une augmentation de la population et un vieillissement de celle-ci, amène à observer la nécessité de réaliser de nouvelles constructions. L'enjeu pour la commune est de maintenir l'équilibre actuel entre les générations, gage de dynamisme, en vue de stabiliser la population.

L'amélioration des conditions d'habitat et notamment des jeunes adultes souhaitant quitter le domicile familial permettra de préserver cet équilibre. L'amélioration du niveau d'équipement de la commune et de l'accès à l'emploi (formation et transports) seront également des facteurs supplémentaires de stabilisation de la population.

3.10.2 LOGEMENTS

La commune se caractérise par une part importante de grands logements et de logements sociaux (46,5% de l'offre communale). Le parc collectif est majoritaire mais l'individuel reste très présent.

Malgré un effort substantiel en matière de construction neuve, la pression importante sur le marché immobilier se traduit par un recul du taux de vacance et des situations de suroccupation des logements notamment chez les familles nombreuses. Cette situation laisse peu de marges de manœuvre pour accueillir de nouvelles populations.

Par ailleurs, de vastes projets sont en cours de construction sur le territoire élargi et seront à même d'accueillir les personnes travaillant sur le secteur du Triangle, par exemple dans le cadre du projet d'Eco-quartier de Louvres et Puiseux-en-France, situé à proximité de la plateforme aéroportuaire.

3.10.3 ACTIVITES ET EMPLOIS

Gonesse fait partie d'un territoire dont le rayonnement économique est d'ampleur nationale voire internationale.

Le nombre d'emploi dans le département du Val d'Oise a diminué en 2009. A la différence du département, la commune a gagné 1 085 emplois en 10 ans.

En 2020, l'indicateur de concentration d'emploi est de 149,4 pour la commune de Gonesse. Cela signifie qu'il existe 149,4 emplois sur la commune pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone, renvoyant à une fonction de pôle d'emploi de la commune de Gonesse.

Gonesse fait partie d'un territoire dont le rayonnement économique est d'ampleur nationale voire internationale.

A Gonesse, le taux de chômage est particulièrement élevé et atteint 15,3% en 2020. Il est supérieur à celui du département qui est de 12,4% et à la moyenne nationale est de 12,7% en 2020.

Le nombre de chômeur a augmenté entre 2009 et 2014 passant de 11% à 12,2%, puis a diminué pour passer à 10,9% en 2020. Ce taux est légèrement supérieur au taux national de 9,5%. Ce chiffre traduit la difficulté de la population active communale d'accéder aux emplois locaux pourtant en augmentation sur la zone du Grand Roissy.

En 2020 la commune de Gonesse, comptait 60,2% d'actifs ayant un emploi contre 65,7% pour la moyenne départementale.

Les employés, les ouvriers et les professions intermédiaires sont les plus représentés au sein de la commune (respectivement 30,6%, 29,8% et 21,7%).

Une large part des actifs travaille en dehors de la commune (75,4%).

La part des personnes ne disposant d'aucun diplôme est plus forte à Gonesse que dans le reste du Val d'Oise (30,1% contre 21,6% à l'échelle départementale). La part des personnes diplômées de niveau bac+5 s'élève 4,8% à Gonesse, soit 5,8 points d'écart avec la moyenne départementale qui s'élève à 10,6%.

L'enjeu de la formation est primordial pour les actifs gonnaisiens.

L'amélioration des conditions de déplacement va faciliter considérablement l'accès physique aux pôles économiques voisins fortement pourvoyeurs d'emplois (Paris, plateforme aéroportuaire Paris CDG, Marne-la-Vallée...). Il conviendra également d'améliorer l'accès des habitants à la formation pour qu'ils puissent pleinement bénéficier du développement des territoires Nord franciliens.

De grands pôles économiques sont situés à proximité du Triangle de Gonesse, il s'agit de La Grande Couture, Les Cressonnières, La Grande Vallée, La ZA Entrée Sud, La ZA des Tulipes, La ZA Paris Nord 2, Aéroville, le parc des expositions (PIEX) de Paris-Nord Villepinte, le parc d'activités Garonor.

3.10.4 EQUIPEMENTS, SERVICES ET COMMERCES

Les équipements présents dans la commune de Gonesse sont, pour la plupart, des équipements de proximité plutôt adaptés aux besoins des résidents : services administratifs communaux, écoles, centres socio-culturels, etc. Aucun équipement culturel ne possède de rayonnement large, malgré quelques événements ponctuels qui s'y déroulent parfois. La commune compte aussi plusieurs centres de formation. Quelques équipements ont, néanmoins un rayonnement plus large comme les grandes administrations et l'hôpital qui rayonne à l'échelle départemental.

Le développement de l'offre d'équipements de formation (filères d'excellence dans l'hôtellerie...) et de plus grande envergure (par exemple culturel) pourrait se faire en lien avec le Triangle de Gonesse.

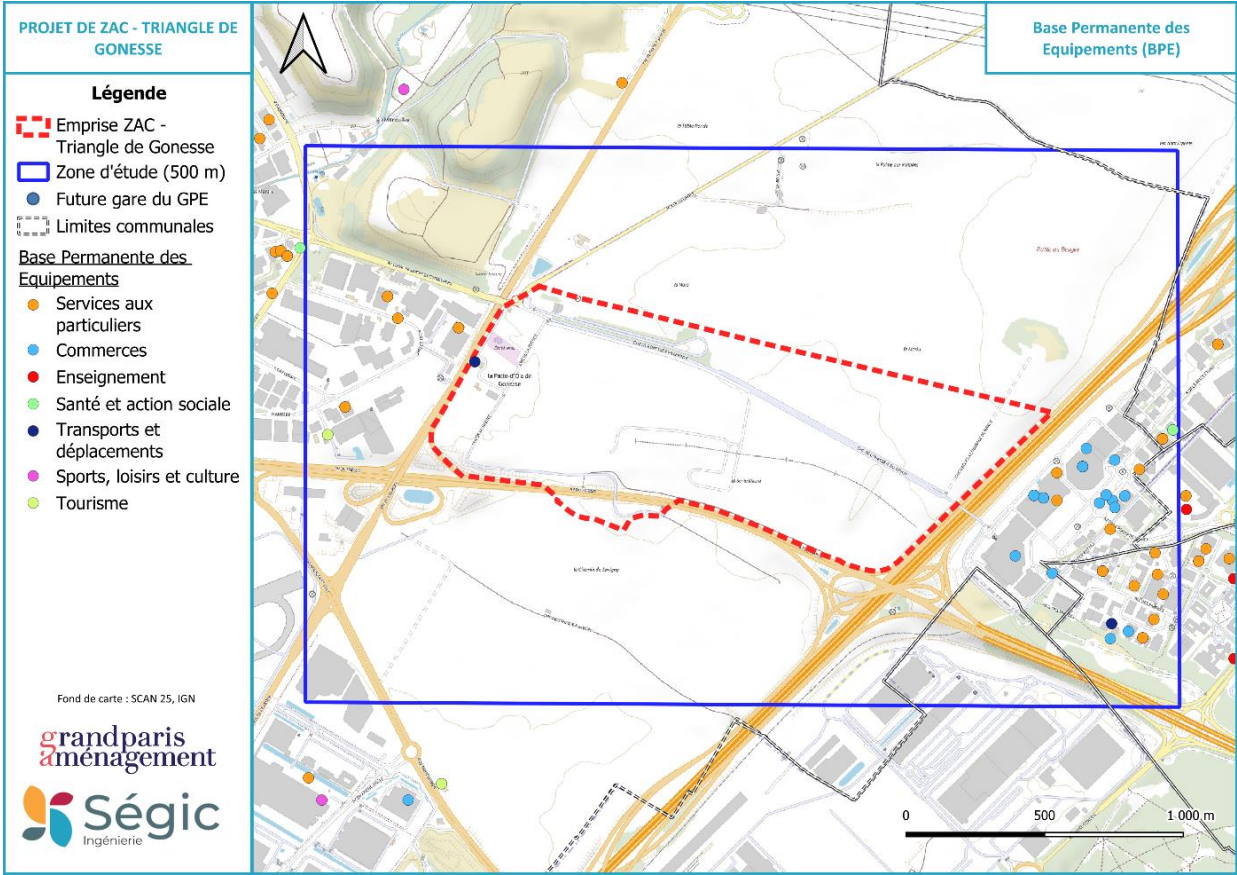


Figure 29 : Equipements situés sur la zone d'étude (Source : Base Permanente des Equipements)

NB : L'équipement à destination de transports et déplacements est une station-service. Cette dernière a été rachetée par l'EPFIF, qui a obtenu la cessation d'activité. Le bâtiment sera démoli en 2024

3.10.5 AGRICULTURE

D'après l'état initial agricole réalisé par CETIAC les principaux enjeux sont :

- Les acteurs ancrés localement et puissants, des filières à forte valeur ajoutée sur le territoire (betteraves sucrières) mais une partie importante d'exportations (moindre captation de valeur ajoutée) ;
- Très bon potentiel agronomique et conditions pédoclimatiques favorables, permettant de très bons rendements et un très large spectre de productions ;
- Des externalités environnementales faibles et très peu de surfaces en agriculture biologique ; une qualité agronomique permettant une certaine résilience par rapport au changement climatique pour le moment ;
- Des espaces agricoles encore dense et fonctionnels sur la partie nord mais des contraintes liées à la proximité de l'urbanisation, notamment au sud ;
- Quelques dynamiques d'installation/transmission, peu de friches, mais un fort enjeu de renouvellement des exploitations agricoles (1/3 des exploitants agricoles ont plus de 60 ans en 2020) ;
- De très bons rendements permettant une production élevée mais une forte spécialisation des productions par rapport à la consommation.

Le récapitulatif des exploitations concernées le périmètre de la ZAC est présenté sur la cartographie.



Figure 30 : Zoom sur les exploitations agricoles concernées à l'échelle du projet (Source : RPG, 2022)

L'étude du cabinet SOL PAYSAGE a montré que le bilan agropédologique est globalement favorable à très favorable, avec des contraintes ponctuelles ou limitées (sols moins profonds dans certains secteurs, perméabilité variable, faible enracinement et faible activité biologique, ...).

L'étude d'évaluation des sols réalisée par le CEREMA met en avant la multifonctionnalité des sols à l'échelle de la ZAC initiale.

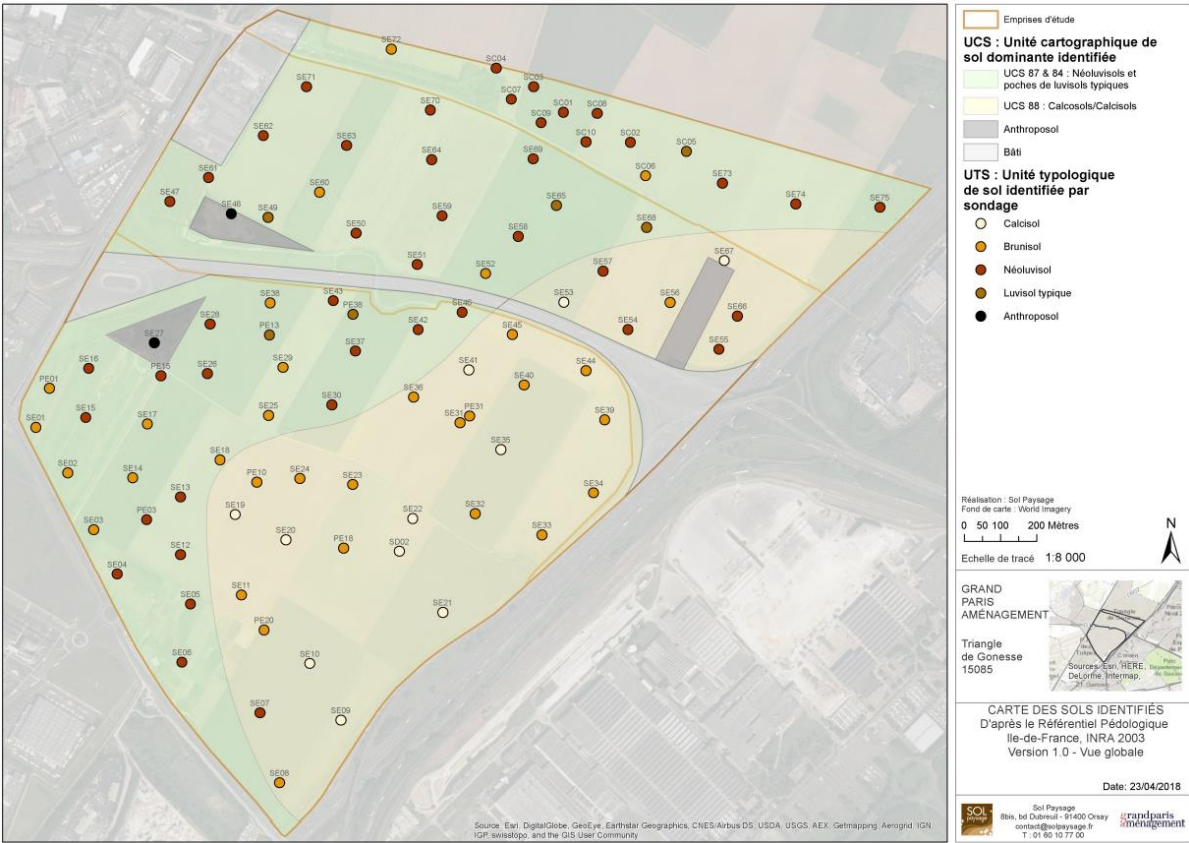


Figure 31 : Carte des sols identifiés d'après le référentiel pédologique d'Ile-de-France (Source : SOL PAYSAGE, 2018)

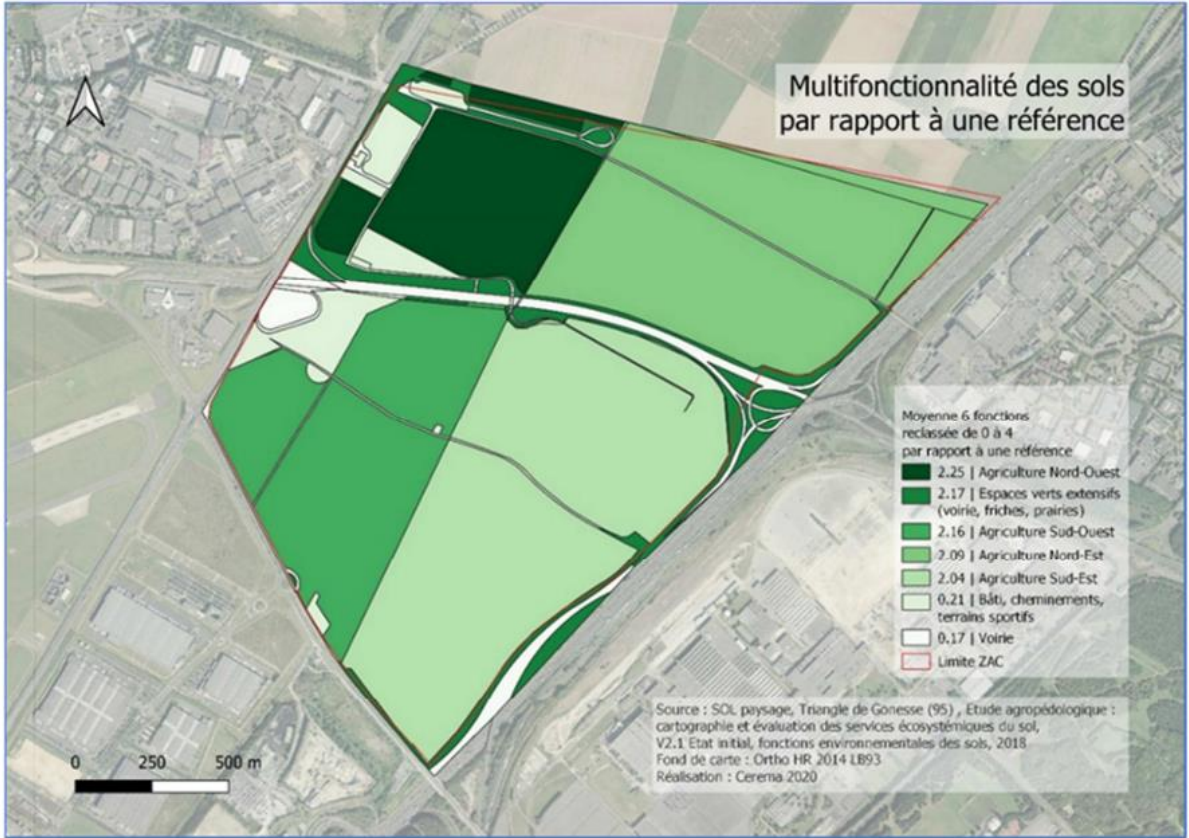


Figure 32 : Carte de multifonctionnalité des sols par rapport à une référence – témoin maximum (Source : CEREMA, 2020)

3.11 DEPLACEMENTS, TRAFICS ET CONDITIONS DE CIRCULATION

Les deux principaux axes aux abords du site supportent un trafic moyen journalier important (TMJ – moyenne tous jours confondus), à savoir la RD317 et la RD170 – BIP, avec réciproquement 53 400 et 84 750 TV/jour.

La D902, au Nord du projet supporte quant à elle plus de 7 200 TV/Jour. Concernant l'A1 et A3, on y relevé (données de 2010) des TMJ importants avec 180 500 et 144 800 TV/jour.

Les principales difficultés de circulation, observées actuellement aux heures de pointe, sont localisées aux niveaux de l'échangeur entre le BIP (D170) et la RD317 sur la collectrice Sud, sur la D370 avec des ralentissements Nungesser et Coli à l'approche du giratoire avec la D970 (Rond-Point de la Paix / sortie de de la RD170 – BIP à l'HPM et HPS) ainsi que sr le giratoire Sud du Diffuseur BIP/D370 ; sur l'échangeur entre le BIP et l'A1 et A3 à l'HPS et sur la RD84, axe qui dessert le site étudié, connaît un trafic chargé avec quelques difficultés à l'HPM et HPS sur le giratoire géré à feux du carrefour de la Fontaine- Cypierre.

3.12 CADRE DE VIE

3.12.1 QUALITE DE L'AIR

L'analyse de la qualité de la zone d'après les données de AIRPARIF et les campagnes de mesures ont montré que :

- Les concentrations moyennes annuelles en NO2 mesurées au droit de la station de mesures AIRPARIF de la commune de Gonesse, proche du projet et les concentrations modélisées au droit du projet respectent la valeur limite fixée à 40 µg/m³ en moyenne annuelle mais restent supérieures à la valeur limite annuelle recommandée par l'OMS fixée à 10 µg/m³ ;
- Au droit du projet, les concentrations sont influencées par les grands axes routiers à proximité et les concentrations sont sensiblement supérieures à celles mesurées sur la station de Gonesse à proximité ;
- Aussi les campagnes de mesures ont montré une zone plus vulnérable sur la limite Est du projet qu'à l'Ouest de celle-ci. Au droit de la future Cité scolaire à vocation internationale, les concentrations sont plus faibles qu'au point le plus impacté ;
- En 2023, la qualité de l'air de la commune de Gonesse est qualifiée de moyenne au niveau de la zone d'étude, en lien notamment avec les PM10, PM2.5 et l'ozone.

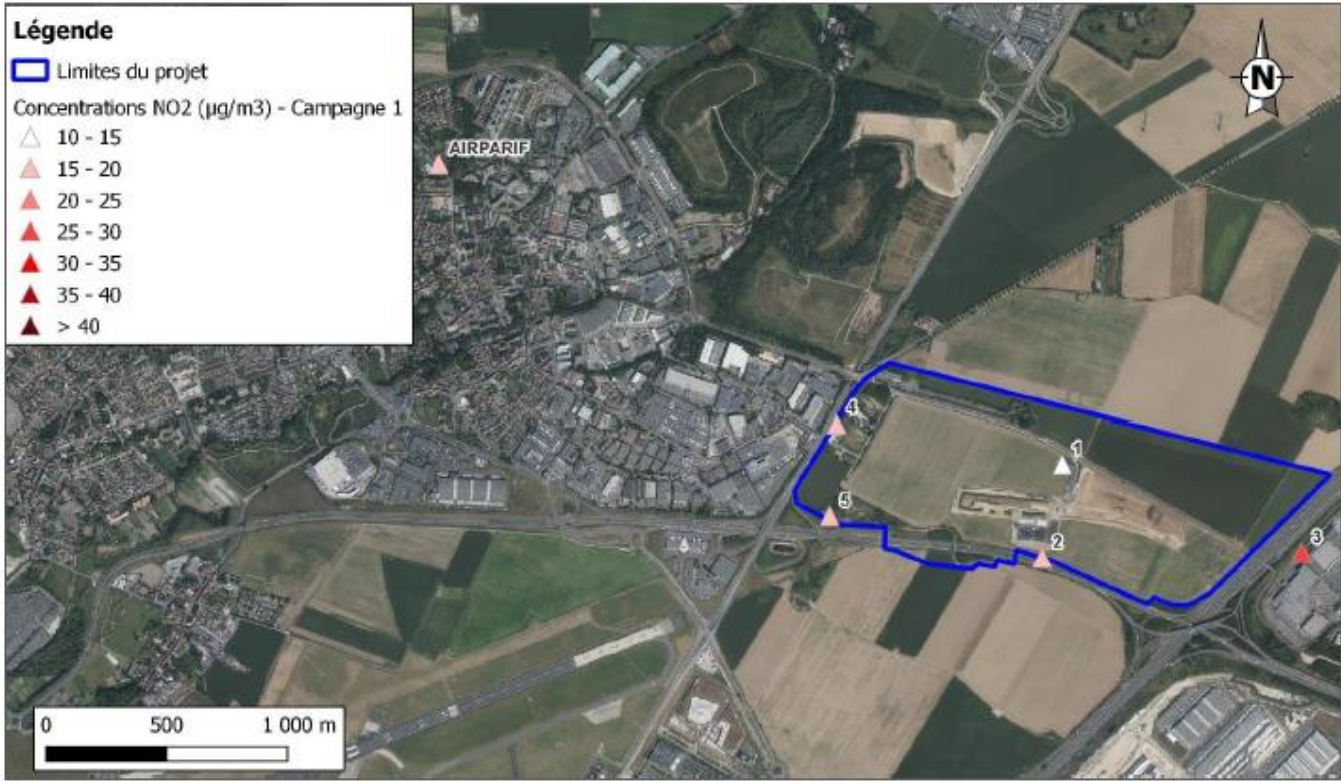


Figure 33 : Concentrations en NO2 – Points impactés – campagne 1(Source : Volet Air & Santé, GINGER BURGEAP, 2024)

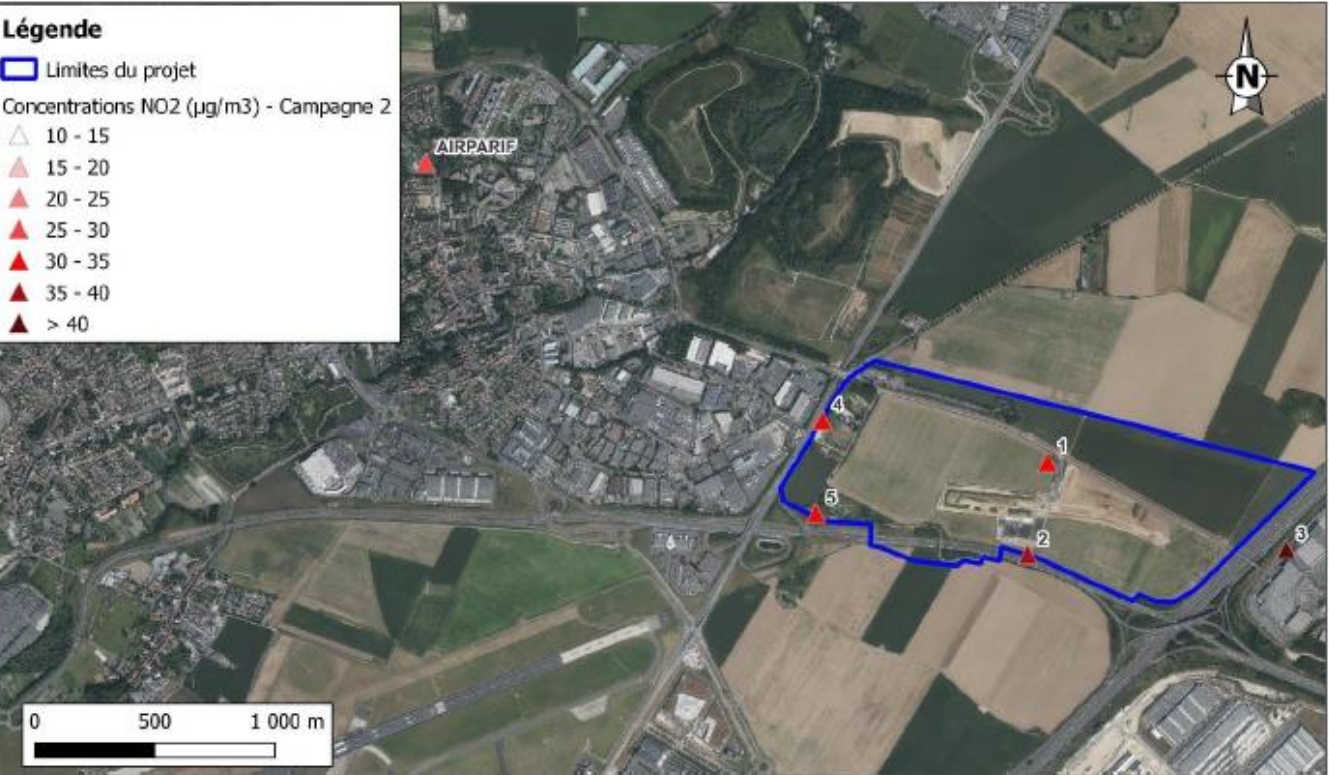


Figure 34 : Concentrations en NO₂ – Points impactés – campagne 2 (Source : Volet Air & Santé, GINGER BURGEAP, 2024)

3.12.2 ENVIRONNEMENT SONORE

Le périmètre du projet est bordé de voies aux classements sonores importants :

- Catégorie 1 - A1 ;
- Catégorie 2 - A3, RD170 et RD317.

De plus, le triangle de Gonesse est en même temps sur le PEB du Bourget sur le PEB de l'aéroport Charles-de-Gaulle. La section au nord de la RD170 où se situera l'essentiel du projet est en limite de zone C et D pour CDG et partiellement en D pour le Bourget. Le projet d'aménagement devra respecter les contraintes d'urbanisation imposées par ces différents plans.

La modélisation de l'état initial montre que la voie présentant le plus d'impact acoustique est la RD170 et les autoroutes A1 et A3. Les niveaux sonores issus du trafic routier dans la zone d'étude sont très variables allant de 45 dB(A) à 65 dB(A) suivant la proximité à l'autoroute.

La proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle et du Bourget induit une contribution importante du bruit de trafic aérien, ce qui contraint fortement les niveaux sonores minimum calculés (contribution estimée à 56,6 dB(A) de jour et 53,6 dB(A) de nuit).

L'ambiance sonore sur le site du triangle de Gonesse est modérée au sens réglementaire ($L_{Aeq,j} < 65$ dB(A) et $L_{Aeq,n} < 60$ dB(A)).

Le futur quartier fera l'objet d'une attention particulière lors de l'étude du projet, notamment vis-à-vis du choix d'implantation des espaces publics, des logements/bureaux. Les espaces verts devront notamment être situés dans des lieux où les niveaux sonores seront faibles. Au sein des zones bruyantes, l'implantation de bâtis à destination de bureau sera favorisée par rapport au bâti à destination d'habitation.

L'exposition des usagers actuels et futurs du territoire aux nuisances générées par les trafics routier et ferroviaire, (sources de nuisances sonores, d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre et de consommation énergétiques accrues) du fait de l'augmentation de la population ainsi que l'accroissement de déplacements automobiles du fait de la localisation et de la nature de développement de l'urbanisation devra être étudiée. Des mesures de réduction et d'évitement devront être mises en œuvre afin de réduire l'exposition aux nuisances sonores des habitants de la zone (écrans anti-bruit, isolation de façade, conception et orientation des bâtiments).

Le projet devra prendre en compte les règles de salubrité publique et analyser les incidences du projet au regard de l'enjeu de préservation de la santé humaine.

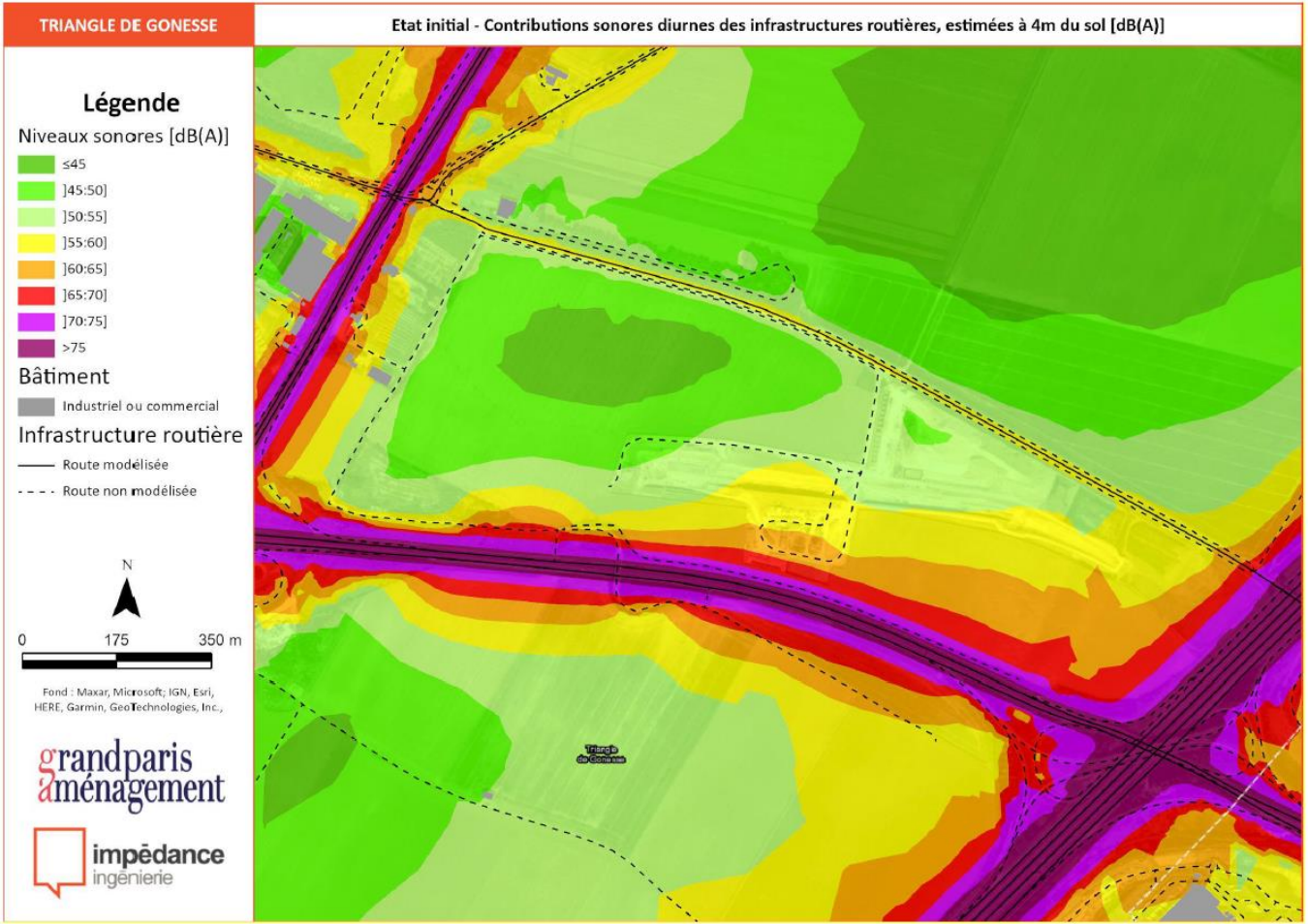


Figure 35 : Carte diurne des contributions sonores du bruit routier calculées à 4m du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance, 2023)

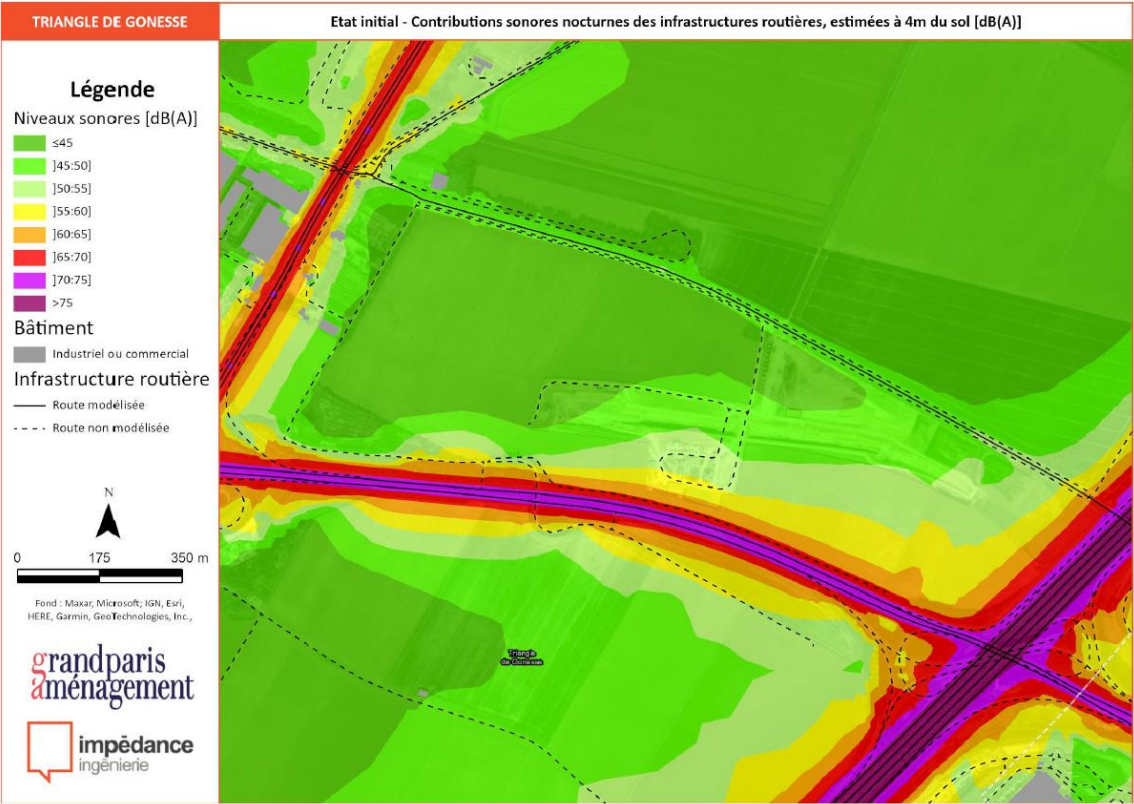


Figure 36 : Carte nocturne des contributions sonores du bruit routier calculées à 4m du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance, 2023)

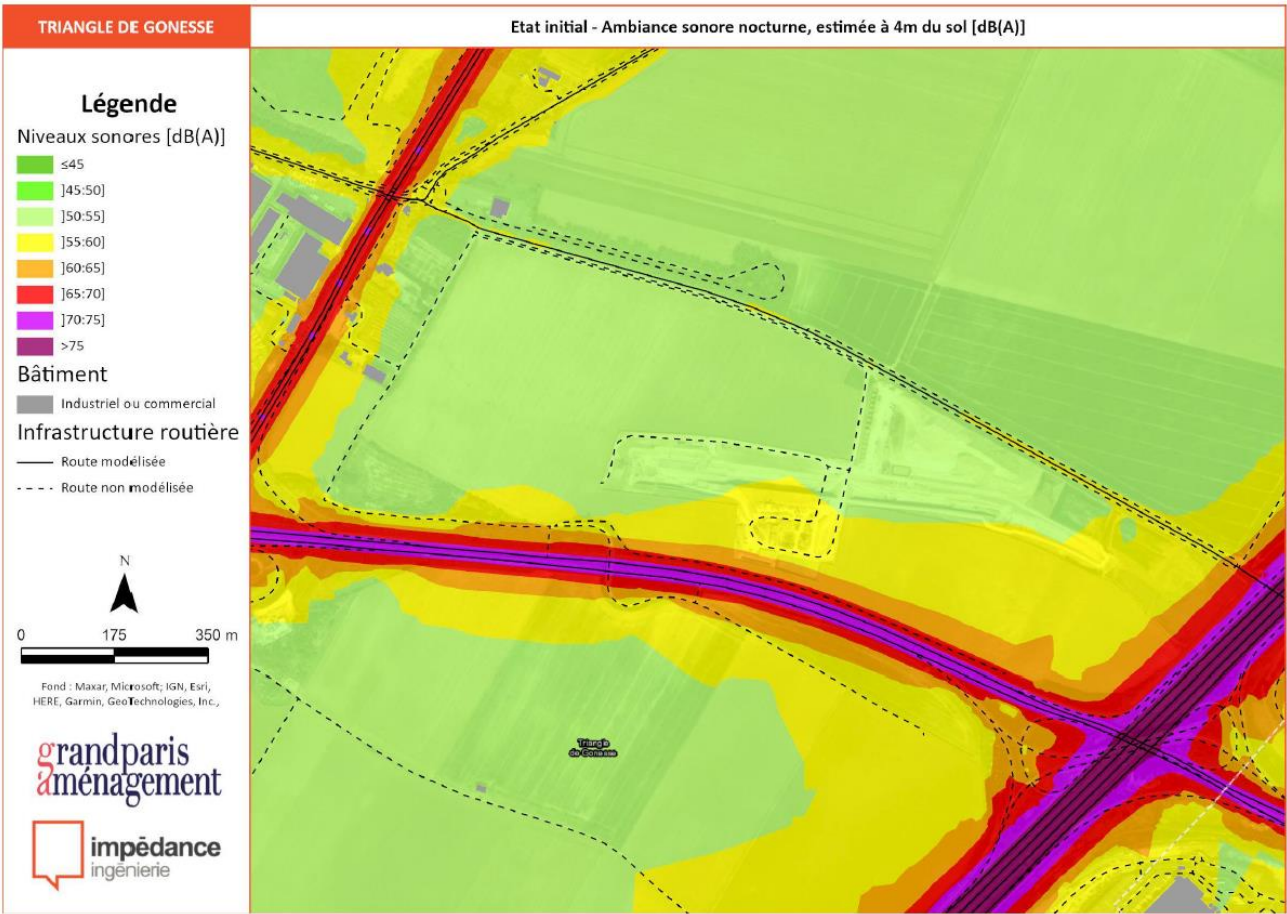


Figure 38 : Carte d'ambiance sonore nocturne calculée à 4m du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance, 2023)

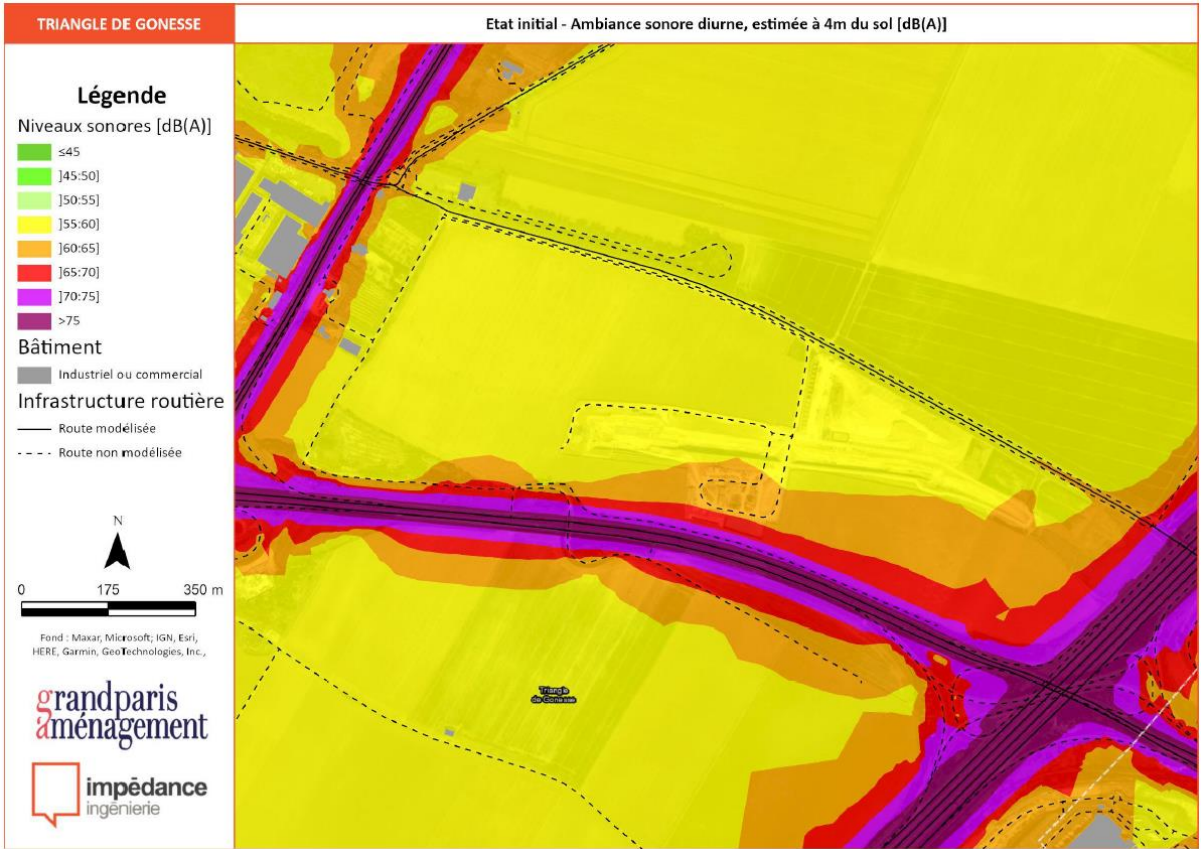


Figure 37 : Carte d'ambiance sonore diurne calculée à 4m du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance, 2023)

3.12.3 VIBRATIONS

Au droit de la zone d'étude, les enjeux vibratoires liés à la ligne 17 sont considérés comme négligeable depuis la démolition de l'hôtel par l'EPFIF.

