

ZAC du Triangle de Gonesse

**Dossier d'enquête publique préalable à
Déclaration d'Utilité Publique valant mise
en compatibilité des documents
d'urbanisme**

1.2 Notice explicative

Table des matières

Chapitre I : Contexte et environnement du projet	9
A / Environnement géographique	10
B / Environnement économique et social	12
C / Environnement patrimonial	17
D / Environnement naturel	20
E / Contexte administratif	30
Chapitre II : Présentation du Projet	31
A / La genèse du projet	32
B / Le périmètre de la DUP emportant mise en compatibilité du PLU	33
C / Une démarche partenariale avec les collectivités pour mettre en œuvre le projet : la création d'une SPLA IN	33
D / La concertation	34
E / Les objectifs et les orientations de l'opération d'aménagement	34
F / La programmation	39
G / Les impacts	42
H / Le coût et le financement du projet	46
I / Le calendrier prévisionnel	47
Chapitre III : Justification du caractère d'utilité publique du projet	48
A / La prise en compte des documents opposable aux documents d'urbanisme	49
B / La mise en compatibilité du PLU de Gonesse	55
C / Un projet situé sur un site stratégique bénéficiant d'atouts remarquables	58
D / Les enjeux qui justifient de faire un projet sur le triangle	59
E / Une démarche environnementale ambitieuse	66
F / Une maîtrise foncière indispensable	67
Conclusion	71

Table des figures

Figure 1 Plan de situation du projet et de son environnement immédiat	10
Figure 2 Périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)	11
Figure 3 Équipements sur la zone d'étude (Source : Base permanente des équipements)	14
Figure 4 Principales infrastructures de transport terrestre et Zones d'Activité Économique aux abords de la ZAC	15
Figure 5 Localisation de la gare du Triangle de Gonesse sur la commune (Source : Société des Grands Projets)	16
Figure 6 Occupation du sol de la commune de Gonesse (Source : Institut Paris Région 2022)	17
Figure 7 Localisation des diagnostics et fouilles archéologiques de l'ancien projet (Source : GPA)	18
Figure 8 Réseaux existants et principes de raccordements projetés (Source : Groupement Güller- Setec International)	19
Figure 9 Les continuités écologiques dans le périmètre de la ZAC (Source : Ecosystemes 2024)	20
Figure 10 Carte des habitats (Source : Ecosystemes 2024)	21
Figure 11 Synthèse générale des enjeux concernant la faune et la flore (Source : Ecosystemes 2024)	23
Figure 12 Carte géologique de la zone d'étude (Source : carte imprimée 1/50000, BRGM)	24
Figure 13 Ambiance sonore nocturne calculée à 4 mètres du sol en situation initiale 2023 (Source : Impedance 2023)	26
Figure 14 Ambiance sonore diurne calculée à 4 mètres du sol en situation initiale 2023 (Source : Impedance 2023)	26
Figure 15 Indice de résistance et de persistance des réseaux (Source : BRGM)	28
Figure 16 Enveloppe d'alerte des zones humides de la DRIEAT au droit de la zone d'étude (Source : DRIEAT)	29
Figure 17 Localisation de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF)	30
Figure 18 Périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique	33
Figure 19 Circulations aux abords du pôle multimodal et implantation de l'eco-station de bus (Source : Plan Guide GPA)	35
Figure 20 Les accès au site (source HDZ)	36
Figure 21 Schéma de circulation des véhicules motorisés (Source : HDZ)	37
Figure 22 Schéma de circulation des modes doux (Source : HDZ)	38
Figure 23 Maillage de la trame verte et découpage des lots à titre indicatif (Source : Plan Guide de la ZAC, HDZ 2024)	40
Figure 24 Axonométrie du projet au stade de l'esquisse	41

Figure 25 Carte générale de destination des sols (Source : SDRIF)	50
Figure 26 Carte des orientations de consommation et de protection des espaces sur le territoire de la CARPF	52
Figure 27 OAP "Triangle de Gonesse" actuelle	53
Figure 28 Zonage du règlement du PLU en vigueur	54
Figure 29 OAP "Quartier de Gare" proposée dans le cadre de la MECDU	56
Figure 30 Zonage du règlement du PLU modifié	57
Figure 31 Accessibilité du territoire depuis la gare de Gonesse (Source : Apur)	60
Figure 32 Schéma de mobilités du territoire en configuration cible	61
Figure 33 Avancement de la maîtrise foncière au 31 décembre 2021 (Source : Epfif)	67
Figure 34 Les différents propriétaires fonciers sur le site de l'opération (Source : GPA)	69

Préambule

Grand Paris Aménagement est un établissement public à caractère industriel et commercial régi par les articles L. 321-29 à L.321-36 du Code de l'Urbanisme. Il réalise, entre autres, des opérations d'aménagement pour son compte ou celui d'une collectivité.

Le 9 décembre 2011, le Conseil d'Administration de l'EPA Plaine de France a autorisé l'établissement **à prendre l'initiative d'une opération d'aménagement sur le secteur « Triangle de Gonesse »**, à conduire dans le cadre d'une ZAC.

Par un arrêté en date du 21 septembre 2016, le préfet du Val-d'Oise a approuvé la création de la zone d'aménagement concerté (ci-après « **ZAC** ») du Triangle de Gonesse, devant être réalisée par l'établissement public Grand Paris Aménagement.

La ZAC du Triangle de Gonesse a fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique déposée le 8 décembre 2016 et complétée le 22 décembre suivant. Par un courrier du 27 novembre 2017, l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France (ci-après « **l'EPFIF** ») a accepté d'être bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique du Triangle de Gonesse, sollicitée par Grand Paris Aménagement. Au terme d'un arrêté préfectoral n°2018-15000 du 20 décembre 2018, le préfet du Val-d'Oise a déclaré d'utilité publique, au profit de l'EPFIF, le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, pour une durée de cinq ans (ci-après « **la DUP** »). Cette déclaration d'utilité publique a été prorogée par arrêté préfectoral en date du 12 décembre 2023 pour une durée de cinq années.

Depuis les annonces du Premier Ministre en date du 7 mai 2021, mettant fin au projet « Europa City » et préconisant l'aménagement de la partie Nord du Triangle autour de la gare du Grand Paris Express avec la construction d'une cité scolaire à vocation internationale et l'arrivée d'une administration d'Etat à préciser, Grand Paris Aménagement a repris les études pré-opérationnelles afin de faire évoluer la ZAC du Triangle de Gonesse. Les évolutions portent sur le périmètre et le programme. Une concertation réglementaire préalable à la modification de la ZAC est requise. A cette fin le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement a délibéré le 9 octobre 2023 approuvant les nouveaux objectifs poursuivis par l'opération et les modalités de la concertation préalable à la nouvelle ZAC du Triangle de Gonesse.

Par un arrêté du 17 septembre 2024, le préfet du Val d'Oise a supprimé, sur proposition de Grand Paris Aménagement, la ZAC du Triangle de Gonesse créée le 21 septembre 2016. En effet, la ZAC du Triangle de Gonesse créée le 21 septembre 2016 ne reflétait plus la réalité du projet porté depuis plusieurs années par GPA, au regard de l'évolution substantielle de la programmation envisagée et de la suppression de la partie Sud du projet. La procédure de modification engagée, qui reprenait l'ensemble des étapes et procédures requises pour la création de la zone conformément à l'article R.311-12 du code de l'urbanisme, vise donc désormais à créer une nouvelle ZAC développant le projet modifié défini sur la seule partie Nord du Triangle. Ainsi, si la procédure en cours aboutit, elle emportera création d'une nouvelle ZAC actant du nouveau projet.

Les objectifs de la nouvelle ZAC 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.
- 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, sociale, pédagogiques.

Le lancement de cette concertation réglementaire a été porté à connaissance du public par une information sur les sites internet de Grand Paris Aménagement, de la Ville de Gonesse, de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF) et du Conseil Départemental du Val d'Oise (CD95), ainsi que par voie d'affiches dans les points d'affichage municipal de la Ville de Gonesse et au siège de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France. Elle s'est déroulée du 5 mars au 15 juillet derniers et son bilan a été approuvé par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement le 2 août 2024.

Par ailleurs, pour mettre en œuvre le projet il a été décidé de créer une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN), associant Grand Paris Aménagement, la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF) et le Conseil Départemental du Val d'Oise (CD95).

Si la maîtrise du foncier nécessaire à la mise en œuvre du projet est en grande partie réalisée, il est toutefois nécessaire d'acquérir quelques parcelles, notamment pour la réalisation de l'échangeur routier sur le boulevard interurbain. Il est par ailleurs nécessaire de mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Gonesse avec le projet.

La présente notice explicative du dossier de DUP est établie conformément aux articles L. 110-1, R. 112-4, R. 112-6, R. 112-7 et R. 131-3 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R. 123-8 du Code de l'environnement.

Elle sera jointe à l'enquête publique et son objectif principal est de démontrer l'utilité publique du projet. A ce titre, elle indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.

Elle vise à présenter :

- D'une part, le contexte du site dans lequel s'inscrit l'opération d'aménagement
- D'autre part, l'opération, les objectifs du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse ainsi que les modalités de sa mise en œuvre ;
- Enfin, la justification de l'utilité publique du projet et la nécessité de l'expropriation.

Par ailleurs, deux dossiers accompagnent la présente notice explicative. Le premier, vise à présenter les modifications apportées au PLU de Gonesse. Le deuxième, concerne le dossier d'enquête parcellaire ayant pour but de recenser les parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération.

Glossaire

AE	Autorité Environnementale
AEP	Alimentation en Eau Potable
BASOL	Base de données sur la pollution des sols
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CDT	Contrat de Développement Territorial
DRIEAT	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EPT	Etablissement Public Territorial
ERC	Éviter, Réduire, Compenser
GPA	Grand Paris Aménagement
ICU	Ilot de Chaleur Urbain
INRAP	Institut National de Recherches Archéologiques
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PDUIF	Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
PLU	Plan Local d'Urbanisme
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDRIF	Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France
SDP	Surface de plancher
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique

Chapitre I : Contexte et environnement du projet

A / Environnement géographique

1) Un secteur clé pour le développement du Val d'Oise

Le Triangle de Gonesse désigne le territoire situé sur les communes de Gonesse et de Roissy en France. Le site, actuellement à usage agricole, est délimité :

- À l'est par l'A1/A3, qui le sépare de la ZA Paris Nord et de l'ancienne friche PSA d'Aulnay,
- Au sud par la ZA des Tulipes, (aménagée par GPA et achevée en 2021)
- Et à l'ouest par la RD 317 appelée autrefois Route des Flandres, qui le sépare de la ZA La couture sise à Gonesse.

Il représente une surface de 670 ha, dont 121,8 ha seront aménagés dans le cadre du présent projet. Sa localisation est présentée dans la figure ci-dessous :

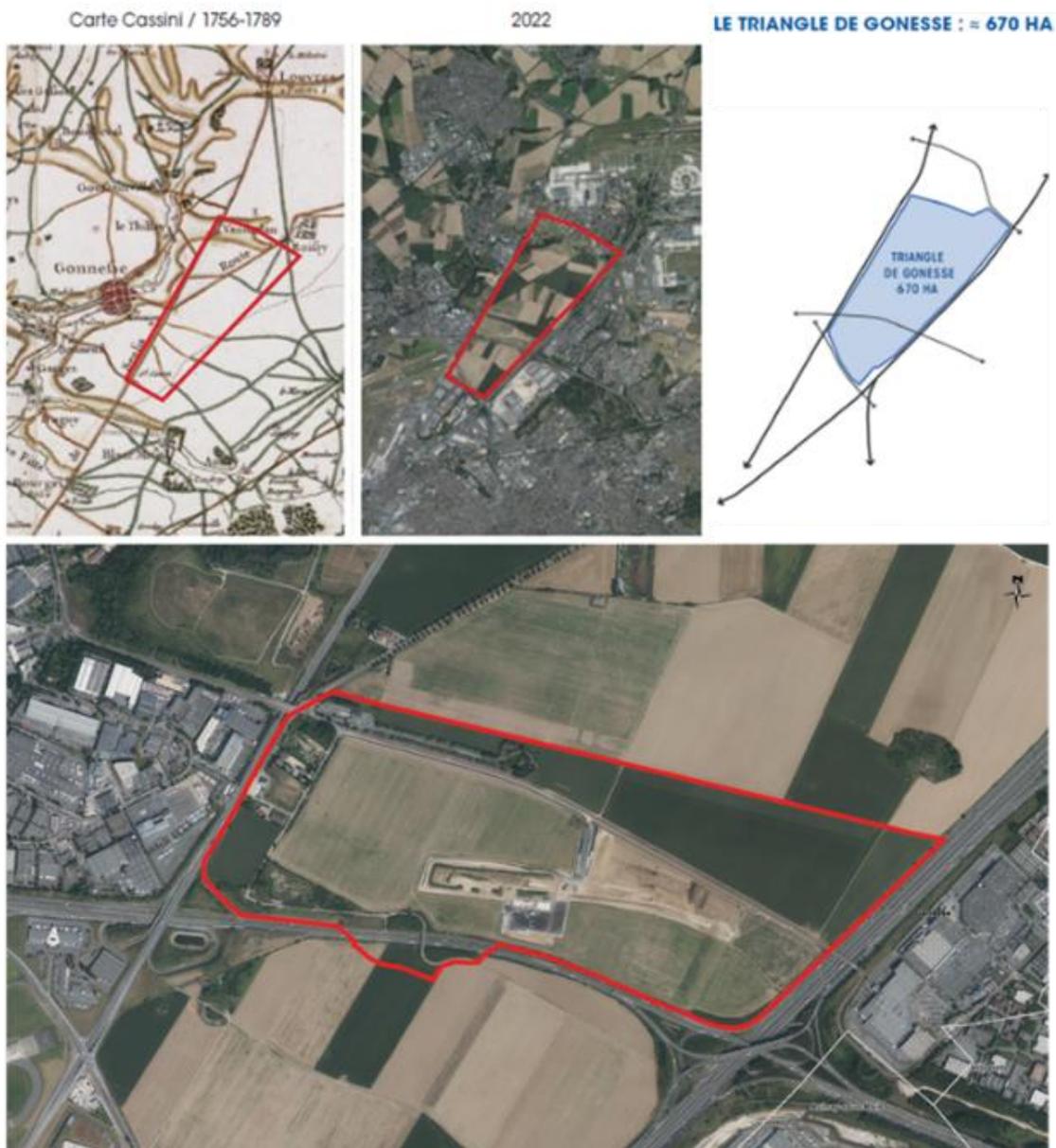


Figure 1 Plan de situation du projet et de son environnement immédiat

Le site bénéficie d'une position stratégique dans le « corridor aéroportuaire », situé entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget au sein du territoire du Grand Roissy (50 communes, 711 000 habitants). Marqué par la prédominance des activités logistiques et aéroportuaires, le dynamisme économique de ce territoire clé du Val d'Oise et de la Région Ile-de-France, bien qu'infléchi depuis la crise de 2008, est avéré. Toutefois, le taux d'emploi est globalement faible dans de nombreuses communes, de même que les niveaux de qualification.