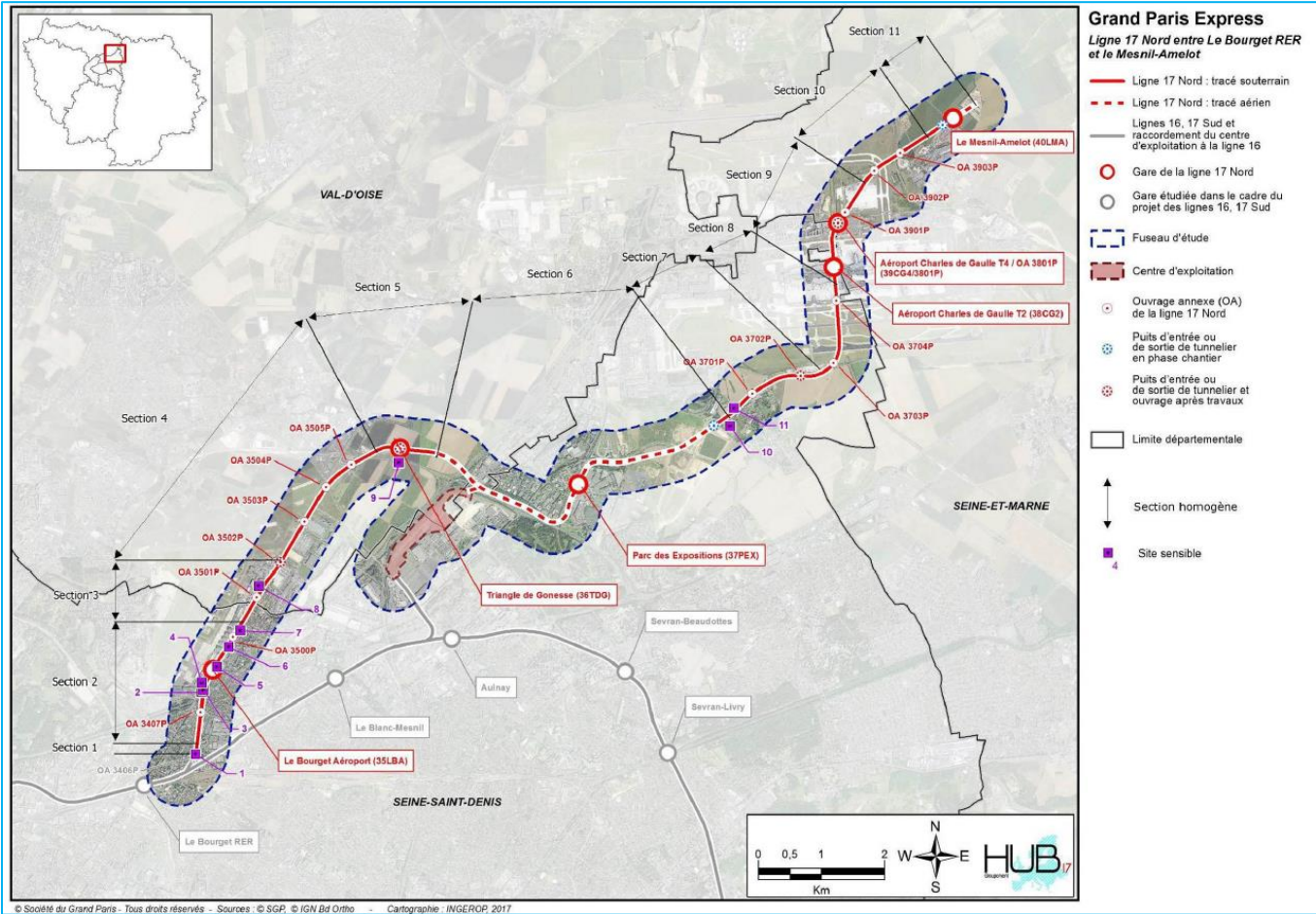


Figure 39 : Sites sensibles recensés le long du tracé du métro ligne 17 Nord et concernés pour les travaux de modélisation numérique vibratoire (Source : RIVAS)

3.13 GESTION DES DECHETS

L'organisation de la collecte des déchets sur le territoire est aujourd'hui bien structurée. Le projet devra respecter ces différents plans de gestion et étudier plus finement comment les déchets générés devront s'intégrer dans ce système global. Les nouvelles infrastructures liées au projet pourront se raccorder au système de gestion des déchets actuellement en place sur la commune.

En particulier, il faudra veiller à ce que les structures soient en capacité d'absorber les déchets générés par le projet. Lors des phases travaux, un travail important sur le recyclage des déchets et le réemploi des matériaux et matières de chantier sera à mener. Une approche pertinente sur le plan carbone et l'économie circulaire pourrait être engagée.

3.14 SYNTHESE DES ENJEUX

L'ensemble des enjeux identifiés dans le cadre du projet d'aménagement urbain du secteur du Triangle de Gonesse est synthétisé dans le tableau page suivante.

À partir de ces enjeux, différents niveaux de sensibilités ont été définis au regard du projet envisagé, tels que décrit dans le tableau suivant.

SENSIBILITE	ENJEUX
Nulle	Enjeux ne présentant pas de contrainte pour le projet.
Faible	Enjeux à prendre en compte, mais qui ne présente pas un facteur de blocage pour le projet.
Modérée	Enjeux pouvant remettre en cause le projet sur le plan technique et sur le plan réglementaire, sans pour autant présenter un risque de blocage (les solutions d'ingénierie particulières sont adaptées à la contrainte) ou enjeux demandant une traduction de la thématique dans la conception du projet (exemple : insertion paysagère du projet).
Forte	Enjeux se caractérisant par la remise en cause du projet en tout ou partie s'ils ne sont pas pris en compte (contraintes physiques fortes, contraintes réglementaires importantes tels que les PPR, incompatibilité avec les documents d'urbanismes...) ou enjeux principaux en lien avec la définition des objectifs du projet.

Tableau 2 : Synthèse des enjeux de l'état initial

THEME/ SOUS-THEME		SENSIBILITES	ENJEUX
CLIMAT		La zone d'étude est soumise à un climat océanique altéré. Le climat est tempéré avec des hivers doux et des températures estivales modérées. Les précipitations sont fréquentes toute l'année. Malgré l'extrême rareté des phénomènes climatiques violents, le phénomène de changement climatique aura des impacts forts sur la qualité de vie des populations partout sur le globe. La mutation du quartier devra permettre d'augmenter sa résilience climatique. L'occupation du sol de l'emprise projet est majoritairement composée de Pelouses, Prairies, Cultures, de Buissons, broussailles et de Roche nue, pavés, macadam (lié aux travaux de la gare du Grand Paris Express). Le secteur de la ZAC Triangle de Gonesse est actuellement peu concerné par le phénomène d'ilot de chaleur urbain en raison de l'occupation du sol actuelle (à dominante agricole). L'imperméabilisation et urbanisation du secteur et l'aménagement du la gare du Grand Paris Express (actuellement en projet de construction) situé à proximité pourrait accentuer le phénomène d'ilot de chaleur urbain. Les terres agricoles étant moins pénalisantes que la route, les maximales sont, sans surprise, atteintes sur les surfaces en asphalte au niveau des chaussées et des parkings. La barre des 35°C est presque systématiquement dépassée. En revanche, le caractère agricole du site induit des températures relativement élevées tout au long de la journée type du 21 juillet. La lutte contre le phénomène d'ilot de chaleur urbain de la zone d'étude apparait comme un enjeu primordial. Le réaménagement du secteur devra ainsi trouver des réponses stratégiques face aux risques liés au réchauffement climatique afin d'adapter au mieux le territoire et le rendre résilient via notamment : -La création d'îlots de fraîcheur ; -L'anticipation des variations pluviométriques dans les dimensionnements d'ouvrage d'assainissement ; -La protection des populations sensibles aux épisodes caniculaires. Sur la base des données disponibles à ce jour, les énergies renouvelables dont la disponibilité au niveau du site est la plus probable sont : le réseau de chaleur existant de Villiers le Bel – Gonesse, la géothermie, le solaire photovoltaïque, l'aérothermie et l'utilisation de la biomasse pour l'approvisionnement énergétique de la ZAC du Triangle de Gonesse.	L'aménagement du Triangle de Gonesse devra ainsi trouver des réponses stratégiques face aux risques liés au réchauffement climatique afin d'adapter au mieux le territoire et le rendre résilient via notamment : -La lutte contre le phénomène d'ilot de chaleur urbain ; -L'anticipation des variations pluviométriques dans les dimensionnements d'ouvrage d'assainissement ; -La protection des populations sensibles aux épisodes caniculaires ; - Développer autant que possible les énergies renouvelables.
TOPOGRAPHIE		Le secteur de la ZAC Triangle de Gonesse est localisé sur un secteur globalement plat. D'après les différentes études géotechniques réalisées, la topographie est subhorizontale. Le terrain présente une pente générale d'environ 1,7% orientée Nord-Est. La topographie ne constitue pas une contrainte à l'urbanisation de la zone d'étude.	Le relief est à prendre en compte notamment pour la gestion du paysage et la gestion des eaux pluviales. L'objectif est d'éviter les larges mouvements de terre et viser un bilan déblais/remblais le plus équilibré possible.
SOLS ET SOUS-SOLS	Géologie	D'un point de vue géologique, la zone d'étude se place sur une plateforme du Calcaire de Saint-Ouen recouverte au Quaternaire par des dépôts éoliens. D'après la banque de donnée et la carte géologique de L'ISLE-ADAM à l'échelle 1/50 000^{ème}, le site serait constitué des formations suivantes, de haut en bas : -Formations de couverture (remblais d'aménagement ou faible épaisseur de terre végétale) ; -Limons des Plateaux du Quaternaire (LP) ; -Marnes et Sables infragypseux du Bartonien (e6b) ; -Calcaire de Saint-Ouen du Bartonien (e6b) ; -Sables de Beauchamp (e6a) ; -Marnes et caillasses du Lutétien (e5b) ; -Calcaire grossier du Lutétien (e5b). Globalement, les sols limoneux sont épais et de bonne qualité. Ces sols ont tendance à la battance et limitent l'infiltration dans le sol en cas de forte pluie. Ce qui favorise le ruissellement des eaux pluviales.	Tenir compte de la nature des sous-sols (prescriptions géotechniques, notamment sur les fondations, à mettre en place), des variations du toit de la nappe, des aléas géotechniques.
	Pollution des sols	Le site est répertorié au sein de l'inventaire d'Anciens Sites Industriels et Activités de Service (CASIAS). La zone d'étude comprend 31 sites répertoriés dans la base de données. L'emprise projet, a accueilli historiquement plusieurs sites industriels pollués : l'ancien site de la SARM (situé sur l'emprise projet) et le site de l'ancienne décharge de Gonesse (situé hors emprise projet). D'après les études réalisées, plusieurs pollutions ont été retrouvées sur le du Triangle de Gonesse (DEKRA, la friche de l'ancien site PROMOTRANS et l'hôtel IBIS, ancien site SARM). Lors de futurs travaux nécessitant des excavations, il conviendra de gérer les terres potentiellement impactées hors site selon une filière adaptée.	Traitement des pollutions présentes sur site à prévoir en cas d'incompatibilité avec l'occupation du sol future, dans la mesure où des équipements sensibles pourraient potentiellement être localisés sur le site et être pris en compte dans la conception de l'opération. Assurer la dépollution de sols. S'appuyer sur le phasage du projet sur un temps long pour expérimenter les pratiques alternatives de dépollution et d'enrichissement des sols.
RESSOURCE EN EAU	Documents cadres	Pour tout projet d'aménagement, les rejets excédentaires d'eaux pluviales devront être régulés par rapport à une pluie d'occurrence cinquantennale (voire supérieure si la protection des personnes et des biens l'impose), en respectant les consignes de débit de fuite global limité à 0,7 l / s / ha, dans la limite de la faisabilité technique.	Respect des prescriptions des documents cadres.

THEME/ SOUS-THEME		SENSIBILITES	ENJEUX	
		Le projet devra être compatible avec les objectifs environnementaux du SDAGE de la Seine et des cours d’eau côtiers normands 2022-2027. L’analyse de la compatibilité du projet avec ces deux documents est exposée au chapitre 3.2 de la partie 5 de l’étude d’impact. La commune de Gonesse est concernée par le Schéma d’Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Croult-Enghien-Vielle Mer (CEVM), porté par le Syndicat Intercommunal pour l’Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne (SIAH-Croult). Les principes du SAGE visent à limiter l’imperméabilisation des sols et privilégier la gestion des eaux pluviales au plus près possible des zones de génération du ruissellement (infiltration, évaporation, évapotranspiration), limiter le débit et volumes excédentaires, éviter autant que possible tout rejet au réseau public d’assainissement et vers le milieu hydraulique superficiel, assurer la dépollution des eaux pluviales avant leur rejet. Le projet devra donc respecter les principes suivants et de manière cumulative : -Gérer prioritairement les eaux pluviales en utilisant les capacités d’évaporation et d’infiltration du couvert végétal, du sol et du sous-sol (pour tout type de pluie), en privilégiant la mise en place de techniques de gestion « à la source » adaptées au contexte local ; -Pour les petites pluies courantes (valeur cible = 80% de la pluie de fréquence de retour annuelle sur le périmètre du SAGE, ce qui peut correspondre à 8 mm), assurer un rejet « 0 » vers les eaux douces superficielles ; -Pour les pluies générant des ruissellements excédentaires ne pouvant pas être gérés à la source : prévoir l’aménagement et l’équipement des terrains permettant un rejet « limité » vers les eaux douces superficielles au plus équivalent au débit issu dudit terrain avant tout aménagement (équivalent terrain nu) sur une base de dimensionnement prenant en compte les événements pluviométriques adaptés au site et au moins de type décennal. La zone d’étude n’est pas concernée par un contrat de milieu.		
	Eaux souterraines	La zone d’étude est concernée par deux masses d’eau souterraine : Tertiaire du Mantois à l’Hurepoix (FRHG102) et Albien-néocomien captif (FRHG218). La masse d’eau Albien-néocomien captif (FRHG218) détient de bons états chimique et quantitatif. La masse d’eau Tertiaire du Mantois à l’Hurepoix (FRHG102) présente quant à elle un bon état quantitatif mais son objectif de bon état chimique a été repoussé à 2027. Les nappes aquifères susceptibles d’être retrouvées au droit du site sont les suivantes : -Nappe des Calcaires de Saint-Ouen (Eocène supérieur) ; -Nappe des Sables de Beauchamp (Eocène supérieur) ; -Nappe des Marnes et Caillasses (Eocène moyen) ; -Nappe du Calcaire grossier (Eocène moyen) ; -Nappe des Sables Yprésiens (Eocène inférieure). De manière générale, sur ce secteur de la ZAC, la nappe à un sens d’écoulement du Nord-Est vers le Sud-Ouest. D’après le contexte géologique au droit du projet, une nappe pérenne est présente au droit de la formation du Marno-calcaire de Saint-Ouen, mesurée entre 9,23 et 19,15 m/TA au droit de la ZAC, soit entre 56.68 et 67.63 m NGF environ sur la période de suivi et selon les ouvrages. Globalement, les nappes en présence présentent une vulnérabilité forte (infiltration majoritaire) aux pollutions diffuses. Les investigations ont mis en évidence da la terre végétale et limons marron-brun jusqu’à la base des sondages réalisés (soit 1,90 m de profondeur maximum). Au droit des points de sondage E02, E07, E10 et E14, des marnes/argiles marneuses ont été repérées en fond de forage. L’ensemble des perméabilités obtenues sont équivalentes, indiquant des possibilités d’infiltration moyennes à faibles. Notons une baisse de la perméabilité au droit des points ayant rencontrés le toit des marnes à la base du forage.	Modérée	Tenir compte des variations du toit de la nappe afin d’éviter tout risque d’interaction. Gestion de la pollution en phases travaux et exploitation à prévoir.
	Eaux superficielles	La zone d’étude se situe au droit du bassin versant de la Morée et du Croult amont. Aucun cours d’eau n’est situé au droit de l’emprise projet.	Négligeable	/
	Zones humides	L’emprise projet est concernée par une enveloppe d’alerte des zones humides de classe B. Il s’agit de zones humides probables dont le caractère humide reste à vérifier et les limites à préciser. Sur la base de l’arrêté du 24 juin 2008 et de l’arrêté modificatif du 1er octobre 2009, les sols observés ne présentent pas de traces d’hydromorphie caractéristiques de zone humide excepté au droit du sondage S_070. Une zone potentiellement humide à investiguer a pu être délimitée au sud de la zone d’étude. Afin de préciser la délimitation de cette zone une nouvelle campagne a eu lieu en période favorable (décembre), concluant sur la présence d’une zone humide de 110 m². La zone humide identifiée sur le site est une zone humide uniquement pédologique à fonctions écologiques réduites par les pratiques agricoles. Elle existe par la configuration de la géologie superficielle présentant un niveau limono-argileux compact à faible profondeur qui permet de retenir l’eau.	Forte	Tenir compte de la zone humide présente au Sud du projet.

THEME/ SOUS-THEME		SENSIBILITES		ENJEUX
	Usages de l'eau	La zone d'étude n'est pas comprise dans un périmètre de protection de captage AEP. Par ailleurs, la zone d'étude comporte plusieurs ouvrages répertoriés dans la BSS. La zone d'étude est implantée dans la ZRE de l'Albien (présenté sur la figure suivante) située à plusieurs centaines de mètres de profondeur. Ainsi, aucun impact n'est attendu au niveau de la formation de l'Albien. Au sein de la nappe profonde de l'Albien, les prélèvements d'eau supérieurs à 8 m³/h sont soumis à autorisation. De plus, la zone d'étude est classée en Zone Sensible.	Négligeable	Absence d'enjeu. Au vu de la profondeur de la nappe de l'Albien, aucun pompage ne sera réalisé dans celle-ci.
	Assainissement	Les réglementations locales en termes de gestion des eaux pluviales proviennent : -Du SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 ; -Du SAGE CEVM ; -De la doctrine de la DRIEAT (anciennement DRIEE) ; -Du Règlement du service d'assainissement territorial de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France. Les eaux de ruissellement générées par toute nouvelle construction, tout nouvel aménagement ou toute extension doivent notamment être gérées autant que possible sur l'emprise du projet. Pour des pluies de période de retour supérieure à 30 ans ou si la neutralité hydraulique du projet n'est pas atteinte pour des pluies de période de retour inférieure à 30 ans, considérant les impacts du projet d'aménagement qui ne pourront pas être réduits, les effets du projet devront être analysés et anticipés (identification des axes d'écoulement, parcours de moindre dommage, identification des zones susceptibles d'être inondées). Le mode de gestion à la source des eaux pluviales doit être étudié dès la conception. De plus, il est nécessaire de limiter à la source la dispersion des substances polluantes véhiculées par ces eaux. L'abattement des petites pluies doit être mis en œuvre systématiquement. En l'absence de mise en place de cet abattement, le service police de l'eau adressera une demande de complément au Maître d'ouvrage. Les menaces identifiées dans le périmètre d'étude sont les suivantes : -Des perspectives liées au changement climatique à prendre en compte en termes de diminution de la qualité des eaux ou de conflits d'usage, etc ; -Une augmentation de la population qui peut générer des tensions sur la ressource en eau et le traitement des eaux usées ; -Un usage de substances polluantes pouvant nuire à la bonne atteinte des objectifs de 2027 de bon état des eaux notamment lors de la phase travaux.	Modérée	Se conformer aux réglementations existantes pour la réalisation des réseaux EU, EP et AEP (eau potable). Associer les gestionnaires aux études de conception. Mener des investigations dans la zone d'étude afin de déterminer les coefficients de perméabilité du sol et fixer les possibilités d'infiltration du sol et les principes d'assainissement pluvial pour le projet. L'objectif sera de tendre vers le « O rejet à la parcelle » pour une pluie d'occurrence décennale, en maximisant les surfaces perméables, à l'échelle des ilots et des espaces publics.
RISQUES MAJEURS	Risques naturels : Risques d'inondation	-Aucun risque d'inondation par débordement de cours d'eau (absence de PPRI). -Risque d'inondation par ruissellement en cas de d'orage ; -Risque de remontée de nappe en période pluvieuse.	Modérée	Tenir compte du risque d'inondation par ruissellement ou remontée de nappe dans la conception du projet.
	Risques naturels : Risques liés aux mouvements de terrain	-Zone de sismicité 1 (risque très faible). Cette zone ne fait l'objet d'aucune mesure préventive ; - La commune de Gonesse est concernée par un Plan de Prévention des Risques de Mouvements de terrain et est considérée comme une zone à risque entraînant une servitude d'utilité publique (SUP) A l'Est de la commune, le Triangle de Gonesse est concerné par le zonage B1. Les dispositions générales qui sont appliquées sur ce secteur sont définies dans le PPR des mouvements de terrains de la Ville de Gonesse. Elles portent sur les réseaux d'assainissement, d'eau potable, de gaz et les investigations géotechniques. D'autres mouvements de terrains peuvent naître de phénomènes naturels tels que le retrait-gonflement des argiles. Ce mouvement est lié aux variations de la quantité d'eau dans le terrain : en période humide, l'argile, imbibée d'eau, gonfle, et se rétracte en période sèche. Ces mouvements entraînent des tassements et des fissurations du sol. ; - Le secteur d'étude n'est pas situé sur une zone à risque de dissolution de gypse, telle que définie par arrêté inter préfectoral du 22.02.1977. Toutefois, les faciès du Marno-calcaire de Saint Ouen aux Marnes et Caillasses restent sensibles, notamment lorsqu'ils sont soumis à des circulations d'eau. C'est pourquoi une vigilance sera observée sur l'ensemble de la zone ; -Risque de retrait-gonflement des argiles : risque localement modérée au droit de l'emprise projet. La prise en compte de l'aléa de retrait et gonflement des argiles appelle principalement à une adaptation des techniques constructives, conformément aux réglementations en vigueur.	Modérée	Tenir compte du risque de retrait-gonflement des argiles pour la conception du projet. Respect des prescriptions du PPRN.
	Risques naturels : Risques de feux de forêt	Risque incendie qui touche potentiellement toutes les forêts d'Ile-de-France, notamment au printemps lorsque les hautes herbes sèches de la saison précédente sont encore présentes, et en été.	Faible	Tenir compte du risque de feux de forêt pour la conception du projet.
	Risques technologiques :	Les axes concernés par le risque de transport de matières dangereuses par voie routière au droit de la zone d'étude sont : l'A3 ; l'A1 ; l'A104 ; la RD317 et la RD170.	Modérée	Tenir compte du risque TMD existant en bordure et au sein de l'assiette-projet.

THEME/ SOUS-THEME		SENSIBILITES	ENJEUX	
	Risque lié aux TMD	La commune de Gonesse est traversée par plusieurs canalisation de transport de matières dangereuses. En revanche, celles-ci sont éloignées de l'emprise projet.		
	Risques technologiques : Risque industriel	La zone d'étude ne fait l'objet d'aucun PPRT. Sur la zone d'étude, 1 ICPE SEVESO seuil bas est recensée. Aucune installation ICPE n'a été directement recensée au droit de l'emprise projet.	Faible	Tenir compte du risque industriel présent au droit du site d'étude.
MILIEU NATUREL		<u>Flore :</u> -6 espèces patrimoniales observées rares et très rares -1 espèce déterminante ZNIEFF -11 espèces caractéristiques des zones humides → Aucune espèce végétale est protégée <u>Espèces exotiques envahissantes :</u> 10 espèces exotiques envahissantes rencontrées : 7 espèces avérées implantées, 1 potentielle liste d'alerte et 2 espèces potentielles implantées. <u>Végétation :</u> → La végétation de la zone d'étude est une végétation relativement banale traduisant les fortes activités humaines récentes agricoles et anciennes (maraichage). → La qualité phytoécologique des habitats qui est donc faible ne montre aucune originalité particulière.	Modérée	Gérer et éviter la dispersion des espèces exotiques envahissantes présentes au droit du site d'étude lors de la phase travaux. Développer les trames de sols vivants continue entre les espaces publics et privées, pour créer de continuités écologiques de grande échelle.
		<u>Habitats :</u> Les habitats rencontrés sont d'une valeur patrimoniale faible en raison de la forte dégradation qui pèse sur chacun d'eux. L'état de conservation des habitats décrits demeure faible. Les cortèges floristiques sont incomplets par l'introduction de plantes nitrophiles et rudérales dégradant les caractéristiques de l'habitat. Les habitats rendent compte des activités humaines et celles-ci sont dans la zone d'étude relativement prégnantes. L'activité agricole s'applique à l'essentiel de la surface (grandes cultures). Le reste de la surface est occupée par des espaces qui sont modifiés irrégulièrement conférant des habitats de type friche voire de fourrés rudéraux (bordures de chemins et anciennes zones bâties). Aucun habitat patrimonial ou protégée.	Faible	Préserver la biodiversité et les habitats favorables au droit de la zone d'étude.
		<u>Faune :</u> <u>Oiseaux :</u> Les inventaires menés sur l'avifaune ont permis la mise en évidence de 55 espèces sur l'ensemble de la zone d'étude. Les cortèges aviaires observés au niveau de l'aire d'étude sont les suivants : 1 - Cortège des milieux anthropiques, (ferme agricole, ancien restaurant, DEKRA, friches sur anciennes démolition... 2 - Cortège des milieux ouverts, (friches, pelouses, cultures...), 3 - Cortège des milieux boisés à semi ouverts, (fourrés, bosquets...) 4 - Cortège des milieux arbustifs bernes routières et autoroutières Sur les 28 espèces d'oiseaux nicheurs, 4 espèces sont protégées et présentent un enjeu fort. 35 espèces sont protégées mais présentent un enjeu faible à très faible. → Les oiseaux migrateurs présentent un enjeu très faible sur le site de projet. <u>Mammifère :</u> Rencontre de 6 espèces dont Hérisson d'Europe et 5 autres espèces. 1 espèce protégée, ce qui représente un enjeu faible. Rencontre de 6 espèces de chiroptère dont la : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl dominantes et Pipistrelle de Nathusius, Noctule commune, Sérotine commune et Noctule de Leisler.	Modérée	Préserver au maximum les habitats naturels présents sur site ainsi que les espèces protégées.

THEME/ SOUS-THEME		SENSIBILITES	ENJEUX
		Malgré des milieux agricoles et des friches relativement homogènes, la diversité chiroptérologique sur la zone d'étude s'avère faible, avec 6 espèces de chiroptères contactées sur le site et une très faible activité pour l'ensemble des espèces. Toutefois, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl forment l'activité majeure du site de projet. → Les chauves-souris présentent un enjeu modéré en raison de la présence d'espèces déterminantes de ZNIEFF et inscrites à la Directive Habitat, malgré la faible présence de gîtes favorables et la <u>faible activité sur le site</u> → Aucun habitat à enjeu pour les mammifères non volants n'est considéré sur la zone d'étude. <u>L'entomofaune :</u> Les enjeux écologiques sur les insectes lépidoptères rhopalocères et odonates sont très faibles. <u>L'Herpétofaune :</u> → Les enjeux sur les amphibiens sont nuls (aucune espèce observée et potentialité de présence quasi nulle). → Les enjeux sur les reptiles sont modérés sur la population du Lézard des murailles sur la zone d'étude.	
OCCUPATION DU SOL		Le secteur tu Triangle de Gonesse est considéré comme une zone présentant un tissu urbain hétérogène composé de d'espaces agricoles, d'espaces ouverts artificialisés, de carrières, de décharges et de zones de chantier (liées au Grand Paris Express), de milieux semi-naturels et d'activités. Le périmètre du Triangle de Gonesse est majoritairement dédié à l'activité agricole. Quelques bâtiments sont situés à l'Ouest de l'emprise projet. Il s'agit d'une station-service (qui sera détruite courant 2024) ou de bâtiments à destination d'activité.	Le projet devra apporter des réponses adaptées aux densités actuelles, au service de la qualité de vie des habitants dans le respect des réglementations actuelles. Tenir compte des espaces agricoles par rapport au traitement paysager.
PAYSAGE		Le territoire d'étude est situé au droit de l'unité paysagère « Pays France », et plus particulièrement de la sous-unité « Plaines urbanisées : Plaine de Roissy en France, Axe de l'A1 et des aéroports ». Le Triangle de Gonesse représente un espace de transition dans le grand paysage, aux franges de l'agglomération parisienne et ouvert au nord sur de grands espaces à dominante agricole. Son environnement paysager immédiat est très morcelé, sans cohérence. Il est cerné par des zones d'activités et de grandes infrastructures de transport. Son caractère agricole actuel forme une coupure de plus dans cet ensemble hétéroclite. D'où un enjeu à la fois de préservation de l'activité agricole, mais aussi de recherche de cohérence fonctionnelle et de lisibilité dans ce secteur à forts enjeux économiques et de transports. L'importance des transitions, du traitement des franges forme requièrent aussi à ce titre une attention soutenue.	L'émergence d'un quartier renouvelé et intégré dans une dynamique métropolitaine passe par la construction d'une trame verte qui se structure sur les atouts paysagers existants. Les vues remarquables sont vulnérables à la fermeture potentielle par la hauteur des constructions et le développement de la végétation.
PATRIMOINE HISTORIQUE, CULTUREL ET PAYSAGER		La zone d'étude ne comprend aucun site inscrit et classé, aucun monument historique, aucun Site Patrimonial Remarquable (SPR), aucun site faisant l'objet « d'Architecture Contemporaine Remarquable », aucun bien inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et aucune Zone de Présomption de Prescriptions Archéologique (ZPPA). En revanche, elle est située à proximité directe du périmètre de protection associé au monument historique du Pigeonnier de Garlande (immeuble inscrit). La zone d'étude est située à 300 mètres de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) des Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013). L'INRAP (Institut National de Recherches Archéologiques Préventives) a réalisé un diagnostic archéologique sur le terrain d'assiette du projet. Ce dernier a révélé la présence de vestiges archéologiques significatifs au droit d'une zone spécifique. Ils constituent notamment en vestiges liés à des occupations paléolithiques et protohistoriques, ce qui a donné lieu à un arrêté de prescription de fouille en 2019.	/
DOCUMENTS DE PLANIFICATION TERRITORIALE ET D'URBANISME	Echelle supra-communale	La commune de Gonesse fait partie de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France. La zone d'étude est concernée par le SDRIF, document de planification à l'échelle régionale. Les orientations suivantes s'y appliquent : « Quartier à densifier à proximité d'une gare », « Préserver et valoriser les continuités écologiques », « Préserver et valoriser les espaces agricoles », « Maitriser les capacités d'urbanisation nouvelle », « Relier et structurer les réseaux de transports collectifs et les réseaux routiers et fluviaux ». De plus, il devra prendre en compte les orientations du SDRIF-E (horizon 2040) suivantes : « Secteur d'urbanisation préférentielle », « Sanctuariser l'armature verte », « Renforcer la liaison avec les espaces ouverts » ; « Zone pouvant présenter un risque d'Inondation », « Préserver l'espace agricole », « Maintenir / Rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional (en son sein) ». Le projet doit être compatible avec ces orientations. La zone d'étude est soumise au SCoT de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France approuvé le 19 décembre 2019.	Forte
	Echelle communale	Le PLU de Gonesse a été approuvé le 25 septembre 2017 et amendé par la modification simplifiée n°1 du 10 septembre 2018. D'après le PADD, la zone d'étude est concernée par les objectifs suivants : « Permettre la mise en œuvre d'un site économique majeur sur le Triangle de Gonesse » ; « Composer autour de nouvelle desserte en transports en commun de	

THEME/ SOUS-THEME		SENSIBILITES	ENJEUX
		rang métropolitain (gare du Grand Paris Express et du barreau RER D/B, BHNS) » ; « S'inscrire dans la trame verte Nord-francilienne et développer la nature en ville : parc de la Patte d'Oie parc central paysager et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains... » , « Améliorer les liaisons Est-Ouest et inter-quartier ». La zone d'étude est concernée par deux OAP d'aménagement « OAP Triangle de Gonesse » (objet de la présente étude) et l'OAP « Confort acoustique : Protéger le bâti et les personnes contre les nuisances sonores aériennes » Deux emplacements réservés sont localisés au droit de l'emprise projet, il s'agit de la « section en viaduc de la ligne 17 du réseau de transport du Grand Paris » et la « Section aérienne de la ligne 17 du réseau de transport du Grand Paris ». De plus, la zone d'étude est concernée par des reculs d'alignement et deux secteurs pour lesquels des dispositions particulières s'applique : 500 m et 800 m autour d'une gare. Le projet devra être compatible avec le PLU en vigueur. Une procédure de modification du document d'urbanisme est actuellement en cours afin de permettre la mise en œuvre du projet de ZAC du Triangle de Gonesse.	
SERVITUDES ET RESEAUX DIVERS		Plusieurs Servitudes d'Utilité Publique concernent le Triangle de Gonesse. Le projet devra notamment tenir compte des limitations de hauteurs au Sud du périmètre, à proximité des pistes de l'aéroport du Bourget. Remarque : le Triangle de Gonesse n'est pas concerné par des servitudes relatives à la protection du patrimoine (eaux, monuments historiques, sites classés, etc.), ou aux chemins de fer.	Forte Le projet doit être compatible avec ces servitudes.
MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE	Population	La population de la commune de Gonesse se caractérise par une dynamique démographique forte, prenant notamment appui sur un solde naturel positif, ainsi que par une proportion importante de population de jeunes. Les ménages composés d'une seule personne ou les familles monoparentales ont tendance à progresser. Cette évolution se constate également à l'échelle départementale. De fait, la stabilisation de la taille des ménages par foyer, combinée à une augmentation de la population et un vieillissement de celle-ci, amène à observer la nécessité de réaliser de nouvelles constructions. L'enjeu pour la commune est de maintenir l'équilibre actuel entre les générations, gage de dynamisme, en vue de stabiliser la population. L'amélioration des conditions d'habitat et notamment des jeunes adultes souhaitant quitter le domicile familial permettra de préserver cet équilibre. L'amélioration du niveau d'équipement de la commune et de l'accès à l'emploi (formation et transports) seront également des facteurs supplémentaires de stabilisation de la population.	Forte Améliorer la position économique de la commune. Répondre au besoin de la population (logements, équipements, commerces). Garantir l'offre et la qualité des activités proposées par des équipements performants face à une population croissante, et d'accompagner l'attractivité de la ville par des activités culturelles et sportives, en synergie avec les acteurs du territoire.
	Logements	La commune se caractérise par une part importante de grands logements et de logements sociaux (46,5% de l'offre communale). Le parc collectif est majoritaire mais l'individuel reste très présent. Malgré un effort substantiel en matière de construction neuve, la pression importante sur le marché immobilier se traduit par un recul du taux de vacance et des situations de suroccupation des logements notamment chez les familles nombreuses. Cette situation laisse peu de marges de manœuvre pour accueillir de nouvelles populations. Par ailleurs, de vastes projets sont en cours de construction sur le territoire élargi et seront à même d'accueillir les personnes travaillant sur le secteur du Triangle, par exemple dans le cadre du projet d'Eco-quartier de Louvres et Puiseux-en-France, situé à proximité de la plateforme aéroportuaire.	
	Activités et emplois	Gonesse fait partie d'un territoire dont le rayonnement économique est d'ampleur nationale voire internationale. Le nombre d'emploi dans le département du Val d'Oise a diminué en 2009. A la différence du département, la commune a gagné 1 085 emplois en 10 ans. En 2020, l'indicateur de concentration d'emploi est de 149,4 pour la commune de Gonesse. Cela signifie qu'il existe 149,4 emplois sur la commune pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone, renvoyant à une fonction de pôle d'emploi de la commune de Gonesse. Gonesse fait partie d'un territoire dont le rayonnement économique est d'ampleur nationale voire internationale. A Gonesse, le taux de chômage est particulièrement élevé et atteint 15,3% en 2020. Il est supérieur à celui du département qui est de 12,4% et à la moyenne nationale est de 12,7% en 2020. Le nombre de chômeur a augmenté entre 2009 et 2014 passant de 11% à 12,2%, puis a diminué pour passer à 10,9% en 2020. Ce taux est légèrement supérieur au taux national de 9,5%. Ce chiffre traduit la difficulté de la population active communale d'accéder aux emplois locaux pourtant en augmentation sur la zone du Grand Roissy. En 2020 la commune de Gonesse, comptait 60,2% d'actifs ayant un emploi contre 65,7% pour la moyenne départementale. Les employés, les ouvriers et les professions intermédiaires sont les plus représentés au sein de la commune (respectivement 30,6%, 29,8% et 21,7%). Une large part des actifs travaille en dehors de la commune (75,4%). La part des personnes ne disposant d'aucun diplôme est plus forte à Gonesse que dans le reste du Val d'Oise (30,1% contre 21,6% à l'échelle départementale). La part des personnes diplômées de niveau bac+5 s'élève 4,8% à Gonesse, soit 5,8 points d'écart avec la moyenne départementale qui s'élève à 10,6%.	

THEME/ SOUS-THEME		SENSIBILITES		ENJEUX
		L'enjeu de la formation est primordial pour les actifs gonessiens. L'amélioration des conditions de déplacement va faciliter considérablement l'accès physique aux pôles économiques voisins fortement pourvoyeurs d'emplois (Paris, plateforme aéroportuaire Paris CDG, Marne-la-Vallée...). Il conviendra également d'améliorer l'accès des habitants à la formation pour qu'ils puissent pleinement bénéficier du développement des territoires Nord franciliens. De grands pôles économiques sont situés à proximité du Triangle de Gonesse, il s'agit de La Grande Couture, Les Cressonnières, La Grande Vallée, La ZA Entrée Sud, La ZA des Tulipes, La ZA Paris Nord 2, Aéroville, le parc des expositions (PIEX) de Paris-Nord Villepinte, le parc d'activités Garonor.		
	Equipements, services et commerces	Les équipements présents dans la commune de Gonesse sont, pour la plupart, des équipements de proximité plutôt adaptés aux besoins des résidents : services administratifs communaux, écoles, centres socio-culturels, etc. Aucun équipement culturel ne possède de rayonnement large, malgré quelques évènements ponctuels qui s'y déroulent parfois. La commune compte aussi plusieurs centres de formation. Quelques équipements ont, néanmoins un rayonnement plus large comme les grandes administrations et l'hôpital qui rayonne à l'échelle départemental. Le développement de l'offre d'équipements de formation (filières d'excellence dans l'hôtellerie...) et de plus grande envergure (par exemple culturel) pourrait se faire en lien avec le Triangle de Gonesse.		
	Agriculture	D'après l'état initial agricole réalisé par CETIAC les principaux enjeux sont : -Les acteurs ancrés localement et puissants, des filières à forte valeur ajoutée sur le territoire (betteraves sucrières) mais une partie importante d'exportations (moindre captation de valeur ajoutée) ; - Très bon potentiel agronomique et conditions pédoclimatiques favorables, permettant de très bons rendements et un très large spectre de productions ; - Des externalités environnementales faibles et très peu de surfaces en agriculture biologique ; une qualité agronomique permettant une certaine résilience par rapport au changement climatique pour le moment ; -Des espaces agricoles encore dense et fonctionnels sur la partie nord mais des contraintes liées à la proximité de l'urbanisation, notamment au sud ; -Quelques dynamiques d'installation/transmission, peu de friches, mais un fort enjeu de renouvellement des exploitations agricoles (1/3 des exploitants agricoles ont plus de 60 ans en 2020) ; - De très bons rendements permettant une production élevée mais une forte spécialisation des productions par rapport à la consommation. L'étude du cabinet SOL PAYSAGE a montré que le bilan agropédologique est globalement favorable à très favorable, avec des contraintes ponctuelles ou limitées (sols moins profonds dans certains secteurs, perméabilité variable, faible enracinement et faible activité biologique, ...). L'étude d'évaluation des sols réalisée par le CEREMA met en avant la multifonctionnalité des sols à l'échelle de la ZAC initiale.		
DEPLACEMENTS, TRAFICS ET CONDITIONS DE CIRCULATION	Circulations routières	Les deux principaux axes aux abords du site supportent un trafic moyen journalier important (TMJ – moyenne tous jours confondus), à savoir la RD317 et la RD170 – BIP, avec réciproquement 53 400 et 84 750 TV/jour. La D902, au Nord du projet supporte quant à elle plus de 7 200 TV/Jour. Concernant l'A1 et A3, on y relevé (données de 2010) des TMJ importants avec 180 500 et 144 800 TV/jour. Les principales difficultés de circulation, observées actuellement aux heures de pointe, sont localisées aux niveaux de l'échangeur entre le BIP (D170) et la RD317 sur la collectrice Sud, sur la D370 avec des ralentissements Nungesser et Coli à l'approche du giratoire avec la D970 (Rond-Point de la Paix / sortie de de la RD170 – BIP à l'HPM et HPS) ainsi que sr le giratoire Sud du Diffuseur BIP/D370 ; sur l'échangeur entre le BIP et l'A1 et A3 à l'HPS et sur la RD84, axe qui dessert le site étudié, connaît un trafic chargé avec quelques difficultés à l'HPM et HPS sur le giratoire géré à feux du carrefour de la Fontaine- Cypierre.	Forte	Les principaux enjeux de la zone concernent : - Le maintien d'un fonctionnement satisfaisant au cœur de la zone en évitant de dégrader les conditions d'accès ; - L'amélioration de la qualité des cheminements doux. Créer des pistes cyclables ; - Associer le développement des mobilités douces et de trames fertiles pour créer un quartier agréable et apaisé, favorable au développement de l'intermodalité. - Créer des connexions continues avec les aménagements externes au quartier. - Tenir compte des transports en commun existants et à venir. - Assurer la qualité et la sécurité des aménagements dédiés aux mobilités douces pour promouvoir leurs usages.
CADRE DE VIE	Qualité de l'air	L'analyse de la qualité de la zone d'après les données de AIRPARIF et les campagnes de mesures ont montré que : -Les concentrations moyennes annuelles en NO2 mesurées au droit de la station de mesures AIRPARIF de la commune de Gonesse, proche du projet et les concentrations modélisées au droit du projet respectent la valeur limite fixée à	Forte	L'exposition des usagers futurs du territoire aux nuisances générées par les trafics routier (sources de nuisances sonores, d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre et de consommation énergétiques accrues) du fait de l'augmentation de la

THEME/ SOUS-THEME		SENSIBILITES		ENJEUX
		40 µg/m³ en moyenne annuelle mais restent supérieures à la valeur limite annuelle recommandée par l'OMS fixée à 10 µg/m³ ; -Au droit du projet, les concentrations sont influencées par les grands axes routiers à proximité et les concentrations sont sensiblement supérieures à celles mesurées sur la station de Gonesse à proximité ; -Aussi les campagnes de mesures ont montré une zone plus vulnérable sur la limite Est du projet qu'à l'Ouest de celle-ci. Au droit de la future Cité scolaire à vocation internationale, les concentrations sont plus faibles qu'au point le plus impacté ; -En 2023, la qualité de l'air de la commune de Gonesse est qualifiée de moyenne au niveau de la zone d'étude, en lien notamment avec les PM10, PM2.5 et l'ozone.		population ainsi que l'accroissement de déplacements automobiles du fait de la localisation et de la nature de développement de l'urbanisation devra être étudiée.
	Environnement sonore	Le périmètre du projet est bordé de voies aux classements sonores importants : -Catégorie 1 - A1 ; -Catégorie 2 - A3, RD170 et RD317 ; De plus, le triangle de Gonesse est en même temps sur le PEB du Bourget sur le PEB de l'aéroport Charles-de-Gaulle. La section au nord de la RD170 où se situera l'essentiel du projet est en limite de zone C et D pour CDG et partiellement en D pour le Bourget. Le projet d'aménagement devra respecter les contraintes d'urbanisation imposées par ces différents plans. La modélisation de l'état initial montre que la voie présentant le plus d'impact acoustique est la RD170 et les autoroutes A1 et A3. Les niveaux sonores issus du trafic routier dans la zone d'étude sont très variables allant de 45 dB(A) à 65 dB(A) suivant la proximité à l'autoroute. La proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle et du Bourget induit une contribution importante du bruit de trafic aérien, ce qui contraint fortement les niveaux sonores minimum calculés (contribution estimée à 56,6 dB(A) de jour et 53,6 dB(A) de nuit). L'ambiance sonore sur le site du triangle de Gonesse est modérée au sens réglementaire (L_{Aeq,j} < 65 dB(A) et L_{Aeq,n} < 60 dB(A)).	Forte	Le futur quartier fera l'objet d'une attention particulière lors de l'étude du projet, notamment vis-à-vis du choix d'implantation des espaces publics, des logements/bureaux. Les espaces verts devront notamment être situés dans des lieux où les niveaux sonores seront faibles. Au sein des zones bruyantes, l'implantation de bâtis à destination de bureau sera favorisée par rapport au bâti à destination d'habitation. L'exposition des usagers actuels et futurs du territoire aux nuisances générées par les trafics routier et ferroviaire, (sources de nuisances sonores, d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre et de consommation énergétiques accrues) du fait de l'augmentation de la population ainsi que l'accroissement de déplacements automobiles du fait de la localisation et de la nature de développement de l'urbanisation devra être étudiée. Des mesures de réduction et d'évitement devront être mises en œuvre afin de réduire l'exposition aux nuisances sonores des habitants de la zone (écrans anti-bruit, isolation de façade, conception et orientation des bâtiments). Le projet devra prendre en compte les règles de salubrité publique et analyser les incidences du projet au regard de l'enjeu de préservation de la santé humaine.
	Vibration	Au droit de la zone d'étude, les enjeux vibratoires liés à la ligne 17 sont considérés comme négligeable depuis la démolition de l'hôtel par l'EPFIF.	Négligeable	
GESTION DES DECHETS		L'organisation de la collecte des déchets sur le territoire est aujourd'hui bien structurée. Le projet devra respecter ces différents plans de gestion et étudier plus finement comment les déchets générés devront s'intégrer dans ce système global. Les nouvelles infrastructures liées au projet pourront se raccorder au système de gestion des déchets actuellement en place sur la commune.	Modérée	L'arrivée de nouvelles populations pourraient engendrer une augmentation du nombre de déchets sur la zone. Il faudra veiller à ce que les structures soient en capacité d'absorber les déchets générés par le projet. Lors des phases travaux, un travail important sur le recyclage des déchets et le réemploi des matériaux et matières de chantier sera à mener. Une approche pertinente sur le plan carbone et l'économie circulaire pourrait être engagée. L'objectif sera de limiter les quantités de déchets générées (terres, démolitions) en utilisant ces matières comme ressources et en favorisant leur réemploi dans les aménagements. Privilégier l'emploi de matériaux locaux et à faible impact environnemental.

3.15 EVOLUTION DES ASPECT PERTINENTS DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE PROJET (SCENARIO DE REFERENCE)

L'objectif de ce chapitre porte sur l'analyse de l'état actuel du site et de son environnement sans réalisation du projet (« scénario de référence »). En effet, l'état actuel est susceptible d'évoluer à l'échelle de réalisation du projet (et hors de l'exploitation du projet). Cette évolution étant fonction de différentes dynamiques et facteurs selon les thèmes. Le scénario de référence correspond à laisse le site tel quel, sans aucun aménagement. La zone d'étude, en l'absence d'aménagement pourra néanmoins évoluer : évolution de la faune et de la flore, de l'urbanisation, du trafic sur les voiries nationales ou locales, etc.

Le scénario de référence formule les hypothèses relatives au contexte d'évolution future, exogène au projet de transport, sur la durée de projection retenue pour l'évaluation. Les hypothèses portent sur le cadre économique, social et environnemental ainsi que sur les projets de réseaux de transport (relevant d'autres Maîtres d'ouvrage), d'activités et d'habitat.

L'option de référence est ce qui prévaut si le projet n'est pas réalisé, c'est-à-dire les investissements les plus probables que réaliserait le Maître d'ouvrage du projet évalué dans le cas où celui-ci n'a pas lieu. Ces investissements concernent des actions en matière d'infrastructure et de service de transport.

3.15.1 MILIEU PHYSIQUE

3.15.1.1 LE CLIMAT

Dans le département du Val d'Oise, comme sur l'ensemble du territoire métropolitain, le changement climatique se traduit principalement par une hausse des températures, marquée surtout depuis les années 1980. Les années 2016 et 2020 avec une température supérieure d'environ 1,25°C à la période préindustrielle 1850-1900, se classent au premier rang parmi les années les plus chaudes depuis 1850. L'année 2021 se classe au 6ème rang des années les plus chaudes.

Depuis la fin du XIX^{ème} siècle la température moyenne mondiale a augmenté d'au moins 1,1°C. L'augmentation apparaît après les années 1975 avec un taux de 0,15 à 0,20°C par décennie.

Faute d'un accroissement du cumul de pluie, l'augmentation de la température favorise l'augmentation de phénomènes de sécheresse et le déficit en eau dans le sol, essentiellement par effet d'évaporation.

La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement passe par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et de la production énergétique.

Plusieurs évolutions sont inévitables :

- Accentuation des risques (épisode de sécheresse, orages violents, îlot de chaleur urbain, inondations, retrait gonflement des argiles, risques sanitaires...) ;
- Baisse des rendements agricoles (manque d'eau, destruction des cultures, arrivée ravageurs) ;
- Compétition sur les ressources en eau ;
- Diminution du confort (résidents, employés, touristes...) ;
- Accentuation des problèmes de santé : cardio-vasculaires, allergies (pollens)... ;
- Evolution du climat induisant des phénomènes plus marqués de concentration ou dispersion des polluants, voire une modification de leur structure par l'effet du soleil ;
- Dégradation des quartiers soumis aux risques de mouvements de terrain ou de remontée de nappe.

3.15.1.2 TOPOGRAPHIE RELIEF

Aucune évolution significative du relief du site n'est à prévoir en l'absence de projet.

3.15.1.3 GEOLOGIE

Aucune évolution significative de la géologie du site n'est à prévoir en l'absence de projet.

3.15.1.4 RESSOURCE EN EAU

L'évolution quantitative de la ressource en eau (souterraine et superficielle) est fonction des conditions climatiques, des aménagements anthropiques et des comportements humains. L'évolution qualitative est complexe mais notamment liée aux usages de surface (agriculture, traitement des pollutions...). Il s'agit de paramètres dont l'évolution est délicate à déterminer même en connaissant l'ensemble des projets sur les communes adjacentes qui pourraient être source de consommation supplémentaire en eau potable ou d'impacts sur les écoulements souterrains (risque de pollution, perturbation des écoulements).

3.15.1.5 RISQUES MAJEURS

On observe depuis le début du XIX^{ème} siècle une augmentation des catastrophes naturelles liées au changement climatique, mais aussi à l'accroissement des populations et de l'urbanisation dans les zones exposées aux risques. Le changement climatique est le principal responsable du doublement des catastrophes naturelles.

Le territoire français est soumis à de multiples aléas, des phénomènes naturels potentiellement dangereux ou dommageables. Le risque naturel est la confrontation d'un aléa avec des enjeux humains, économiques ou environnementaux. Selon la vulnérabilité des enjeux (nombre de personnes exposées, aménagements en zones sensibles...), les conséquences d'un risque naturel peuvent être plus ou moins importantes.

D'après le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le réchauffement global des océans et de l'atmosphère serait susceptible d'accroître la fréquence et l'ampleur des événements climatiques extrêmes (tempêtes, inondations, sécheresses...).

3.15.2 MILIEU NATUREL

Aucune évolution significative n'est à prévoir en l'absence de projet.

3.15.3 PATRIMOINE ET PAYSAGE

Aucune évolution significative de la zone d'étude n'est à prévoir en l'absence d'aménagement.

3.15.4 MILIEU HUMAIN

Selon les principes de la note technique du 27 juin 2014 de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, l'évaluation socio-économique des projets de transport s'attache à comparer une option de référence et une option de projet dans un contexte de scénario de référence.

L'objet du présent chapitre est d'aborder les évolutions attendues relatives à la population, aux projets de développement et aux projets de transport. **Le secteur d'étude est situé au sein d'un territoire en pleine mutation, avec un réseau de transport en commun en projet (Grand Paris Express) renforçant l'attractivité économique du territoire.**

3.15.4.1 LES DYNAMIQUES TERRITORIALES

Sur le territoire à l'étude, la base de données de l'INSEE permet d'appréhender les évolutions démographiques à venir.

Le modèle Omphale de l'INSEE est un outil méthodologique de projection d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves qui permet de réaliser des projections démographiques à moyen/long terme (horizon 2050). Il s'appuie sur les résultats 2013 du recensement de la population.

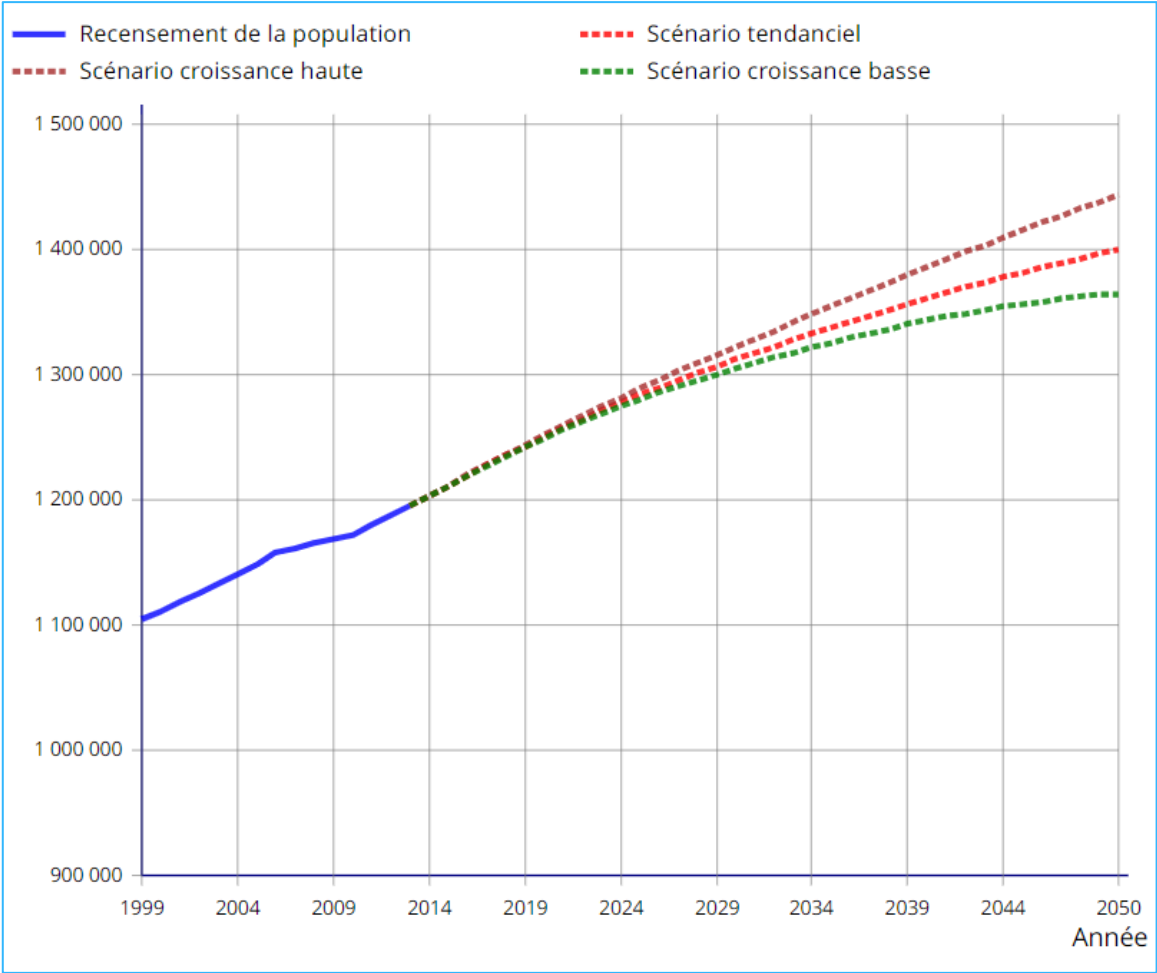


Figure 40 : Evolution 2013-2050 de la population départementale du Val d'Oise selon trois scénarios (Source : Insee)

En 2050, selon les différents scénarios démographiques envisagés, la population val-d'oisienne serait comprise entre 1 365 000 et 1 443 500 habitants. Si les tendances récentes se poursuivaient (scénario tendanciel), elle compterait 1 399 700 habitants, soit une hausse de 17,2 % par rapport à 2013. La croissance démographique se

prolongerait jusqu'en 2050, tout en ralentissant progressivement. En hausse de 8 200 habitants en 2014, soit une augmentation annuelle de 0,70 %, la population val-d'oisienne ne s'accroîtrait plus que de 3 300 habitants en 2050 (+ 0,24 %).

Dans le même temps, la population de l'Île-de-France passant de 11 959 800 à 13 504 900 habitants, le poids démographique du Val-d'Oise augmenterait faiblement au sein de la région, passant de 10,0 % en 2013 à 10,4 % en 2050. Le Val-d'Oise resterait, à cet horizon, le département le moins peuplé de la région. Toutefois, l'écart avec les Yvelines deviendrait inférieur à 50 000 habitants.

	Population en 2013	Population en 2050	Taux de croissance annuel moyen entre 2013 et 2050 (en %)	Âge moyen en 2013	Âge moyen en 2050
Val-d'Oise	1 194 700	1 399 700	0,43	36,2	39,5
Paris	2 229 600	2 233 000	0,00	39,2	42,2
Petite couronne	4 497 900	5 149 900	0,37	36,8	40,8
Grande couronne	5 232 300	6 122 000	0,43	37,1	41,0
Île-de-France	11 959 800	13 504 900	0,33	37,4	41,1

Figure 41 : Une croissance démographie égale à celle de la couronne (Source : Insee)

Le solde migratoire, déficitaire en 2013, se creuserait davantage jusqu'en 2050. Il atteindrait - 6 800 en 2050, se dégradant en moyenne de 1,6% par an. Le déficit migratoire serait principalement dû aux habitants de 60 ans ou plus. En revanche, le solde migratoire des moins de 20 ans resterait excédentaire jusqu'en 2026, puis deviendrait très légèrement déficitaire sur le reste de la période, s'établissant à - 300 en 2050.

Le nombre de naissances dans le département resterait supérieur à celui des décès. Le solde naturel de + 12 000 en 2013 se réduirait cependant à + 10 100 en 2050. La croissance démographique du département serait exclusivement soutenue par le solde naturel, dont l'affaiblissement jusqu'en 2050 expliquerait le ralentissement de la croissance démographique. Ceci étant, le Val-d'Oise présenterait un taux de croissance annuel moyen supérieur à celui de la région.

En 2013, les Val-d'Oisiens âgés de 75 ans ou plus sont 68 100. Leur nombre devrait plus que doubler d'ici 2050 pour atteindre 150 800. Alors que la part de ces habitants représentait moins de 6% de la population départementale en 2013, elle atteindrait presque 12% en 2050. Cette augmentation serait due essentiellement au nombre d'hommes qui triplerait sur la période. En 2013, 37 % des Val-d'Oisiens de 75 ans ou plus sont des hommes et ils seraient près de 45 % en 2050.

L'espérance de vie à la naissance des hommes se rapprocherait progressivement de celle des femmes, au même rythme que dans les autres départements de la région. En 2050, l'espérance de vie des Val-d'Oisiens serait de 88,4 ans pour les hommes et de 91,2 ans pour les femmes, contre respectivement 79,0 ans et 84,4 ans en 2013. Le Val-d'Oise serait en 2050 le troisième département francilien où l'espérance de vie est la plus faible et le deuxième en grande couronne, derrière la Seine-et-Marne.

3.15.4.2 LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT

A l'échelle de l'Ile-de-France, Gonesse se trouve au sein d'un territoire en pleine mutation. De nombreux projets sont en cours de construction à proximité des axes principaux. Il s'agit des pôles économiques d'envergure ou de ZAC à vocation mixte bureaux/résidentiel, révélant une importante hausse des projets tertiaires.

La localisation des secteurs d'activités attractifs et des futurs projets de liaisons à proximité du projet sont localisés sur la cartographie ci-dessous.

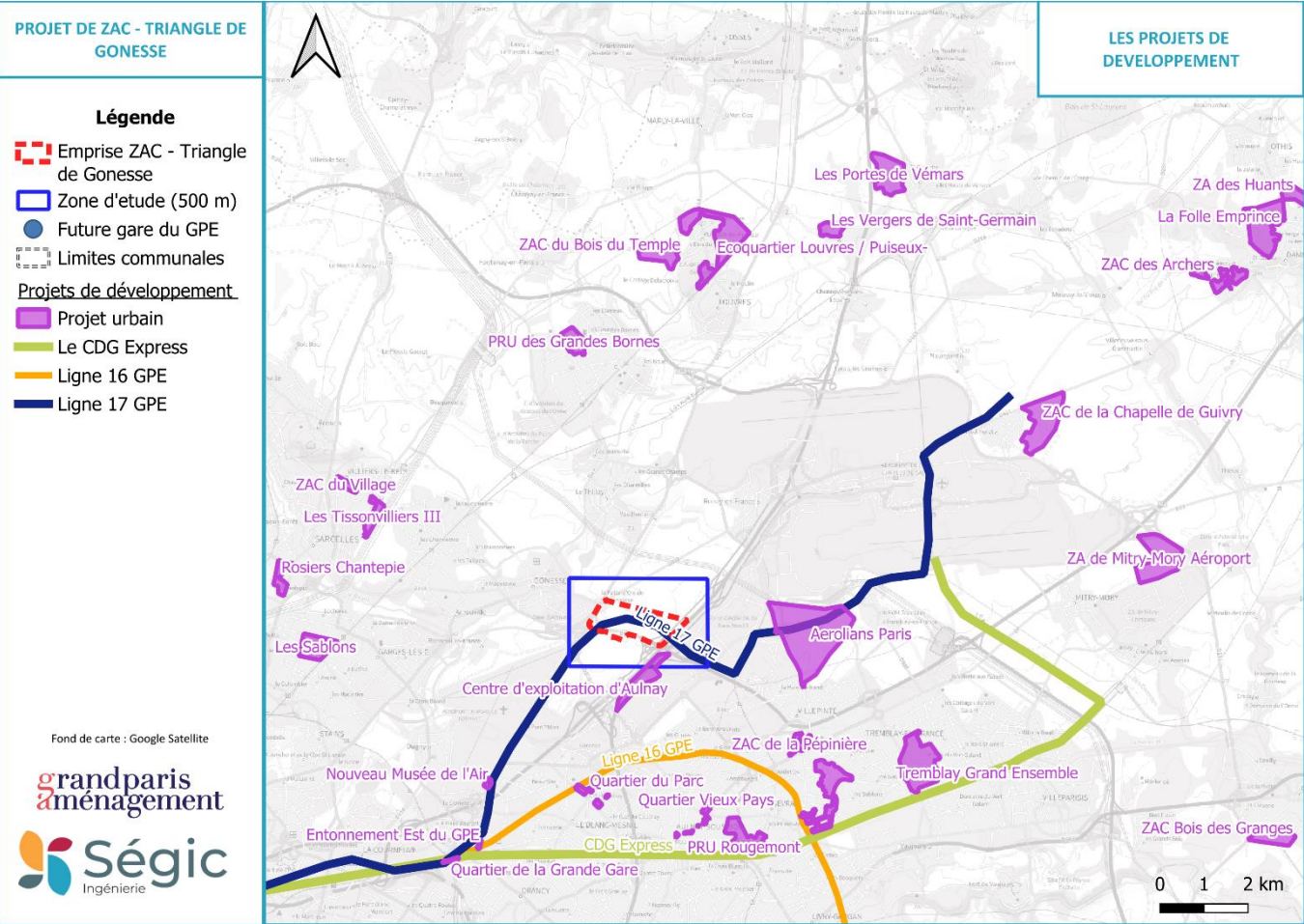


Figure 42 : Projet sur le territoire de Paris Terre d'Envol par rapport à la zone d'étude (Source : Institut Paris Région)

3.15.5 DEPLACEMENT, INFRASTRUCTURE ET TRANSPORT

3.15.5.1 HORIZON 2028

Les résultats des simulations de trafic du scénario Fil de l'eau, intégrant tous les projets listés ci-avant (sauf le projet étudié), sont présentés pages suivantes avec des cartes d'affectations de trafic en UVP/h précédées des cartes d'évolutions des trafics par rapport à l'actuel.

Simulation 2028 – HPM - Scénario Fil de l'eau

En scénario fil de l'eau, les résultats de la simulation à l'HPM donnent :

- Une augmentation des flux sur la D170 (BIP) comprise entre +90 à 350 UVP/h au droit du TDG où le trafic atteint les 3 220 UVP/h en pointe vers A1 (2810 UVP/h en sens inverse) ;
- Une augmentation des flux sur la D317 comprise entre +20 à 280 UVP/h au nord du BIP où le trafic est compris entre 2 200 à 2 670 UVP/h en pointe. On notera le matin la baisse de trafic sur l'A1 en direction de Paris en lien avec la prise en compte de la voie réservée covoiturage qui réduit les capacités pour les VL Soliste (baisse de trafic le matin qui est compensée par une hausse sur la D317 en direction du Bourget).

Simulation 2028 – HPS – Scénario Fil de l'eau

En scénario fil de l'eau, les résultats de la simulation le soir montrent :

- Une augmentation des flux sur la D170 (BIP) comprise entre +120 à 210 UVP/h au droit du TDG où le trafic atteint les 3 300 UVP/h en pointe vers la D317 (2 800 UVP/h en sens inverse) ;
- Une évolution des flux des flux sur la D317 comprise entre -100 à +200 UVP/h au nord du BIP (trafic compris entre 1 860 à 2 450 UVP/h en pointe).

3.15.5.2 HORIZON 2037

Les résultats des simulations de trafic du scénario Fil de l'eau, intégrant tous les projets listés ci-avant (sauf le projet étudié), sont présentés pages suivantes avec des cartes d'affectations de trafic en UVP/h par heure de pointe, précédées des cartes d'évolutions des trafics par rapport à l'horizon 2028 Fil de l'eau.

Simulation 2037 – HPM - Scénario Fil de l'eau

La poursuite des développements, prévus sur le secteur élargi du Grand Roissy, conduit à des estimations des trafics sur l'horizon 2037 qui continuent de progresser par rapport au scénario fil de l'eau de 2028.

Le matin les résultats de la simulation à l'HPM montrent ainsi :

- Une nette augmentation des flux sur la D170 (BIP), comprise entre +560 à +730 UVP/h au droit du TDG, où le trafic atteint les 3 950 UVP/h en pointe vers A1 (3 310 UVP/h en sens inverse). On notera que ces augmentations de trafic, sur cette section du BIP, sont accentuées par la prise en compte du prolongement de l'avenue du Paris ;
- Une augmentation des flux sur la D317 comprise entre +60 à +350 UVP/h au Nord du BIP où le trafic est compris entre 2 450 à 2 740 UVP/h en pointe.

● **Simulation 2037 – HPS - Scénario Fil de l'eau**

Comme pour le matin, les résultats de la simulation à l'HPS montrent également des évolutions de trafic avec :

- Une nette augmentation des flux sur la D170 (BIP) comprise entre +240 à +350 UVP/h au droit du TDG où le trafic atteint les 3 540 UVP/h en pointe vers la D317 (3 130 UVP/h en sens inverse). On notera, comme pour le matin, que ces augmentations de trafic sont accentuées par la prise en compte du prolongement de l'avenue du Parisis ;
- Une évolution des flux sur la D317 plus nuancée avec une baisse de -150 UVP/h vers le Nord et une augmentation de +390 UVP/h vers le BIP (trafic total compris entre 2 250 à 2 300 UVP/h suivant le sens de circulation).

Les trafics journaliers deux sens confondus (TMJ) à l'Horizon 2037 sur la D170 sont estimés à 104 500 TV/Jour (+15% par rapport à horizon 2028 – forte augmentation en lien également avec la prise en compte de l'avenue du parisis) et à 58 490 TV/Jour (+6% / 2028) sur la D317.

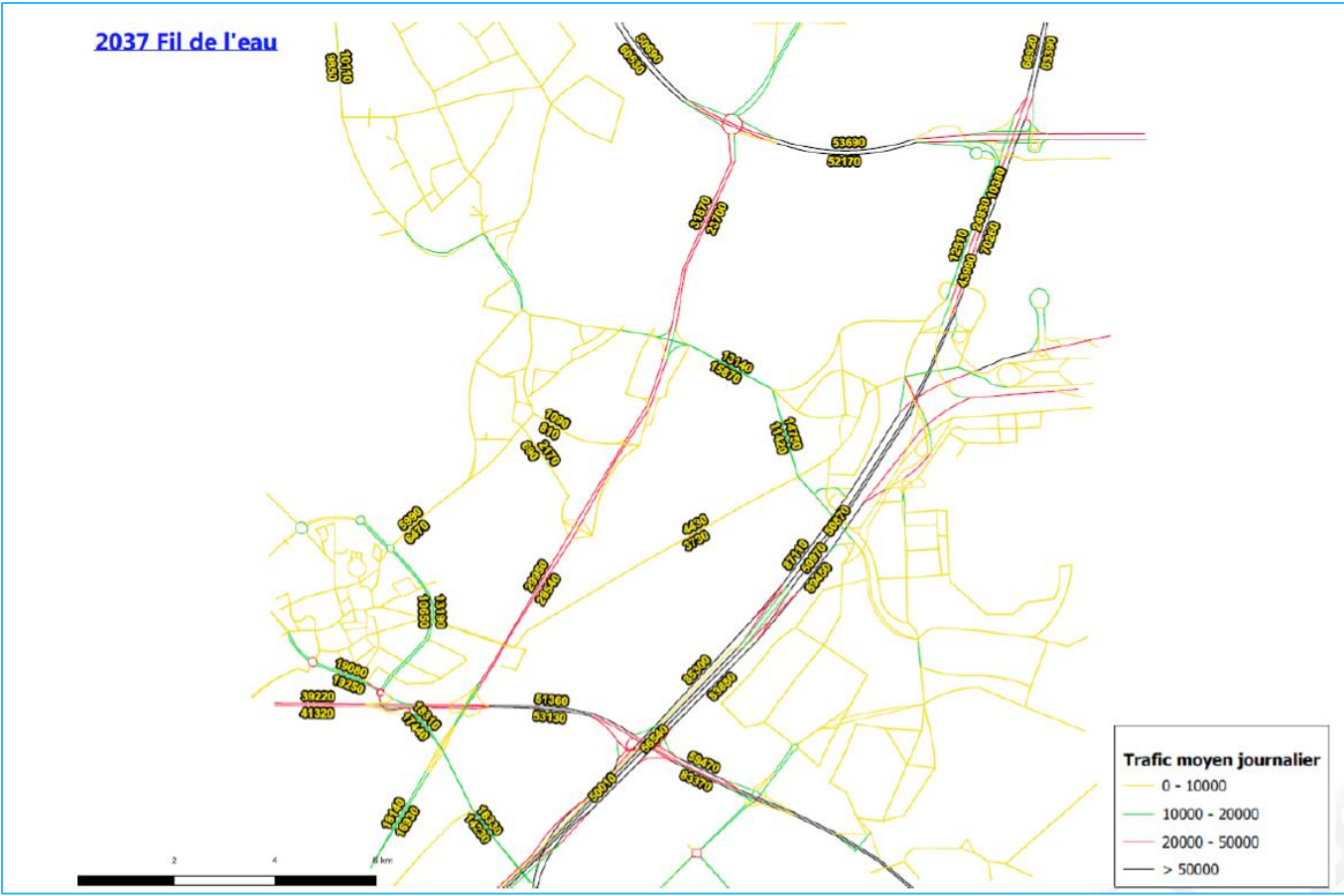


Figure 43 : TMJ prévisionnel – horizon 2037 fil de l'eau (Source : CDVIA 2024)

3.15.6 CADRE DE VIE

3.15.6.1 QUALITE DE L'AIR

● **Les données d'émission**

Entre le scénario « état initial - 2023 » et le scénario « fil de l'eau - 2028 », et ceci malgré une augmentation du réseau routier, on observe une baisse des émissions de NOx, du CO, du benzène et des COV. On note en revanche l'augmentation des émissions polluantes pour les PM10, PM2,5, les métaux, le benzo(a)pyrène et le SO2 du fait de l'augmentation du réseau étudié.

A l'horizon 2037, les tendances observées à l'horizon 2028 entre le scénario fil de l'eau et l'état initial se confirment.

Les variations sont sensiblement similaires à l'exception de celles du NOx et du benzo(a)pyrène pour lesquels les émissions continuent de diminuer fortement.

Ces résultats sont complétés par les observations suivantes :

- Pour la baisse des émissions en monoxyde de carbone, en COVNM et en benzène : polluants caractéristiques des véhicules essences pour lesquels l'évolution du parc roulant est accompagnée d'améliorations technologiques ;
- Pour la baisse des émissions de NOX : polluant pour lequel l'évolution du parc roulant est accompagnée d'améliorations technologiques ;
- La stabilité voire l'augmentation en arsenic et nickel : pour ces polluants, l'évolution du parc roulant n'est accompagnée que de faibles améliorations technologiques.

● **Bilan des consommations énergétiques**

Concernant le bilan des consommations énergétiques d'ici à 2028 (différence entre le scénario « fil de l'eau – 2028 » et le scénario « état initial – 2023 »), la consommation énergétique totale augmente d'environ 34.2%. A l'horizon 2037, le scénario fil de l'eau génère une augmentation des consommations énergétiques de l'ordre de 30%. L'impact est par conséquent légèrement supérieur à celui estimé à l'horizon 2028.

Qualité de l'air a l'état fil de l'eau

La figure suivante présente les résultats des concentrations en NO2 (en tenant compte du bruit de fond) pour l'état fil de l'eau.