Le Triangle de Gonesse occupe une position centrale et de rotule à l'échelle de ce corridor, et a vocation à devenir une pièce structurante de la stratégie de développement économique du territoire du Grand Roissy, et à ainsi qu'à renforcer les synergies à l'échelle du territoire. En effet, le Grand Roissy et le corridor aéroportuaire en particulier souffrent d'un morcellement hérité d'un urbanisme par « plaques » : la plateforme aéroportuaire Paris - CDG, le parc international des expositions et le parc d'activités Paris Nord 2, le Bourget et son parc des expositions.

2) Le périmètre du projet

Le périmètre de la nouvelle ZAC porte sur 121,8 ha situés aux abords de la future gare du Grand Paris Express Ligne 17, au Nord du Boulevard Interurbain du Parisis, en dehors des quelques emprises au Sud de l'Avenue du Parisis nécessaires à la réalisation d'un ouvrage de desserte routière.

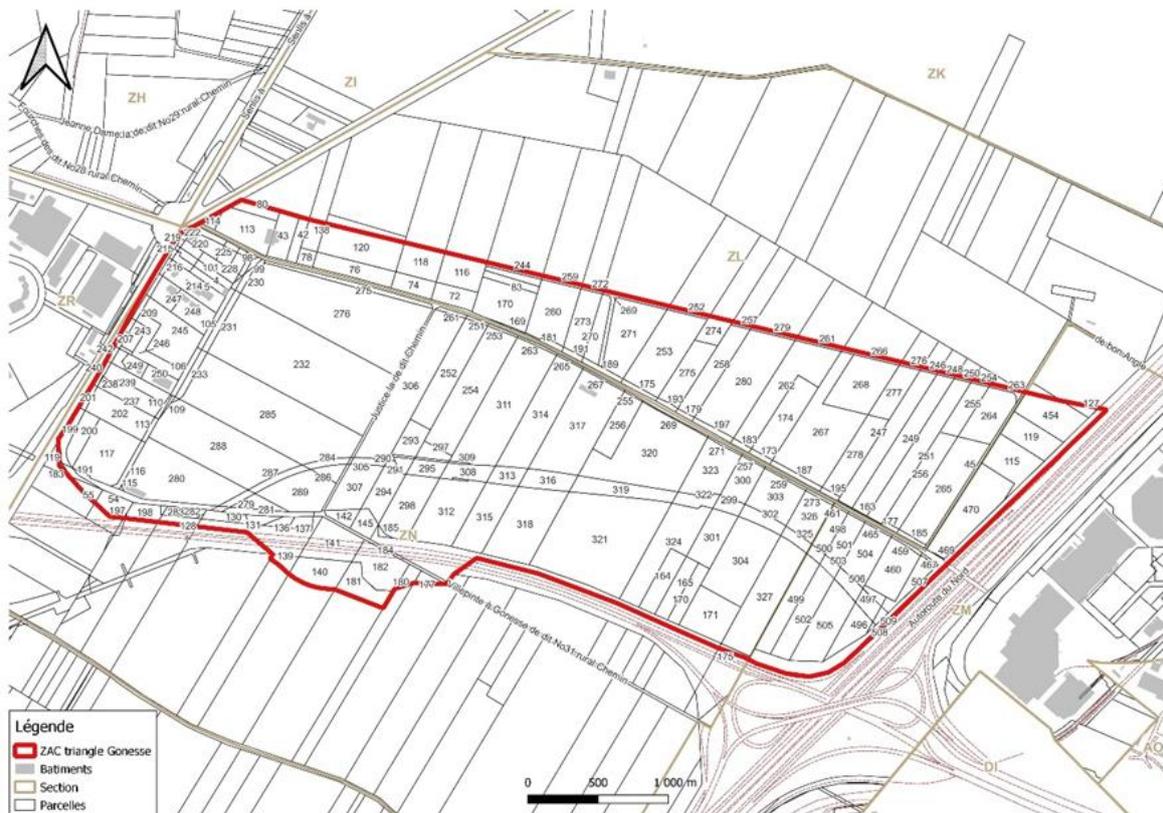


Figure 2 Périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)

La ZAC du Triangle de Gonesse est donc délimitée :

- Au nord par le Carré Agricole, qui désigne 400 hectares dédiés à l'agriculture préservés dans le cadre d'une Zone Agricole Protégée (ZAP). Le projet intègre une partie de cette ZAP dans le cadre d'une lisière agricole de transition ;
- Au sud, par l'avenue du Parisis – à l'exception des emprises nécessaires à la réalisation d'un ouvrage de desserte routière ;
- À l'est, par l'autoroute A1-A3,
- À l'ouest, par la RD 317, la route de Paris à Senlis.

B / Environnement économique et social

1) Évolution de la 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. De plus, au-travers du phénomène de vieillissement de la population, et des changements de modèles familiaux, les ménages composés d'une seule personne ou les familles monoparentales ont tendance à progresser. Cette évolution conduit à un besoin de nouvelles constructions.

L'enjeu pour la commune, comme analysé dans l'étude d'impact, est double. En effet, il apparaît nécessaire d'obtenir un équilibre entre catégories de la population, et également entre les générations. Ainsi, l'amélioration des conditions d'habitat, notamment pour accueillir des jeunes adultes souhaitant quitter le domicile familial, permettra de conserver une population jeune et de préserver un équilibre générationnel. L'amélioration du niveau d'équipement de la commune et de l'accès à l'emploi (formation et transports) permettront de stabiliser l'équilibre entre catégories de population.

2) Logements

La commune présente 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) Contexte économique

Gonesse fait partie du bassin d'emplois du Grand Roissy-Le Bourget, territoire dont le rayonnement économique est d'ampleur nationale voire internationale. De grands pôles d'activités économiques se trouvent 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.

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, ce qui fait de la commune de Gonesse un pôle d'emplois. A Gonesse, cependant, 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 qui était de 12,7% en 2020. **Ce chiffre traduit la difficulté de la population active communale 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%). Par ailleurs, une large part des actifs travaille en dehors de la commune (75,4%). Enfin, concernant la formation, 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 à 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 donc primordial pour les actifs gonessiens.**

Le contraste entre un territoire pourvoyeur d'emplois et une population locale fortement impactée par le chômage et les emplois peu qualifiés s'explique par le faible niveau de formation des habitants. Ce décalage entre l'offre d'emploi et les compétences du territoire met en évidence deux besoins. D'une part, il existe une nécessité d'améliorer l'accès des habitants à la formation pour qu'ils puissent pleinement bénéficier du développement des emplois sur le territoire. D'autre part, il est indispensable d'implanter sur le territoire une offre d'emplois à destination de ces habitants.

4) Équipements publics, services et commerces

Les équipements présents dans la commune de Gonesse sont, pour la plupart, des équipements de proximité destinés aux habitants : 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.

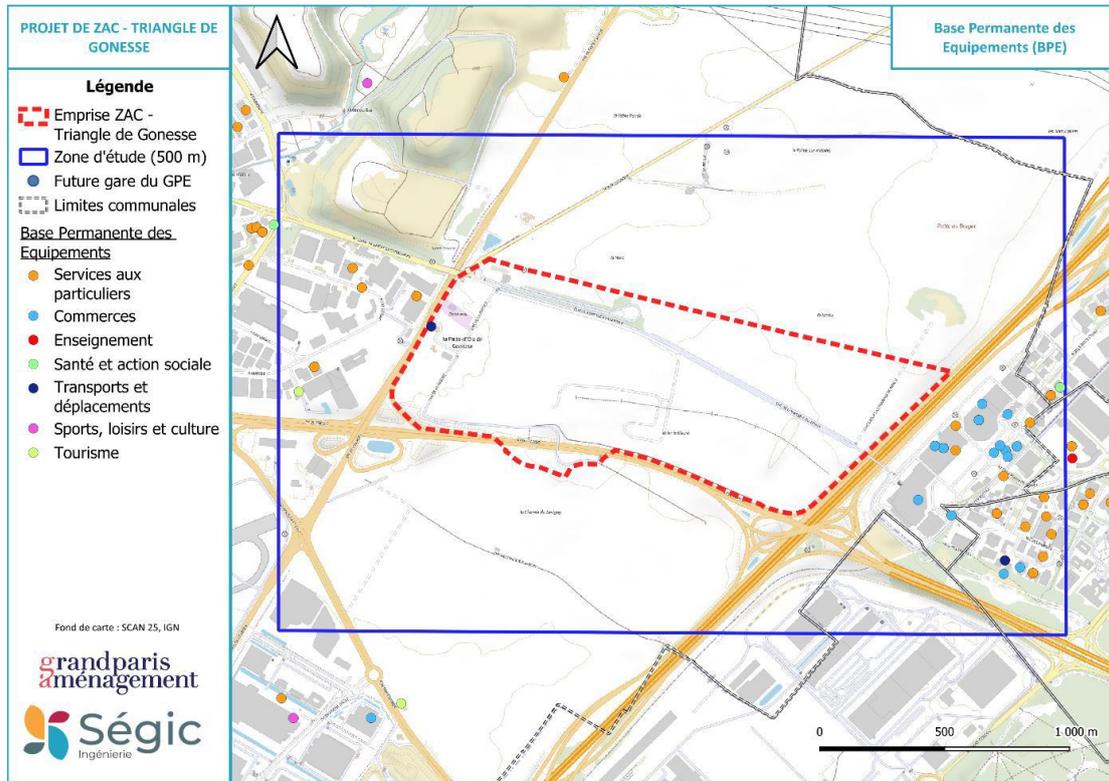


Figure 3 Équipements sur la zone d'étude (Source : Base permanente des équipements)

5) Transports et mobilité

➤ Axes routiers

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

La D902, au Nord du projet supporte quant à elle plus de 7 200 TV/Jour. Concernant l'A1 et A3, les TMJ relevés en 2010 faisaient état d'un trafic important avec respectivement 180 500 et 144 800 TV/jour et sont restés importants selon les comptages d'avril 2023. Ces données ont donc été conservées pour l'étude d'impact.

Les principales difficultés de circulation, observées actuellement aux heures de pointe, sont localisées au niveau de l'échangeur entre le BIP (D170) et la RD317 sur la collectrice Sud. Elles sont également observées sur la D370 avec des ralentissements à l'approche du giratoire avec la D970 (Rond-Point de la Paix / sortie de de la RD170 – BIP à l'HPM et HPS). Le giratoire Sud du Diffuseur BIP/D370, l'échangeur entre le BIP et l'A1/A3 à l'HPS et la RD84 connaissent également un trafic chargé.