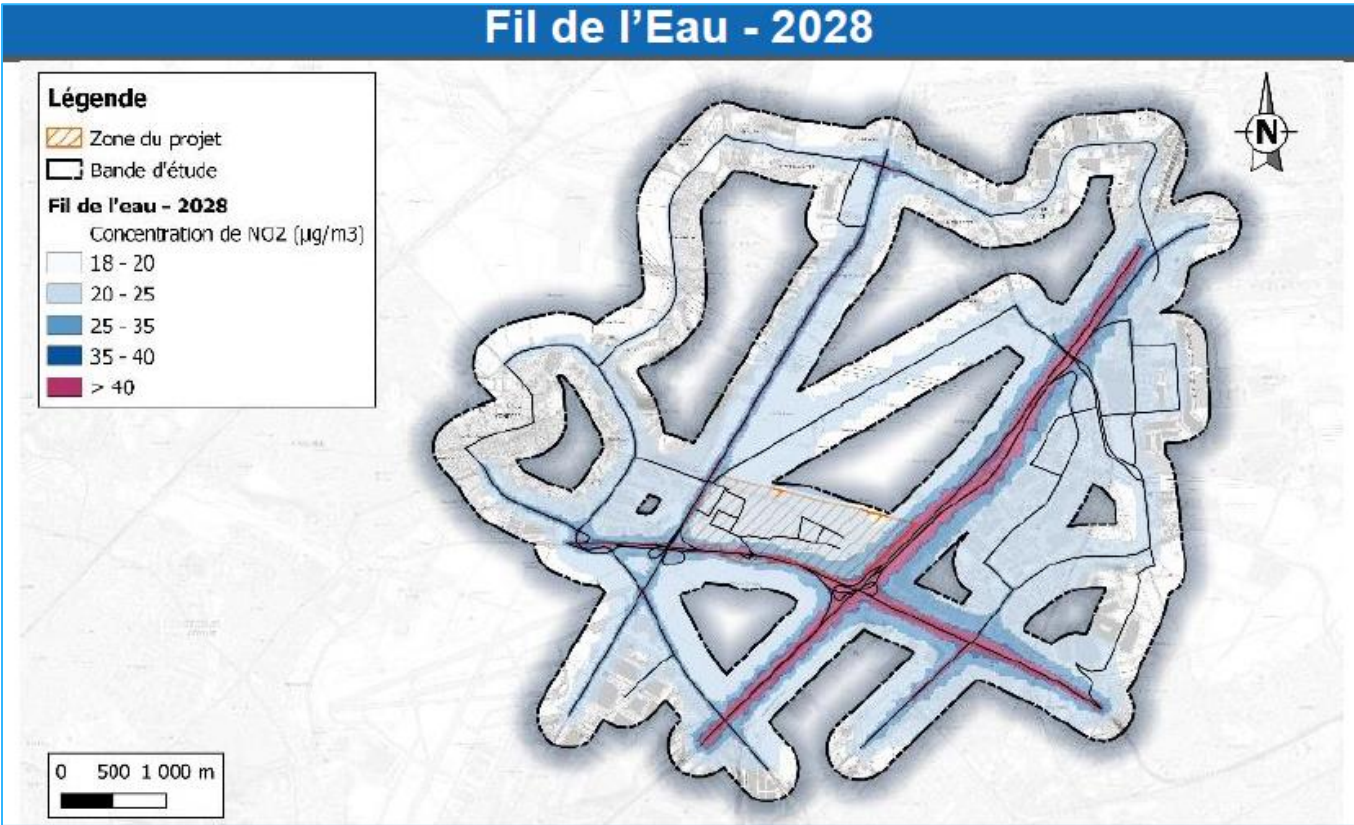


Figure 44 : Fil de l'eau 2028 – Résultats des concentrations en NO2 (Source : GINGER, 2024)

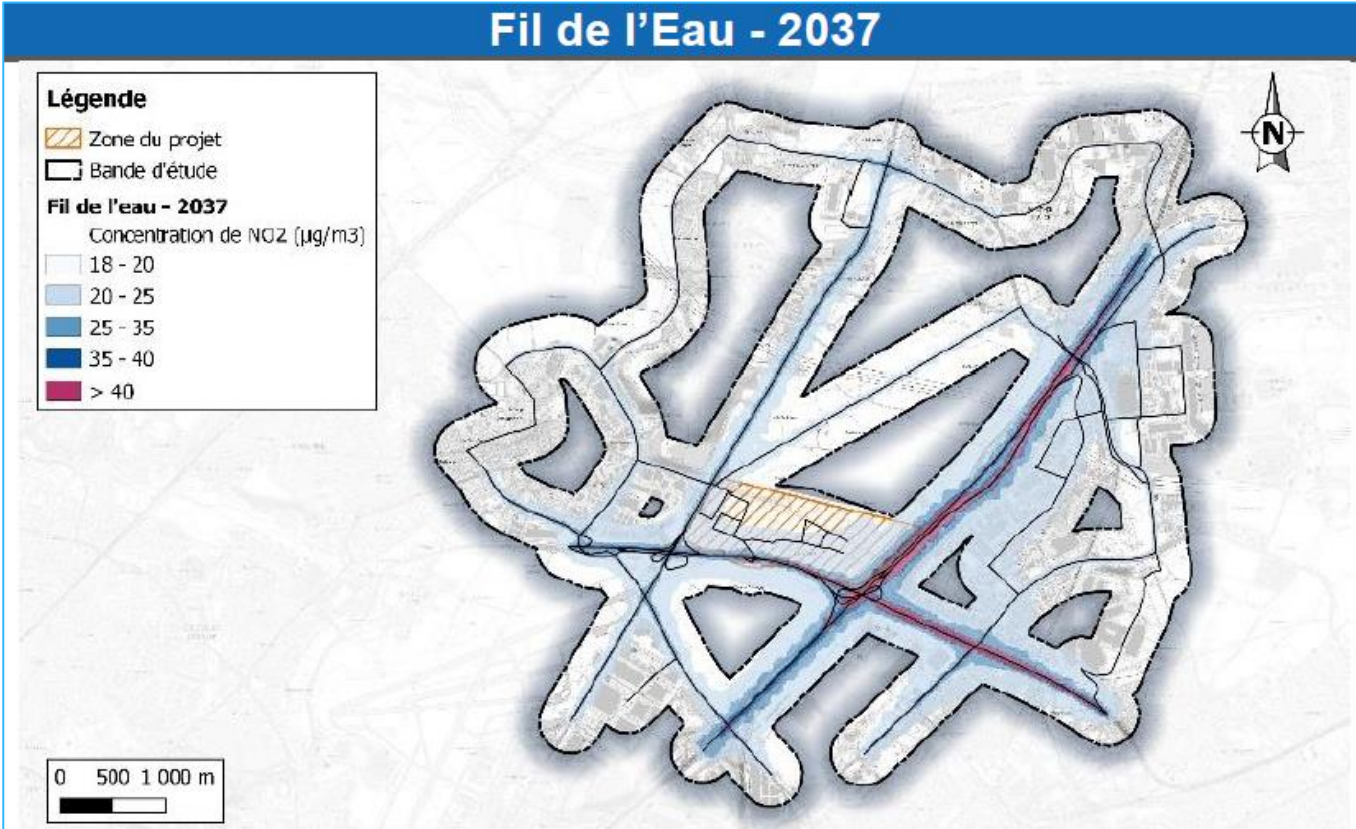


Figure 45 : Fil de l'eau 2037 – Résultats des concentrations en NO2 (Source : GINGER, 2024)

Ces cartes de concentrations en NO2 montrent que :

- Pour tous les scénarii, les concentrations calculées dépassent la valeur limite réglementaire au droit des axes routiers les plus fréquentés (axes autoroutiers A1 et A3 à l'est du projet, la départementale D170 et l'axe autoroutier A104 au sud du projet et une partie de la départementale D317 notamment pour l'Etat Initial et l'horizon 2028) ;
- Ces dépassements en revanche restent centrés sur les axes ; la zone du projet n'est pas impactée.
- D'ici à 2028, et entre 2028 et 2037, les concentrations diminuent sur les axes les plus fréquentés en lien avec la diminution des émissions liée à l'amélioration des technologies.

L'Indice Pollution-Populaire (IPP)

Pour calculer l'IPP sur le domaine d'étude, l'ensemble des IPP par maille a été additionné. L'IPP cumulé, ainsi obtenu, fournit une indication de l'état sanitaire sur l'ensemble du domaine d'étude.

D'ici à 2028 (différence entre le scénario « fil de l'eau - 2028 » et le scénario « état initial »), l'IPP cumulé diminue de l'ordre de 1.8 % du fait de la diminution des concentrations en NO2 et ce même en observant une augmentation naturelle du nombre d'habitants à l'horizon 2028.

D'ici à 2037 (différence entre le scénario « fil de l'eau - 2037 » et le scénario « état initial »), l'IPP cumulé diminue de l'ordre de 3.2 % du fait de la diminution des concentrations en NO2 (entre ces deux horizons) et ce même en observant une augmentation naturelle du nombre d'habitants à l'horizon 2037.

3.15.6.2 ENVIRONNEMENT SONORE

Les cartes suivantes présentent les niveaux sonores estimés à 4m par rapport au sol. Elles présentent les contributions des infrastructures terrestres seules.

Dans l'ensemble des contributions sonores des infrastructures routières n'évoluent que peu comparé à l'état initial. Les écarts les plus notables se situent au niveau de la sortie en aérien du métro 17 qui viendra augmenter localement les niveaux sonores jusqu'à 5 dB(A) localement au plus loin des autoroutes.

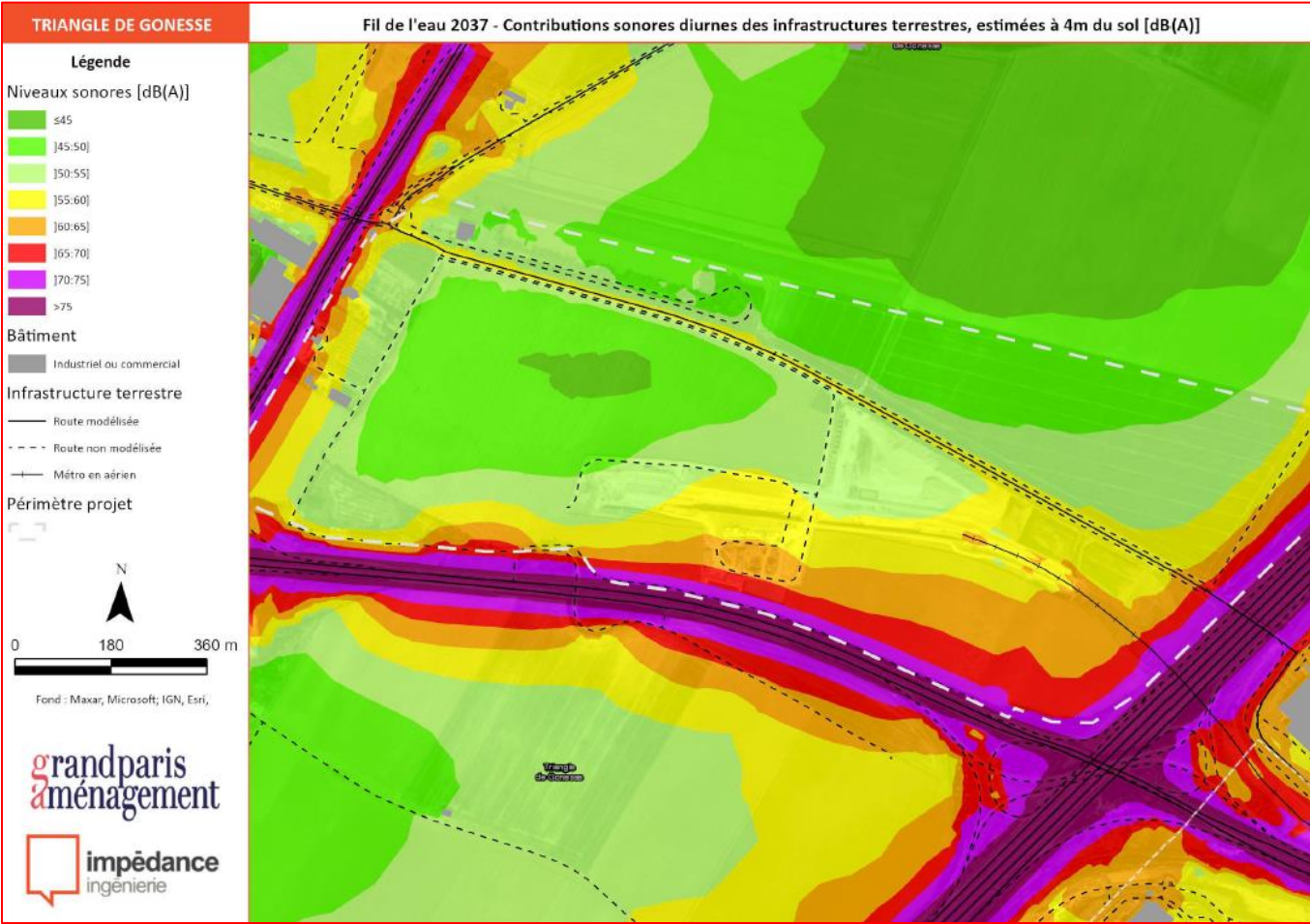


Figure 46 : Fil de l'eau 2037 – Carte des contributions sonores diurnes des infrastructures terrestres, estimées à 4 m par rapport au sol (Source : Impédance, 2024)

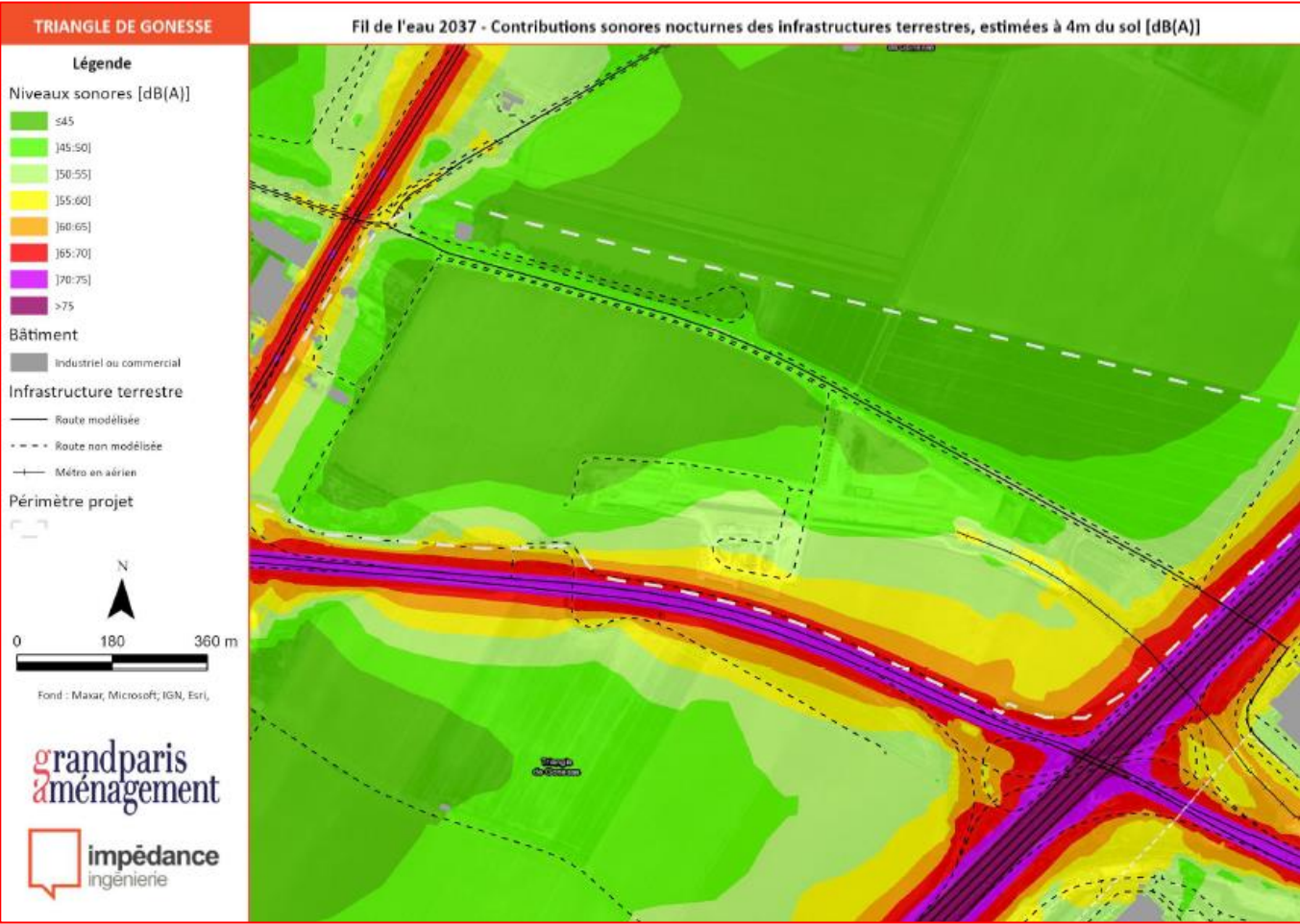


Figure 47 : Fil de l'eau 2037 – Carte des contributions sonores nocturnes des infrastructures terrestres, estimées à 4 m par rapport au sol (Source : Impédance, 2024)

Les deux cartographies présentées ci-dessous représentent l’ambiance sonore de la zone en prenant en compte les contributions terrestres et aériennes.

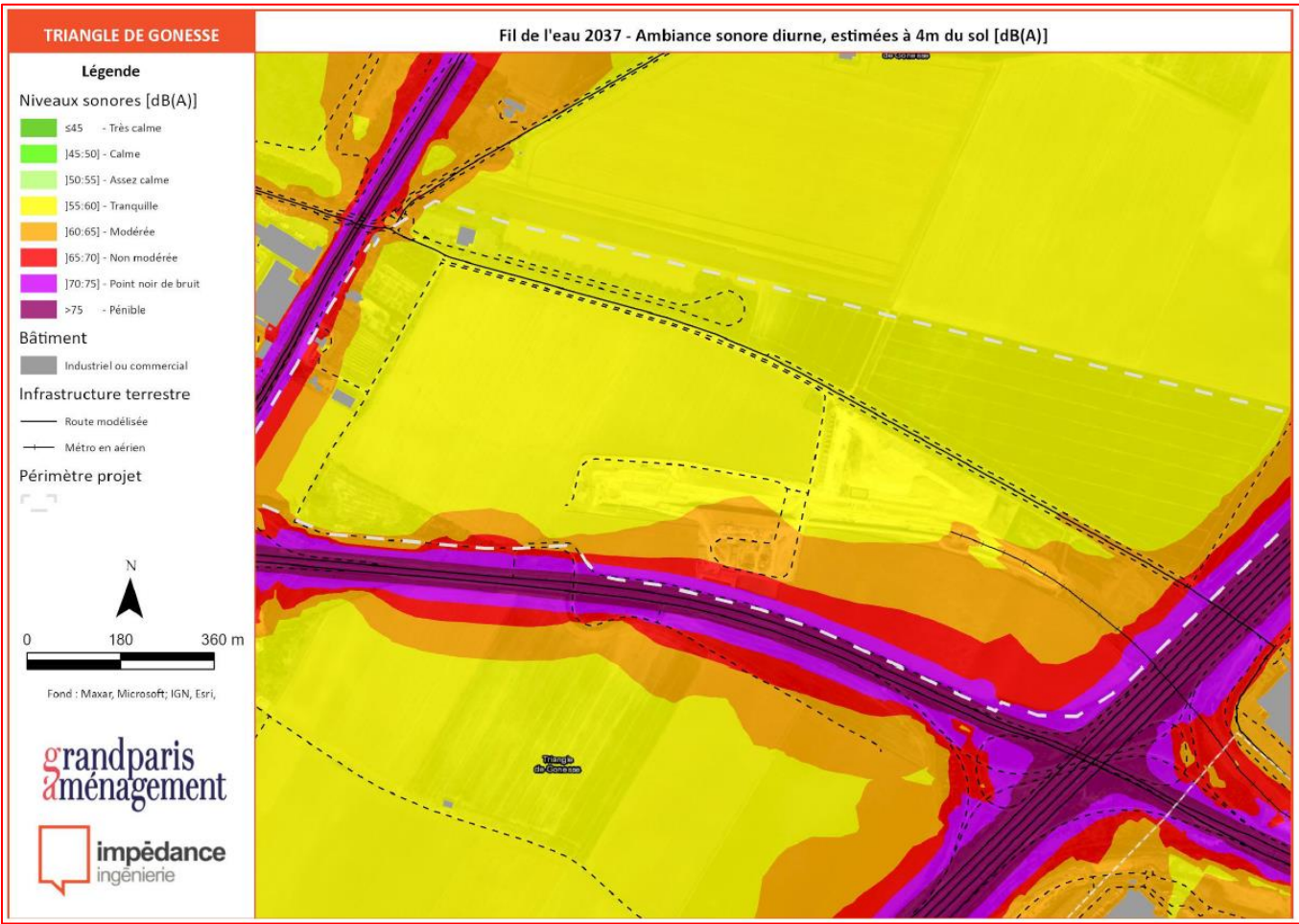


Figure 48 : Fil de l’eau 2037 – Carte des contributions sonores diurnes, estimées à 4 m par rapport au sol (Source : Impédance, 2024)



Figure 49 : Fil de l’eau 2037 – Carte des contributions sonores nocturnes, estimées à 4 m par rapport au sol (Source : Impédance, 2024)

4 PRESENTATION DU PROJET

4.1 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

4.1.1 HISTORIQUE DU PROJET

Le projet du Triangle de Gonesse est situé sur des terrains composés de champs agricoles. Au fil de l'urbanisation du territoire, la zone s'est retrouvée progressivement enclavée entre les grandes infrastructures d'échelle métropolitaine et par conséquent isolée du reste des terres agricoles de la Plaine de France.

Le projet du Triangle de Gonesse il doit permettre de concilier enjeux locaux, métropolitains et nationaux. La future gare de Gonesse actuellement en travaux dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris Express constituera la première étape de création d'un pôle multimodal permettant le désenclavement de ce territoire.

● Premières réflexions autour du Triangle dès les années 90

Depuis plus de 20 ans, l'aménagement du Triangle de Gonesse est identifié par l'Etat et la Région Ile-de-France comme l'un des enjeux de développement du Grand Roissy pour le positionnement stratégique et économique de la France dans la compétitivité mondiale.

Le secteur de Roissy est identifié dès 1994 dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France comme pôle d'envergure européenne. Plus précisément, ce territoire stratégique à proximité de l'aéroport de Roissy et aux portes de la capitale est pressenti pour accueillir de « *grandes entreprises françaises et internationales, constituer un pôle de recherche avancée et un lieu d'échanges internationaux dans le cadre d'un projet, qui respecte et valorise la nature et les paysages et intègre la gestion de l'eau* ». Le SDRIF de 1994 pose ainsi les bases des ambitions aujourd'hui portées par les projets d'aménagement du Grand Roissy dont le Triangle de Gonesse.

En 1997, la Mission Roissy charge le cabinet Grether de définir un schéma d'orientations urbaines. De son côté, Euro-Val d'Oise (association qui regroupait notamment les communes de Gonesse, Bonneuil-en-France, Vaudherland, Roissy-en-France et Le Thillay), demande au cabinet Healey & Baker d'étudier la stratégie de développement économique sur le Triangle.

En 1998, les communes de Gonesse et de Bonneuil-en-France confient à l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) la conduite d'études préliminaires pour l'aménagement de deux secteurs du Triangle.

En collaboration avec les partenaires institutionnels (Communes, Conseil Départemental du Val d'Oise, Direction Départementale des Equipements, Mission Roissy, SNCF, Aéroport De Paris, Agence des Espaces Verts), d'autres prestataires extérieurs (Groupe de Recherche sur l'Economie de la Construction et l'Aménagement et Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France) assurent des missions spécifiques.

● Evolution des réflexions à partir des années 2000

Suite à cette première réalisation, les projets portant sur le Triangle de Gonesse connaissent une nouvelle évolution à travers l'élaboration du SDRIF 2008 et les premières réflexions autour de la Métropole du Grand Paris.

L'enjeu de valorisation du Triangle de Gonesse se formalise véritablement à partir des années 2000. L'EPA Plaine de France (devenu Grand Paris Aménagement après la fusion), créé en 2002, réalise, dans le cadre de ses missions, un Document Stratégique de Référence (DSR). Ce document cadre mais non réglementaire intervient à la suite d'un diagnostic économique et social approfondi à l'échelle de la Plaine-de-France révélant des écarts préoccupants avec le reste de l'Ile-de-France. Face à ce constat, le DSR définit un certain nombre d'orientations pour un développement durable et solidaire du territoire. Approuvé en 2005, il constitue un référentiel partagé par les collectivités concernées, souhaitant disposer d'une vision commune et prospective de la Plaine-de-France.

Dans ce document, le Triangle de Gonesse est décrit comme l'élément central d'un ensemble plus vaste : son aménagement permettrait d'articuler le pôle économique de Roissy, les espaces urbains et industriels de l'agglomération parisienne, l'aéroport du Bourget, les espaces urbains et agricoles du Val-d'Oise et le parc départemental de la Courneuve. Le DSR pointe le risque d'une urbanisation au coup par coup compte-tenu de l'intérêt grandissant que portent les investisseurs à ce territoire occupé par des terres agricole sur près de 1 100 ha. Il soulève également l'absence d'une desserte en transports collectifs constituant un frein important à la mise en œuvre d'un « *projet économique et environnemental exemplaire sur le Triangle de Gonesse* ».

Dans le même temps, le Contrat de Projets Etat-Région portant sur la période 2007-2013 soutient le développement du Grand Roissy - identifié comme territoire d'intérêt régional et national - visant à renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France (Grand Projet 3).

En amont de la loi sur le Grand Paris, l'intérêt de la plateforme aéroportuaire de Roissy dans le développement de la métropole parisienne trouve une nouvelle traduction dans le rapport Dermagne commandé en 2008 par le Président de la République. Intitulé « *Pour un développement durable de Paris-Charles-de-Gaulle* ». Ce document décline 35 propositions en faveur de la qualité et du cadre de vie des habitants (santé, maîtrise des nuisances, environnement, logement), du développement économique et de l'emploi, des transports collectifs et d'une gouvernance renouvelée et partenariale dans laquelle le rôle de l'état serait consolidé.

S'appuyant sur ce rapport, la DRIEA lance en 2010 « *l'Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy* », cette échelle étant retenue comme la plus pertinente pour mettre en œuvre l'action publique. Cette démarche s'inscrit dans la volonté portée par l'Etat d'améliorer l'équilibre entre le développement de l'aéroport et les territoires environnants.

Le diagnostic stratégique fait apparaître trois défis majeurs : la performance métropolitaine, la qualité urbaine et l'efficacité fonctionnelle, traduit en quatre objectifs :

- La mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif ;
- Organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique ;
- Rééquilibrer la dynamique habitat-activités ;
- Rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer les ressources foncières et naturelles.

L'étude a été confiée au groupement Acadie / Atelier Christian de Portzamparc / agence Güller et Güller dans le cadre d'une démarche partenariale associant les élus et les acteurs majeurs du développement économique et de l'aménagement.

Loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris

Parallèlement à cette démarche, la loi sur le Grand Paris est promulguée le 3 juin 2010. Elle définit les bases d'un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires de la région Ile-de-France.

La stratégie de développement repose sur la mise en réseau de pôles d'excellence, également appelés « clusters », à vocation mondiale, spécialisés dans des activités d'avenir dans l'industrie et les services. Huit sont identifiés à l'échelle de la région dont le pôle d'excellence de Roissy-Villepinte-Tremblay.

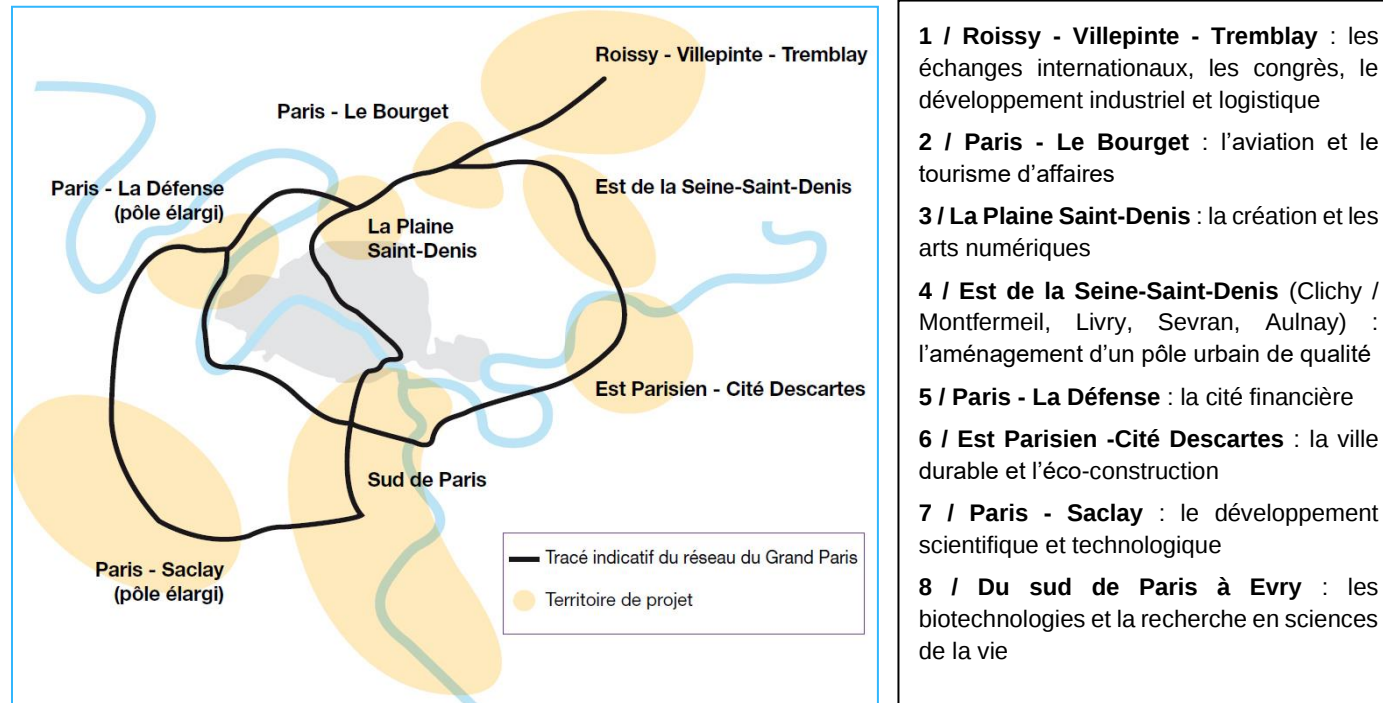


Figure 50 : Les huit pôles d'excellence identifiés dans le projet du Grand Paris (Source : GPA)

Le projet d'aménagement et de développement de l'Ile-de-France s'appuie sur la création du réseau de transport public ferré du Grand Paris Express composé de 4 lignes (L15, 16, 17, 18). La future ligne 17 desservira le Triangle de Gonesse en direction de l'aéroport Paris-CDG.

La mise en œuvre de la loi sur le Grand Paris s'articule à travers les Contrats de Développement Territorial (CDT) définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale tels que les communautés d'agglomération). Quatre CDT concernent le territoire du Grand Roissy :

- Le CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France : comprenant les communes d'Arnouville, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel et Bonneuil-en-France, il prévoit un développement renforcé autour de deux pôles structurants liés chacun à un projet phare : le Triangle de Gonesse avec le programme Europacity et le Forum de Sarcelles avec le Dôme, reliés par un axe de transports, l'avenue du Paris ;
- Le CDT Cœur Economique de Roissy Terres-de-France réunit les communautés d'agglomérations de Roissy-Portes-de-France (95) et de Terres-de-France (93). Le complexe commercial Aéroville (qui a été livré depuis), la ZAC Aérolians et le pôle gare « Parc des expositions » sont les projets majeurs de développement économique de ce territoire ;

- Le CDT Pôle Métropolitain du Bourget concerne six communes dont la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget. Complémentaire au développement du secteur de Roissy, ce projet territorial s'organise autour de la création d'un pôle aéronautique s'appuyant sur les équipements existants :
 - L'aéroport du Bourget, premier aéroport d'affaires européen ;
 - Le musée de l'air et de l'espace ;
 - Le parc des expositions qui accueille le premier salon aéronautique mondial.
- Le CDT Est-Seine-Saint-Denis accueillera quatre gares du Grand Paris Express sur son territoire constitué de cinq communes dont Aulnay-sous-Bois en limite du Triangle de Gonesse. Le développement de nouveaux réseaux permettra d'améliorer l'accès de ce secteur socialement défavorisé aux pôles économiques en projet sur le Grand Roissy. Le CDT prévoit la création de projets culturels et de rénovation urbaine ainsi que l'aménagement d'un arc paysager entre la forêt de Bondy et le parc du Sausset.

Les CDT favorisent l'essor de nouveaux projets d'enjeux métropolitains sous l'impulsion des collectivités locales.

L'aire d'étude initiale du Triangle de Gonesse est intégrée au CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France, qui concerne les six communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse, Arnouville, Gonesse et Bonneuil-en-France. Ce CDT définit les principes stratégiques de développement de ces territoires, au regard de la création de la gare « Triangle de Gonesse » sur le tronçon Saint-Denis Pleyel / Le Mesnil-Amelot de la ligne 17 du réseau Grand Paris Express.

Le caractère d'interface du Triangle dans le territoire le place également au cœur des enjeux de trois autres CDT limitrophes :

- Cœur économique Roissy Terres de France ;
- Est-Seine-Saint-Denis ;
- Pôle métropolitain du Bourget.

● Abandon du précédent projet touristique et de loisirs Europacity

Un précédent projet intitulé EuropaCity était initialement prévu sur le périmètre du Triangle de Gonesse. Il prévoyait d'ouvrir à l'urbanisation 280 hectares de terrains, pour accueillir un nouveau quartier mixte d'activités, bureaux, loisirs, hôtels et commerces en lien avec la proximité de l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle.

La décision d'implantation du programme Europacity dans le Triangle de Gonesse est l'aboutissement d'un long processus. Plusieurs hypothèses de localisation européennes puis françaises ont successivement été étudiées par Alliages & Territoires. Le porteur de projet était « La Belle Etoile » Joint-Venture (à 50% de Ceetrus et à 50% de Dalian Wanda group).

Le site recherché devait répondre aux critères suivants :

- Une emprise de 80 ha environ en zone urbaine dense ;
- Au sein d'une métropole européenne dynamique ;
- Dans une des principales destinations touristiques mondiales ;
- Dans une zone d'attractivité de 15 millions d'habitants à moins de 2h de transport ;
- Directement connectée aux infrastructures de transport majeures (autoroute, train à grande vitesse, aéroport international) ;
- Permettant la création d'un projet avec une forte ambition architecturale et urbaine.

Le Triangle de Gonesse forme une convergence d'infrastructures aéroportuaires, routières et ferroviaires exceptionnelle. Il offre également l'espace nécessaire à l'implantation du programme Europacity au sein d'un nouveau quartier mixte d'activités technologiques et de bureaux confortant les potentialités économiques du Grand Roissy.

Au regard des dynamiques du Nord-Est francilien et des potentialités socio-économiques, le Maître d'ouvrage a, en partenariat étroit avec les décideurs publics, fait le choix de l'implantation du programme Europacity au sein de ce territoire.



Figure 51 : Représentation du projet EuropaCity (Source : Le Monde)

En novembre 2019, ce projet est définitivement abandonné, notamment à la suite de l'enquête publique remise à l'été 2017, qui considère le projet comme peu compatible avec la notion de développement durable.

À la place d'« un seul gros projet », le chef de l'État Emmanuel Macron souhaite, sur une superficie plus étendue, « plusieurs projets coordonnés ». Il a la volonté de créer un « projet alternatif » « plus mixte, plus moderne, sans créer un pôle démesuré de consommation, de loisirs et d'objets ».

Le haut-fonctionnaire et ancien directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme, Francis Rol-Tanguy, a donc été missionné par le gouvernement pour esquisser d'autres alternatives. Le rapport Rol-Tanguy, dévoilé fin 2020, propose trois scénarios pour le Triangle de Gonesse :

- La première option consiste à maintenir la superficie initiale du projet (à 280 ha), mais elle est immédiatement évacuée par l'auteur, considérant que la viabilité économique d'un tel projet n'est pas assurée ;
- Une deuxième option médiane consiste à réduire l'urbanisation à 110 hectares autour de la gare du Grand Paris Express. Il est suggéré l'implantation d'activités de « relocalisation productive de secteurs stratégiques », sans pour autant que des projets soient précisément identifiés en ce sens ;
- Enfin le troisième scénario consiste en l'abandon complet de l'urbanisation du secteur. Cette option semble avoir la faveur de l'auteur qui propose une reconversion agricole vers le maraîchage et l'horticulture.

Le rapport reprend également diverses propositions qui portent sur des thématiques variées telles que la formation, le sport ou la culture. Des sujets constituant de véritables enjeux pour le secteur. La dimension paysagère est également à intégrer à la réflexion : la plaine agricole mais aussi les espaces boisés et les chemins ruraux mériteraient d'être revalorisés afin de constituer un véritable maillage entre les villes.

Jean Castex dévoile, le 7 mai 2021, 17 mesures prises dans le cadre du Plan Val d'Oise, pour dynamiser le département. Parmi elles, le maintien de la ligne 17 et de la gare Triangle de Gonesse et l'aménagement de 110 hectares de ZAC autour de la gare.

4.1.2 CHOIX DU SITE : UN TERRITOIRE HAUTEMENT STRATEGIQUE

4.1.2.1 LE TERRITOIRE DU GRAND ROISSY

Le territoire du Grand Roissy (50 communes, 711 000 habitants) s'est développé par plaques monofonctionnelles desservies par des infrastructures structurantes qui assurent une bonne liaison avec la capitale tout en créant des effets de coupure et des nuisances : autoroutes, lignes hautes tensions, plan d'exposition au bruit par exemples.

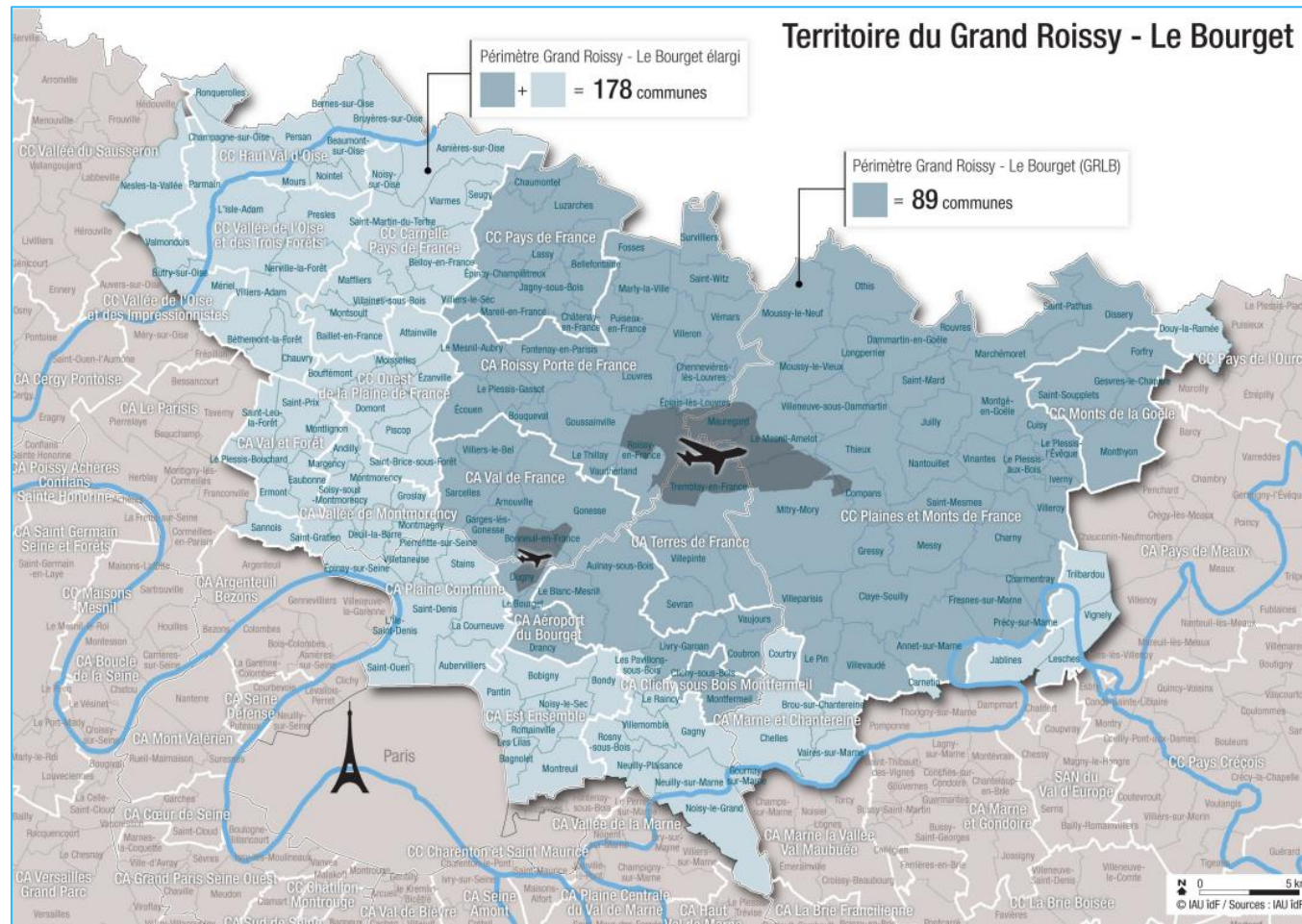


Figure 52 : Localisation du territoire du Grand Roissy (Source : IAU IDF)

Marqué par la prédominance des activités logistiques et aéroportuaires, son dynamisme économique bien qu'infléchi depuis la crise de 2008 est avéré ; toutefois le taux d'emploi est globalement faible dans de nombreuses communes avec des niveaux de qualification des emplois déconnectés des besoins d'une population assez fragile.

Face à ces enjeux, le territoire nourrit l'ambition de faire du Grand Roissy une place aéroportuaire dynamique et attractive pour ses habitants et les entreprises en agissant notamment sur la diversification des activités et des emplois.

4.1.2.2 LA VILLE DE GONESSE, ENTRE ESPACES URBAINS ET ESPACE RURAUX

La commune de Gonesse est située dans le Sud-Est du Val d'Oise, à 12 km au Nord de Paris. Elle s'étend sur 2 008 ha. Son organisation urbaine se caractérise principalement par la formation successive de deux grandes entités : dans un premier temps, la création des « faubourgs » résidentiels et industriels autour du centre ancien ; dans un second temps, le développement de quartiers à dominante d'habitat en rapport avec la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville. Depuis les années 1990, les opérations d'aménagement dans la « vallée » tendent à agglomérer ces deux entités.

Ainsi délimité par les grands tracés de la ligne SNCF à l'Ouest et la RD317 à l'Est, le milieu bâti occupe aujourd'hui moins de la moitié du territoire. Depuis le début des années 2000, des opérations d'urbanisation ont été entreprises au niveau de la partie sud du Triangle de Gonesse, avec la réalisation en deux temps de la zone d'activités des Tulipes, qui a permis l'installation de nouvelles entreprises et prochainement d'un pôle hôtelier en entrée de secteur. Sur le plateau, malgré quelques « mitages », l'étendue des vastes espaces naturels inclus dans le Triangle de Gonesse effectue une transition perceptible entre la densité de la première couronne de l'agglomération parisienne représentée par les communes au Sud, à l'Est et à l'Ouest (Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Arnouville-lès-Gonesse) et le paysage des communes plus en rapport avec le milieu rural de la Plaine de France comme Le Thillay, Vaudherland, voire les villages de Bonneuil-en-France et Roissy-en-France.

Le Triangle de Gonesse se situe à l'interface avec le tissu agricole productif, avec notamment une Zone Agricole Protégée (ZAP) au Nord.

La zone agricole protégée (ZAP) est une servitude d'utilité publique (SUP) qui permet de préserver la vocation agricole des zones présentant un intérêt général.

4.1.2.3 UNE PROXIMITE IMMEDIATE DE GRANDS ESPACES DOMINES PAR LE PAYSAGE

La Ville de Gonesse a placé depuis plus de 20 ans l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie au cœur de sa politique à travers la mise en place d'une trame verte et bleue communale s'insérant au niveau départemental.

Le Triangle de Gonesse se connectera à cette trame verte de Gonesse, mais également au parc Départemental du Sausset.

Le Triangle de Gonesse apparaît donc comme un secteur de transition entre densité urbaine et paysage rural : le projet vise à clarifier cette transition par l'aménagement d'une lisière agricole au sein du nouveau quartier.

4.1.2.4 UNE SITUATION AU CŒUR DES DYNAMIQUES AEROPORTUAIRES

Dans un contexte de compétitivité mondiale entre les grandes métropoles, les corridors aéroportuaires sont ainsi de véritables secteurs stratégiques où se concentrent de forts enjeux à la fois économiques, sociaux et environnementaux.

Le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position privilégiée par rapport aux infrastructures de transports, et notamment par rapport au transport aérien. Le secteur se trouve ainsi bordé dans sa partie Nord par l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et dans sa partie Sud-Ouest par l'aéroport d'affaires du Bourget. Dans un contexte international de plus en plus concurrentiel, le Triangle de Gonesse apparaît comme une pièce maîtresse de l'axe Roissy-le Bourget pour renforcer l'attractivité économique de ce territoire et lui donner une plus grande lisibilité. L'enjeu principal de ce territoire réside donc dans la mise en œuvre d'une approche globale et partagée de son développement permettant de renforcer les liens entre ses différents moteurs économiques.

4.1.2.5 LE PROJET DU GRAND PARIS EXPRESS

La commune de Gonesse s'inscrit dans le projet du Grand Paris Express par la restructuration de ses gares RER et la création de la ligne de métro 17, reliant Le Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne) à Saint-Denis Pleyel (Saint-Denis) en passant par Le Triangle de Gonesse, l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle et La Plaine Saint-Denis. Elle fera la liaison avec les RER B et D et les lignes 1, 7, 11, 13, 14, 15, 16. Avec cette alternative au RER D, le trajet entre la ville de Gonesse et La Défense ne durerait que 29 minutes (lignes 17 et 15) contre 38 en moyenne actuellement en empruntant les RER D et A.

La ligne de 17 traversera un territoire stratégique et facilitera les déplacements des habitants du Val d'Oise, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, en assurant de nombreuses correspondances au sein de ses 9 gares. À Gonesse, plusieurs chantiers ont démarré pour préparer l'arrivée du nouveau métro.

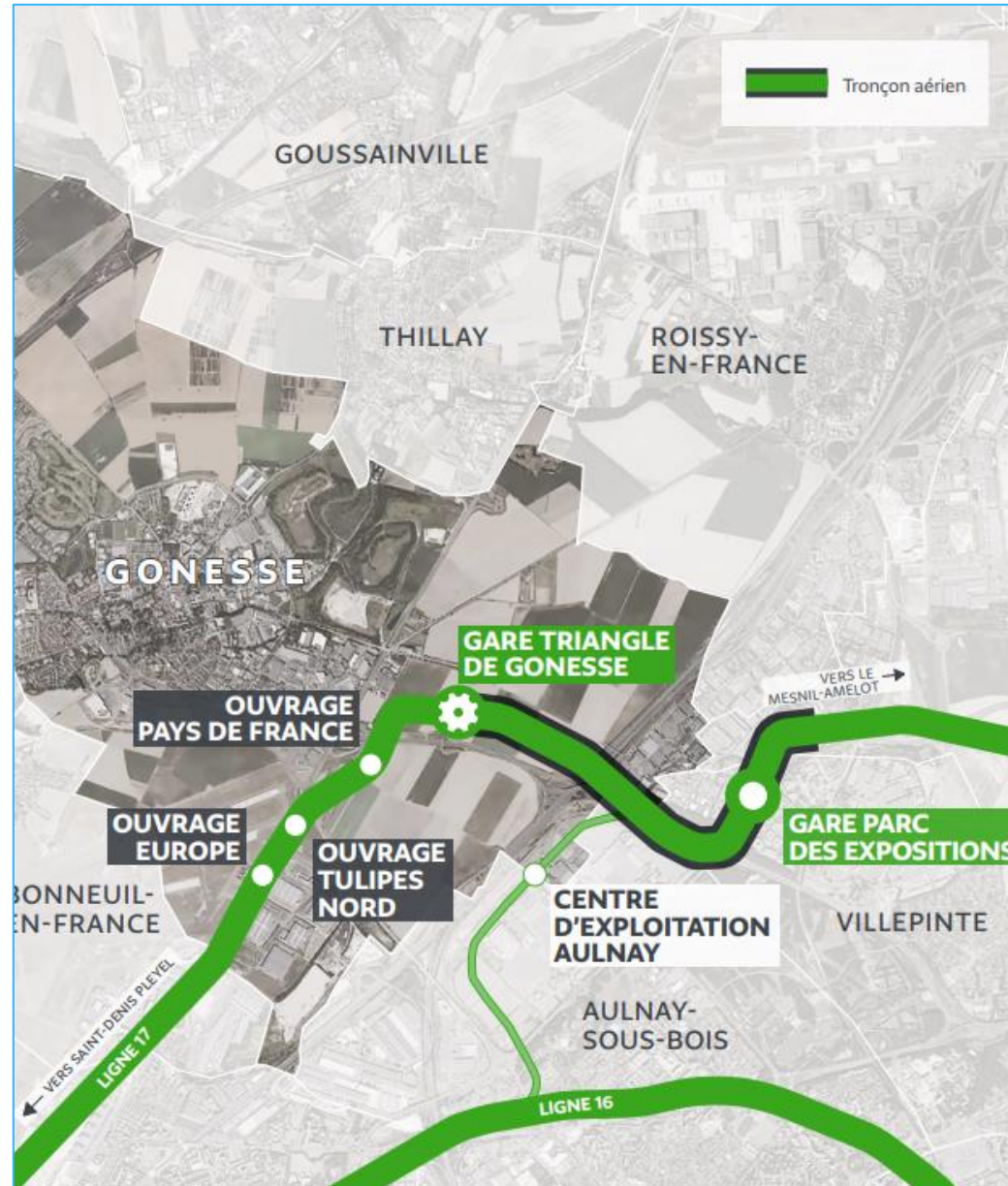


Figure 53 : Localisation de la gare du Triangle de Gonesse sur la commune (Source : Grand Paris Express)

La future gare Triangle de Gonesse est implantée à l'Est de la commune, à proximité du parc de la Patte d'Oie. Elle reliera la ville aux grands pôles d'activités du Grand Paris et à la capitale.

4.1.3 LES OBJECTIFS DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT

Face à l'ambition de renforcer le positionnement métropolitain et international des territoires aéroportuaires de Paris-CDG et de Paris-le Bourget dans le Grand Paris, l'EPA Plaine de France a initié en 2008 l'élaboration d'un plan stratégique d'ensemble pour le développement et l'aménagement du Triangle de Gonesse.

Il s'agissait de concevoir pour ce secteur, soumis à une forte pression foncière, un projet d'envergure, cohérent et intégré dans l'ensemble du territoire pour éviter une urbanisation au fil de l'eau et mal maîtrisée. La perspective de l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express dont une gare au cœur du Triangle de Gonesse a conforté cette ambition, en améliorant l'accessibilité future du site depuis la capitale et depuis les aéroports, et faisant du projet une véritable vitrine internationale dans un contexte de renforcement des pôles existants : Parc International des Expositions, Paris Nord 2 et Le Bourget.

Par suite de l'abandon du projet Europa City en 2019, les ministres de la Transition écologique et solidaire, de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales ont confié une mission à M. Francis ROL-TANGUY qui vise notamment à « proposer avec les élus une vision d'avenir pour le territoire et d'esquisser un autre projet ». Le rapport conclut à la pertinence de poursuivre le développement sur les 110 ha maîtrisés par l'EPFIF dans la partie Nord de la ZAC.

Cette mission a été poursuivie par une mission confiée par le Premier ministre au Préfet du Val d'Oise, en réponse au plan d'action pour le Val d'Oise initié par la Région.

Parmi les actions du plan de relance dévoilé par le chef du gouvernement en mai 2021 figurent l'annonce de la poursuite de la ligne 17 jusqu'au Mesnil-Amelot et la construction de la nouvelle gare à Gonesse, ainsi que des investissements à cibler sur le Triangle de Gonesse dont l'accueil d'une cité scolaire à vocation internationale (collège et lycée) dans la partie nord.

Grand Paris Aménagement (GPA) est donc aujourd'hui Maître d'ouvrage du développement d'un projet d'aménagement sur les 110 ha au Nord du Boulevard Interurbain du Parisis.

4.2 PRESENTATION DU PROJET RETENU

4.2.1 PLAN MASSE GLOBAL

Le plan-guide d'aménagement du projet est présenté ci-dessous.



Figure 54 : Plan guide d'aménagement (Source : HDZ)

4.2.2 PROGRAMMATION – VOCATION DU QUARTIER

Le projet prévoit l'aménagement des surfaces suivantes :

- 30 000 m² SDP dédiée à des équipements :
 - Cité Scolaire à vocation Internationale (CSI) ;
 - Equipements sportifs (gymnase) ;
 - Equipement culturel (Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public - CNAREP).
- 497 000 m² SDP dédiée à des programmes d'activité ;
- 41 000 m² SDP dédiée à de l'hôtellerie, des bureaux et des services ;
- 2 500 m² SDP de commerces.

A ces programmes s'ajoute la réalisation de parkings silos (dont un P+R) d'une surface prévisionnelle de 54 000 m² SDP.

L'ensemble du besoin en stationnement sur la ZAC est estimé par CDVIA dans son étude à 2 000 places.

L'ensemble de programmes à fort rayonnement et ouvert au public sera réalisé sur la partie centrale du site. Ils serviront de levier pour le développement du quartier. Ils permettent de :

- Développer une synergie programmatique, vecteur d'aménités du fait de leur proximité, la qualité des aménagements et des espaces publics attenants, la continuité des parcours des modes actifs ;
- Définir une vision d'ensemble cohérente.

4.2.3 LES OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs de la ZAC définis par le conseil d'Administration de GPA sont les suivants :

- Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.) ;
- Implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématiques sur les filières de la bio économie et en lien avec les projets agricoles du territoire ;
- Développer une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire ;
- Aménager un pôle gare multimodal autour de la future gare GPE ;
- Implanter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation sur le territoire ;
- Au sein de la lisière agricole, accueillir des projets de production agricole à vocation expérimentales, sociales, pédagogiques

4.2.4 PHASAGE DES TRAVAUX

Les travaux seront réalisés sous quatre étapes.

● Temps 0 : horizon 2028

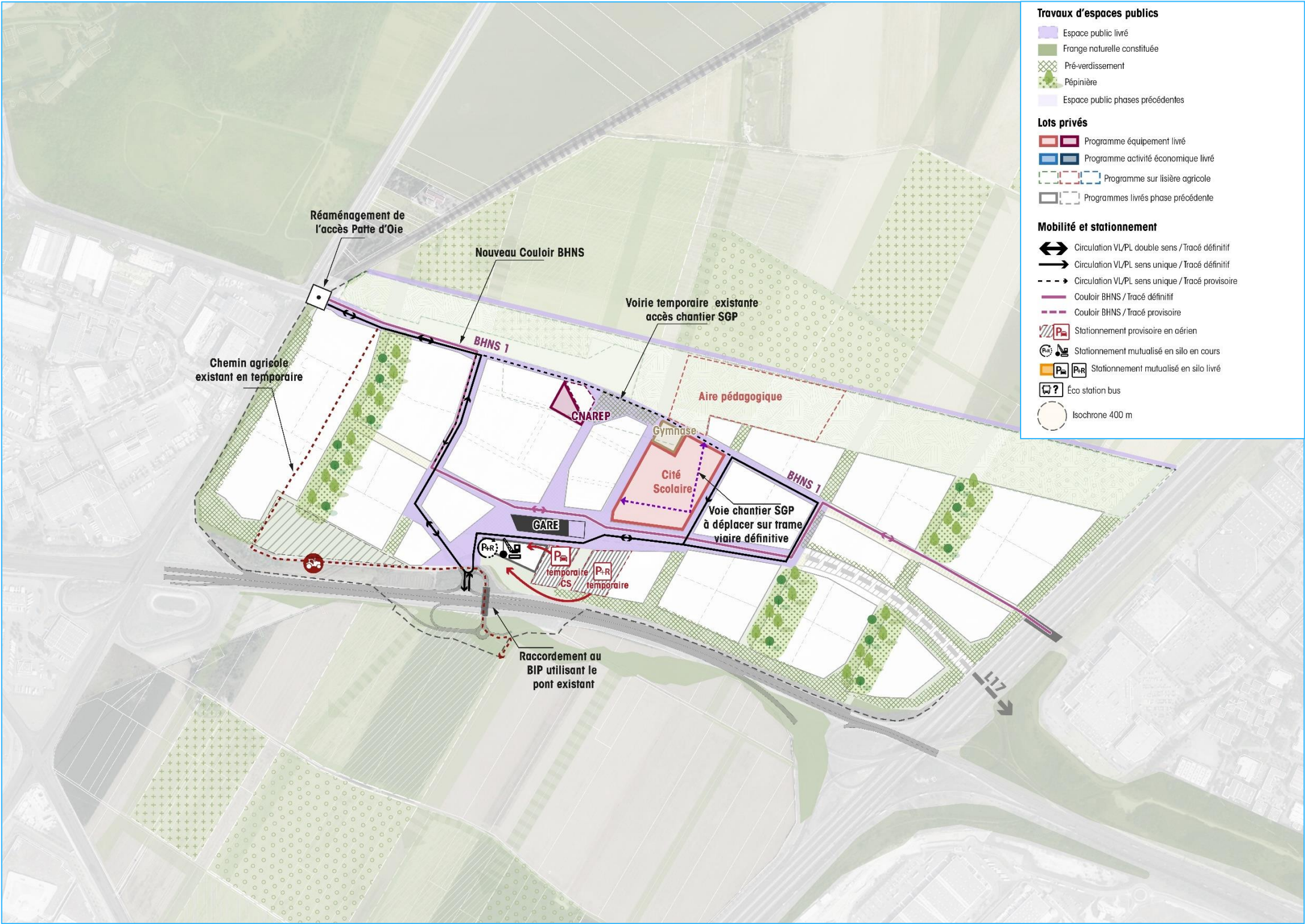


Figure 55 : Phasage des travaux – Temps 0 (Source : HDZ, 2024)

● Temps 1 : horizon 2030

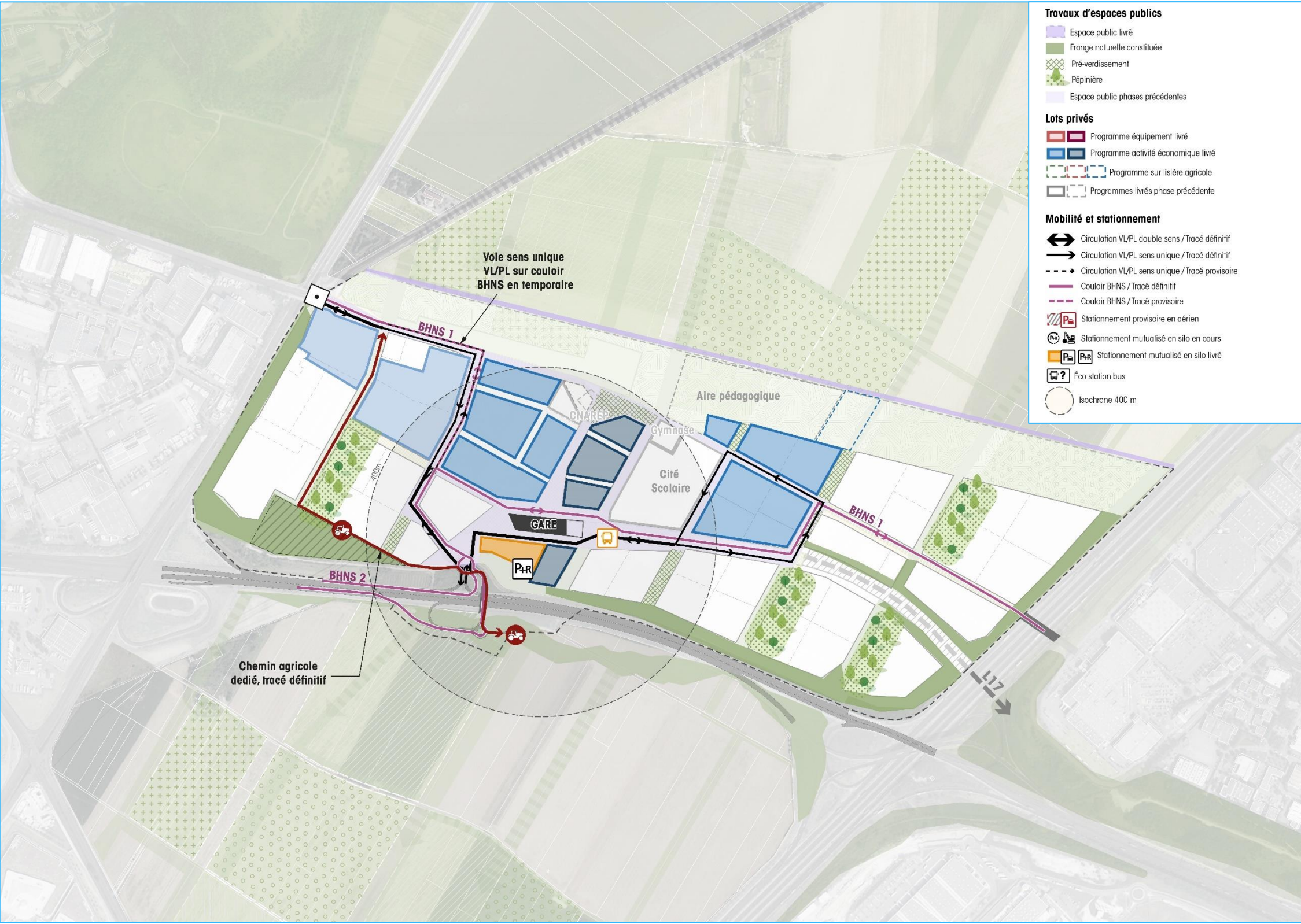


Figure 56 : Phasage des travaux – Temps 1 (Source : HDZ, 2024)

● Temps 2 : horizon 2035

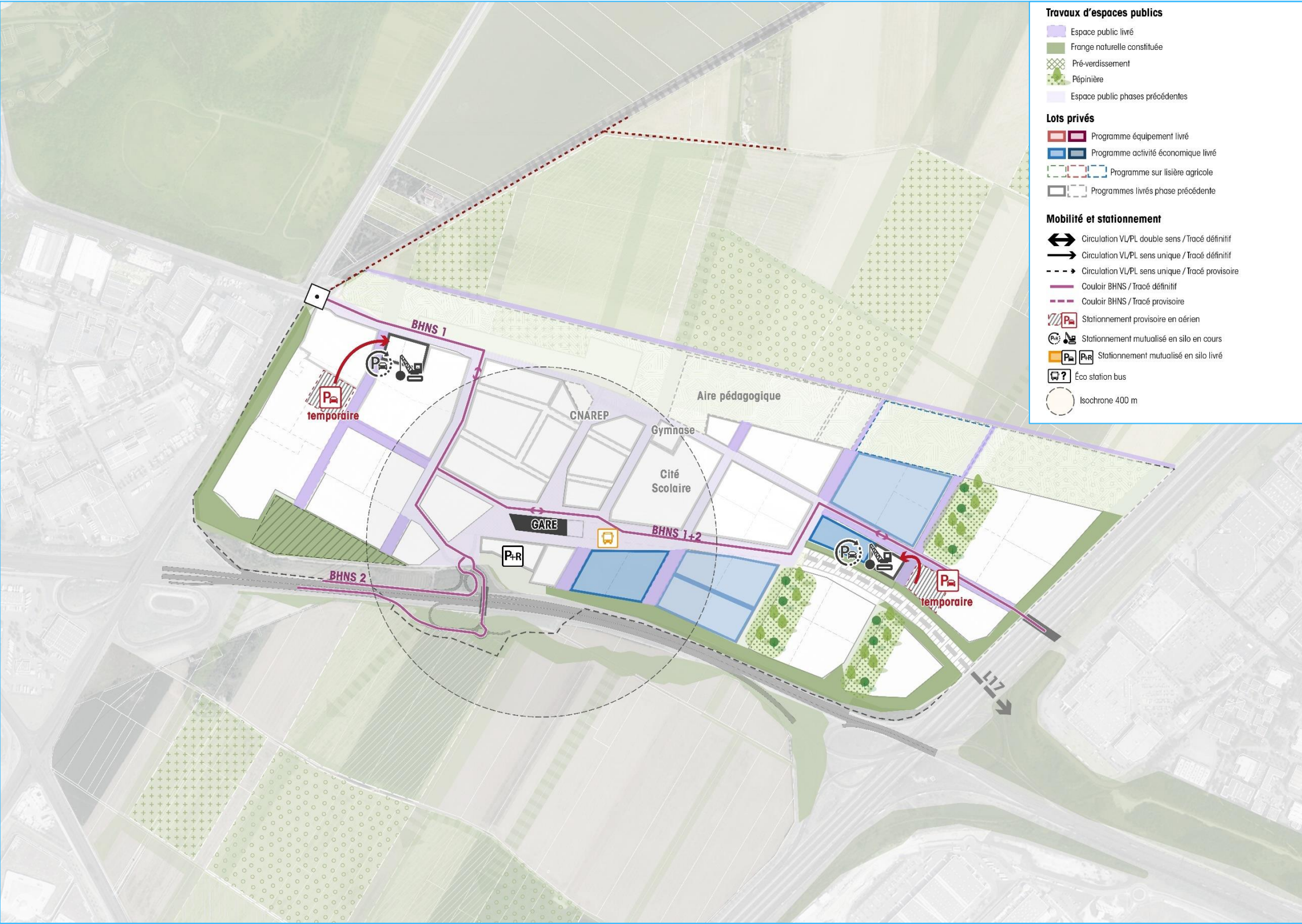


Figure 57 : Phasage des travaux – Temps 2 (Source : HDZ, 2024)

● Temps 3 : horizon 2040

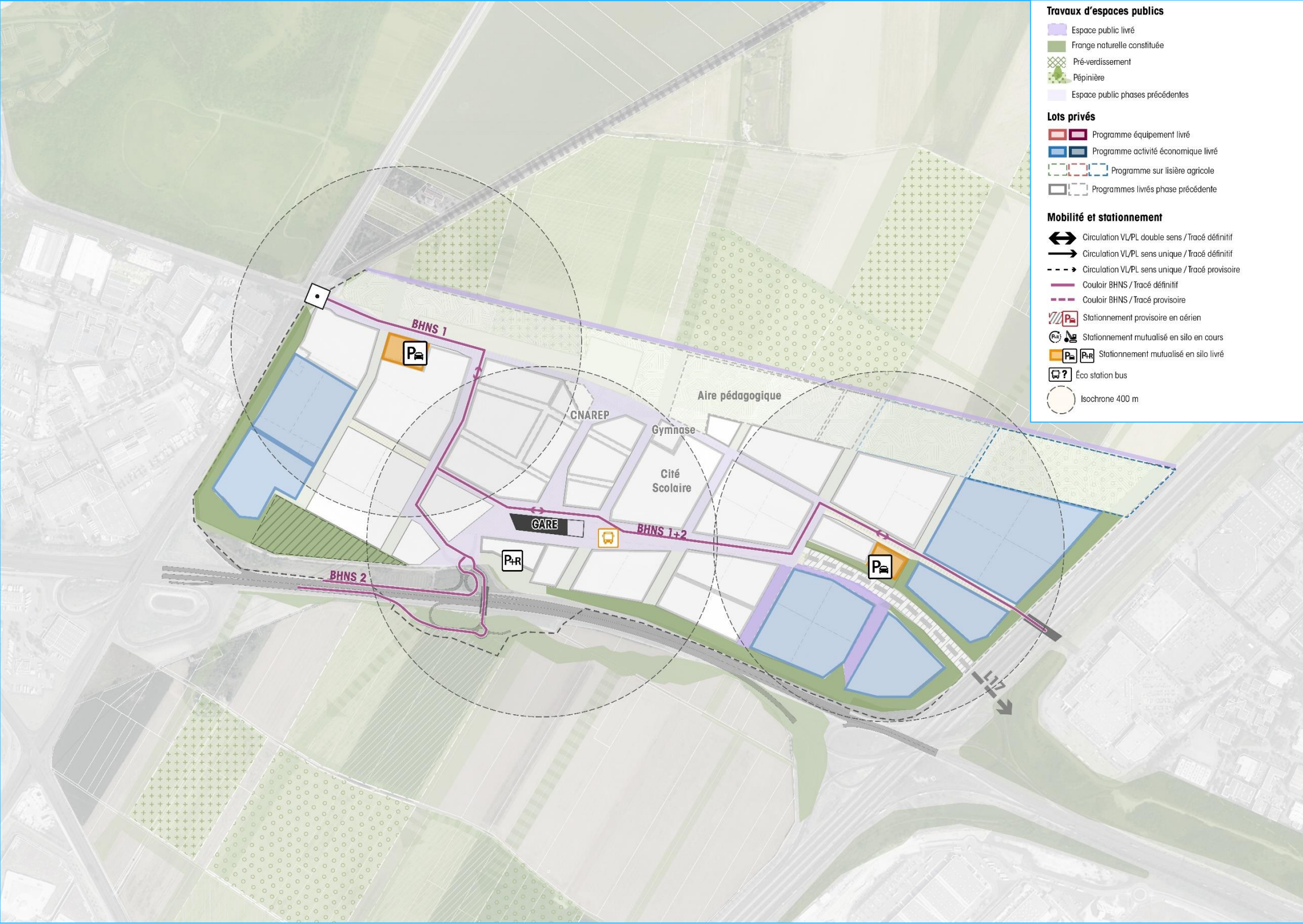


Figure 58 : Phasage des travaux – Temps 3 (Source : HDZ, 2024)

4.3 ETUDE D'OPTIMISATION DE LA DENSITE DES CONSTRUCTIONS

Dans le but de renforcer son attractivité et améliorer son cadre de vie, les choix opérés dans le cadre du projet ont été conçus autour d'une réflexion sur l'optimisation des densités des constructions, en tenant compte de la qualité urbaine ainsi que de la préservation et de la restauration de la biodiversité et de la nature en ville.

4.3.1 IMPACT DE LA REPARTITION DES CONSTRUCTIONS SUR LA DENSITE

Dans le cadre du projet de ZAC du Triangle de Gonesse et de par sa nature, l'indicateur de densité bâtie a été privilégié.

Composition et variation des hauteurs

Pour rappel, le quartier propose des hauteurs corrélées au règlement des servitudes aériennes avec :

- Des hauteurs maximales à 20 m sur l'Ouest du site, soit R+5-6 environ pour des hauteurs de niveaux classiques (3 m) ;
- Des hauteurs maximales à 30 m sur l'Est du site, soit R+8+9 environ mais relativement éloigné de la gare ;
- Développer une certaine densité vectrice d'urbanité aux abords de la Gare.

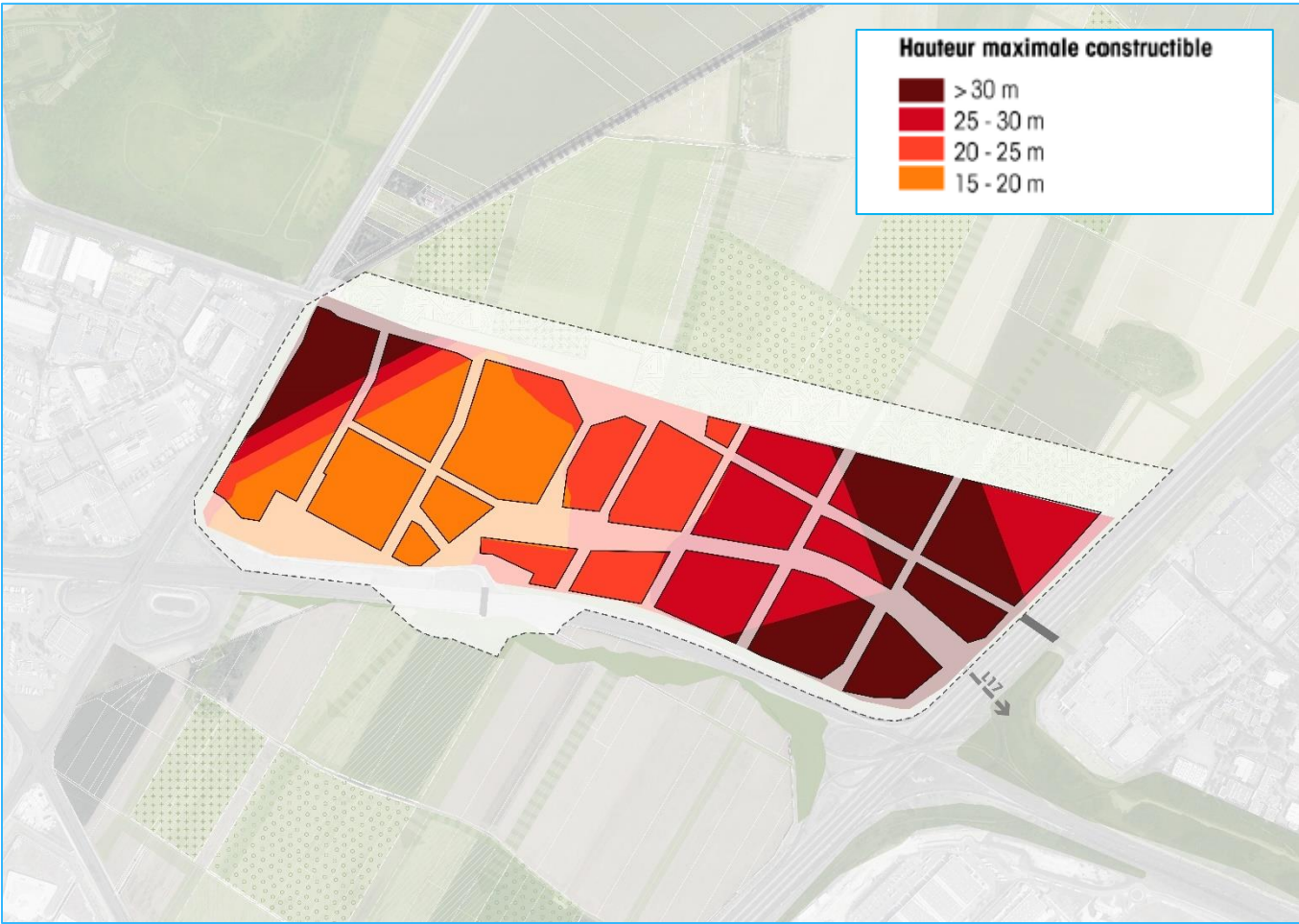


Figure 59 : Hauteurs corrélées au règlement des servitudes aériennes (Source : HDZ)

Dans le cadre du projet, les hauteurs ne dépasseront jamais les R+4.

Projet global

Pour rappel, la densité bâtie est un indicateur qui caractérise l'emprise au sol par rapport à la surface de la parcelle ou de l'ilot multipliée par le nombre moyen de niveaux du bâtiment. Selon le résultat, il sera possible d'évaluer si l'espace considéré à un faible, forte, ou moyenne densité. La densité bâtie ne donne cependant pas de renseignement sur le niveau de concentration de la population ni sur les activités qui se déroulent sur cet espace. Il peut en revanche servir à identifier des typologies de bâti en fonction des résultats trouvés et permet d'appréhender l'enveloppe bâtie dans ses trois dimensions.

La densité bâtie du projet de ZAC du Triangle de Gonesse est d'environ 1,02 correspondant à une densité moyenne-faible. Le projet de ZAC a été conçu dans le but de proposer une densité raisonnée, généreuse en espaces publics, en espaces à vivre, en services et en loisirs, en tenant compte du contexte et de son environnement agricole.

Le projet répond au besoin d'optimisation des densités associées au nouveau quartier et aux enjeux urbains du secteur.

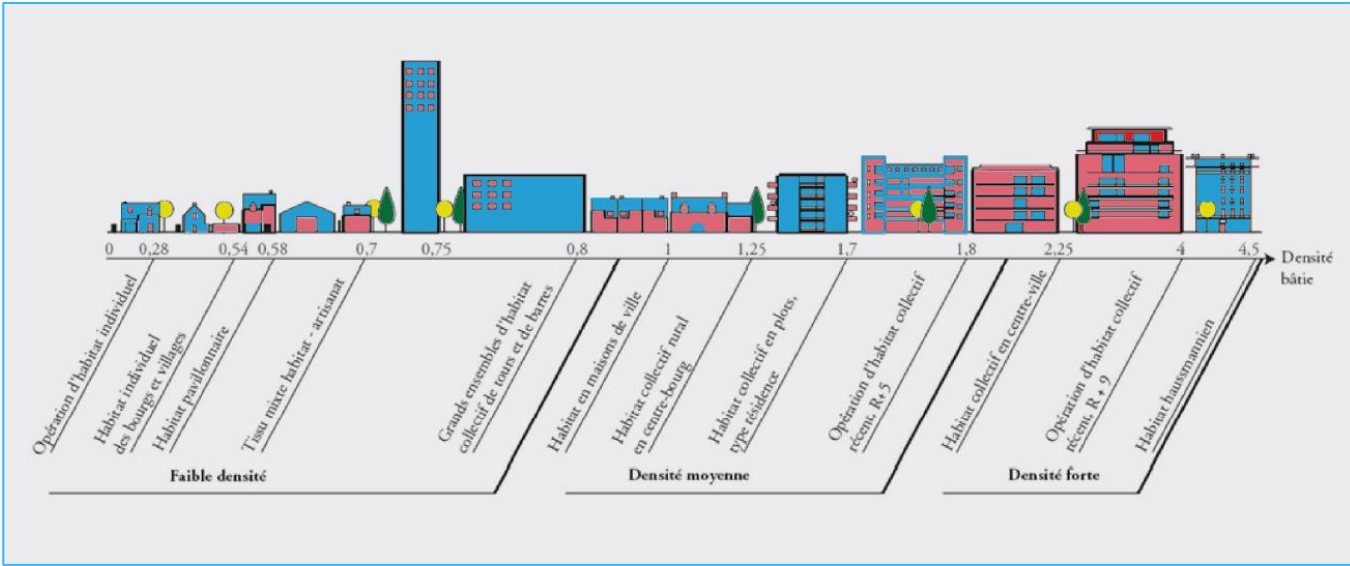


Figure 60 : Echelle de densité du bâti (Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France)

Découpage par lot

A l'état initial, la densité bâtie au droit du secteur était très faible (proche de 0). Quasiment aucun bâtiment n'était présent sur la zone exclusivement agricole, à l'exception de la future gare GPE.

A l'état projet, le découpage par lot aménagé permet de visualiser une densité bâtie largement augmentée. Cette densité est différente en fonction de la fonction des lots et des usages du site.

L'intensité urbaine de quartier se situe principalement aux abords du secteur pôle gare.

En effet, les lots destinés à des usages mixtes ont une densité moyenne. Les lots à destination d'activité industrielle à proximité du pôle gare sont denses. A contrario, les lots d'activité industrielles éloignées du pôle gare ont une densité plus faible.

D'après la cartographie ci-dessous, la densité bâtie nette est comprise entre 0,43 et 2,63. Le projet de ZAC du Triangle de Gonesse contribuera à l'augmentation des densités de construction de la zone.



Figure 61 : Densité bâtie par lot (Source : Ségic Ingénierie)

NB : Le Centre Scolaire à vocation International (CSI) n'a pas été intégré au calcul de densité car les hauteurs des bâtiments ne sont pas arrêtées à ce stade. Le bâtiment a donc été exclu de la cartographie ci-dessus.