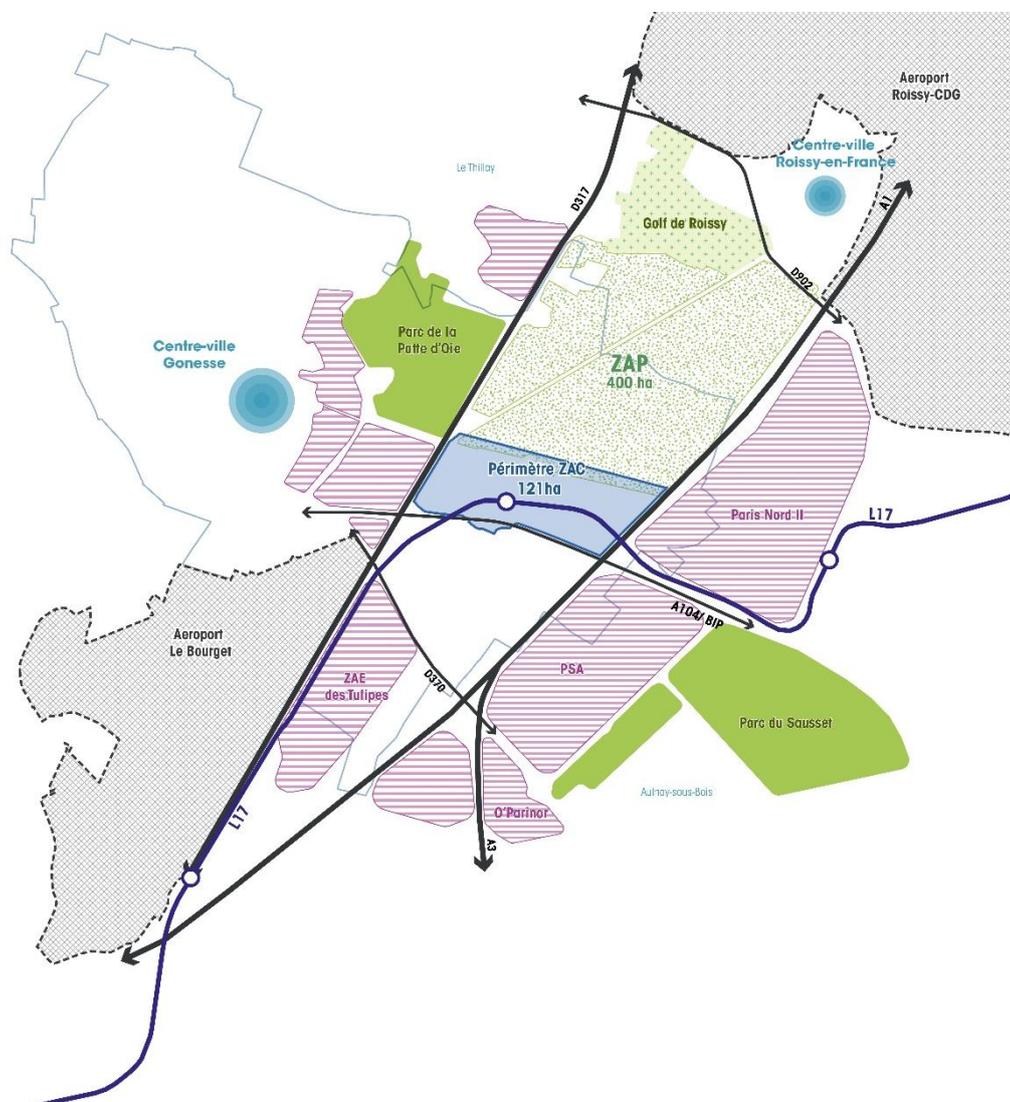


Figure 4 Principales infrastructures de transport terrestre et Zones d'Activité Économique aux abords de la ZAC

➤ **Projet du Grand Paris Express**

Le projet du Grand Paris Express traverse le territoire de Gonesse par 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 permettra de rejoindre directement les lignes B et D du RER, ainsi que les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express. 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. Le tunnel a été creusé jusqu'à la gare de Gonesse et les chantiers de génie civil ont démarré, en vue d'une mise en service de la gare de Gonesse fin 2028.

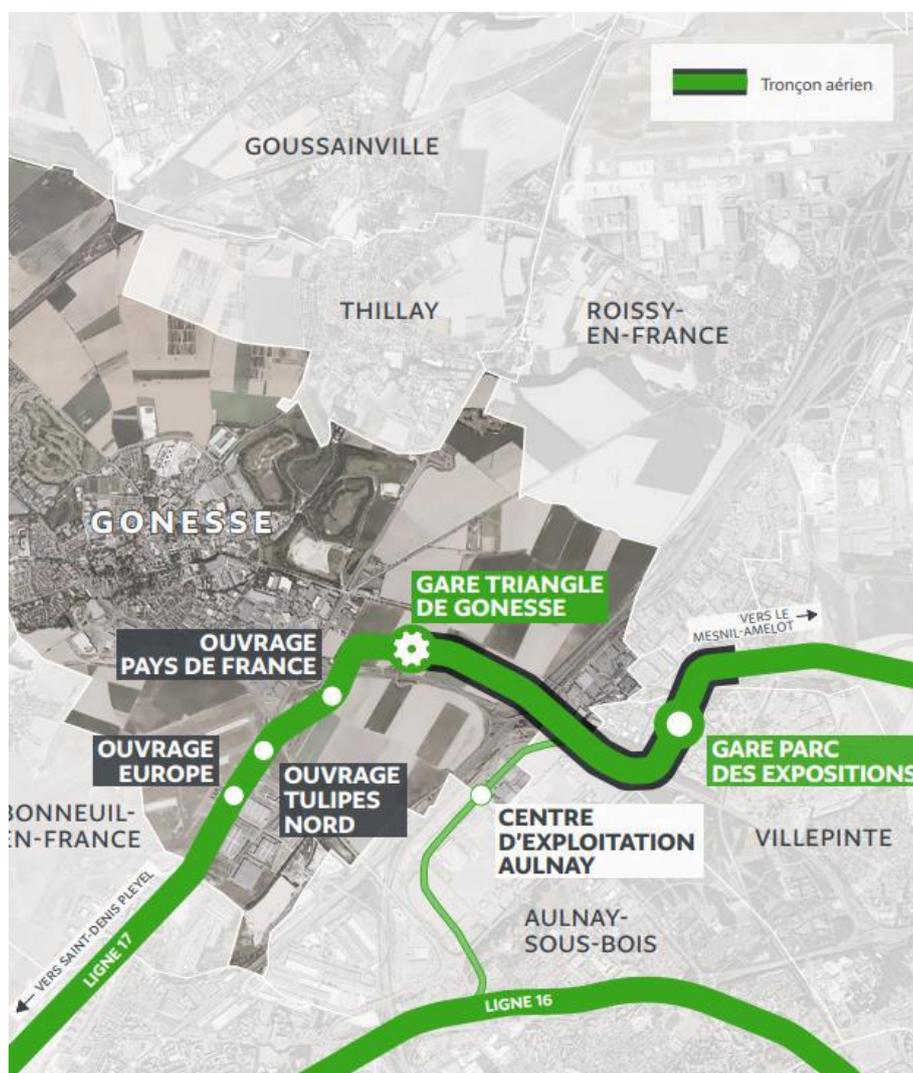


Figure 5 Localisation de la gare du Triangle de Gonesse sur la commune (Source : Société des Grands Projets)

C / Environnement patrimonial

1) Environnement urbain et paysager

Le secteur du Triangle de Gonesse est considéré comme une zone présentant un tissu urbain hétérogène composé 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 désaffectée (qui sera détruite courant 2024) ou de bâtiments à destination d'activité.

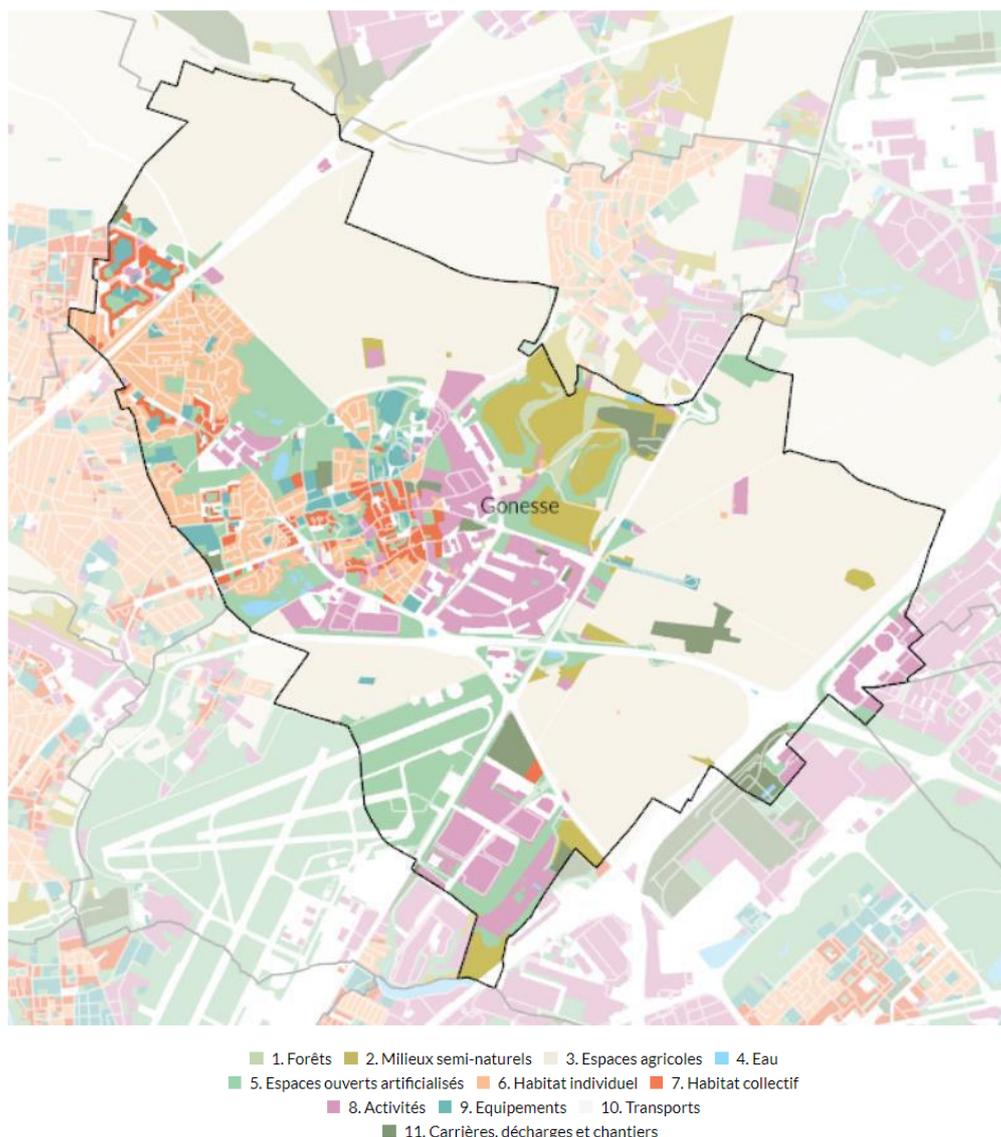


Figure 6 Occupation du sol de la commune de Gonesse (Source : Institut Paris Région 2022)

Le territoire d'étude est situé au droit de l'unité paysagère « Pays de 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.

2) Patrimoine historique

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 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).

3) Archéologie

L'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) a réalisé un diagnostic archéologique sur le terrain d'assiette du projet. Ce dernier a révélé la présence de vestiges archéologiques 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 fouilles en 2019. Les emprises pour lesquelles le doute archéologique n'a pas été levé à ce stade feront l'objet de consultations préalables auprès de la DRAC, et de demandes anticipées de prescription de diagnostics archéologiques le cas échéant.

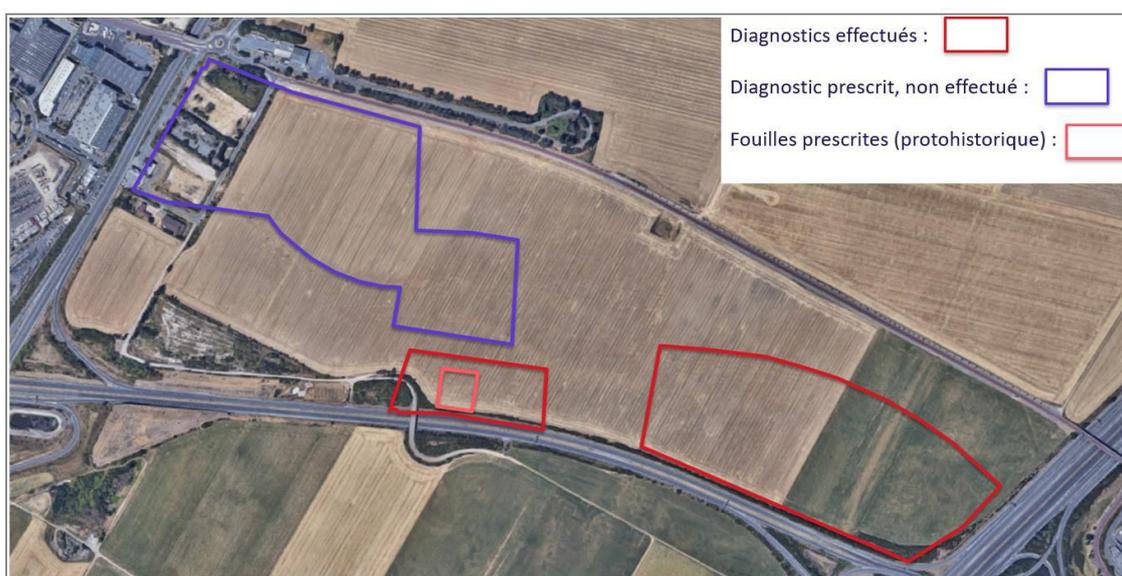


Figure 7 Localisation des diagnostics et fouilles archéologiques de l'ancien projet (Source : GPA)

D / Environnement naturel

1) Faune et Flore

Le site du projet se situe dans un contexte à dominante agricole, montrant un paysage ouvert composé essentiellement de champs, traversé par la RD170 reliant Gonesse à Paris Nord 1 et 2.

Le site du projet n'est pas inclus dans un zonage d'inventaires de ZNIEFF ni dans un zonage de protection du biotope, de Réserves Naturelles, Natura 2000, RAMSAR, Espaces Naturels Sensibles ou Parc Naturel Régional. Il n'est pas non plus traversé par un corridor de la trame verte et bleu.

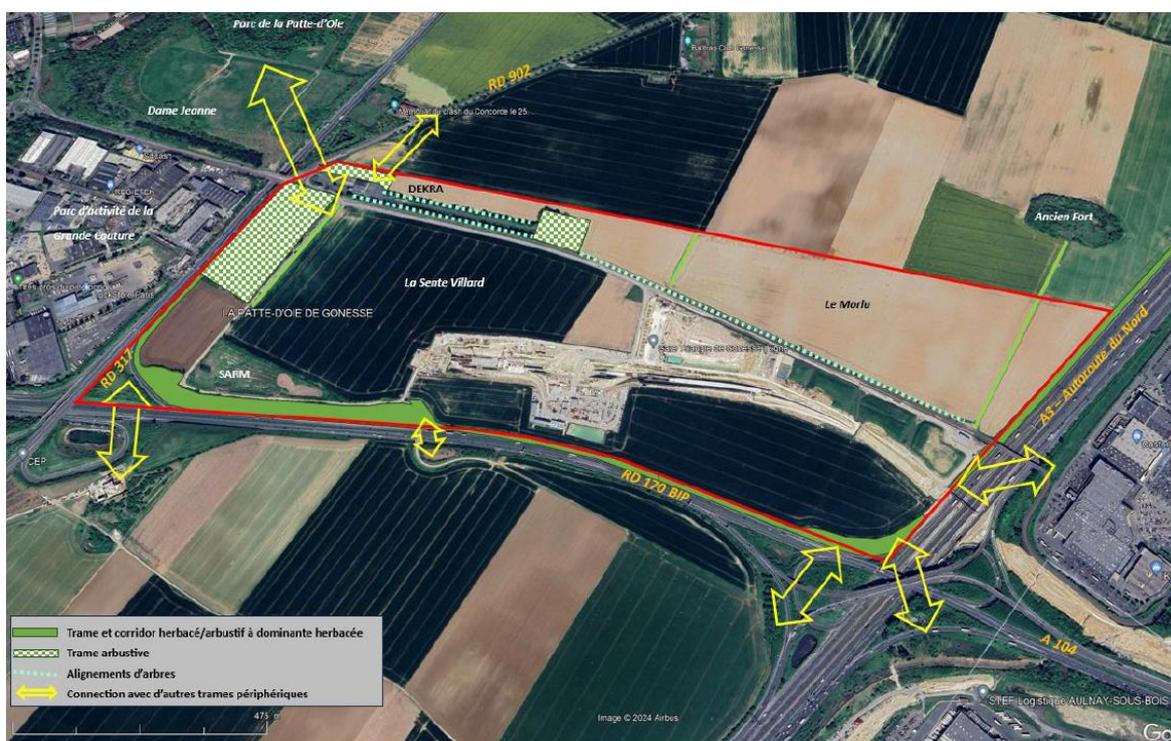


Figure 9 Les continuités écologiques dans le périmètre de la ZAC (Source : Ecosystèmes 2024)

Concernant les espèces observées dans le cadre des états initiaux faune et flore les enjeux recensés sur le terrain d'étude sont les suivants :

Flore :

Les enjeux concernant la flore sont faibles. En effet, n'est présente sur site aucune espèce végétale protégée au niveau régional, ni d'espèce végétale déterminante de ZNIEFF.

Espèces végétales exotiques envahissantes :

10 espèces exotiques envahissantes rencontrées : 7 espèces avérées implantées, 1 potentielle liste d'alerte et 2 espèces potentielles implantées. Ces espèces nuisent à la biodiversité et à l'équilibre des espaces naturels. L'enjeu principal concernant ces espèces est donc d'adopter les moyens nécessaires à l'évitement de leur dispersion, et

ce au regard de leur capacité colonisatrice. Sur les 10 espèces, seules 2 représentent un enjeu fort et nécessiteront un traitement préventif, avant la phase chantier.

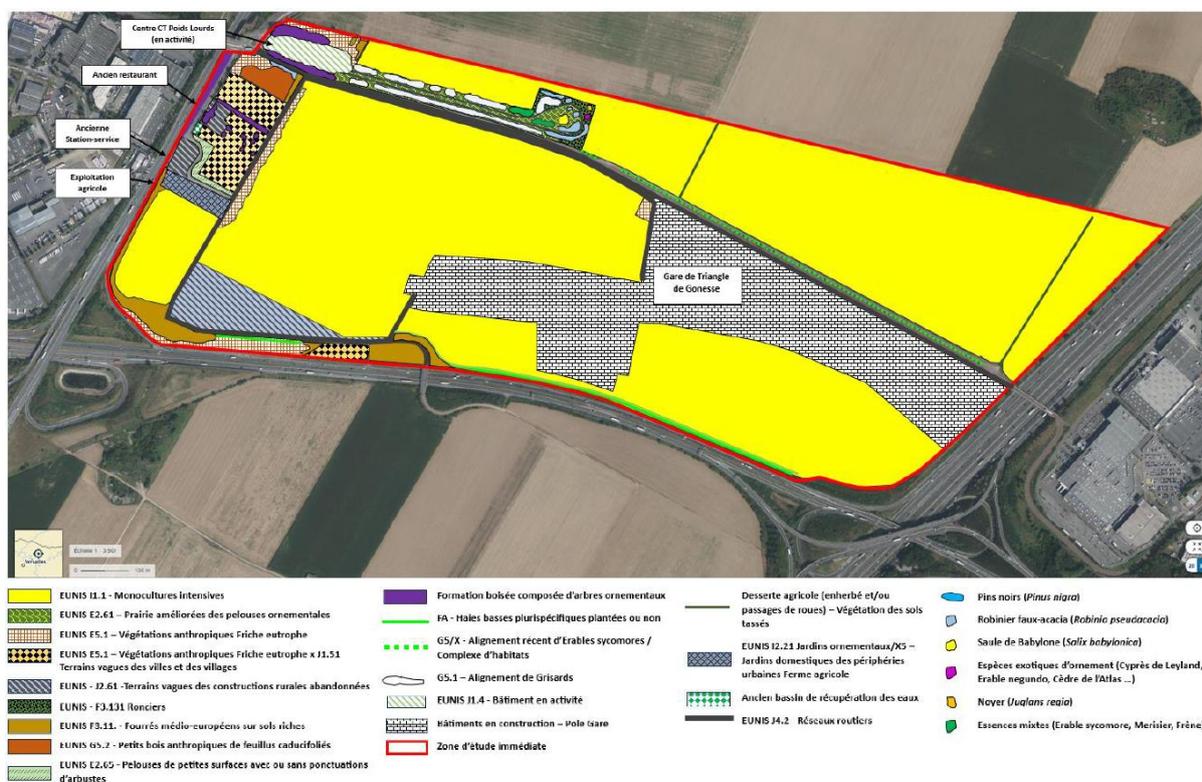
Végétation :

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 dont ils ont fait l'objet. L'état de conservation des habitats décrits est 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 relativement prégnantes dans la zone d'étude. L'activité agricole intensive s'appliquant à l'essentiel de la surface (grandes cultures). Le reste de la surface est occupé 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 protégé n'est à relever.



Oiseaux :

Les inventaires menés sur l'avifaune ont permis la mise en évidence de 41 espèces sur l'ensemble de la zone d'étude.

Les cortèges aviaires observés au niveau de l'aire d'étude sont les suivants :

- Cortège des milieux anthropiques, (ferme agricole, ancien restaurant, DEKRA, friches sur anciennes démolition...)
- Cortège des milieux ouverts, (friches, pelouses, cultures...),
- Cortège des milieux boisés à semi ouverts, (fourrés, bosquets...)
- Cortège des milieux arbustifs bernes routières et autoroutières

Sur les 28 espèces d'oiseaux nicheurs, 4 espèces constituent un enjeu fort car elles sont reproductrices sur le site et protégée en Europe. Il s'agit du Chardonneret élégant, de la Linotte mélodieuse, du Bruant proyer et du Verdier d'Europe. Ces espèces ont été localisées dans la zone figurant en rouge sur la carte suivante. Cette dernière n'a pas vocation à être urbanisée.

Les enjeux concernant les oiseaux hivernants et migrateurs sont quant à eux très faibles.

Mammifères :

6 espèces terrestres ont été rencontrées ou détectées dont le hérisson d'Europe, protégé au niveau national, et 5 autres espèces. La présence d'une unique espèce protégée représente un enjeu faible. Aucun habitat à enjeu pour les mammifères non volants n'est identifié sur la zone d'étude.

6 espèces de chiroptères ont été rencontrées 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 détectées sur le site et une très faible activité pour l'ensemble des espèces. Toutefois, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl constituent l'essentiel de l'activité sur site.

L'ensemble des espèces de chiroptère présente un enjeu modéré en raison de la présence d'espèces déterminantes de ZNIEFF et inscrites à la Directive Habitat, et ce malgré la faible présence de gîtes favorables et la faible activité sur le site.

L'entomofaune :

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

L'Herpétofaune :

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

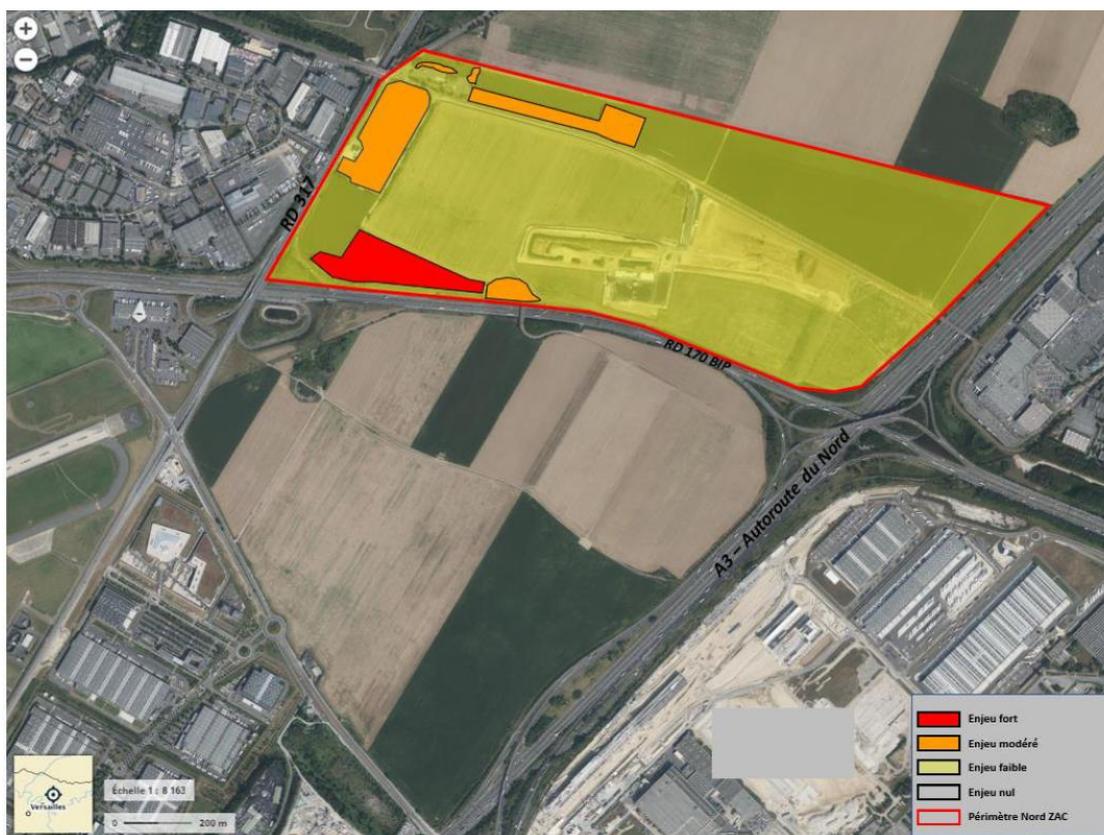


Figure 11 Synthèse générale des enjeux concernant la faune et la flore (Source : Ecosystemes 2024)

2) 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.

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

Le secteur de la ZAC du Triangle de Gonesse est actuellement peu concerné par le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU) en raison de l'occupation du sol actuelle (à dominante agricole). Il convient cependant de noter que le caractère agricole du sol induit des températures du sol élevées lors des journées les plus chaudes (absence d'ombrage).

La lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain apparait comme un enjeu primordial pour l'aménagement du site. Une étude spécifique a donc été menée. Elle avait pour but d'identifier les meilleures réponses possibles pour atténuer le phénomène. Ainsi les mesures suivantes sont prévues :

- La création d'îlots de fraîcheur ;
- L'anticipation des variations pluviométriques dans le dimensionnement des ouvrages d'assainissement ;
- La protection des populations sensibles pendant les épisodes caniculaires.