Imperméabilisation et végétalisation du site

« Sont qualifiées comme non artificialisées les surfaces qui sont soit naturelles, nues ou couvertes d'eau, soit végétalisées, constituant un habitat naturel ou utilisées à usage de cultures, y compris les surfaces d'agriculture urbaine et les surfaces boisées ou arbustives dans l'espace urbain »

Analyse des espaces publics du projet avec la nomenclature ZAN

Les surfaces du projet sont présentées ci-dessous :

Surfaces projet		ha
	total	118,04
	total lots prives	64,13
	total espaces publics	24,67
	lisière	21,37
	autre potentiellement artificialisé(....) :	
	point noir, échangeur, abords gare indefinis, tranché ouverte métro	7,87

Les espaces publics du projet représentent 24,7 ha (dont 4,7 ha sur foncier non constructible) :

Le détail de ces espaces est présenté ci-dessous :

- Trame Nord-Sud : 6,4 ha ;
- Frange naturelle : 7,6 ha ;
- Parvis gare : 0,6 ha ;
- Lisière augmentée : 0,8 ha ;
- Axes Est-Ouest et voirie autre : 8,0ha (dont 3,5ha sur foncier non constructible) ;
- Butte : 1,2 ha (dont 1,2 ha sur foncier non constructible)

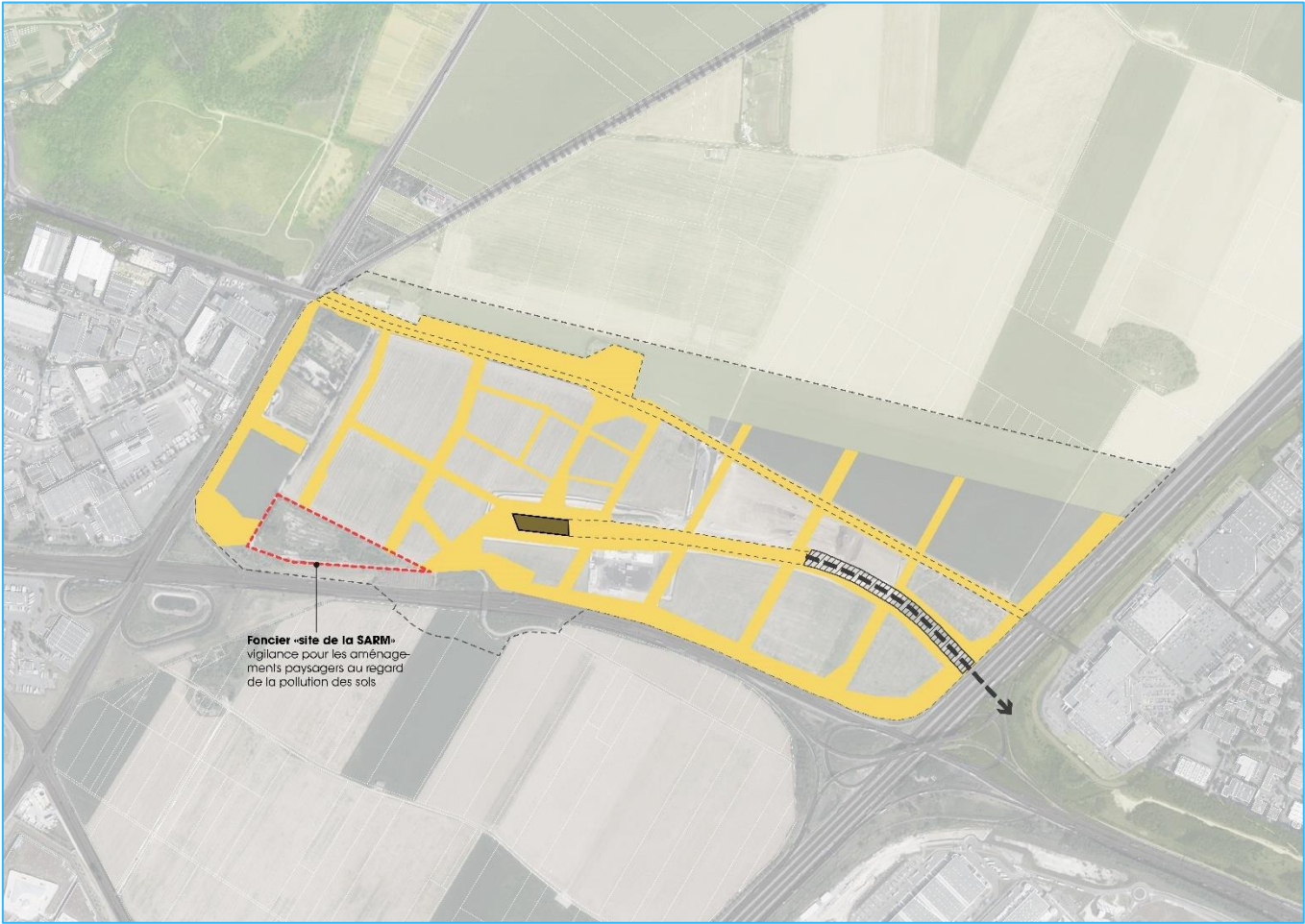


Figure 62 : Localisation des espaces publics (Source : HDZ)

D'après le décret ZAN n°2023-1096 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols, le projet du Triangle de Gonesse devra respecter les indices suivants :

Catégories de surfaces		Seuil de référence (*)
Surfaces artificialisées	1° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison du bâti (constructions, aménagements, ouvrages ou installations).	Supérieur ou égal à 50 m2 d'emprise au sol
	2° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison d'un revêtement (artificiel, asphalté, bétonné, couvert de pavés ou de dalles).	
	3° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont stabilisés et compactés ou recouverts de matériaux minéraux, ou dont les sols sont constitués de matériaux composites (couverture hétérogène et artificielle avec un mélange de matériaux non minéraux).	
	4° Surfaces à usage résidentiel, de production secondaire ou tertiaire, ou d'infrastructures notamment de transport ou de logistique, dont les sols sont couverts par une végétation herbacée (**).	
	5° Surfaces entrant dans les catégories 1° à 4°, qui sont en chantier ou en état d'abandon.	
Surfaces non artificialisées	6° Surfaces naturelles dont les sols sont soit nus (sable, galets, rochers, pierres ou tout autre matériau minéral, y compris les surfaces d'activités extractives de matériaux en exploitation) soit couverts en permanence d'eau, de neige ou de glace.	Supérieur ou égal à 2 500 m2 d'emprise au sol ou de terrain
	7° Surfaces à usage de cultures dont les sols sont soit arables ou végétalisés (agriculture), y compris si ces surfaces sont en friche, soit recouverts d'eau (pêche, aquaculture, saliculture).	
	8° Surfaces dont les sols sont végétalisés et à usage sylvicole.	
	9° Surfaces dont les sols sont végétalisés et qui constituent un habitat naturel.	
	10° Surfaces dont les sols sont végétalisés et qui n'entrent pas dans les catégories précédentes.	

Pour qu'elles soient considérées comme non-artificialisées, les surfaces doivent respecter les dimensions suivantes :

- Une surface minimale de 2 500 m² ;
- Une largeur de 5 m pour les infrastructures linéaires ;
- Au moins 25 % de boisement pour qu'elles ne soient pas seulement considérées comme herbacées.

Suivant les profils types proposés pour la trame Nord-Sud, la largeur de la bande considérée comme naturelle/boisée (et pour autant, non artificialisée) varie entre 11 et 25 m selon la localisation sur le plan du quartier. La frange naturelle (hors point noir) et la butte sont considérées comme entièrement non artificialisées.

Les indices appliqués au projet sont les suivants :

				ml	largeur	m2	ha	%	% sur 118ha	% sur total espaces publics
Espaces publics	Surfaces Non artificialisées	Type 7	Elargissement lisière agricole			8160	0,82	0,69%	0,69%	4%
			Trame nord sud 22m-28m circulée	1686	11	18546	1,85	1,57%		
			Trame nord sud 30m piétonne	800	25	20000	2,00	1,69%		
		Type 8/9	Axe E-O (actuel bhns)	1580	5	7900	0,79	0,67%	11,57%	55%
			Frange naturelle (hors point noir)			76041	7,60	6,44%		
			Butte			14041	1,40	1,19%		

55 % de la surface totale des espaces publics est considérée comme non artificialisée, ce qui représente 11 % de la surface totale de la ZAC.

Afin de valider ces hypothèses, il sera nécessaire d’appliquer les conditions suivantes :

- Assurer au maximum la continuité de la trame Nord-Sud, limitant les interruptions de la trame par des rues perpendiculaires afin d’éviter le morcellement des surfaces qui n’atteignent pas les 2 500 m² ;
- Garantir la multiplicité de strates et à minima 25 % de surface boisées.

● **Analyse des lots privés avec la nomenclature ZAN**

A l’échelle de la ZAC, 30% de la surface totale des ilots privés est considérée comme non artificialisée, cela représente 16% de la surface totale de la ZAC.

				ml	largeur	m2	ha	%	% sur 118ha	% sur total lots privés
Espaces privés	Surfaces Non artificialisées	Type 7	Lisière agricole			213744	21,37	18,11%	18,11%	
		Type 8/9	30% du lot minimum				19,24	16,30%	16,30%	30%
	Surfaces Artificialisées	Type 3/4 à minima	10% du lot				6,41	5,43%	5,43%	

La lisière agricole est considérée entièrement comme non-artificialisée.

Au sein des lots privés, l’objectif sera de maintenir 25 à 30% de surface non artificialisé au sein des ilots.

4.3.2 CONCLUSION SUR L’ETUDE D’OPTIMISATION DE LA DENSITE DES CONSTRUCTION

Dans le cadre du projet d’aménagement de la ZAC Triangle de Gonesse plusieurs actions ont été mises en œuvre :

- Action 1 : Réaffecter, consolider et densifier les terres : Une mesure de réduction concernant le dimensionnement du projet en amont a été mis en œuvre dans le but de modifier le projet de construction pour en réduire la taille ou l’emprise. En effet, une zone agricole de 400 hectares située au Nord de la ZAC sera préservée et sanctuarisée ;
- Action 2 : Rationnaliser l’emprise au sol : une mixité programmatique est recherchée de manière à répartir de façon équilibrée des différents usages ;
- Action 3 : Favoriser l’évolutivité et la mutabilité des espaces : Le projet a pour ambition de concevoir un quartier adaptable et régénérable ;
- Action 4 : Optimiser les espaces de stationnement : une stratégie de stationnement mutualisé a été définie à l’échelle du quartier. Afin d’optimiser la compacité de la forme urbaine, une recherche de mutualisation des stationnements sera réalisée afin de limiter les besoins en infrastructures ;
- Action 5 : Restaurer la biodiversité : La trame paysagère constituera une infrastructure du vivant robuste porteuse de toutes les fonctions écosystémiques.

La densité bâtie du projet de ZAC du Triangle de Gonesse est d’environ 1,02 correspondant à une densité moyenne-faible (les lots destinés à des usages mixtes ont une densité moyenne, les lots à destination d’activité industrielle à proximité du pôle gare sont denses, à contrario les lots d’activité industrielles éloignées du pôle gare ont une densité plus faible). La densité d’activité humaine sera d’environ 103 personnes (emploi et étudiants) par hectare, et la densité d’emploi sera d’environ 82 emplois par hectare.

En effet, le projet de ZAC a été conçu dans le but de proposer une densité raisonnée, généreuse en espaces publics, en espaces à vivre, en services et en loisirs, en tenant compte du contexte et de son environnement agricole. Il répond au besoin d’optimisation des densités associées au nouveau quartier et aux enjeux urbains du secteur et contribuera à l’augmentation des densités de construction de la zone en tenant compte de la qualité urbaine et des enjeux de préservation et de la restauration de la biodiversité et de nature en ville en respectant les objectifs du ZAN (Zéro Artificialisation Nette) avec :

- 55 % de la surface totale des espaces publics est considérée comme non artificialisée, ce qui représente 11% de la surface totale de la ZAC ;
- 30 % de la surface totale des ilots privés est considérée comme non artificialisée, cela représente 16% de la surface totale de la ZAC.

Les avantages d’une densité de construction plus élevée comprennent une utilisation plus efficace de l’espace disponible afin de limiter autant que possible l’étalement urbain (objectif du ZAN). D’autre part, elle permet de réduire la surface des infrastructures générées ainsi que la réduction des coûts de construction par unité de surface, et peut favoriser l’activité économique et la création d’emplois.

4.4 PRESENTATION DE L'EVOLUTION DU PLU NECESSAIRE A L'OPERATION

La réalisation de la gare de Gonesse, la construction des infrastructures ferroviaires afférentes et l'aménagement des 121,8 ha du site nécessitera une modification de l'OAP du Triangle de Gonesse.

Deux procédures de modifications sont actuellement en cours. La modification n°4 est actuellement en cours d'approbation dans le but de permettre l'aménagement anticipé de la Cité scolaire à vocation internationale. La modification n°5 a pour objectif d'être approuvée ultérieurement dans le but de réaliser l'aménagement global du projet de ZAC.

4.5 MODIFICATION N°4 DU PLU DE GONESSE

L'ouverture d'une procédure de modification du PLU a été prescrite par arrêté par l'arrêté n°153/2023. Les études environnementales sont actuellement en cours d'élaboration.

L'objectif de la modification n° 4 du PLU est de préciser et d'encadrer l'aménagement de la partie nord du site concernée par l'Orient d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Triangle de Gonesse, particulièrement aux abords de la gare, notamment pour la réalisation d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Les objectifs de la modification n°4 du PLU consistent à :

- Permettre l'implantation dans la partie Nord du périmètre de l'OAP de bureau et d'équipements d'intérêt collectif et de service public, dès la première phase d'aménagement ;
- Remplacer le principe d'implantation préférentielle de bureaux et d'activités technologiques décliné en deux secteurs distincts par un principe d'implantation préférentiel de bureaux, d'activités et d'équipements d'intérêt collectif ou services publics sur l'ensemble de ces secteurs ;
- Remplacer la structure de la trame viaire par un principe indicatif de la trame ;
- Supprimer la représentation du principe de maillage fin en partie Nord notamment celle des espaces à vocation piétonne ;
- Remplacer la représentation spatialisée de la continuité paysagère Nord-Sud par une représentation schématique ;
- Préciser que les constructions situées au sein de la continuité paysagère devront contribuer via l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures végétalisées, à la trame verte constitutive de cette continuité ;
- Supprimer le plan des hauteurs maximales, sans conséquence sur la prise en compte de la topographie naturelle du site et des servitudes aéronautiques annexées au PLU.

Au regard des dispositions de l'article L-153-31 du Code de l'Urbanisme, les modifications envisagées n'entrent pas dans le champ d'application de la procédure de révision. En revanche, elles correspondent au champ d'application de la procédure de modification de droit commun du Plan Local d'Urbanisme réglé par l'article L.153-41 du même code.

Pour garantir la diffusion de l'information et l'expression des contributions du public la commune a fait le choix d'engager une démarche volontariste en soumettant la procédure de modification n°4 à une concertation préalable (délibération du 22/05/2023) au titre de l'article 103-2 du code de l'urbanisme.

Le public a été concerté du 19 juin 2023 au 29 septembre 2023 selon les modalités prévues dans la délibération du Conseil municipal.

4.5.1 LA DENSIFICATION DES ABORDS DE LA GARE DU TRIANGLE DE GONESSE

Au regard des enjeux climatique et de préservations des terres agricoles le parti pris d'un aménagement urbain concentré et dense, à l'instar d'une ville traditionnelle avait été retenu pour élaborer la trame de l'OAP du Triangle de Gonesse. Ce principe avait été complété par le principe de centralité autour de plusieurs pôles et notamment du pôle gare quant à sa partie Nord. La présente procédure questionne les densités résultantes de l'OAP et de son schéma. En effet, pour traduire ces objectifs l'OAP prévoyait un maillage viaire très fin qui est certes très urbain mais qui correspond au maillage résidentiel peu compatible avec l'objectif poursuivi. En abordant la densification des abords de la gare, le PLU questionne aussi les mobilités aux abords de ce pôle.

La modification envisagée supprimerait la représentation dans le schéma d'aménagement et la prédétermination des caractéristiques de la trame viaire et du maillage fin envisagé sur la partie Nord du site, afin de faciliter la réalisation de la constructions et densification des abords de la future gare du Grand Paris Express, ainsi que l'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Cette densification des abords de la gare supposerait de supprimer les précisions diffusant dans le corps de l'OAP initiale afférentes au principe d'une rue courbe et délimitant le pôle gare, tout en garantissant une certaine porosité visuelle et/ou physique.

4.5.2 LA PRECISION DES CARACTERISTIQUES ET CONSEQUENCES DE LA CONTINUITE PAYSAGERE

La continuité paysagère est un élément fort de l'OAP. Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Bien que la qualité des constructions et la qualité architecturale doit un axe fort de l'OAP, celle-ci ne précise, ni les gabarits des constructions, ni la manière dont la continuité paysagère structurera les espaces publics et privés.

La présente procédure questionne ainsi les caractéristiques de la continuité paysagère et ses conséquences :

- L'intégration paysagère des constructions et leur végétalisation ;
- L'articulation entre espaces bâtis et non bâtis ;
- La qualité des constructions au regard des contraintes du Plan d'Exposition au Bruit (Zone C).

La modification envisagée du PLU permettrait de clarifier les incidences urbanistiques et les caractéristiques de la continuité paysagère programmée sur la partie Nord, peu définies jusque-là :

- En précisant que la continuité paysagère pourra être en partie accessible au public,
- En clarifiant les contraintes fixées pour les constructions autorisées au sein de la continuité paysagère, lesquelles devront contribuer par l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures à la trame verte constituée ;
- En explicitant la possibilité de réaliser partiellement dans la partie Nord, la continuité paysagère en toitures, notamment par végétalisation et accessibilité, et/ou par l'aménagement des espaces libres ;
- En assurant la réalisation par cette continuité paysagère d'une trame structurante à l'échelle du site tant en termes de paysages que par sa contribution aux enjeux environnementaux (biodiversité et gestion des eaux pluviales notamment).

4.5.3 L'IMPLANTATION D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF ET DE SERVICE PUBLIC

A l'échelle métropolitaine, le Triangle de Gonesse est un lieu approprié pour la réalisation d'un projet économique et urbain innovant qui confère au corridor aéroportuaire un rôle structurant sur le plan économique et une attractivité renforcée. En effet, le développement du Triangle de Gonesse permettra au Grand Roissy de résoudre le handicap de sa position géographique et économique satellitaire en rupture avec son environnement en assurant un ancrage territorial dans la région parisienne.

La programmation tertiaire prévisionnelle de la ZAC reposait sur plusieurs études réalisées par des experts de l'immobilier d'entreprises. Aujourd'hui il s'avère nécessaire d'interroger le champ des destinations possibles afin de permettre l'implantation de nouvelles forces motrices pour le développement de ce site stratégique.

La modification envisagée autoriserait l'implantation dans la partie Nord du périmètre de l'OAP des constructions relevant de la sous-destination « bureaux » et de la destination « équipements d'intérêt collectif et de service public » en supplément des constructions à usage d'activités dont l'implantation préférentielles était initialement prévue. Ces équipements d'intérêt collectif et de service public pourraient être réalisés dès la première phase d'aménagement du site, indépendamment de autres aménagements programmés, sous réserve des possibilités de desserte existantes ou constituées. Le phasage et les localisations préférentielles initialement.

4.6 MISE EN COMPATIBILITE PLU DE GONESSE

Cette procédure de mise en compatibilité interviendra dans le cadre de l'élaboration du dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) concomitante au dossier de réalisation et de création de la ZAC du Triangle de Gonesse. L'objectif est de permettre la mise en œuvre de la totalité du projet de ZAC à travers une modification du PADD, de l'OAP et du règlement.

4.6.1 MODIFICATION DU PADD

La procédure de mise en compatibilité visera à supprimer les éléments suivants :

- Les références à Europacity ;
- Les références au quartier d'affaire et au barreau du RER D/B ;
- Les références au parc central paysager ;
- La référence au lycée (« lycée préparant aux métiers aéroportuaires et hôteliers ») ;

La légende du schéma de synthèse du PADD sera modifiée en ce sens pour ne plus faire référence au parc central paysager :

Avant		S'inscrire dans la trame verte nord-francilienne et développer la nature en ville : parc de la Patte d'Oie, parc central paysager et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains...
Après		S'inscrire dans la trame verte nord-francilienne et développer la nature en ville : parc de la Patte d'Oie et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains...

Les éléments suivants ont été ajoutés :

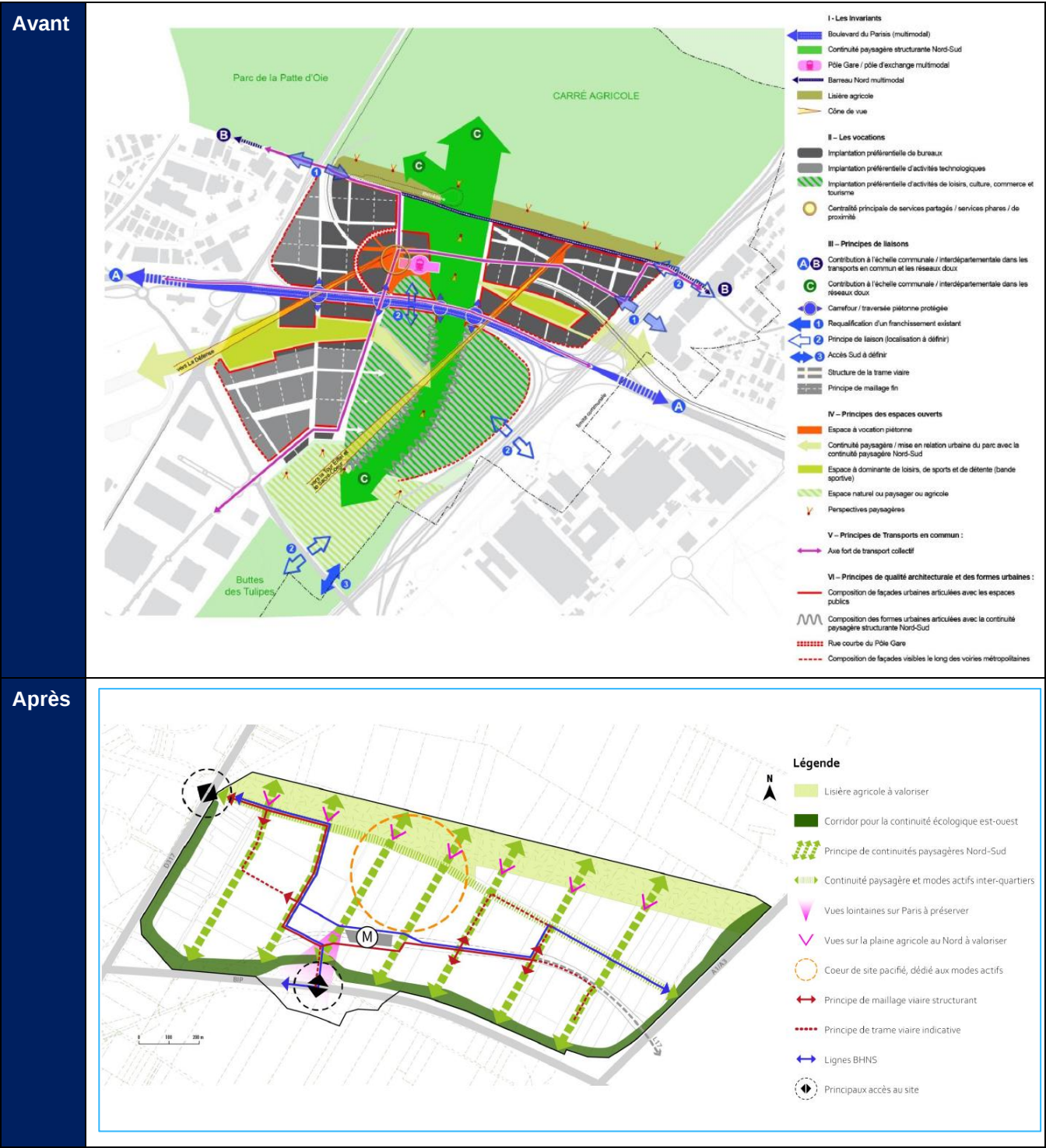
- Des références au SCOT (trame verte et bleue, développement du territoire, ...) ;
- La création de la ZAP sur le « carré agricole ».

4.6.2 MODIFICATION DE L'OAP

La procédure de mise en compatibilité visera à supprimer l'OAP Triangle de Gonesse.

Une nouvelle OAP « Quartier de la gare » portant sur un périmètre de 110 ha au Nord du BIP a été rédigé.

Le nouveau schéma des principes d'aménagement réalisé sur la base du plan guide est présenté ci-après.

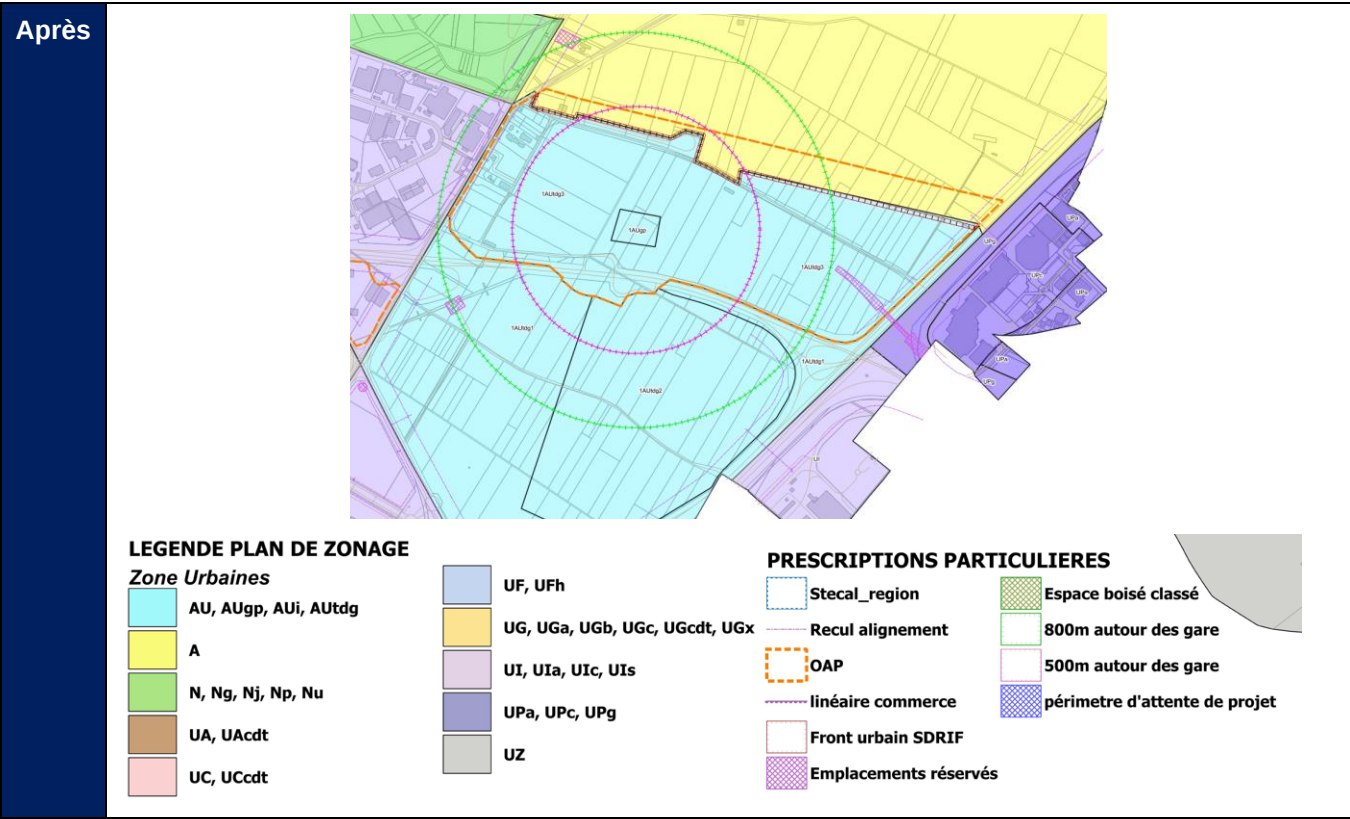
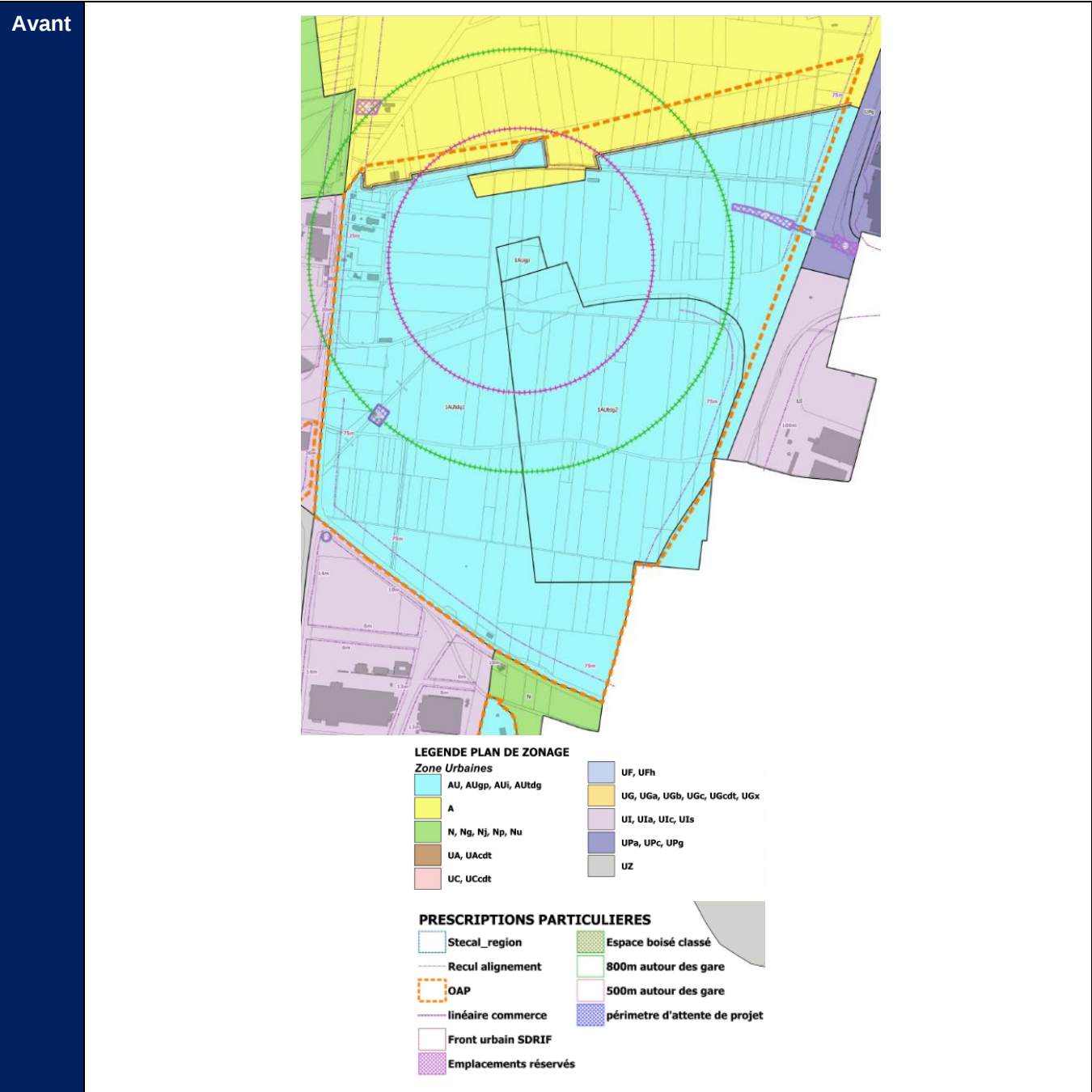


4.6.3 MODIFICATION DU REGLEMENT

La procédure de mise en compatibilité concerne la zone 1AU au droit du futur emplacement de la ZAC.
Le zonage du secteur projet sera modifié avec les éléments suivants :

- Le périmètre de l'OAP « Quartier de la gare » sur 110 ha ;
- Une partie de la zone A est intégrée dans le nouveau secteur 1AUgp conformément au plan guide ;
- Le périmètre de la zone 1AUtdg2 est légèrement modifié pour sortir le nouvel échangeur sur le BIP de ce secteur ;
- Intégration de l'échangeur dans la zone 1AUtdg1.

Les plans présentés ci-dessous représentent les modifications de zonage réalisés.



5 IMPACTS DU PROJET ET MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION ASSOCIEES

5.1 IMPACTS DU PROJET DE ZAC ET MESURES ASSOCIEES

Conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, le contenu de l'étude d'impact doit présenter une description des impacts notables du projet et les mesures pour les éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs. Pour chaque thème étudié au stade de l'état initial, les impacts sont donc traités selon deux temporalités :

- La phase de travaux ;
- La phase d'exploitation.

Pour chacun des impacts mentionnés, des mesures d'insertion sont proposées visant à supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs.

Le code couleur présenté ci-après est attribué pour les différents niveaux d'impact bruts et résiduels :

IMPACT	CODE COULEUR ASSOCIE
Positif	
Nul	
Faible	
Modéré	
Fort	

Le tableau suivant récapitule les mesures ERC (éviter, réduire) prises pour la présente opération.

Tableau 3 : Synthèse des mesures (Source : Ségi Ingénierie)

Phase	Mesure
Mesures d'évitement	
Chantier	ME 1 : Mise en place d'un plan de gestion logistique
Chantier	ME 2 : Adaptation de la période de travaux aux sensibilités de la faune
Chantier	ME 3 : Gestion des espaces verts sans recours aux pesticides ou herbicides
Chantier	ME 4 : Suspension des travaux en cas de découverte archéologique
Chantier	ME 5 : Limitation des travaux de nuit
Exploitation	ME 6 : Choix d'implantation des bâtiments et équipements sensibles éloignés des axes structurants et des zones polluées et bruyantes
Mesures de réduction	
Chantier	MR 1 : Autorisation des engins et matériels homologués uniquement
Chantier	MR 2 : Privilégier les circuits-court d'approvisionnement en matériaux
Chantier	MR 3 : Techniques de construction et prescriptions géotechniques adaptées aux risques et aléas
Chantier	MR 4 : Suivi et stratégie de réduction des consommations d'eau et d'électricité
Exploitation	MR 5 : Mise en œuvre de solutions énergétiques renouvelables

Exploitation	MR 6 : Choix de conception concernant l'imperméabilisation des sols, la végétalisation et la création d'îlots de fraîcheur
Exploitation	MR 7 : Anticipation des variations pluviométriques dans le dimensionnement des ouvrages d'assainissement
Exploitation	MR 8 : Mise en place de bâtiments performants énergétiquement
Exploitation	MR 9 : Gestion raisonnée des déblais et remblais
Chantier	MR 10 : Vérification de la compatibilité sanitaire du site avec le projet
Chantier	MR 11 : Réemploi des terres sur site
Chantier	MR 12 : Choix de filières d'élimination des terres excavées adéquats
Chantier	MR 13 : Optimisation de la gestion des terres
Chantier	MR 14 : Choix de la période de travaux pour la stabilité des sols et la réalisation des éventuels pompages dans la nappe
Chantier	MR 15 : Echange avec les différents concessionnaires
Chantier	MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier
Chantier Exploitation	MR 17 : Désignation d'un responsable Environnement Chantier
Exploitation	MR 18 : Techniques de construction et prescriptions géotechniques adaptées aux risques et aléas géotechniques
Exploitation	MR 19 : Mise en place de dispositif de protection contre l'eau
Exploitation	MR 20 : Préservation des espaces de pleine terre
Chantier	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue
Chantier / Exploitation	MR 22 : Lutte contre les plantes exotiques envahissantes
Chantier / Exploitation	MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces
Chantier / Exploitation	MR 24 : Mise en place de nichoirs à oiseaux et de gîtes à chauves-souris
Chantier	MR 25 : Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser la perméabilité au sein de la ZAC
Chantier / Exploitation	MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux
Chantier / Exploitation	MR 27 : Mise en place de micro habitats
Exploitation	MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts
Chantier	MR 29 : Gestion des emprises du chantier
Chantier	MR 30 : Remise en état du site à la fin des travaux
Chantier	MR 31 : Sécurisation du personnel de chantier
Chantier	MR 32 : Mise en place de système de communication envers les riverains et entreprises du site
Chantier	MR 33 : Délimitation des zones de chantier
Chantier	MR 34 : Limitation des nuisances sonores du chantier
Chantier	MR 35 : Favoriser l'accessibilité Sécurisé au quartier lors de la phase chantier pour les piétons, les personnes à mobilités réduites (PMR) et les cycles
Exploitation	MR 36 : Mise en place d'une signalétique claire aux abords du chantier
Exploitation	MR 37 : Conservation des itinéraires piétons et des accès riverains

Exploitation	MR 38 : Mise en place d'un échangeur routier
Exploitation	MR 39 : Aménagements des carrefours
Chantier	MR 40 : Réduction de la pollution atmosphérique en phase travaux
Chantier	MR 41 : Charte chantier à faibles nuisances
Exploitation	MR 42 : Favoriser les modes doux
Exploitation	MR 43 : Limitation de la présence de plantes allergènes dans l'espace public
Exploitation	MR 44 : Réduction des nuisances sonores routières
Exploitation	MR 45 : Techniques constructives permettant de lutter contre la pollution atmosphérique
Exploitation	MR 46 : Techniques constructives permettant de réduire le bruit
Chantier	MR 47 : Réalisation d'un schéma d'organisation et de gestion d'élimination des déchets (SOGED)
Chantier	MR 48 : Optimisation de la production des déchets de chantier
Chantier	MR 49 : Tri et stockage des déchets
Chantier	MR 50 : Traitement des déchets
Chantier	MR 51 : S'assurer de la destination des déchets
Chantier	MR 52 : Privilégier le emploi des déblais et des matériaux de construction
Chantier	MR 53 : Choix d'une filière de gestion adaptée
Exploitation	MR 54 : implantation d'un système de collecte des déchets fonctionnel
Mesures d'accompagnement	
Exploitation	MA 01 : Gestion d'une friche en faveur des insectes
Exploitation	MA 02 : Mise en place d'hôtels à insectes dans la lisière agricole

Les tableaux présentés en pages suivantes synthétisent les impacts du projet en phase chantier et d'exploitation, ainsi que les mesures associées. Aucune mesure de compensation ne s'avère nécessaire.

Tableau 4 : Synthèse des impacts et mesures associées (Source : Ségic Ingénierie)

THEME	Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
		Nature	Niveau		
CLIMAT	Chantier	Les effets directs en phase chantier sont essentiellement dus à l'émission de gaz à effet de serre (gaz d'échappement) par les engins de travaux utilisés au cours du chantier. De plus, les travaux sont susceptibles d'avoir des impacts sur l'aléa retrait-gonflement des argiles (phénomène lié à l'augmentation de l'intensité des périodes de sécheresse).	Modérée	ME 1 : Mise en place d'un plan de gestion logistique MR 1 : Autorisation des engins et matériels homologués uniquement Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée. MR 2 : Privilégier les circuits-court d'approvisionnement en matériaux MR 3 : Techniques de construction et prescriptions géotechniques adaptées aux risques et aléas MR 4 : Suivi et stratégie de réduction des consommations d'eau et d'électricité MR 17 : Désignation d'un Responsable Environnement Chantier	Faible
	Exploitation	<u>Emissions de GES :</u> Les impacts liés à cette phase correspondent aux émissions de gaz à effet de serre émis par les bâtiments accueillant des activités, les trajets des résidents et des visiteurs se rendant dans le quartier. <u>Bilan Carbone :</u> En l'attente d'arbitrages en cours, les hypothèses retenues sont majoritairement vertueuses et augmentent la réduction de Gaz à Effet de Serre dans le cadre de ce projet par rapport au scénario de référence. Il est préconisé à ce stade de favoriser le recours à la géothermie ou, en deuxième choix, à la pompe à chaleur en ce qui concerne l'approvisionnement énergétique afin de limiter le bilan carbone du projet. En ce qui concerne la construction des bâtiments, l'utilisation de matériaux mixtes voire biosourcés et/ou géosourcés est à privilégier. <u>Besoins énergétiques :</u> Les besoins énergétiques totaux (cas de base) pour les usages réglementaires de l'ensemble des opérations prévues sur la ZAC Triangle de Gonesse sont évalués à :36 763 MWh pour les surfaces prises en compte dans l'étude. Si l'on considère seulement les besoins énergétiques requis pour le chauffage, le refroidissement ou le rafraichissement et l'ECS, les besoins évalués s'élèvent à : 20 030 MWh.	Faible	MR 5 : Mise en œuvre de solutions énergétiques renouvelables MR 6 : Choix de conception concernant l'imperméabilisation des sols, la végétalisation et la création d'ilots de fraîcheur MR 7 : Anticipation des variations pluviométriques dans le dimensionnement des ouvrages d'assainissement MR 8 : Mise en place de bâtiments performants énergétiquement	Négligeable

THEME	Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
		Nature	Niveau		
		Un réseau de chaleur ou un réseau tempéré est un ensemble d'installations qui produisent et distribuent de la chaleur ou de l'eau tempérée à plusieurs bâtiments pour répondre à leurs besoins en chauffage ou d'eau chaude sanitaire. La mutualisation et la centralisation de la production et/ou de la captation d'énergie permettent de réaliser des gains d'échelles importants et de diminuer les rejets atmosphériques (en gaz à effet de serre notamment). Dans le cas présent, compte tenu de la taille du projet d'aménagement, la réflexion sur les opportunités de mise en réseau des équipements de production ou de captation d'énergie est incontournable. Les freins au développement des énergies renouvelables sont multiples : des freins économiques, en relation avec les coûts d'investissements, la viabilité économique des opérations en coût global, le portage financier..., des freins techniques liés aux habitudes de l'acte de construire ou d'aménager ou encore des freins sociétaux liés à l'acceptation publique des projets. L'enjeu au niveau du déploiement du mix énergétique de la ZAC du Triangle de Gonesse est bel et bien de lever l'ensemble de ces verrous, un à un, pour déployer de façon maîtrisée le mix énergétique le plus faisable, viable et acceptable. <u>Vulnérabilité au changement climatique :</u> Les constructions prévues seront conformes aux dernières réglementations en vigueur, garantissant la qualité thermique du bâti (lutte contre la précarité énergétique, amélioration des systèmes de chauffage, ...). Le projet prévoit la réalisation de bâtiments intelligents dans leur forme et leur conception pour réduire les besoins de rafraîchissement en été et garantir un confort en toutes saisons, permettant aussi d'apporter une réponse opérationnelle à la hausse de la mortalité et de la morbidité en relation avec les épisodes caniculaires et les pics de pollution associés. <u>ICU :</u> Comme le montrent les résultats des simulations, le projet diminue l'effet d'ICU sur le site grâce à : ▪ La pleine terre de l'espace public et des lots ; ▪ Les arbres de différentes hauteurs et nombreux ; ▪ La végétation multi-strate ; ▪ La gestion de l'eau à ciel ouvert ; ▪ La morphologie bâtie ; ▪ L'albédo des matériaux ; ▪ Revêtement perméables/semi-perméables ; ▪ La conception bioclimatique ; ▪ La mobilité active avec stationnements vélo ergonomique.			