3) Géologie

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.

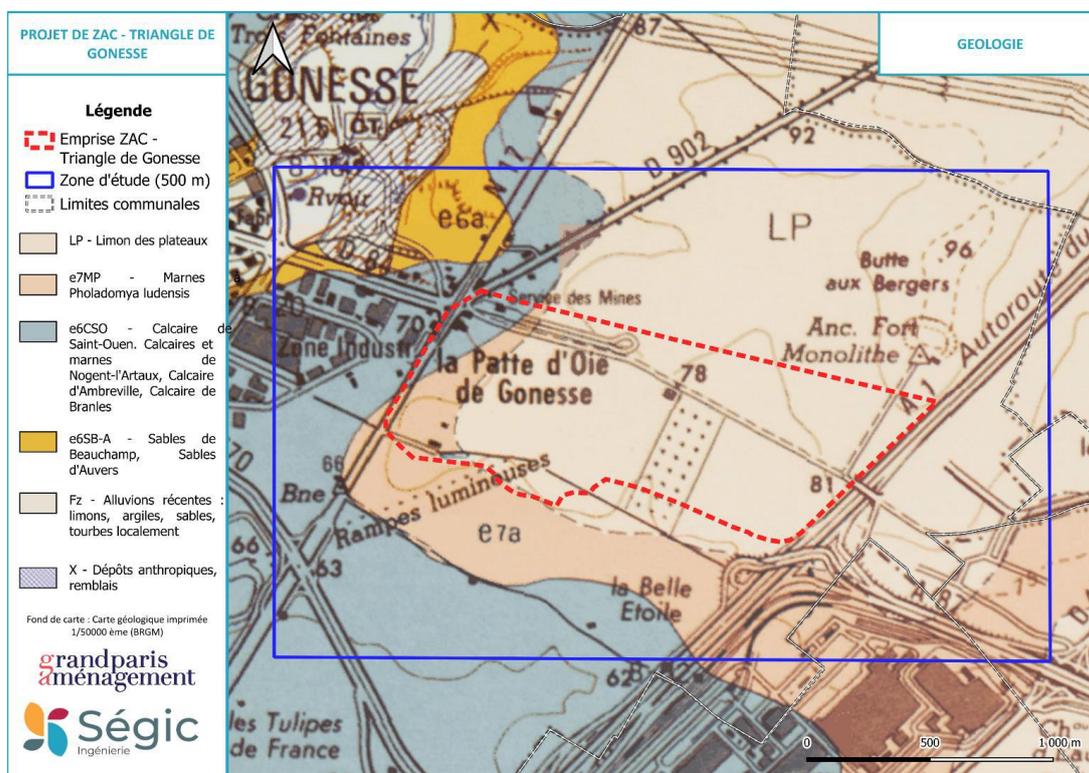


Figure 12 Carte géologique de la zone d'étude (Source : carte imprimée 1/50000, BRGM)

4) 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 du projet a accueilli historiquement un site industriel pollué. Il s'agit de l'ancien site de la Société Anonyme Recyclage Matière (SARM), localisé au Sud-Ouest de la nouvelle ZAC.

Les études réalisées mettent en évidence la présence de pollutions localisées dans certains secteurs (DEKRA, la friche de l'ancien site PROMOTRANS et l'hôtel IBIS, l'ancien site de la SARM).

Dans le cadre de futurs travaux qui nécessiteraient des excavations de ces terres polluées, il conviendra de gérer ces-dernières hors site dans les filières adaptées.

5) 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 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 exposée sur la limite Est du projet qu'à l'Ouest de celui-ci. Au droit de la future cité scolaire, les concentrations sont les plus faibles observées sur l'ensemble du site ;
- 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, PM_{2.5} et l'ozone.

6) Environnement sonore

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

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

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

De plus, le Triangle de Gonesse est situé dans le périmètre des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) du Bourget et de l'aéroport Charles-de-Gaulle. En effet, la proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle et du Bourget induit une contribution importante du bruit de trafic aérien.

L'ambiance sonore tous bruits cumulés (infrastructures terrestres et aériennes) sur le site du Triangle de Gonesse est qualifiée de modérée au sens réglementaire ($L_{Aeq,j} < 65 \text{ dB(A)}$ et $L_{Aeq,n} < 60 \text{ dB(A)}$), comme le montrent les cartes suivantes. Les résultats représentés sont issus des contributions du trafic terrestre et aérien :



Figure 13 Ambiance sonore nocturne calculée à 4 mètres du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance 2023)

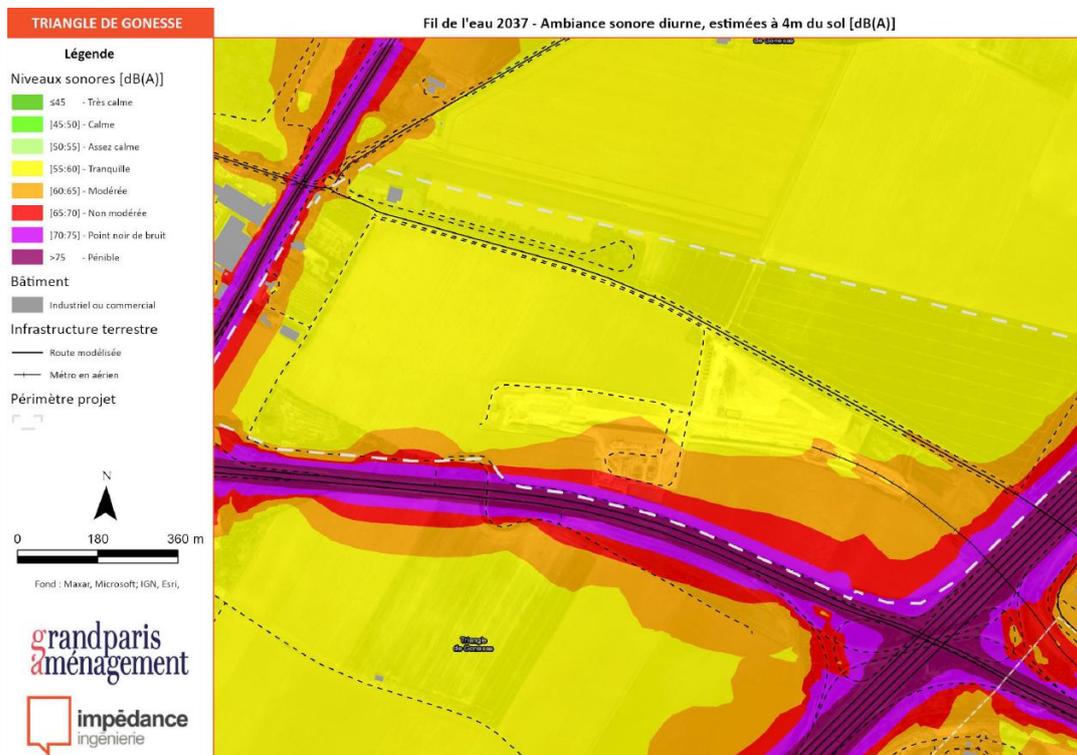


Figure 14 Ambiance sonore diurne calculée à 4 mètres du sol en situation initiale 2023 (Source : Impédance 2023)

Des mesures de réduction et d'évitement seront mises en œuvre afin de réduire l'exposition aux nuisances sonores des usagers du quartier (isolation de façade, conception et orientation des bâtiments).

7) Eaux souterraines et de surface

Documents cadres

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).

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).

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

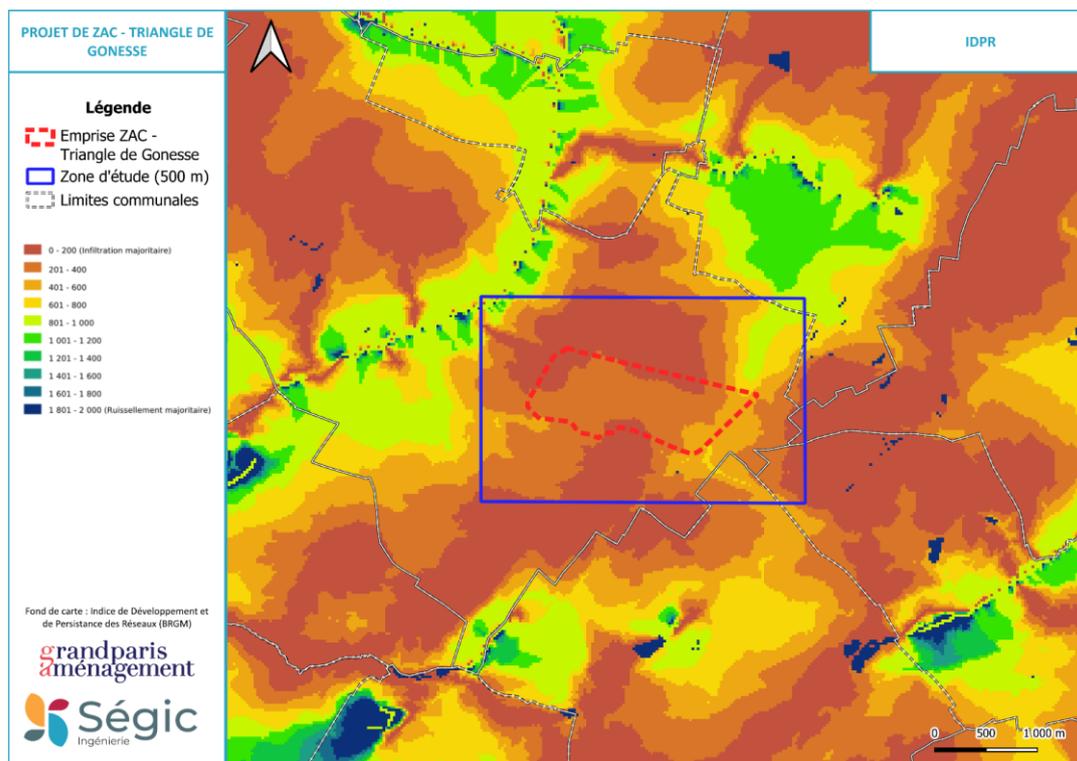


Figure 15 Indice de résistance et de persistance des réseaux (Source : BRGM)

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 et 20 m/TA au droit de la ZAC, soit entre 56.6 et 67.6 m NGF environ sur la période de suivi et selon les ouvrages.

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). 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 rencontré le toit des marnes à la base du forage.

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.

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 la caractérisation reste à vérifier et les limites à préciser.

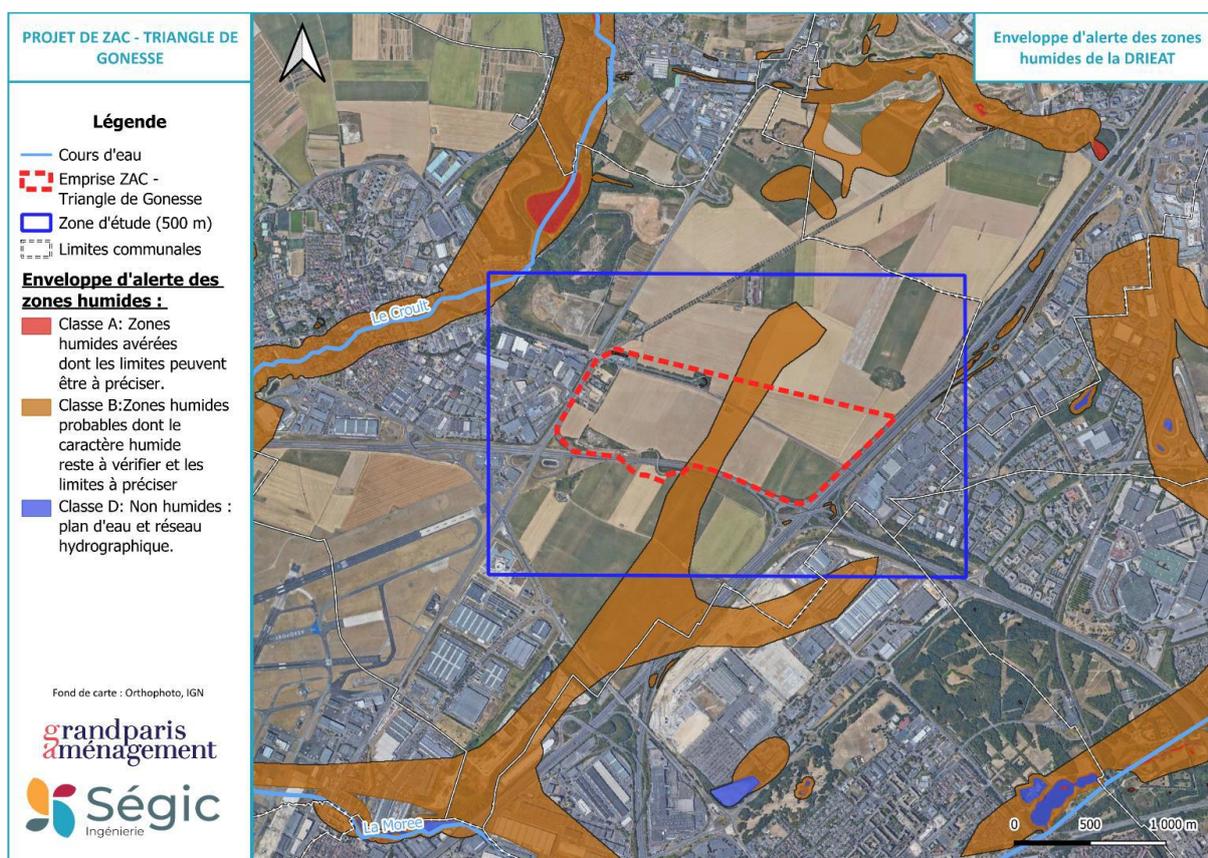


Figure 16 Enveloppe d'alerte des zones humides de la DRIEAT au droit de la zone d'étude (Source : DRIEAT)

Le relevé floristique démontre la présence sur le site de 10 espèces caractéristiques de zones humides. Cependant, ces 10 espèces recensées correspondent à des individus isolés ne traduisant pas d'habitat humide relevant de l'annexe 3 de l'arrêté de 2008.

Dans le cadre d'une campagne d'investigation pédologique menée en mars 2024, les sols observés ne présentent pas de traces d'hydromorphie caractéristiques de zone humide excepté au droit d'un sondage. Une zone potentiellement humide à investiguer a donc pu être délimitée au sud de la zone d'étude, autour de ce sondage. Afin de préciser la délimitation de cette zone, une première campagne complémentaire a eu lieu en juillet 2024 ; aucun sondage ne présente de trace d'hydromorphie caractéristique d'une zone humide dans le cadre de cette campagne. Une nouvelle campagne aura lieu en période favorable et permettra de confirmer l'existence de la zone humide et le cas échéant, de donner une estimation de sa surface.

E / Contexte administratif

La commune de Gonesse se situe en Île-de-France, dans le département du Val d'Oise, à 10 km du Nord-Est de Paris. Elle fait partie de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France.

La communauté d'agglomération a été créée le 1^{er} janvier 2016, dans le cadre de la mise en place de la Métropole du Grand Paris. Situées sur deux départements (Val-d'Oise et Seine-et-Marne), les 42 communes de Roissy Pays de France représentent 354 451 habitants sur 342 km².

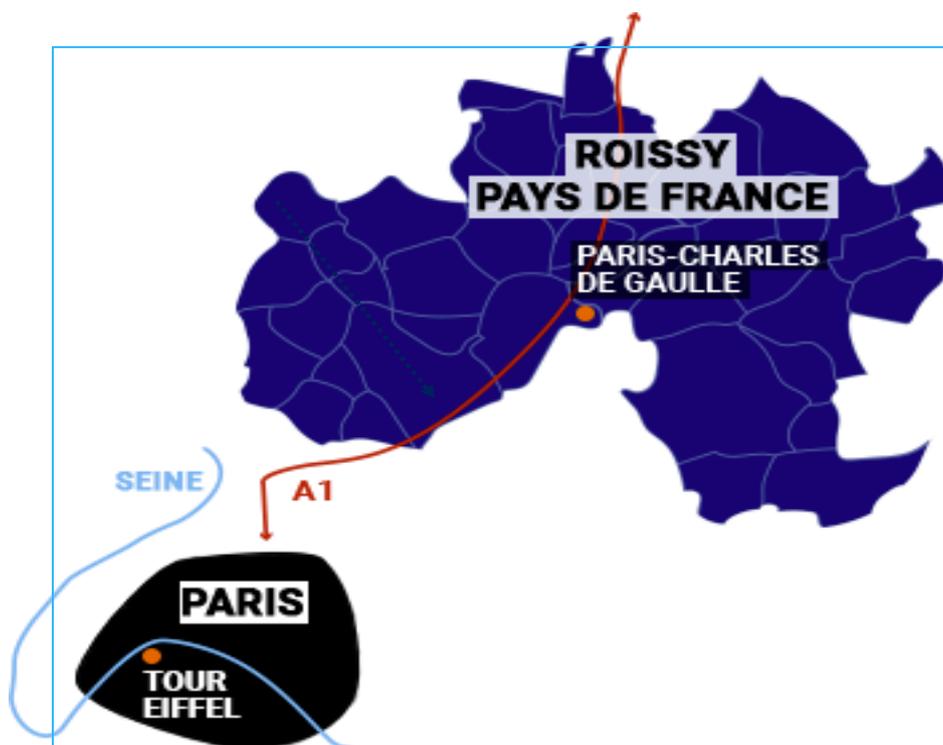


Figure 17 Localisation de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF)

Chapitre II : Présentation du Projet

A / La genèse du projet

Dans le but de renforcer le positionnement métropolitain et international des territoires aéroportuaires de Paris-CDG et de Paris-le Bourget dans le Grand Paris, l'élaboration d'un plan stratégique d'ensemble pour le développement et l'aménagement du Triangle de Gonesse a été initiée par les collectivités territoriales, l'Etat et l'EPA Plaine de France en 2008.

Il s'agissait de doter ce secteur, soumis à une forte pression foncière, d'un projet d'envergure, cohérent et intégré dans l'ensemble du territoire pour éviter une urbanisation au fil de l'eau et mal maîtrisée. L'urbanisation partielle du Triangle de Gonesse est inscrite concomitamment dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France, sur une emprise d'environ 280 ha, dédié aux seules activités économiques.

La perspective de l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express, et l'implantation d'une gare au cœur du Triangle de Gonesse a conforté cette ambition, mettant le site à 20 mn de la capitale, et faisant du projet d'aménagement une véritable vitrine internationale dans un contexte de renforcement des pôles existants : Parc International des Expositions, Paris Nord 2 et Le Bourget.

Le Triangle de Gonesse est ensuite intégré au projet stratégique du Contrat De Territoire Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France qui comprend les communes d'Arnouville, Garges-Lès-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel et Bonneuil-en-France.

Un premier projet constitué d'un quartier d'affaires, d'un parc public et d'un complexe de loisirs, de culture et de commerces est alors envisagé, et conduit à la création, le 21 septembre 2016, de la ZAC du Triangle de Gonesse.

A l'occasion du conseil de défense écologique du 7 novembre 2019, la ministre de la Transition écologique et solidaire annonce la fin du projet Europacity. Les ministres de la Transition écologique et solidaire et de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales ont ensuite confié une mission à M. Francis ROL-TANGUY visant notamment à « *proposer avec les élus une vision d'avenir pour le territoire et d'esquisser un autre projet* ».

Ce rapport conclut à la pertinence de poursuivre le développement sur les 110 ha de la ZAC 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, 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 et d'un équipement public de l'Etat. La partie Sud du triangle sera consacrée à la création d'un pôle d'attractivité autour de l'alimentation, des circuits courts et de l'agriculture de proximité.

B / Le périmètre de la DUP emportant mise en compatibilité du PLU

Le périmètre de la DUP correspond strictement au périmètre de la ZAC qui s'étend sur une surface d'environ 121,8 hectares soit un total de 252 parcelles. Ce périmètre est présenté dans la figure suivante :

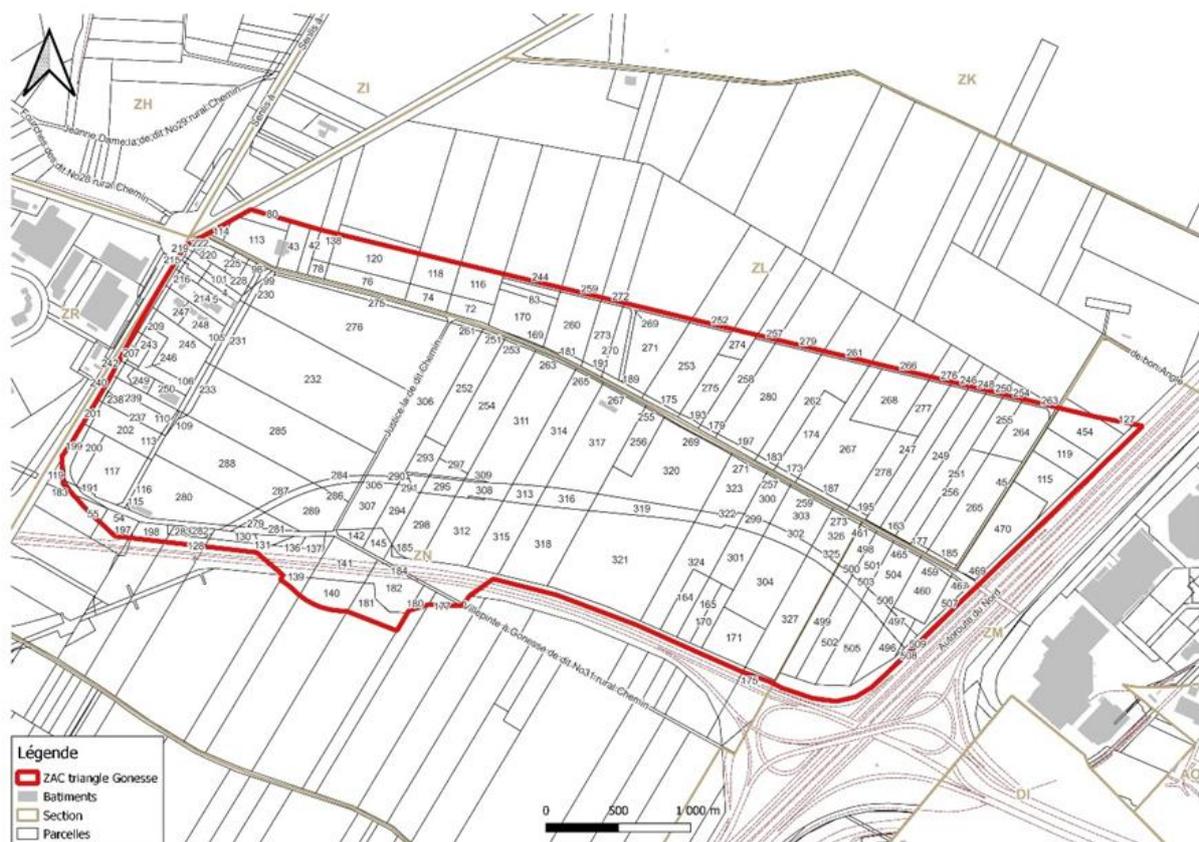


Figure 18 Périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique

C / Une démarche partenariale avec les collectivités pour mettre en œuvre le projet : la création d'une SPLA IN

La Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN) Roissy Pays de France a été créée en octobre 2023, associant Grand Paris Aménagement, la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France et le Conseil Départemental du Val d'Oise pour mettre en œuvre le projet.

La SPLA-IN Roissy Pays de France se verra concéder l'opération d'aménagement par Grand Paris Aménagement, et pourra procéder aux acquisitions foncières pour le compte du Concédant. Pour cela, elle se verra le cas échéant transférer le bénéfice de la Déclaration d'Utilité Publique.

D / La concertation

Conformément à la délibération du 11 mars 2024 du Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement, concernant les modalités de la concertation préalable pour la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Gonesse par déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement, les modalités suivantes ont été mises en œuvre à partir du 31 mai et ce pendant 4 semaines :

- Une information sur les sites internet de Grand Paris Aménagement et de la ville de Gonesse
- Une mise à disposition du public d'un registre physique d'observations situé à l'accueil de la mairie de Gonesse aux horaires d'ouverture ;
- Une mise en place d'un formulaire de contact permettant la formulation d'observations sur le site internet de Grand Paris Aménagement ;

Le registre physique d'observations mis à disposition n'a pas recueilli de contribution.

Le registre dématérialisé accessible depuis le site internet de Grand Paris Aménagement a recueilli 5 contributions.

Par conséquent, le bilan de la concertation, annexé au présent rapport, rend compte du contexte et déroulement de la concertation et adresse les 5 contributions recueillies.

Une autre concertation s'est par ailleurs tenue en parallèle, du 5 mars au 15 juillet 2024, préalablement à la création de la nouvelle ZAC. Cette démarche a eu pour objectif, via la réalisation d'une réunion publique et d'ateliers thématiques, d'informer et d'associer les habitants, usagers et acteurs du territoire à la redéfinition du programme et du périmètre de la ZAC.

E / Les objectifs et les orientations de l'opération d'aménagement

Les objectifs du nouveau projet, développé au Nord du Boulevard Interurbain du Parisis autour de la future gare de Gonesse, et délibérés le 09 octobre 2023 sont les suivants :

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

Autour du futur pôle multimodal de la gare de Gonesse, la programmation immobilière est orientée principalement vers le développement économique et la formation, avec l'intégration notamment d'une Cité Scolaire à vocation internationale. Des équipements sportifs et culturels sont également prévus.

➤ L'aménagement d'un pôle multimodal autour de la gare de Gonesse du Grand Paris Express

L'arrivée de la Gare en cœur de site est l'opportunité de développer un pôle d'échanges multimodal. Ce dernier est un levier majeur pour développer l'intermodalité à l'échelle du site et du territoire afin de favoriser le recours aux modes actifs.