THEME		Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
			Nature	Niveau		
TOPOGRAPHIE, SOL ET SOUS-SOL		Chantier	Les impacts du projet sur le sol et le sous-sol en phase travaux sont de natures variées. Ils peuvent générer des effets de tassement, de modification de la structure des premières couches géologiques du sol, de stabilité du sol (via les déblais et les remblais), de pollution, etc. Les effets sur le sol et le sous-sol sont donc essentiellement liés aux zones concernées par les opérations de terrassement. Le chantier pourrait générer des effets de tassement, de modification de la structure géologique du sol et de la stabilité du sol.	Modérée	MR 9 : Gestion raisonnée des déblais et remblais MR 10 : Vérification de la compatibilité sanitaire du site avec le projet MR 11 : Réemploi des terres sur site MR 12 : Choix de filières d'élimination des terres excavées adéquats MR 13 : Optimisation de la gestion des terres MR 14 : Choix de la période de travaux pour la stabilité des sols et la réalisation des éventuels pompages dans la nappe MR 15 : Echange avec les différents concessionnaires MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier MR 17 : Désignation d'un responsable Environnement Chantier	Faible
		Exploitation	Aucun impact n'est attendu sur la géologie. Cependant, la topographie du site sera modifiée à la marge après la réalisation des travaux. Les couches superficielles et profondes seront affectées localement par le projet. Pour rappel, l'ex site SARM a été volontairement évité dans le cadre du projet afin de ne pas exposer de nouvelle population aux risques de contamination.	Faible	MR 18 : Techniques de construction et prescriptions géotechniques adaptées aux risques et aléas géotechniques MR 19 : Mise en place de dispositif de protection contre l'eau MR 20 : Préservation des espaces de pleine terre	Négligeable
RESSOURCE EN EAU	Qualité des eaux souterraines et superficielles	Chantier	La réalisation des fondations impliquera des interventions dans le sous-sol avec pour certains des profondeurs notables pouvant entraîner des interactions avec différentes nappes d'eaux souterraines. D'une manière générale, ces interventions sont en premier lieu susceptibles de générer : Un risque de pollution des nappes, un risque de colmatage des horizons superficiels par l'entraînement de particules fines issues du lessivage des sols mis à nu ou de tassement lié à la circulation des engins de chantier.	Modérée	MR 14 : Choix de la période de travaux pour la stabilité des sols et la réalisation des éventuels pompages dans la nappe MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier MR 17 : Désignation d'un responsable Environnement Chantier	Faible

THEME		Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
			Nature	Niveau		
	Quantité des eaux souterraines et superficielles	Exploitation	Le projet est susceptible de générer des incidences classiques d'une opération d'aménagement de milieu urbain dense en lien avec l'assainissement et la gestion des eaux pluviales. Les activités pressenties au sein du site ne sont a priori pas de nature à générer des pollutions particulières vis-à-vis des sols du site.	Faible	MR 7 : Anticipation des variations pluviométriques dans le dimensionnement des ouvrages d'assainissement	Positif
		Chantier	Les phases de travaux peuvent générer des besoins en eau, essentiellement liés à l'arrosage des terres mises à nue pour limiter l'envol de poussières et assurer un meilleur compactage mais aussi pour alimenter les centrales de fabrications et les aires de nettoyage. Par ailleurs, le projet prévoit la mise en place de d'ouvrages souterrains, ceux-ci ne risquant pas d'atteindre le toit de la nappe au regard de l'étude spécifique réalisée.	Modérée	MR 14 : Choix de la période de travaux pour la stabilité des sols et la réalisation des éventuels pompages dans la nappe	Faible
		Exploitation	La conception du projet a été pensée de manière à intégrer le maximum d'espaces verts. Le principe d'assainissement global des eaux pluviales du projet sera défini sur la base des prescriptions du PLU (à savoir une gestion des eaux prioritairement à la parcelle).	Positif	MR 20 : Préservation des espaces de pleine terre MR 7 : Anticipation des variations pluviométriques dans le dimensionnement des ouvrages d'assainissement	Positif
	Imperméabilisation des sols et gestion des eaux pluviales	Chantier	Pendant la phase travaux, les épisodes pluvieux sont susceptibles d'entraîner d'importantes quantités de matière en suspension, issues du ravinement des sols mis à nu, dans les réseaux d'assainissement, et sur le réseau de voirie locale du fait de la circulation des engins de travaux publics. En l'absence de cours d'eau à proximité immédiate, ces eaux de ruissellement susceptibles de contenir des matières en suspension ne seront pas déversées directement dans les eaux superficielles. Sur les chantiers, le passage répété des engins sur des secteurs non artificialisés est de nature à entraîner un tassement des sols, et indirectement, leur imperméabilisation.	Modérée	MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier	Faible
		Exploitation	Conformément au SDAGE, la zone humide (dont la délimitation est en cours) sera évitée dans le cadre de l'aménagement du Triangle de Gonesse. Les fonctionnalités de la zone humide sont principalement liées au sol en l'absence d'habitats naturels et de la présence d'une unité hydrogéologique semi-perméable. La création d'un couvert permanent aura une incidence positive sur les sols et les habitats. Afin d'éviter les incidences, la zone humide sera laissée en zone naturelle. Le projet prévoit la mise en place de dispositifs d'assainissement dimensionnés pour des pluies d'occurrence cinquantennale pour les espaces publics et les lots privés.	Positif	MR 20 : Préservation des espaces de pleine terre MR 7 : Anticipation des variations pluviométriques dans le dimensionnement des ouvrages d'assainissement	Positif
	Gestion eaux usées et eaux potables	Chantier	Les chantiers nécessiteront le recours à une alimentation en eau pour les besoins matériels (fonctionnement des foreuses, nettoyage...).	Faible	MR 15 : Echange avec les différents concessionnaires Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.	Faible

THEME		Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
			Nature	Niveau		
		Exploitation	Le projet bénéficie d'une desserte complète par les réseaux d'assainissements structurants du département. À terme, le projet entraînera l'arrivée d'une nouvelle population résidente et active, qui va engendrer de nouveaux effluents à traiter et besoins en eau potable, liés à la création de logement et, d'activités. La réalisation d'un projet de réaménagement urbain ne pourra se faire, qu'avec la mise en place d'un réseau d'assainissement répondant aux normes en vigueur, et donc présentant un impact positif par rapport à la situation actuelle.	Positif	/	Positif
RISQUES NATURELS		Chantier	La réalisation des fondations impliquera des interventions sur les sols et sous-sols susceptibles de générer un risque de déstabilisation des sols.	Fort	MR 14 : Choix de la période de travaux pour la stabilité des sols et la réalisation des éventuels pompages dans la nappe Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.	Faible
		Exploitation	Le projet pourrait être de nature à accentuer les risques liés en absence de mesures : -Mouvement de terrain -Retrait gonflement des argiles -Dissolution du gypse -Remontée de nappe au-dessus du terrain naturel -Ruissellement urbain La zone d'étude va être totalement modifiée. La réalisation d'un projet de réaménagement urbain ne pourra se faire, qu'avec la mise en place d'un réseau d'assainissement répondant aux normes en vigueur, et donc présentant un impact positif par rapport à la situation actuelle.	Fort	MR 18 : Techniques de construction et prescriptions géotechniques adaptées aux risques et aléas géotechniques MR 19 : Mise en place de dispositif de protection contre l'eau	Faible
RISQUES TECHNOLOGIQUES		Chantier	Les impacts potentiels de la phase travaux sur l'environnement revêtent un caractère principalement temporaire lié à la durée du chantier. Le caractère essentiellement temporaire n'altère en rien l'importance qu'il est nécessaire d'accorder aux risques de perturbation et d'atteinte à l'environnement. En effet, nombre d'installations et de produits potentiellement polluants peuvent être utilisés durant les phases de construction des infrastructures. Il apparaît de ce fait très important d'évaluer au préalable les sources et travaux susceptibles de générer des impacts afin de se prémunir, par la mise en œuvre de mesures adaptées, de tout risque de dégradation des milieux.	Modérée	MR 15 : Echange avec les différents concessionnaires MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier	Faible
		Exploitation	Le projet tiendra compte du risque de TMD en éloignant les futurs établissements sensibles des axes concernés. Si un projet d'ICPE est prévu sur site, il faudra que celui-ci soit compatible avec la proximité à un établissement sensible (cité scolaire) et que les autorisations nécessaires soient délivrées. Aucun site BASOL ne sera créé dans le cadre du projet.	Négligeable	/	Négligeable

THEME		Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
			Nature	Niveau		
MILIEU NATUREL	Habitats	Chantier	Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces : Nécessite des précautions quant à la préservation des milieux en phase travaux.	Négligeable	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 22 : Lutte contre les plantes végétales exotiques envahissantes MR 23 : Limitation des risques de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux	Négligeable
		Exploitation	Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces : Destruction d'habitat de friches, en mauvais état de conservation, de pelouse urbaines et milieux anthropisés. Ces habitats représentent un enjeu faible en termes floristiques mais demeure un habitat de vie pour la faune en général. Les milieux à enjeux modérés (bande boisée de chez DEKRA et petits boisements proches) sont en partie évités (DEKRA).	Négligeable	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 22 : Lutte contre les plantes végétales exotiques envahissantes MR 23 : Limitation des risques de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux	Négligeable
	Flore	Chantier	Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces. Dissémination d'espèces exotiques envahissantes.	Négligeable	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 22 : Lutte contre les plantes végétales exotiques envahissantes MR 23 : Limitation des risques de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux	Négligeable
		Exploitation	Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces.	Négligeable	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 22 : Lutte contre les plantes végétales exotiques envahissantes MR 23 : Limitation des risques de pollutions chroniques ou accidentelles en phase travaux	Négligeable
	Insectes	Chantier	Destruction de milieux favorables au cortège des insectes des milieux ouverts herbacés (pas d'espèces protégées). Destruction d'individus, altération des milieux et à la rupture de continuités herbacées.	Faible	ME 2 : Adaptation de la période de travaux aux sensibilités de la faune MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 24 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts MA 01 : Gestion d'une friche en faveur des insectes	Faible
		Exploitation	Même impact qu'en phase chantier.	Faible	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux	Faible

THEME		Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
			Nature	Niveau		
	Reptiles				MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts MA 01 : Gestion d'une friche en faveur des insectes MA 02 : Mise en place d'hôtels à insectes dans la lisière agricole	
		Chantier	Faible richesse herpétologique mais destruction de 7,38 ha de milieux favorables aux reptiles et d'espèces patrimoniales protégées lors des travaux. Ces milieux sont représentés par les friches anthropisées, pelouses urbaines et abords de bâtiments. Cependant les milieux à enjeux pour ce groupe sont représentés par les mares, ruisseau, haies et lisières. Perturbations liées à l'éclairage.	Modérée	ME 2 : Adaptation de la période de travaux aux sensibilités de la faune MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts MA 01 : Gestion d'une friche en faveur des insectes	Modérée
		Exploitation	Même impact qu'en phase chantier.	Modérée	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	Faible
		Oiseaux	Destruction de milieux favorables aux oiseaux du cortège des parcs et jardins. L'alouette des champs est présente sur l'aire d'étude et est impacté par le réaménagement de grande culture en espaces maraîcher. L'impact est donc temporaire et l'espèce trouvera des habitats de report à proximité durant la phase travaux en plus de l'adaptation de la période de travaux. Effet surtout présent en période de reproduction. En période internuptial, les enjeux se concentrent sur les milieux humides et boisés qui sont épargnés par le projet.	Fort	ME 2 : Adaptation de la période de travaux aux sensibilités de la faune ME 3 : Gestion des espaces verts sans recours aux pesticides ou herbicides MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces	Modérée
				Fort	MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces	Faible
		Exploitation	Même impact qu'en phase chantier.			

THEME		Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
			Nature	Niveau		
					MR 24 : Mise en place de nichoirs à oiseaux et de gîtes à chauves-souris MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	
	Mammifères (hors chiroptères)	Chantier	Destruction d'habitats favorables au hérisson d'Europe. L'emprise du projet qui correspond aux friches urbaines, impact des aires utiliser en transit et en chasse/nourrissage pour des espèces comme le chevreuil ou le renard	Faible	ME 2 : Adaptation de la période de travaux aux sensibilités de la faune MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 25 : Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser la perméabilité au sein de la ZAC MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	Faible
		Exploitation	Même impact qu'en phase chantier.	Faible	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 24 : Mise en place de nichoirs à oiseaux et de gîtes à chauves-souris MR 25 : Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser la perméabilité au sein de la ZAC MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	Faible
	Chiroptères	Chantier	Perturbation liée à l'éclairage et au nuisance sonores en phase chantier.	Modérée	ME 2 : Adaptation de la période de travaux aux sensibilités de la faune MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces	Faible

THEME		Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
			Nature	Niveau		
					MR 25 : Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser la perméabilité au sein de la ZAC MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	
		Exploitation	Les potentialités de gîte (concentrés sur les zones boisées) et les zones de nourrissages (représentées par bande boisée de chez DEKRA ne sera pas ou peu impactée par le projet.	Modérée	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 24 : Mise en place de nichoirs à oiseaux et de gîtes à chauves-souris MR 25 : Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser la perméabilité au sein de la ZAC MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	Négligeable
	Continuités écologiques	Chantier	Les continuités ne seront pas impactées par les travaux.	Faible	ME 2 : Adaptation de la période de travaux aux sensibilités de la faune MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 16 : Gestion des pollutions en phase chantier MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 25 : Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser la perméabilité au sein de la ZAC MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	Faible
		Exploitation	Les continuités ne seront pas impactées par le projet. L'aménagement prévoit le renforcement d'une trame boisée dans la frange forestière et la lisière forestière.	Faible	MR 21 : Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier par un écologue MR 23 : Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces MR 24 : Mise en place de nichoirs à oiseaux et de gîtes à chauves-souris	Faible

THEME		Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
			Nature	Niveau		
					MR 25 : Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser la perméabilité au sein de la ZAC MR 26 : Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux MR 27 : Mise en place de micro habitats MR 28 : Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	
PAYSAGE		Chantier	Les travaux entraîneront une modification temporaire des perceptions paysagères au droit du site du fait de la mise en place de clôtures de chantier et de l'intervention d'engins de travaux publics.	Modérée	MR 29 : Gestion des emprises du chantier MR 30 : Remise en état du site à la fin des travaux	Faible
		Exploitation	Le projet contribuera à la valorisation de l'ensemble du secteur par une urbanisation de qualité sur un terrain actuellement vierge. Il développera un quartier constitué d'un tissu urbain contemporain, intense et attractif comprenant des espaces publics d'agrément et de détente.	Positif	/	Positif
PATRIMOINE		Chantier	La phase de chantier est une phase sensible pour l'archéologie avec des risques d'altération et de destruction du patrimoine. Il est toujours possible de découvrir des vestiges archéologiques durant les travaux Le projet s'implante sur exclusivement agricole. Aucun élément patrimonial n'a été identifié sur site ou à proximité	Modérée	ME 4 : Suspension des travaux en cas de découverte archéologique Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.	Négligeable
		Exploitation	Aucun impact du projet n'est attendu en phase d'exploitation.	Négligeable	/	Négligeable
MILEU HUMAIN		Chantier	Tout chantier est susceptible de générer des risques pour la santé et la sécurité du personnel intervenant sur le chantier, qui plus est pour ce chantier d'une durée relativement longue.	Fort	MR 31 : Sécurisation du personnel de chantier MR 32 : Mise en place de système de communication envers les riverains et entreprises du site MR 33 : Délimitation des zones de chantier MR 34 : Limitation des nuisances sonores du chantier MR 35 : Favoriser l'accessibilité Sécurisé au quartier lors de la phase chantier pour les piétons, les personnes à mobilités réduites (PMR) et les cycles	Faible
		Exploitation	Le projet de 118 ha (avec 34 ha de parcelle non constructibles et 24,7 ha d'espace public dont 4,7 ha sur foncier non constructible) tend à proposer une densité permettant d'accueillir l'ensemble des activités nécessaires au développement de la commune, tout en optimisant les espaces afin de proposer cadre de vie répondant aux demandes actuelles et des futurs occupants pour une ville conjuguant qualité d'usage, qualité paysagère, confort des espaces, vie professionnelle et commodités publiques.	Positif	/	Positif
DEPLACEMENTS, TRAFICS ET CONDITIONS DE CIRUCLATION		Chantier	La phase chantier aura pour conséquence de solliciter certains itinéraires par des flux PL venant s'additionner aux flux de véhicules. De plus, la circulation de camions ou engins de chantier et l'augmentation ponctuelle du trafic peuvent constituer une gêne pour l'ensemble des usagers des voies.	Fort	MR 36 : Mise en place d'une signalétique claire aux abords du chantier MR 37 : Conservation des itinéraires piétons et des accès riverains	Faible

THEME	Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
		Nature	Niveau		
CADRE DE VIE – QUALITE DE L'AIR	Exploitation	Les trafics journaliers deux sens confondus (TMJ) avec la ZAC entièrement réalisés en 2037 sont estimés à : -Sur la RD170 (au niveau du nouveau diffuseur) à 106 620 TV/Jour (augmentation de +2% / scénario fil de l'eau) -Sur la D317 : 60 360 TV/jour sur la D317 (+2% par rapport au scénario fil de l'eau). Or, il aura un impact positif sur les transports en communs, les cheminements doux et constitue une grande amélioration.	Faible	MR 38 : Mise en place d'un échangeur routier MR 39 : Aménagements des carrefour	Positif
	Chantier	En phase chantier, les travaux d'aménagements du projet seront principalement constitués par : - Les terrassements : décapage des zones à déblayer, dépôt et compactage des matériaux sur les zones à remblayer ; - Les travaux de voiries et réseaux divers ; - Les constructions de bâtiments. Les principaux impacts sur la qualité de l'air du projet en phase chantier se traduiront par des envolées de poussières dues aux travaux, des émissions de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxydes d'azote, composés organiques volatiles et métaux lourds (plomb, cadmium, vanadium).	Fort	MR 1 : Autorisation des engins et matériels homologués uniquement MR 37 : Charte à faibles nuisances MR 40 : Réduction de la pollution atmosphérique en phase travaux	Faible
	Exploitation	D'après l'étude Air & Santé réalisée par GINGER-BURGEAP, la mise en service du projet entraine une augmentation des émissions totales relativement marginale au regard des émissions du trafic routier sur la zone retenue, notamment celles de l'autoroute A1/A3. Les variations entre le scénario fil de l'eau et le scénario avec projet en 2028 et en 2037 sont respectivement de l'ordre de 2 à 6% et de 1.4% à 3.6% pour l'ensemble des polluants. Ces résultats sont expliqués par la faible variation des volumes de trafic et des distances parcourues sur la zone. Au droit des riverains et de la future cité scolaire à vocation internationale, la mise en service du projet n'engendre pas d'augmentation significative des concentrations en PM10 et en NO2. La contribution importante du bruit de fond aux concentrations sur le domaine rend l'impact du projet négligeable au regard des concentrations importantes déjà existantes. De plus, les émissions tendent à diminuer par rapport à la situation actuelle et ce grâce l'évolution du parc roulant (amélioration des performances des véhicules et diminution des émissions de polluants atmosphériques). L'impact sanitaire évalué à travers l'Indice de Pollution – Population du NO2 indique une augmentation de l'IPP globale sur la bande d'étude du projet de l'ordre de 0.14 % en 2037. Ainsi, les impacts sanitaires du projet sont considérés comme peu significatifs. L'augmentation des températures moyennes annuelles devrait augmenter les périodes d'allergies.	Négligeables	ME 4 : Choix d'implantation des bâtiments et équipements sensibles éloignés des axes structurants et des zones polluées et bruyantes MR 42 : Favoriser les modes doux MR 43 : Limitation de la présence de plantes allergènes dans l'espace public MR 45 : Techniques constructives permettant de lutter contre la pollution atmosphérique	Positif

THEME	Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
		Nature	Niveau		
CADRE DE VIE – ACOUSTIQUE	Chantier	La réalisation des chantiers va engendrer localement sur des périodes variables, des bruits et des vibrations liés aux différentes phases (démolition et terrassement principalement).	Modérée	ME 3 : Limitation des travaux de nuit MR 1 : Autorisation des engins et matériels homologués uniquement MR 34 : Limitation des nuisances sonores du chantier	Faible
	Exploitation	La voie présentant le plus d'impact acoustique est la RD170 et les autoroutes A1 et A3. Les niveaux sonores issues du trafic routier dans la zone d'étude sont très variables allant de 45 dB(A) à 65 dB(A) suivant la proximité à l'autoroute. La proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle et du Bourget induit une contribution importante du bruit de trafic aérien, ce qui contraint fortement les niveaux sonores minimum calculés (contribution estimée à 56,6 dB(A) de jour et 53,6 dB(A) de nuit). L'ambiance sonore sur le site du triangle de Gonesse est modérée au sens réglementaire (LAeq,j < 65 dB(A) et LAeq,n < 60 dB(A)). Le projet aura un impact sur son environnement limité. Les voies nouvelles auront un impact uniquement sur les nouveaux bâtis. La source de bruit principale sur le projet est le trafic aérien qui contraint le niveau minimum de l'ambiance sonore à 56 dB(A) de jour et 53 dB(A) de nuit. Les voies classées impacteront surtout les bâtis placés en exposition directe avec des niveaux sonores de l'ordre de 70 à 75 dB(A). Hormis la cité scolaire à vocation internationale il n'y a pas d'autre établissement sensibles identifiés dans le périmètre du projet. Il est donc seul à faire objet de réglementation vis-à-vis des isoléments de façade minimum calculés sur la base des classements sonore des infrastructures terrestres et des deux PEB. Toute fois une approche HQE est envisageable basée sur la réglementation des constructions nouvelle. Dans l'ensemble les calculs d'isoléments sont conditionnés par le trafic aérien qui place le bâti à une intersection de la zone C/D de l'aéroport de Paris-Charles de gaulle et de la zone D de l'aéroport du Bourget. En termes de mesures ERC, il n'y aura pas de mesures à mettre en place réglementairement. Cependant, le projet engendrera l'arrivée de nouvelles populations sur un site qui était initialement inoccupé. L'impact du projet est donc considéré comme modéré.	Modérée	ME 4 : Choix d'implantation des bâtiments et équipements sensibles éloignés des axes structurants et des zones polluées et bruyantes MR 42 : Favoriser les modes doux MR 44 : Réduction des nuisances sonores routières MR 46 : Techniques constructives permettant de réduire le bruit	Positif
DECHETS	Chantier	La réalisation des aménagements et des constructions des bâtiments engendrera des volumes importants de matériaux de chantier qu'il conviendra de traiter dans des filières adaptées.	Fort	MR 47 : Réalisation d'un schéma d'organisation et de gestion d'élimination des déchets (SOGED) MR 48 : Optimisation de la production des déchets de chantier MR 49 : Tri et stockage des déchets MR 50 : Traitement des déchets MR 51 : S'assurer de la destination des déchets MR 52 : Privilégier le emploi des déblais et des matériaux de construction MR 53 : Choix d'une filière de gestion adaptée	Faible

THEME	Phase	Impacts bruts		Mesures d'Evitement, de Réduction et d'Accompagnement	Impact résiduel
		Nature	Niveau		
	Exploitation	Le projet se traduira par une augmentation de la population travaillant sur site et des activités qui représente un gisement supplémentaire de déchets La création d'espaces verts nouveaux (espaces publics...) s'accompagnera également d'une augmentation des déchets verts issus de l'entretien de ces derniers. De plus, les déchets d'activités (matériaux, ferrailles, cartons, ...) seront importants à l'état projet, du fait l'apparition d'industries et de bâtiments à usage d'activité sur site.	Faible	MR 54 : implantation d'un système de collecte des déchets fonctionnel	Faible

5.2 IMPACTS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GONESSE ET MESURES ASSOCIEES

L'évaluation environnementale des plans et programmes (EPPP) est une démarche favorisant la prise en compte de l'environnement par des documents de planification (plans, schémas ou programmes des domaines aussi variés que les transports, l'aménagement du territoire, l'eau, l'énergie, les déchets...) qui sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (directement ou à travers les projets qu'ils permettent).

Comme présenté en parties 3 et 4, le projet de la ZAC du Triangle de Gonesse n'est pas compatible avec le PLU actuellement en vigueur sur la commune de Gonesse. Une procédure de mise en compatibilité et actualisation du document est alors nécessaire. Dans le but de faciliter la lecture du tableau ci-dessous, les incidences positives pressenties du projet de mise en compatibilité sont précédées d'une puce **verte** et les incidences négatives potentielles par une puce **rouge**.

Le tableau bilan présenté ci-dessous représente l'évolution des impacts entre les deux PLU. Le nouveau PLU constituera globalement une amélioration par rapport au PLU initial sans pour autant représenter une évolution significative des impacts.

Tableau 5 : Tableau bilan de l'évolution des impacts entre les deux PLU

THEME	Evolution des impacts bruts et résiduels entre les deux PLU			
	Description de l'évolution	Niveau d'impacts bruts	Mesures	Niveau d'impacts résiduels
CLIMAT	Globalement cette démarche reste assez similaire à l'ancienne OAP mais n'impose pas le respect de valeur seuil. Les principales évolutions sont synthétisées ci-après : - Les obligations de performance énergétiques et environnementales des constructions seront basées sur la RE2020. - Dans le secteur 1AUtdg3 pour tout projet de construction, la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics pour des pluies courantes, dimensionnées comme l'abattement d'une lame d'eau de 10 mm en 24h. Au-delà et jusqu'à la pluie cinquantennale, le pétitionnaire doit viser une gestion à la parcelle, en privilégiant la gestion à ciel ouvert, sans restitution aux réseaux publics. Suivant la nature du sol (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques) et si la gestion à la parcelle n'est pas possible, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle est imposé à chaque pétitionnaire (dans la limite de la faisabilité technique). Cette régulation implique de dimensionner le dispositif de gestion des eaux pluviales pour une pluie cinquantennale. Les rejets régulés et les surverses dans les ouvrages de rétention sur espace public devront se faire en surface puisque la gestion des eaux pluviales sur espace public est réalisée uniquement à ciel ouvert. - Le périmètre des zones à urbaniser du Triangle de Gonesse reste inchangé. Néanmoins, l'évolution de la ZAC de Gonesse conduit, à court et moyen terme, à une consommation d'espace nettement moindre et donc une imperméabilisation nettement moins importante (passage de 300 ha à 120 ha environ). - Mise en place d'une lisière agricole à valoriser. - Mise en place d'un corridor pour la continuité écologique est-ouest. - Adaptation au changement climatique avec l'ajout d'orientations relatives à l'environnement, avec notamment la volonté : De limiter l'imperméabilisation des sols au strict fonctionnement du quartier (limiter les emprises viaires, encouragement de la densité verticale, limitation des surfaces de bâti, mutualisation des fonctions, maximisation des surfaces de pleine-terre, des surfaces perméables et plantées) ; Gérer les eaux pluviales de manière intégrée (favorisation des surfaces de pleine-terre, aménagement perméable des surfaces, préférentiellement à ciel ouvert) ; De créer des aménagements paysagers assurant la qualité des espaces publics (gestion intégrée des eaux pluviales, implantation de strates végétales et canopée importante notamment le long de la trame forestière) ; Mise en place d'une stratégie bas carbone (recours aux transports en commun, usage de matériaux géosourcés et biosourcés, mise en place d'une stratégie énergétique vertueuse basée sur des solutions à faible impact carbone) ;	Négligeable	Aucun impact notable n'est attendu sur le climat du fait de la mise en œuvre de projets de ZAC. Plusieurs mesures environnementales de réduction pourraient être ajoutées : - Plantation d'espèces résilientes au changement climatique ; - Définition d'une stratégie énergétique auto soutenable basée sur la synergie et l'approvisionnement local.	Négligeable

	Suppression des seuils de sobriété énergétique et de diminution des déchets. Compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET).			
MILIEU PHYSIQUE	Aucune évolution notable n'est attendu sur le milieu physique.	Négligeable	Aucune mesure n'est nécessaire	Négligeable
MILIEU NATUREL	Pour les constructions autorisées dans le nouveau secteur 1AUtg3 de la ZAC du Triangle de Gonesse, le coefficient de biotope minimal est abaissé pour les autres équipements d'intérêt collectif et services publics. Augmentation surfacique de la lisère agricole. Mise en place d'un corridor pour la continuité écologique est-ouest : différentes strates végétales et une canopée importante notamment le long d'une trame forestière et du corridor écologique seront mises en place. Le végétal sera utilisé comme vecteur d'ambiances variées. La gestion des espaces verts se fera de manière raisonnée en fonction de leur typologie (espaces extensifs, espaces semi-extensifs, espaces intensifs). Le périmètre des zones à urbaniser du Triangle de Gonesse reste inchangé. Néanmoins, l'évolution de la ZAC de Gonesse conduit, à court et moyen terme, à une consommation d'espace nettement moindre (passage de 300 ha à 120 ha environ) et donc un impact moins important sur la biodiversité locale. En revanche, l'aménagement de zones favorables en compensation aux atteintes du projet vis-à-vis des espèces animales présentes sur site a été supprimé de l'OAP.	Négligeable	Le projet de mise en compatibilité constitue globalement une amélioration par rapport au PLU actuellement en vigueur envers le milieu naturel. En revanche, l'impact négatif lié à la mise en compatibilité du PLU n'est d'actualités du fait de l'absence de compensation écologique envisagée à ce stade des études du projet. En complément, une mesure écologique a été ajoutée afin d'améliorer l'acceptabilité de l'opération : Diversification des strates végétales.	Amélioration
PAYSAGE	Ajout d'une orientation relative à l'aménagement d'une trame paysagère structurante, comme outil de composition urbaine, paysagère et architecturale : Multiplication des continuités de la trame structurante Nord-Sud (support de fonction écosystémique, structuration du maillage viaire, création de vues, préservation de l'identité paysagère du territoire) ; Mise en place d'une forme urbaine dense, compact et évolutive ; Maintien des hauteurs de construction limitée par le Plan d'Exposition Bruit.	Amélioration	Aucune mesure n'est nécessaire	Amélioration
PATRIMOINE	Aucune évolution notable n'est attendu sur le patrimoine.	Négligeable	Aucune mesure n'est nécessaire	Négligeable
MILIEU HUMAIN	L'ambition de la ZAC du Triangle de Gonesse est de reconfigurer cet espace en conciliant des enjeux à plusieurs échelles et d'en faire un espace attractif. Elle poursuit les objectifs suivants : Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.) ;Implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématiques sur les filières de la bioéconomie et en lien avec les projets agricoles du territoire ;Développer une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieux aux habitants du territoire ;Aménager un pôle gare multimodal autour de la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express ;Implanter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation du territoire ;Au sein de la lisière agricole accueillir des projets de production à vocation expérimentale, sociale, pédagogique. Une Zone Agricole Protégée (ZAP) de 400 ha se situe au Nord du Triangle de Gonesse, dont 20.5 ha sont intégrés au périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse. Ajout d'une orientation relative la diversification des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un cœur de quartier pacifié : Implantation des services et des fonctions contribuant à la compacité des programmes riches et variés : Cité scolaire à vocation internationale, le Centre National des Arts de la Rue et des Espaces publics (CNAREP) de Gonesse et un gymnase, les autres lots à construire sont destinés à	Amélioration	Aucune mesure n'est nécessaire	Amélioration

	l'implantation d'activités économiques dans une logique de diversification allant du prototypage à la production ainsi qu'à l'offre tertiaire et de services nécessaire pour les accompagner ...La lisière agricole constitue une opportunité pour implanter des activités économiques agricoles ; Mutualisation des services et fonctions contribuant à la compacité des programmes. - Le projet permettra d'accompagner le développement urbain par une offre de qualité en équipements et services, notamment via l'implantation d'une cité scolaire à vocation internationale et l'implantation du centre National des Arts de Rue et de l'Espace Public. - Le projet permettra la mise en œuvre d'un futur site économique majeur sur le Triangle de Gonesse, notamment avec l'aménagement d'équipement structurants dans le domaine de la formation. - Le projet aura pour objectif de mettre en œuvre des projets agricoles au sein de la lisière agricole destinée à assurer un rôle de transition entre la zone à urbaniser et le « Carré agricole » classé en Zone Agricole Protégée.			
OCCUPATION DES SOLS	- Le périmètre des zones à urbaniser du Triangle de Gonesse reste inchangé. Néanmoins, l'évolution de la ZAC de Gonesse conduit, à court et moyen terme, à une consommation d'espace nettement moindre et donc une imperméabilisation nettement moins importante (passage de 300 ha à 120 ha environ). - Le projet tend à ménager les espaces de pleine terre en favorisant les formes urbaines denses et compactes et en limitant l'imperméabilisation des espaces non bâtis. La répartition des programmes sur le site répond à une logique concentrique. Les programmes tertiaires et les services se concentreront en cœur de quartier, en lien avec le pôle gare et participeront à l'animation et à l'urbanité du secteur. Une attention particulière sera portée sur la qualité d'aménagement des espaces publics attenants et sur la continuité et la qualité des parcours des modes actifs. Les programmes d'activités productives seront positionnés préférentiellement en périphérie du site. - Les espaces publics seront conçus de manière à favoriser une diversité d'usages suivant l'évolution des besoins et des temporalités.	Amélioration	Aucune mesure n'est nécessaire.	Amélioration
DEPLACEMENTS	- L'objectif est de valoriser l'intermodalité entre les modes actifs et les transports en commun, notamment en développant des espaces publics généreux, sécurisés et agréables pour les modes actifs. Dans ce sens, il s'agit d'assurer des parcours sécurisés et agréables sur l'ensemble du site. Le pôle gare sera développé de sorte à optimiser l'intermodalité entre transports en commun et modes actifs. - Le site sera desservi par deux lignes de BHNS qui seront en connexion avec la gare, la ligne 20 existante et une nouvelle ligne venant de Garges-lès-Gonesse via l'avenue du Parisis, et qui permettront d'assurer les connexions Est-Ouest vers la plateforme de Paris-Charles de Gaulle. - Les itinéraires des véhicules motorisés seront concentrés le long d'un axe Est-Ouest principal pour ainsi privilégier la place des modes actifs dans le reste du site. Les accès principaux au site se feront depuis le carrefour de la Patte d'Oie au Nord-Ouest (RD 117) et depuis un échangeur qui sera aménagé sur l'avenue du Parisis au Sud. Concernant les véhicules agricoles, la liaison fonctionnelle entre le Sud du triangle et le carré agricole au Nord sera maintenue. - Une place particulière est donnée aux modes actifs dans la conception des espaces publics du projet. Ainsi, le cœur de site sera majoritairement dédié aux modes actifs par l'aménagement d'espaces publics pacifiés où les circulations motorisées seront fortement limitées. Cela permettra de garantir une continuité urbaine et paysagère qualitative entre la lisière agricole et le cœur du site.	Amélioration	Aucune mesure n'est nécessaire.	Amélioration

	○ Un axe dédié aux modes actifs et en partie au BHNS traverse le site d'Est en Ouest. Il permet de garantir un parcours sécurisé, raccordé au réseau de pistes cyclables intercommunal existant. Il sera le principal lien des modes actifs entre le site et le centre-ville de Gonesse. ○ La mutualisation de l'offre de stationnement au sein de parkings en superstructure sera recherchée. Cela permettra d'assurer l'évolutivité des besoins ainsi que la réversibilité de la superstructure dans le temps. Cela contribuera également à limiter l'imperméabilisation des sols. ○ Ajout de la Gare du Grand Paris Express dans le Triangle de Gonesse, dont la mise en service est prévue en 2028, ainsi que l'aménagement d'un pôle multimodal autour de la gare pour accueillir l'offre de Bus à Haut Niveau de Service, de bus, et une offre de stationnement de rabattement.			
CADRE DE VIE	○ Apaisement du cœur de site, qui sera exclusivement dédié aux modes actifs au profit d'espaces publics pacifiés et du développement d'un pôle gare apaisé ; ○ Implantation d'un corridor pour la continuité écologique est-ouest permet un éloignement du bâti par rapport aux axes routiers ; ○ Aucune diminution des nuisances sonores n'est mentionnée au sein de la nouvelle OAP ; ○ Aucune mention du front bâti le long de l'axe autoroutier permettant une diminution des nuisances sonores dans les quartiers internes et espaces publics. ○ Aucune mesure concernant les pollutions atmosphériques. ○ Compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET).	Faible	Afin de garantir la qualité de vie des occupants du site, il est attendu que toutes les mesures d'évitement et, le cas échéant, les dispositifs adaptés soient mis en œuvre, a minima en conformité avec la législation et la réglementation applicable. Des mesures additionnelles ont ainsi été définies : ▪ Localisation des programmes immobiliers les moins denses à l'Ouest (côté autoroute), ▪ Mise en place d'une démarche transversale sur la qualité de l'air intérieur sur l'ensemble des projets, intégrant les dispositifs de ventilation et les choix des matériaux, ▪ Analyse de la compatibilité des potentiels usages en toiture avec les contraintes acoustiques liées aux servitudes aériennes.	Négligeable
DECHETS	○ Aucune mesure concernant les déchets n'a été mentionnée au sein de la nouvelle OAP.	Faible	Aucune mesure concernant la thématique déchets n'est spécifiée au sein du nouveau document. Il est attendu que toutes les mesures d'évitement et, le cas échéant, les dispositifs adaptés soient mis en œuvre, a minima en conformité avec la législation et la réglementation applicable. Une mesure additionnelle a ainsi été définie : ▪ Mutualiser la gestion des déchets et la promotion du recyclage	Négligeable

Suite à la mise en place des mesures de réduction, les impacts résiduels du projet peuvent être qualifiés de positifs suivant les thèmes étudiés.

5.3 EVALUATION DES INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000

La Directive 92/43 du 21 mai 1992 dite « Directive Habitats » prévoit la création d'un réseau écologique européen, dénommé « Réseau Natura 2000 », et constitué de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) et de Zones de Protection Spéciale (ZPS). Les ZSC concernent les habitats naturels et les espèces animales et végétales d'intérêt communautaire (hors avifaune). Elles sont désignées à partir des Sites d'Importance Communautaire (SIC) proposés par les États membres et adoptés par la Commission européenne, tandis que les ZPS sont désignées, en application de la Directive « Oiseaux », sur la base des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Les travaux ou projets devant faire l'objet d'une étude ou d'une notice d'impact au titre des articles L. 122-1 à L. 122-3 et des articles R. 122-1 à 122-15 du Code de l'Environnement sont soumis à évaluation d'incidences Natura 2000.