Suivant la définition des besoins fonctionnels et de leur dimensionnement, le pôle d'échanges est composé des fonctions suivantes :

- Une éco station bus
- Un parking relais. L'offre P+R sera regroupée dans un même ouvrage avec les besoins en stationnement des programmes et équipements du cœur de site
- Une offre de Bus à haut niveau de service BHNS avec deux lignes en passage sur le pôle multimodal
- Un parking vélo (consigne sécurisée et libre accès ouvert)
- Une offre de stationnement taxi

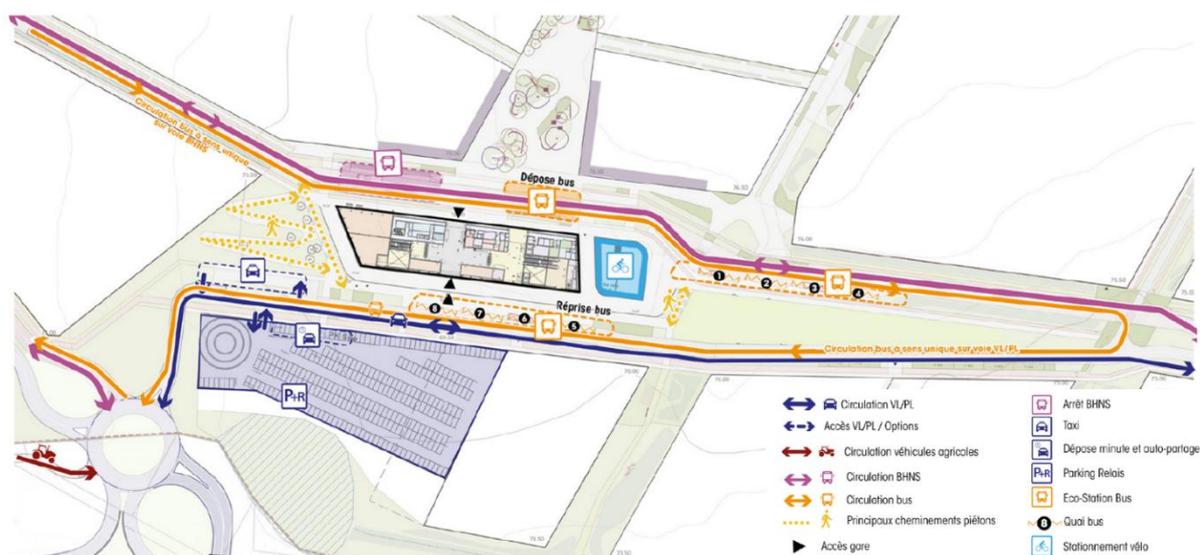


Figure 19 Circulations aux abords du pôle multimodal et implantation de l'eco-station de bus
(Source : Plan Guide GPA)

➤ Un schéma de circulation garantissant le confort des usagers et la fonctionnalité

L'accès au site se fera en 4 points :

- A : Réaménagement de l'accès Nord-Ouest - Le Conseil Départemental prévoit la reconfiguration du carrefour afin de rendre le site accessible aux véhicules, mais également de sécuriser les modes actifs.
- B : Nouvel accès depuis le BIP - Au Sud de la ZAC, un échangeur sera aménagé depuis le BIP, et s'appuiera sur l'ouvrage d'art existant. Il permettra l'accès aux

véhicules motorisés et poids lourds et assurera le lien fonctionnel entre le nord et le sud, notamment pour le passage des véhicules agricoles.

Cet échangeur, qui sera réalisé par le Conseil Départemental du Val d'Oise, sera conçu de manière à :

- Limiter les impacts fonciers aux abords du BIP
 - Assurer l'insertion urbaine de l'infrastructure, dans le respect des ambitions en matière de qualités urbaines et paysagères sur la ZAC
 - Limiter le risque de conflit d'usages avec la gare
- Nouvel accès depuis la future gare
 - C : Maintien du franchissement existant au-dessus de l'A1 – réservé aux modes de déplacements doux et aux transports en communs.

Les localisations de ces points d'accès sont représentées sur la figure suivante :



Figure 20 Les accès au site (source HDZ)

Le **Plan de déplacements motorisés** est développé autour d'un itinéraire principal pour les véhicules légers et les poids lourds le long du parcours Est-Ouest. Cet itinéraire s'inscrit dans la trame et contourne le parvis de la gare.

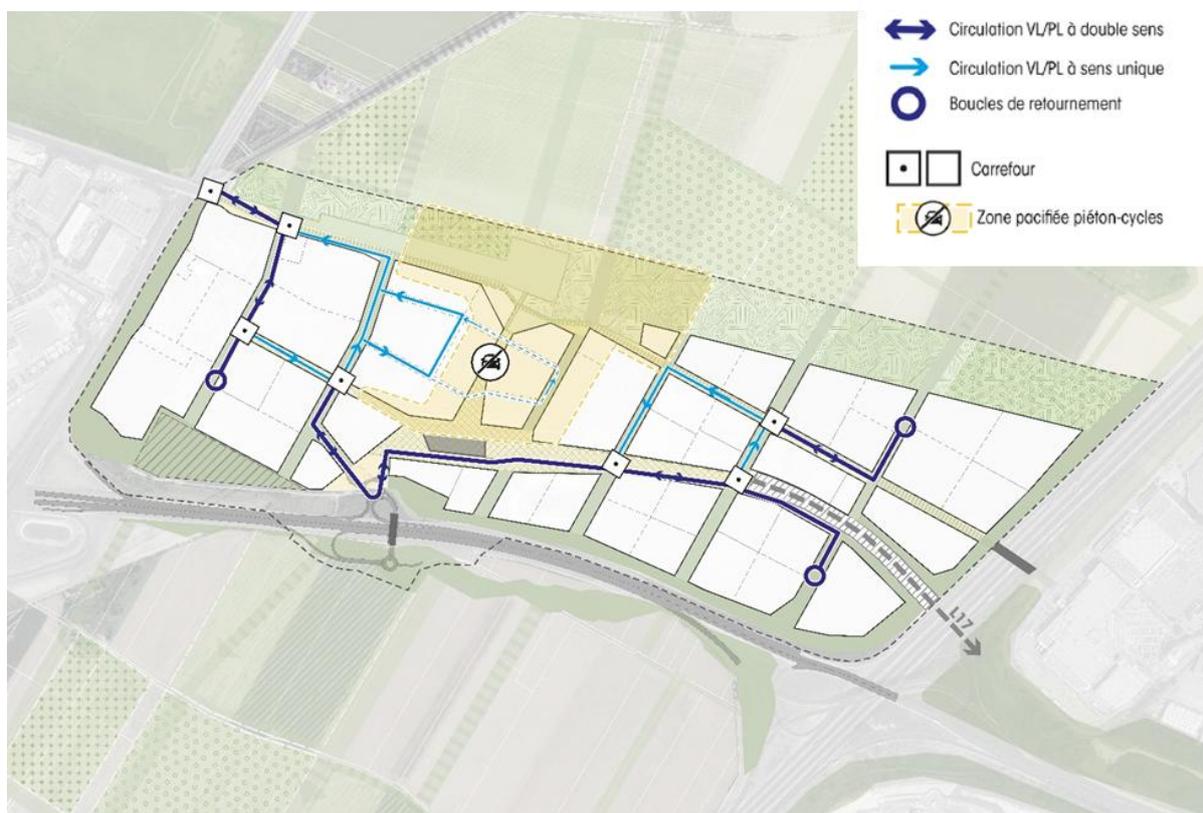


Figure 21 Schéma de circulation des véhicules motorisés (Source : HDZ)

Le **plan de déplacements des transports en commun** sera complété par une nouvelle ligne de BHNS (bus à haut niveau de service) et la création d'une éco-station bus aux abords de la gare permettra d'accueillir – voir de renforcer - l'offre existante. La ligne existante n°20 sera déviée vers la gare de Gonesse et une nouvelle ligne, portée par le Conseil Départementale du Val d'Oise, passera au cœur de la ZAC. Ainsi, les lignes de BHNS seront développées en site propre et les lignes de bus seront intégrées à la circulation viaire. L'ensemble de l'offre permettra d'assurer une intermodalité transport en commun optimale.

Le **plan de déplacements des véhicules agricoles** permet de maintenir la liaison fonctionnelle entre le Sud de la ZAC et le carré agricole au Nord. Un chemin agricole permettra de traverser le futur quartier du nord au sud et assurera la desserte des parcelles exploitées au sein de la zone agricole protégée.

Le **Plan de déplacement modes actifs** (vélos, piétons) a pour objectif de connecter la ZAC à une continuité cyclable inter-communale en Est-Ouest. Par ailleurs le projet prévoit de créer une séquence centrale pacifiée en cœur de site, lieu d'intensité urbaine où seront implantés les équipements publics.

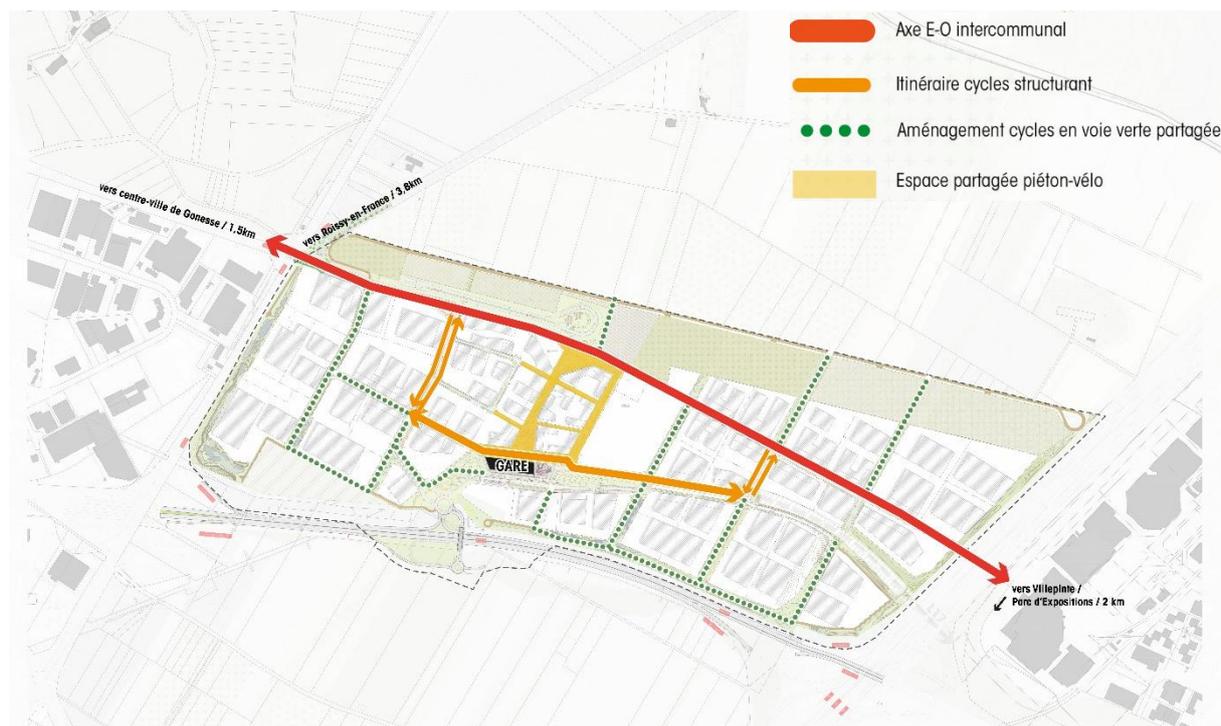


Figure 22 Schéma de circulation des modes doux (Source : HDZ)

- **Implantation des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation sur le territoire.**

Le programme prévisionnel envisagé à ce stade est composé de :

- Une cité scolaire à vocation internationale :

Celle-ci sera localisée au cœur du projet à proximité de la future gare et à l'interface de la lisière agricole afin d'y implanter la ferme pédagogique. La maîtrise d'ouvrage de la cité scolaire est assurée par le Conseil Régional d'Île-de-France. Elle devrait à terme accueillir environ 2 315 élèves dont 600 collégiens et 1 715 lycéens. La cité scolaire à vocation internationale a été pensée comme une structure d'excellence dédiée au parcours du jeune, de l'enseignement secondaire au post-bac, combinant une ouverture internationale et une insertion réussie, en cohérence avec son environnement économique. Ainsi, des formations de l'Education Nationale et de l'Agriculture, tournées vers les métiers de la production agricole et de la restauration sont proposées, avec le postulat d'offrir des formations « de la fourche à la fourchette ».

Par ailleurs, l'ouverture internationale s'incarnera par le développement des parcours linguistiques du collège jusqu'au post bac. Elle se traduira notamment pour les formations par la possibilité de suivre certains cours dans une langue étrangère et par un accompagnement renforcé dans le cadre de l'internat de la réussite.

- Des équipements sportifs :

Un équipement sportif complémentaire (gymnase couvert), sous maîtrise d'ouvrage de la CARPF viendra compléter l'offre sportive du futur quartier, et notamment à destination des futurs élèves de la Cité scolaire à vocation internationale.

- Le centre national des arts de la rue (CNAREP) :

Le Centre national des arts de la rue et de l'espace public (CNAREP) installé à Garges les Gonesse depuis 2017 créé et produit des spectacles / des festivals. Ce centre sera implanté dans le futur quartier, dans la partie centrale à proximité de la future gare.