Aucun site Natura 2000 n'est présent au niveau de la zone d'étude.

Un site Natura 2000 est présents dans un périmètre de 5 km autour du site d'étude. Ils figurent dans le tableau suivant :

Tableau 6 : Site Natura 2000 présents dans un périmètre de 5 km autour de la zone d'étude

Type de zone	Intitulé	Distance par rapport à la zone d'étude en (m)
ZPS	FR1112013 – Sites de Seine-Saint-Denis	1,5 km

Le site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » est présenté ci-dessous :

➤ ZPS FR1112013 – Sites de Seine-Saint-Denis

Le site Natura 2000 FR1112013 a été initialement proposé comme Zone de Protection Spéciale (ZPS) en avril 2006. Il a été désigné comme ZPS par arrêté ministériel en décembre 2019. Il couvre une superficie de 1 157 hectares (selon le Formulaire Standard de Données -FSD) et est constitué des grandes classes d'habitats suivantes :

- Forêts caducifoliées : 35% ;
- Forêt artificielle en monoculture (ex : Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques) : 21% ;
- Prairies améliorées : 12% ;
- Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines) : 10% ;
- Zones de plantations d'arbres (incluant les Vergers, Vignes, Dehesas) : 10% ;
- Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées : 5% ;
- Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes) : 5% ;
- Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières : 1% ;
- Pelouses sèches, Steppes : 1%.

Le site est composé des 14 grandes entités suivantes :

- Parc départemental Georges-Valbon ;
- Parc départemental de l'Île Saint-Denis ;
- Parc départemental du Sausset ;
- Bois de la Tussion ;
- Parc départemental de la Fosse Maussoin ;
- Parc départemental Jean Moulin les Guilands ;
- Futur parc départemental de la Haute Isle ;
- Promenade de la Dhuis ;

- Plateau d'Avron ;
- Parc des Beaumont à Montreuil ;
- Bois de Bernouille à Coubron ;
- Forêt de Bondy ;
- Parc forestier de la Poudrerie ;
- Bois de Chelles.

Les zones fortement urbanisées qui parcourent le territoire européen sont rarement favorables à la biodiversité. Plusieurs facteurs réduisent en effet la richesse en oiseaux : forte fragmentation des habitats, nombreuses extinctions en chaîne des espèces... Ainsi, de nombreuses espèces migratrices évitent désormais les grandes agglomérations urbaines européennes lors de leurs déplacements saisonniers...

Le département de Seine-Saint-Denis fait partie des trois départements de la « petite couronne parisienne » directement contigu à Paris. C'est sans doute le plus fortement urbanisé des trois à l'heure actuelle. Il existe pourtant au sein de ce département des îlots qui accueillent une avifaune d'un grand intérêt en milieu urbain et péri-urbain. Leur réunion en un seul site protégé, d'échelle départementale, est un vrai défi. Cette démarche correspond à la vocation des sites Natura 2000 d'être des sites expérimentaux.

Douze espèces d'oiseaux citées à l'Annexe I de la Directive Oiseaux fréquentent de façon plus ou moins régulière les espaces naturels du département, qu'elles soient sédentaires ou de passage. Cinq de ces espèces nichent régulièrement dans le département : le Blongios nain, le Martin-pêcheur d'Europe, la Bondrée apivore, le Pic noir et le Pic mar. La Pie-grièche écorcheur et la Gorge-bleue à miroir y ont niché jusqu'à une époque récente.

Le département accueille des espèces rares en Île-de-France (Bergeronnette des ruisseaux, Buse variable, Épervier d'Europe, Fauvette babillarde, Grèbe castagneux, Héron cendré...). Quelques espèces présentes sont en déclin en France (Bécassine des marais, Râle d'eau, Rougequeue à front blanc) ou, sans être en déclin, possèdent des effectifs limités en France (Bécasse des bois, Petit Gravelot, Rousserolle verderolle...). D'autres espèces ont un statut de menace préoccupant en Europe (Alouette des champs, Bécassine sourde, Faucon crécerelle, Gobe-mouche gris, Pic vert, Hirondelle de rivage, Hirondelle rustique, Traquet pâte, Tourterelle des bois).

Une grande part des espaces naturels du département de Seine-Saint-Denis ont été créés de toutes pièces, à l'emplacement d'espaces cultivés (terres maraîchères) ou de friches industrielles. Tel est le cas par exemple du parc Georges-Valbon, le plus vaste du département avec 350 hectares intégrés au site Natura 2000. Composé de reliefs, d'une vallée et de plusieurs lacs et étangs, il a été modelé à partir des déblais de la construction du Périphérique de Paris dans les années 1960. Il héberge actuellement une petite population de trois couples de Blongios nain.

Par ailleurs, il subsiste des paysages ayant conservé un aspect plus naturel. Quelques boisements restent accueillants pour le Pic noir et la Bondrée apivore. Certaines îles de la Seine et de la Marne (Haute-Île, Île de Saint-Denis) permettent au Martin-pêcheur d'Europe de nicher.

La diversité des habitats disponibles est particulièrement attractive vis-à-vis d'oiseaux stationnant en halte migratoire ou en hivernage. Les zones de roselières sont fréquentées régulièrement par une petite population hivernante de Bécassines des marais (Parc du Sausset). La Bécassine sourde et le Butor étoilé y font halte. Les grands plans d'eau attirent des concentrations d'Hirondelles de rivage. De grandes zones de friches sont le domaine de la Bécasse des bois, des Busards cendré et Saint-Martin, de la Gorge-bleue à miroir, du Hibou des marais, de la Pie-grièche écorcheur...

Le Département est le principal propriétaire et gestionnaire des espaces naturels de Seine-Saint-Denis. Doté d'un schéma vert départemental, il gère 654 hectares d'espaces verts et aménage les parcs en association avec le public par le biais de Comités des usagers. Ses actions menées pour le développement des espaces verts sont notamment centrées sur le thème « développement et mise en valeur du patrimoine naturel ». Un partenariat se développe avec des établissements scientifiques (Universités Paris 6 et 7 sur la biodiversité, Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien) et avec le tissu associatif (LPO, ANCA, Ecoute nature...). Ainsi, un Observatoire de la biodiversité a été mis en place par le Conseil Départemental, destiné à valoriser la richesse faunistique et floristique des parcs départementaux.

Douze espèces aviaires d'intérêt communautaire (inscrites à l'Annexe I de la Directive Oiseaux) sont à l'origine de la désignation de la ZPS FR1112013 (figurant au Formulaire Standard de Données – FSD). Ces espèces sont récapitulées dans le tableau suivant.

Tableau 7 : Espèces aviaires d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de la ZPS FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis »

Nom scientifique Nom vernaculaire	Statut	Taille Min	Taille Max	Unité	Conservation	Isolement	Globale
<i>Alcedo atthis</i> Martin-pêcheur d'Europe	Sédentaire	1	1	Couples	Bonne	Non-isolée	Moyenne
<i>Asio flammeus</i> Hibou des marais	Concentration	0	1	Individus	-	-	-
	Hivernage	0	1	Individus	-	-	-
<i>Botaurus stellaris</i> Butor étoilé	Concentration	0	1	Individus	Excellente	Non-isolée	Bonne
	Hivernage	2	4	Individus	Excellente	Marginale	Bonne
<i>Circus cyaneus</i> Busard Saint-Martin	Concentration	0	1	Individus	-	-	-
<i>Circus pygargus</i> Busard cendré	Concentration	0	3	Individus	-	-	-
<i>Dendrocopos medius</i> Pic mar	Sédentaire	1	1	Couples	Bonne	Isolée	Bonne
<i>Dryocopus martius</i> Pic noir	Sédentaire	1	1	Couples	Bonne	Isolée	Bonne
<i>Ixobrychus minutus</i> Blongios nain	Reproduction	3	5	Couples	Excellente	Non-isolée	Bonne
<i>Lanius collurio</i> Pie-grièche écorcheur	Concentration	0	2	Individus	-	-	-
<i>Luscinia svecica</i> Gorgebleue à miroir	Concentration	0	1	Individus	-	-	-
<i>Pernis apivorus</i> Bondrée apivore	Reproduction	1	1	Couples	Bonne	Marginale	Bonne
<i>Sterna hirundo</i> Sterne pierregarin	Reproduction	2	3	Couples	Excellente	Non-isolée	Bonne

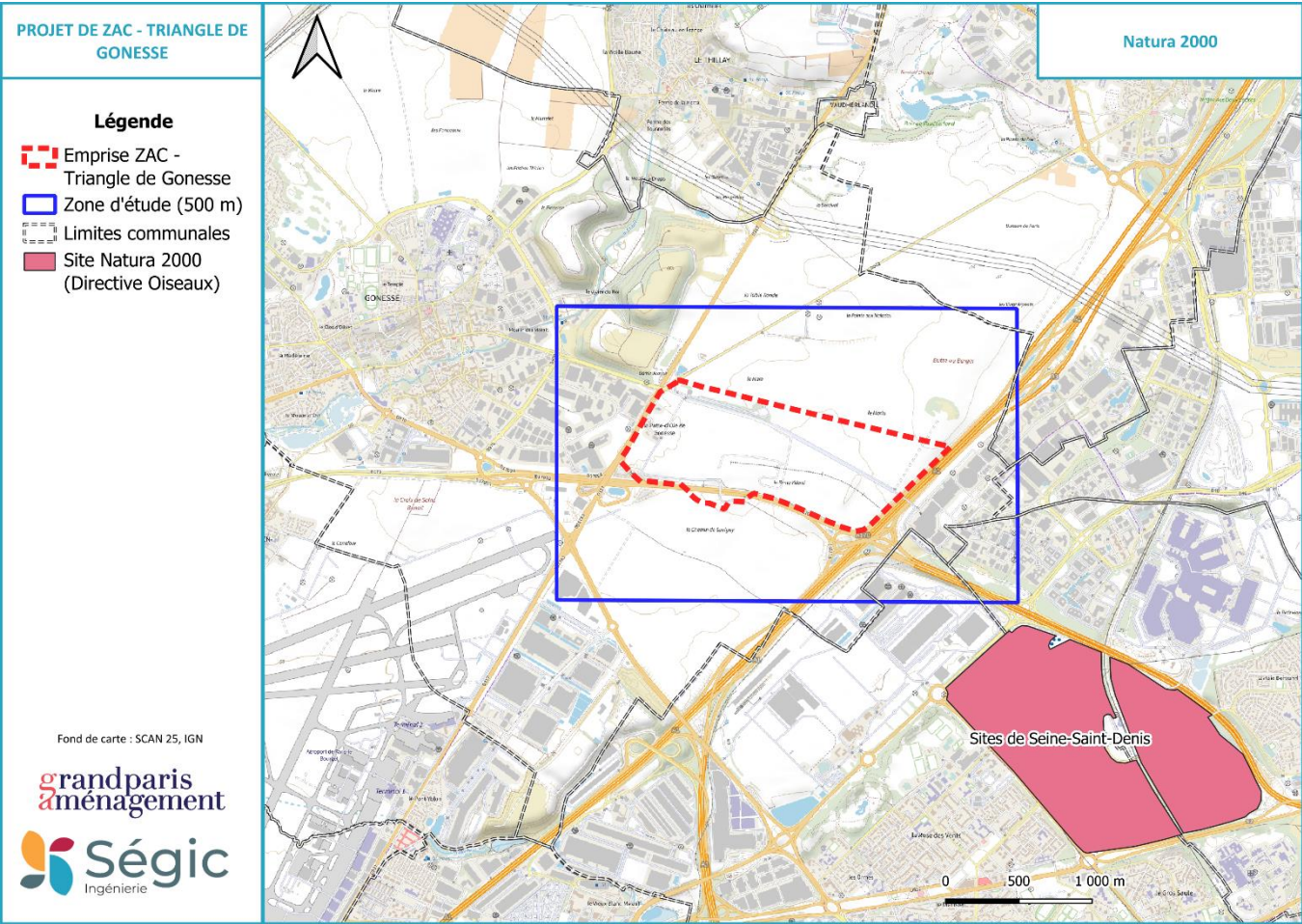


Figure 63 : Réseau Natura 2000 (Source : INPN)

Le projet est localisé en zone agricole et dispose d'espaces favorables à l'installation des espèces dans son emprise. Toutes les mesures Eviter Réduire Compenser (ERC) seront prises afin de réduire l'impact du projet sur le milieu naturel.

|| NB : Les mesures ERC sont détaillées au sein de la partie « 5.1, Impacts ».

5.4 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET REGLEMENTATION LOCALES

5.4.1 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

5.4.1.1 COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF)

Le projet répond aux objectifs du SDRIF, en créant un nouveau quartier mixte, à dominante habitat. Il permet tout à la fois de répondre aux objectifs de densification, de faire muter un secteur et d'introduire des ambitions environnementales nouvelles. De plus, le projet mettra en valeur les continuités vertes au droit du secteur.

5.4.1.2 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE – ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-E)

Le Triangle de Gonesse est concerné par les orientations du SDRIF-E horizon 2040 suivantes :

- **Secteur d'urbanisation préférentielle** (en son sein) : Afin de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi tout en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols, le SDRIF-E localise des secteurs d'urbanisation préférentielle. Ces secteurs offrent un potentiel pour la réalisation de projets urbains denses et de qualité, réfléchis à l'échelle de la commune ou du groupement de communes. La desserte par les transports collectifs doit être privilégiée. Chaque pastille « pleine » indique une capacité d'extension de l'ordre de 25 hectares que les communes et groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets,
- **Sanctuariser l'armature verte** (au Nord et au Sud) : L'armature verte à sanctuariser consiste en des unités d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'espaces verts et espaces de loisirs, sous forte pression de l'urbanisation, entretenant des liens fonctionnels. Elle est représentée sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par l'aplat. Toute nouvelle urbanisation y est exclue. Les seules capacités d'urbanisation pouvant être mobilisées le sont dans le cadre des exceptions prévues dans les espaces agricoles et dans les espaces boisés et les espaces naturels.
Les installations, ouvrages et constructions admis au sein de l'armature verte doivent être économes en espace et ne doivent pas favoriser le mitage. Ils doivent présenter une bonne intégration environnementale et paysagère, prendre en compte les risques de nuisances générés, ainsi que la géomorphologie et l'hydrographie du terrain. Des espaces urbanisés peuvent être compris au sein de l'armature verte à sanctuariser. Ils ne sont pas concernés par la présente orientation réglementaire,
- **Renforcer la liaison avec les espaces ouverts** (de part et d'autre) : Les liaisons entre espaces contribuent au maintien et au rétablissement des continuités d'espaces ouverts. Elles peuvent être le support de circulations douces lorsqu'elles sont compatibles avec la fonction écologique ou paysagère de ces liaisons. L'emplacement, le tracé et l'emprise des liaisons représentées doivent être précisés et adaptés localement. Une largeur végétalisée suffisante est nécessaire pour assurer la fonctionnalité de la continuité écologique ou paysagère. Ces liaisons doivent être complétées et s'articuler avec les corridors écologiques identifiés localement,
- **Zone pouvant présenter un risque d'inondation** (au Sud-Ouest) : Dans les secteurs urbanisés, à l'intérieur des zones pouvant présenter un risque d'inondation, il convient d'anticiper les différents temps de la gestion du risque : la prévention (adaptation du bâti, protection des réseaux, etc.) et la gestion de crise (hébergement provisoire, accessibilité, maintien de la fonctionnalité des réseaux d'importance vitale, etc.), pour favoriser un retour à la normale dans les meilleurs délais. Les documents de planification : • encadrent les aménagements et opérations de renouvellement urbain afin qu'ils participent à la réduction de la vulnérabilité des tissus existants, favorisent les modèles de construction résilients (ex : surélévation des bâtiments, constructions sur pilotis, zones hors d'eau, etc.) et limitent la construction dans les secteurs exposés à des crues fréquentes ; • visent à réduire la vulnérabilité des équipements et réseaux structurants

et du fonctionnement urbain (énergie, transport, télécom, assainissement, eau potable, déchets, etc.) et des services publics, et à favoriser leur adaptation en prévision de la survenance du risque,

- **Préserver l'espace agricole** : Cette représentation vise à mettre en exergue la dimension économique et productive de ces espaces ouverts indispensables à la résilience régionale. Des emplacements nécessaires aux équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières et aux industries agroalimentaires (tels que silos de stockage des céréales, usines de production d'éco-matériaux à partir de fibres végétales, abattoirs, légumeries, scieries, usines de production de granulés bois, raffinerie sucrière, etc.) seront réservés, à proximité des activités concernées, afin d'assurer le bon fonctionnement de filières économiques dédiées. Ces équipements peuvent notamment être implantés dans les sites d'activités d'intérêt régional et les secteurs de développement industriel d'intérêt régional,
- **Maintenir / Rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional (en son sein)** : Les liaisons agricoles et forestières d'intérêt régional sont représentées sur la carte. L'emplacement, le tracé et l'emprise de celles-ci doivent être précisés et adaptés localement en tenant compte de la fonctionnalité des exploitations forestières.

Concernant l'orientation « urbanisation préférentielle », le périmètre du projet est couvert par trois pastilles de 25 hectares chacune, soit une capacité d'urbanisation de l'ordre de 75 hectares. De plus, la commune de Gonesse bénéficie de 16 hectares de capacité d'urbanisation non cartographiés.

Le projet d'aménagement est compatible avec cette orientation. En effet, le projet prévoit d'urbaniser environ 80 ha au total : sur les 121,8 ha de surface totale de ZAC, une partie est déjà urbanisée et une partie ne sera pas urbanisée, notamment la lisière agricole.

5.4.2 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)

La communauté d'agglomération Roissy Pays de France a démarré un dossier capital pour l'avenir de son territoire : elle a lancé un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). C'est l'un des outils qui permettra une mise en œuvre concrète des ambitions des 42 communes membres.

Le SCoT a été approuvé le 19 décembre 2019. Le document d'orientation et d'objectifs (DOO), composé de prescriptions écrites et de cartes au 1/150 000, s'organise autour de 5 axes en cohérence avec les orientations définies dans le PADD :

1. Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire ;
 - a. Protéger et valoriser les espaces naturels et forestiers du territoire ;
 - b. Protéger et valoriser les espaces agricoles ;
 - c. Préserver les ressources et en développer de nouvelles ;
 - d. Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques.
2. Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisés ;
 - a. Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain ;
 - b. Maîtriser les extensions urbaines ;
3. Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables ;
 - a. Faciliter les déplacements ;
 - b. Organiser le stationnement et lutter contre l'imperméabilisation ;
4. Favoriser un territoire inclusif solidaire et garantir la qualité du cadre de vie ;
 - a. Répondre aux besoins en logement et en hébergement ;
 - b. Renforcer l'offre d'équipements ;
 - c. Améliorer la qualité du cadre de vie et des habitants et des usagers ;
5. Conforter le développement économique du territoire.
 - a. Orientations communes à l'ensemble des sites d'activités économique ;

- b. Les zones d'activités ;
- c. Les plateformes aéroportuaires ;
- d. Le tertiaire ;
- e. La logistique ;
- f. La formation.

Le projet sera compatible avec l'ensemble des prescriptions développées dans le DOO du SCoT.

5.4.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU ACTUELLEMENT EN VIGUEUR

Le PLU de Gonesse a été approuvé le 25 septembre 2017 et amendé par la modification simplifiée n°1 du 10 septembre 2018. Le projet est actuellement incompatible avec le PLU en vigueur, et plus particulièrement avec l'OAP Triangle de Gonesse. Plusieurs procédures de modification du PLU seront effectués :

- La modification n°4 est actuellement en cours d'élaboration, elle permet le dépôt de PC relatifs à des équipements d'intérêt collectif (la CSI) ;
- Une autre procédure va être lancée dans le cadre de la DUP du projet, une MEC afin de modifier les zonages, le PADD et l'OAP et rendre le projet compatible dans sa globalité.

L'analyse du PLU est menée à l'échelle de l'emprise projet et non de la zone d'étude.

5.4.3.1 PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Pour rappel, les orientations du PADD de Gonesse s'organisent autour de 5 grands axes :

1. Affirmer le positionnement de Gonesse dans le Grand Paris ;
2. Poursuivre l'amélioration du cadre de vie des Gonnaisiens ;
3. Renforcer la dynamique économique de Gonesse ;
4. Associer développement urbain et mobilités durables ;
5. Concilier développement et précautions environnementales.

Le projet est concerné par l'ensemble de ces problématiques. Aujourd'hui, le PADD mentionne également la présence d'une continuité Nord-Sud, le passage du BIP en boulevard urbain et le projet Europa city.

Le projet du Triangle de Gonesse n'apparaît donc pas compatible avec le PADD actuellement en vigueur.

La zone d'étude est concernée par les objectifs suivants :

- Permettre la mise en œuvre d'un site économique majeur sur le Triangle de Gonesse ;
- Composer autour de nouvelle desserte en transports en commun de rang métropolitain (gare du Grand Paris Express et du barreau RER D/B, BHNS) ;
- S'inscrire dans la trame verte Nord-francilienne et développer la nature en ville : parc de la Patte d'Oie, parc central paysager et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains... ;
- Améliorer les liaisons Est-Ouest et inter-quartier.

5.4.3.2 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Le PLU comprend 5 OAP, dont l'OAP d'aménagement « OAP Triangle de Gonesse » (objet de la présente étude) et l'OAP « Confort acoustique : Protéger le bâti et les personnes contre les nuisances sonores aériennes » qui est également à prendre en compte dans le cadre du projet.

Le projet est incompatible avec l'OAP Triangle de Gonesse actuellement en vigueur. Pour rappel, la modification n°4 actuellement en cours permettra uniquement d'autoriser la construction de la CSI. Une autre procédure de mise en compatibilité du PLU par le biais de la DUP est prévue afin de rendre le PLU compatible au projet à travers une modification de l'OAP.

5.4.3.3 PLAN DE ZONAGE ET REGLEMENT

L'emprise projet traverse les zonages suivants du PLU de Gonesse :

- **1AU** : Zone à urbaniser à vocation principales d'activités économiques, de loisirs et d'équipements d'intérêt collectif.
 - **1AUgp** : correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ;
 - **1AUtgd1** : correspondant au parc d'affaire au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse ;
 - **1AUtgd2** : correspondant aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse.
- **A** : Zone agricole correspond aux secteurs de la commune à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

5.4.4 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS RELATIFS A LA GESTION DE L'EAU

5.4.4.1 3.2.1SDAGE DU BASSIN DE LA SEINE ET DES COURS D'EAU COTIERS NORMANDS

Le projet est localisé sur le territoire du SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2022-2027.

● Orientations fondamentales et dispositions

Le projet apparaît donc compatible avec le SDAGE 2022-2027 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.

L'analyse plus précise de la compatibilité du projet avec ce document-cadre lié à la ressource en eau sera menée lors de la procédure Loi sur l'eau ultérieure.

● Programme de mesure

La zone d'étude est concernée par le territoire des « Rivières d'Ile-de-France », et plus particulièrement par l'unité hydrographique du « Croult » (RIF.4).

Les mesures liées à l'unité hydrographique sont les suivantes :

Mesure	Nom de la mesure	ME%	SO	C	μ	E
Réduction des pollutions des collectivités						
ASS0201	Réaliser des travaux d'amélioration de la gestion et du traitement des eaux pluviales	71				
ASS0302	Réhabilitation d'un réseau hors Directive ERU	71				
Lutte contre les inondations						
INO0301	Mettre en place des mesures de maîtrise du ruissellement urbain et de l'urbanisation	100				
Réduction des pollutions agricoles						
AGR0201	Limitation des transferts de fertilisants dans le cadre de la Directive nitrates	28				
AGR0302	Limitation des apports de fertilisants au-delà de la Directive ni-trates	14				
AGR0303	Limitation des apports de pesticides	71				
AGR0401	Mettre en place des pratiques pérennes à faible utilisation d'intrants	14				
AGR0503	Elaboration d'un programme d'action AAC	14				
Protection et restauration des milieux						
MIA02	Mesures de restauration hydromorphologique de cours d'eau	71				
MIA14	Mesures de gestion des zones humides	57				
Gestion de la ressource en eau						
RES0101	Ressource - Etude globale et schéma directeur	14				

Figure 64 : Mesures de l'unité hydrographique du Croult (Source : Programme de mesure SDAGE 2022-2027)

Le projet est concerné par les mesures ASS0201 et IN0301.

5.4.5 COMPATIBILITE AVEC LE PGRI DU BASSIN SEINE-NORMANDIE 2022-2027

Le projet apparait donc compatible avec le PGRI 2022-2027.
L'analyse plus précise de la compatibilité du projet avec ce document-cadre lié à la ressource en eau sera menée lors de la procédure Loi sur l'eau ultérieure.

5.5 DISPOSITIF DE SUIVI ET COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Afin d'assurer leur efficacité, un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement sera mis en place dans le cadre de la réalisation du présent projet.
A noter que les mesures de suivi présentées ci-après seront précisées lors des phases ultérieures.

5.5.1 DISPOSITIF DE SUIVI EN PHASE CHANTIER

La présente opération fera l'objet d'une démarche de chantier à faibles nuisances, cette démarche comportant a minima les thématiques suivantes :

- Coordination de chantier / limitation des interactions avec les chantiers voisins,
- Gestion des flux et circulations de véhicules et de personnes,
- Sécurité et limitation des nuisances de chantier,
- Gestion des déchets de chantier.

Cette charte sera ainsi jointe aux pièces annexes du dossier de consultation des entreprises (DCE) afin d'être portée à la connaissance des entreprises et présenter un caractère contractuel.

5.5.2 DISPOSITIF DE SUIVI EN PHASE EXPLOITATION

L'exploitation des différentes composantes du projet (bâtiments, réseau d'assainissement, espaces verts, ...) seront à la charge des différents propriétaires/bailleurs et gestionnaires de réseaux.
La fréquence des opérations sera régulière en fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance, notamment lors de la première année de fonctionnement. Le rythme initial préconisé est d'une intervention semestrielle puis à adapter suivant l'expérience.
Afin de vérifier à l'avancement l'efficacité des mesures de réduction du bruit prises dans le cadre du projet, le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser une campagne de suivi acoustique qui sera réalisée une fois l'aménagement terminé.

5.5.3 COUT DES MESURES DE SUIVI

Le découpage financier de l'opération sera réalisé dans le cadre de la réalisation des budgets liés aux travaux.

5.6 ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D’AUTRES PROJETS CONNUS

Les effets cumulatifs peuvent être définis comme la somme des effets conjugués et/ou combinés sur l'environnement, de plusieurs projets compris dans un même territoire.

L'étude d'impact doit ainsi prendre en compte les installations et activités existantes ainsi que les autres « projets connus » tels que définis par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement afin d'analyser les effets cumulés du projet.

Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent Code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 a R. 214-31 mentionnant un délai devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le Maître d'ouvrage.

Le Code de l'environnement précise en outre que la date à retenir pour ces projets est la date de dépôt de l'étude d'impact.

Les effets cumulés (ou impacts cumulés) avec d'autres projets résultent des interactions entre les projets au sein du territoire ou ils s'inscrivent.

Ces impacts cumulés peuvent être temporaires et/ou permanents. Ils conduisent, suivant les cas :

- A une simple addition des effets des projets sur le territoire (il peut également arriver que les impacts positifs d'un projet contribuent à la réduction d'impacts négatifs d'un autre projet) ;
- A une augmentation des impacts au-delà de la simple addition de leurs effets, notamment si les effets cumulés des projets conduisent à dépasser certains « seuils » de tolérance du milieu.

Chaque projet génèrera des trafics supplémentaires durant la phase travaux (poids-lourds, autres véhicules de chantier). Au vu de la distance avec les projets d'aménagement urbain, il n'est pas attendu de trafics cumulés significatifs sur le secteur d'implantation du projet. En conséquence, il n'est pas attendu d'impact cumulé sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore, chaque projet gérant à son échelle ses problématiques.

Les impacts cumulés de ces projets avec la réalisation du projet, sont analysés dans le tableau présenté page suivante. Ils ont été rédigés sur la base des avis formulés par l'Autorité Environnementale (MRAe ou IGEDD) lorsqu'ils étaient disponibles, les études d'impact des différents projets n'étant pas toutes consultables.

Les principales incidences sont reportées dans le tableau. **Cette évaluation se base sur les données disponibles pour chaque projet, et a pour objet de faire ressortir les points saillants.**

La distinction entre les phases travaux et exploitation est signalée par les lettres « T » et « E ».

Une hiérarchisation des impacts, à dire d'expert ou selon les données disponibles, y est également proposée. Elle s'établit selon le code couleur suivant :

Hiérarchisation des impacts	Pas d'impact signalé dans les sources disponibles	Impact faible	Impact modéré	Impact fort
-----------------------------	---	---------------	---------------	-------------

NB : L'étude d'impact des projets de BHNS et Agroalim ne sont pas disponibles. Etant donné le manque d'information disponible à ce stade, ces projets n'ont pas pu être intégrés à l'analyse des effets cumulés comme des projets à part entière. En revanche, ils ont directement été intégrés au sein des différentes études spécifiques de l'étude d'impact du Triangle de Gonesse.

Tableau 8 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connexes (Source : Ségic Ingénierie)

Evaluation des impacts propres aux projets retenus pour l'analyse des effets cumulés																		
		Projets connus au sens de l'article R.122-5-2 du Code de l'Environnement									Autres opérations connexes						Effets cumulé et mesures proposées	
Thématique	Composantes de l'environnement les plus sensibles	ZAC Sevrans Terre d'Avenir	Rénovation urbaine des Anciennes Beaudottes : ZAC	Aérolia Paris – Parc d'affaires innovant (ou ZAC Sud Charles de Gaulle) (Tremblay-en-France)	Zac de la Pépinière (Villepinte)	Centre d'exploitation d'Aulnay-sous-Bois (Aulnay-sous-Bois)	Grande gare du Bourget (Le Bourget)	Grand Paris Express (Ligne 17)	Grand Paris Express (Ligne 16)	CDG Express	Tremblay Grand Ensemble (Tremblay-en-France)	PRU Rougemont (Sevrans)	Quartier Vieux Pays – Soleil Levant (Aulnay-sous-Bois)	Quartier du Parc (Le Blanc-Mesnil)	Nouveau Musée de l'Air et de l'Espace (Le Bourget)	Entonnement Est du Grand Paris Express (Le Bourget)	Effets cumulés appréhendés avec le projet	Mesures d'atténuation proposées pour le projet
	Distance au projet	4,5 km	4,5 km	1,8 km	3,5 km	200 m	6,7 km	Au sein du site d'étude	A proximité du site d'étude	A proximité du site d'étude	7 km	4,5 km	3,8 km	3,8 km	4,2 km	6 km		
Milieu physique	Relief Géologie Géotechnique	T et E	T et E	-	T et E	T	E	T et E	T et E	T et E	T-	T--	- T-	T--	T--	T--	De par leur nature, les mouvements de terres sont importants.	Un objectif de remploi des terres à l'échelle du projet.
	Hydrologie / hydrogéologie	T et E	-	T et E	-	-	-	T et E	T et E	-	- T et E	- T et E	- T et E	- T et E	T et E -	T et E -	Les projets nécessitent de mettre en œuvre des précautions vis-à-vis des ruissellements sur les emprises travaux afin de gérer les risques d'inondation et les eaux chargées de produits polluants impactant le milieu naturel.	Lors de la phase travaux, des précautions d'assainissement temporaires limiteront les effets sur les eaux souterraines.
	Pollution du sol et des eaux souterraines	T	T et E	-	T et E	T et E	T et E	T et E	T et E	-	T-	T--	- T-	T--	T--	T--	Certains projets présentent des sensibilités à des pollutions existantes des sols et/ou des eaux souterraines.	Une dépollution préalable du site permettra d'avoir un impact après mesure positif sur cette thématique.
Milieu naturel	Faune / Flore	T et E	T et E	-	T et E	-	-	T	T	T et E	T-	T--	- T-	T--	T--	T--	Plusieurs projets se trouvent à proximité de périmètre de protection biologique. Plusieurs projets présentent des enjeux sur les boisements existants, ainsi que pour certains sur des espèces protégées. Les impacts cumulés portent principalement sur la trame verte et la destruction et le déplacement d'espèces.	Aucune incidence cumulée attendue sur les périmètres de protection biologique du fait de leur absence dans le périmètre d'étude. Aucune incidence cumulée n'est attendue sur les continuités écologiques du fait de l'absence de la trame verte dans la zone d'étude. Toutes les mesures relatives à la préservation de la biodiversité seront prises.
Patrimoine et paysage	Patrimoine	-	-	-	-	-	-	T	T	-	-	-	-	-	-	-	Impacts liés à l'implantation des aires de chantier et de stockage de matériaux à proximité de zones	Le projet n'est pas situé au droit du périmètre de protection.

																	sensibles pour l'archéologie.	
	Paysage	E	-	-	-	-	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Visibilité importante des projets	En phase chantier, des mesures seront mises en place afin d'intégrer le chantier à l'espace urbain et de limiter les impacts visuels.
Milieu humain	Socio-économie	T	T	E	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	Impacts cumulés positifs liés à la dynamisation du secteur (emplois dans le BTP et le tertiaire).	Aucune mesure n'est à prévoir du fait des effets positifs.
	Déplacement	T et E	-	T et E	T et E	T et E	T et E	E	E	E	-	-	-	-	-	-	Trafics des engins de chantier. Modification des déplacements territoriaux.	En phase chantier, des mesures seront mise en place dans le cadre de chacun des projets afin de sécuriser les accès des engins de chantier. En phase d'exploitation, l'ensemble des projets de mobilité seront intégrés au projet.
	Energie	T et E	T	T	T et E	E	-	T et E	T et E	-	-	-	-	-	-	-	Les chantiers sont générateurs d'une demande importante en énergie.	La réalisation d'un plan de circulation prenant en considération l'ensemble des chantiers permettra de réduire ces impacts.
	Environnement sonore	T	T et E	T	T	T et E	T et E	-	-	T et E	T	T	T	T	T	T	La réalisation concomitante de ces chantiers sera génératrice de bruit	En phase chantier, des mesures seront mise en place dans le cadre de chacun des projets afin de limiter les incidences sonores sur le voisinage (choix des équipements, ...).
	Qualité de l'air	T	T et E	T	T et E	T	E	T et E	T et E	-	T	T	T	T	T	T	La réalisation concomitante de ces chantiers sera génératrice de poussières et de gaz à effet de serre	Des mesures seront prises afin d'éviter l'envol de poussières et l'émission de gaz à effet de serre (aspersion d'eau par temps sec, météo favorable). Le phasage des travaux sera concerté entre les différents MOA afin de limiter la concentration des émissions.
	Consommation de ressources	E	T et E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	La réalisation concomitante de ces chantiers sera consommatrice de ressources.	Des mesures seront prises afin de limiter l'utilisation des ressources.

5.7 METHODES UTILISEES POUR L'ELABORATION DU DOSSIER

Le recueil des données nécessaires à la caractérisation de l'état initial de l'environnement aux phases successives des différentes études a mis en jeu différents moyens. La méthodologie appliquée comprend une recherche bibliographique, un recueil de données effectué auprès des organismes compétents dans les divers domaines, une étude de terrain et pour certaines thématiques, une analyse par des experts reconnus et qualifiés.

L'évaluation des impacts du projet sur l'environnement s'est appuyée sur une analyse du plan des aménagements projetés au regard de l'ensemble des enjeux humains et environnementaux de la zone d'étude, ainsi que sur l'ensemble des études spécifiques ayant été menées dans le cadre de l'étude d'impact.

Ces études spécifiques sont les suivantes :

- Etudes géotechniques ;
- Etudes de pollution ;
- Etudes hydrogéologiques ;
- Etude écologique ;
- Etude de trafic ;
- Etude acoustique ;
- Etude de la qualité de l'air ;
- Etude énergies renouvelables ;
- Etude ilot de chaleur urbain ;
- Etude Bilan Carbone.

6 AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

6.1 PILOTAGE DES ETUDES

La présente étude d'impact a été élaborée sous la direction du maître d'ouvrage :

● **Maître d'ouvrage**



GRAND PARIS AMENAGEMENT

Bâtiment 033 – Parc du Pont de Flandres

11 rue de Cambrai – CS 10052

75 945 PARIS Cedex 19

- Brunilde BACHELET, Responsable d'opérations
- Diego GUTIERREZ, Responsable d'opérations

6.2 REDACTION ET ASSEMBLAGE DES ETUDES

● **Etude d'impact**

La présente étude d'impact a été réalisée par le groupe Environnement de la société SEGIC Ingénierie :



SEGIC INGENIERIE

Agence Méditerranée

528 Boulevard du Mercantour

06 200 Nice

- Benjamin BONDIL, Chef de projet Environnement
- Lou Ann GIRIN, Chargée d'études Environnement/Acoustique

● **Etude acoustique**

L'étude acoustique a été réalisée par le bureau d'étude IMPEDANCE :



GROUPE IMPEDANCE

80 Domaine de Montvoisin

91400 Gometz la Ville

France

- Bertrand MASSON, Responsable Pôle Environnement
- Arnaud BLOQUET, Ingénieur d'étude

● Etude de trafic

L'étude de trafic a été réalisée par le bureau d'étude CDVIA.



CDVIA

2 rue Suchet
94 700, Maisons-Alfort

- Nicolas DELAVENNE, Directeur des études
- Maxime PELE, Ingénieur d'étude

● Etude Air & Santé

L'étude Air & Santé a été réalisée par le bureau d'étude GINGER BURGEAP.



GINGER BURGEAP

Agence Ile-de-France
143 avenue de Verdun
92442 Issy-les-Moulineaux

- Amélie BERTRAND, Ingénieure de Projets
- Iliane EL HOUARI, Ingénieur de Projets

● Etude du potentiel des énergies renouvelables

L'étude de potentiel des énergies renouvelables a été réalisée par le bureau d'études Le BE :



LE B.E – ETUDES TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENT

136 Boulevard des Jardiniers – Espace Riviera
06 200 Nice

- Nicolas FOUBERT, Directeur d'étude

● Volet milieu naturel

Le volet naturel de l'étude d'impact a été réalisé par le bureau d'études ECOSYSTEMES :



ECOSYSTEMES

ECOSYSTEMES

La Croix Rompue
518 rue Saint-Fuscien
80 000 Amiens

- Jean-Jacques BIGNON, Ecologue

● Etude agricole

L'étude agricole a été réalisé par le bureau d'études CETIAC :



CETIAC

18 rue Pasteur
69007 Lyon

- Katiane VOLLIN, Consultante

● **Etudes de pollution**

L'étude de pollution a été réalisée par le bureau d'étude IDDEA.



IDDEA
289, bd Duhamel du Monceau
45160 Olivet

- Marine BOURLÈS, Responsable de projet
- Mathis CAYER-BARRIOZ, Ingénieur



TESORA
41, rue Périer
92120 Montrouge

- Philippe TRESCA, Directeur technique

● **Etude hydrogéologique**

L'étude des niveaux d'eau a été réalisée par le bureau d'études SEMOFI :



SEMOFI
565 Rue des Vœux Saint-Georges
94290 Villeneuve-le-Roi

- Rémy EICHINGER, Ingénieur

● **Etude Ilot de Chaleur Urbain et Bilan Carbone**

Les études Ilot de Chaleur Urbain et Bilan Carbone ont été réalisé par le cabinet FRANCK BOUTTE en 2024.



FRANCK BOUTTE
43bis, rue d'Hautpoul
75019 Paris