- **Accueillir dans la lisière agricole des projets de production agricole à vocation expérimentales, sociale, pédagogiques.**

La lisière agricole, d'une surface de 20.5 ha à l'interface entre la ZAC et la zone agricole protégée (ZAP) au nord **est productive et pédagogique, incubateur de modèles de transition agricoles.** Elle est le support d'activités productives en lien direct avec le cœur du projet urbain. Une partie de la lisière agricole sera aménagée pour accueillir la ferme pédagogique du lycée agricole de la cité scolaire. **La lisière agricole permet d'assurer la transition vers le carré agricole sanctuarisé.**

F / La programmation

La programmation prévisionnelle, composée d'activités industrielles et mixtes, de bureaux, d'équipements et de services, prévoit un total d'environ 570 500 m² de surface de plancher (hors stationnement) et permettra de générer 9 000 d'emplois.

	M² SDP SDP théorique
Activités	497 000 m²
Bureaux, services, hôtels	41 000 m²
Equipements d'intérêt collectif et services publics	30 000 m²
Commerce	2 500 m²

La surface permettant de répondre aux besoins en stationnement de la ZAC a été évaluée à 54 000m².

Les lots privés participent à la constitution du paysage de l'opération d'aménagement par la mise en place d'objectifs ambitieux en termes de pleine terre, de diversité et de complémentarité des milieux. Une trame secondaire à l'intérieur de ces lots privés pourra être développée par les différents opérateurs et permettra d'assurer les accès

aux lots tout en complétant l'armature paysagères des espaces publics. La figure suivante permet de visualiser le principe de maillage de cette trame :



Figure 23 Maillage de la trame verte et découpage des lots à titre indicatif (Source : Plan Guide de la ZAC, HDZ 2024)

Enfin, l'axonométrie suivante permet de visualiser les principes d'aménagement et d'implantation de la programmation immobilière sur le site :

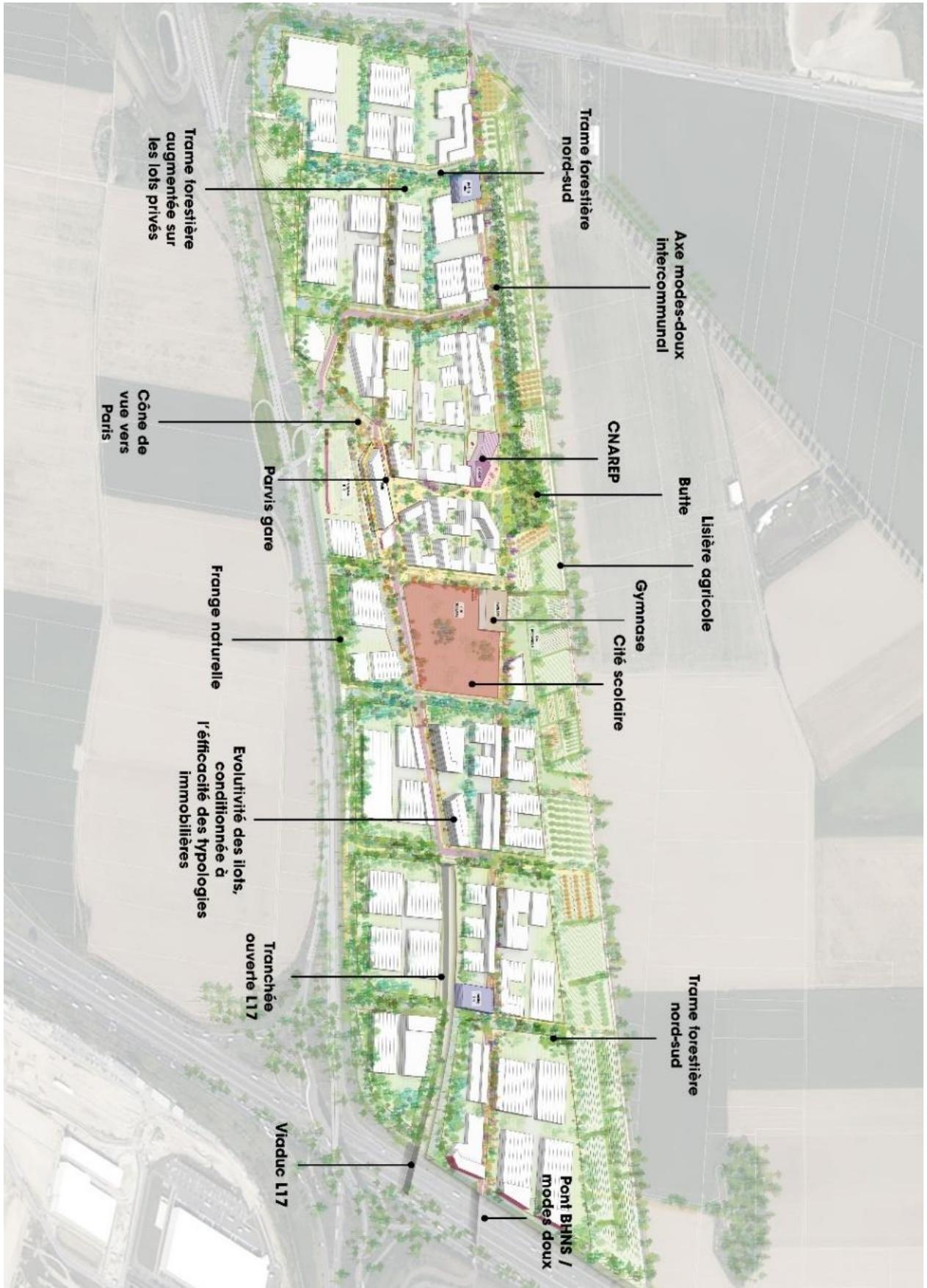


Figure 24 Axonométrie du projet au stade de l'esquisse

G / Les impacts

L'étude d'impact a permis d'identifier pour différentes thématiques les principaux enjeux et impacts du projet sur l'environnement. Ces derniers sont résumés dans ce qui suit.

1) Impact sur le climat

La phase chantier aura un impact modéré sur le climat, du fait des émissions de gaz à effet de serre émis par les engins de chantier. Ainsi, la mise en œuvre des mesures ERC assurera un impact résiduel faible.

À l'échelle du projet, le recours aux matériaux biosourcés et géo-sourcés pour la construction des bâtiments, et aux ressources renouvelables pour la consommation énergétique du site (panneaux photovoltaïques, eau chaude sanitaire via de la géothermie, des pompes à chaleur ou de la biomasse...) est privilégié. Après calculs¹, il s'avère que ces mesures permettent d'améliorer sensiblement le bilan carbone de l'opération.

En matière de vulnérabilité au changement climatique, les constructions prévues seront conformes aux dernières réglementations en vigueur (i.e. la RE2020), 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.

Concernant le phénomène des îlots de chaleur urbains, les résultats des simulations réalisées montrent que le projet aura tendance à diminuer l'effet d'ICU sur le site notamment grâce à :

- La forte proportion de pleine terre envisagée sur les espaces publics et les lots ;
- La forte densité d'espaces paysagers et notamment d'arbres plantés dans la trame paysagère structurante ;
- La végétation multi-strate ;
- La gestion de l'eau à ciel ouvert ;

En complément, des prescriptions seront intégrées dans les documents encadrant les projets immobiliers portant notamment sur la morphologie du bâti, travail sur l'albédo des matériaux, conception bioclimatique des bâtiments...).

La mise en œuvre des mesures décrites dans l'étude d'impact jointe aboutira à des **impacts résiduels faibles sur le climat en phase chantier et négligeables en phase exploitation.**

2) Impact sur le milieu physique

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 essentiellement liés aux zones concernées par les opérations de terrassement. La topographie du site sera modifiée à la

¹

Le logiciel de calcul utilisé est UrbanPrint. UrbanPrint est le premier logiciel à appliquer la méthode de calcul de la performance Quartier Energie Carbone développé depuis 2018 par le CSTB et Efficacity pour l'ADEME.

marge après la réalisation des travaux. Les couches superficielles et profondes seront affectées localement par le projet.

Le projet cible le maximum de réemploi des terres in situ ; les études sont en cours pour déterminer les usages possibles des terres du site en fonction de leur niveau de pollution.

La mise en œuvre des mesures décrites dans l'étude d'impact jointe aboutira à des **impacts résiduels faibles en phase chantier et négligeables en phase exploitation.**

3) Impact sur la ressource en eau

a) Qualité des eaux souterraines

Le projet est susceptible de générer des incidences classiques d'une opération d'aménagement en lien avec les interventions dans le sous-sol en phase chantier (risque de pollution de nappe et de compactage des horizons superficiels) ainsi que sur l'assainissement et la gestion des eaux pluviales en phase exploitation. Les activités pressenties au sein du site ne sont pas a priori pas de nature à générer des pollutions particulières vis-à-vis des sols du site.

La mise en œuvre des mesures décrites dans l'étude d'impact jointe aboutira à des **impacts résiduels faibles en phase chantier**. L'anticipation des variations pluviométriques dans le dimensionnement des ouvrages tel qu'inscrit dans le schéma hydraulique de l'opération permettra d'avoir un **impact résiduel faible en phase exploitation.**

b) Imperméabilisation des sols et gestion des eaux pluviales

Le projet aura un impact sur l'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux pluviales, en phase chantier et en phase exploitation. Cependant, les mesures prises permettent d'assurer que **l'impact résiduel en phase exploitation est positif**, et que l'impact résiduel en phase chantier est faible.

En effet, les mesures concernant la gestion des pollutions en phase chantier, la préservation des espaces de pleine terre et l'anticipation des variations pluviométriques dans le dimensionnement des ouvrages d'assainissement, concourent à limiter l'imperméabilisation des sols et à une gestion de l'intégralité des eaux pluviales par rétention/infiltration, sans aucun rejet au réseau public, et ce pour une pluie d'occurrence cinquantennale.

c) Gestion des eaux usées et des eaux potables

Outre les impacts en besoin en eau pour les besoins matériels du chantier le projet entrainera l'arrivée d'une population d'actifs (et étudiants) sur site, qui va engendrer de nouveaux effluents à traiter et besoins en eau potable, liés à la création d'activités. Ainsi, il est prévu que le projet bénéficie d'une desserte complète par les réseaux d'assainissement structurants du département.

4) Impact sur les risques naturels

Les principaux risques naturels identifiés sont le risque de mouvement de terrain, le retrait gonflement des argiles, et le risque d'inondation lié à la remontée de nappe au-dessus du terrain naturel et le ruissellement urbain. **En phase chantier**, la période de travaux sera choisie pour être propice à la stabilité des sols, ce qui permet d'atteindre des impacts résiduels faibles. L'utilisation de techniques constructives pour les bâtiments et

espaces publics adaptées aux risques que présentent le site permettra **d'atteindre des impacts résiduels faibles en phase exploitation.**

5) Impact sur les risques technologiques

La gestion des pollutions en phase chantier, telle que décrite dans les mesures prévues dans l'étude d'impact, permet de rendre faible **l'impact résiduel des polluants en phase chantier. En phase exploitation**, la non-installation de site BASOL, l'éloignement des établissements sensibles des axes routiers concernés par le transport de matières dangereuses ainsi que la sélection rigoureuse de l'emplacement d'éventuels ICPE selon la localisation d'établissements sensibles sur site permettra de rendre **négligeable** le risque technologique.

6) Impact sur les milieux naturels

Les milieux naturels, qu'il s'agisse de la faune, de la flore ou bien des habitats, sont peu développés sur un site fortement anthropisé, notamment par l'agriculture intensive. Par conséquent, la végétation est plutôt banale, les habitats sont dégradés, et l'activité faunistique est faible. Il est à relever cependant la présence d'espèces protégées parmi les oiseaux repérés sur site. Tout type de faune confondu, les impacts bruts sont ainsi modérés. Les mesures d'accompagnement, de réduction et d'évitement permettent de maintenir les impacts résiduels à un seuil modéré.

Ainsi, les enjeux principaux du projet, aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation, sont :

- D'éviter la dispersion d'espèces exotiques envahissantes (déjà présentes sur site) ;
- De préserver la biodiversité, ainsi que les espèces protégées.

Pour répondre à ces enjeux, le maître d'ouvrage a prévu le développement d'une trame paysagère structurante développée sur l'ensemble de la ZAC, qui constituera une continuité écologique. Celle-ci se compose de différentes trame Nord-Sud accompagnant les axes routiers du site, mais également d'une frange forestière sur le pourtour, le long de la D317, de l'avenue du Parisis et de l'A1/A3, englobant largement le site de la SARM.

Cette trame permettra la diversification des espèces végétales présentes sur site, mais également le développement de 3 strates de végétation ; herbacée, arbustive et arborescente. **Ainsi la trame permettra de préserver la biodiversité et développer des habitats favorables au droit de la zone d'étude.**

7) Impacts sur le paysage et le patrimoine

La gestion des installations de chantier et la remise en état du site à la fin des travaux permettent de rendre les **impacts résiduels du chantier faibles, tandis que la qualité de la proposition urbaine du projet permettra d'atteindre des impacts résiduels positifs en phase exploitation.**

L'enjeu en matière de patrimoine sur le projet est celui de l'altération ou la destruction du patrimoine archéologique en phase chantier. La réalisation des opérations d'archéologie préventive et la prise en compte de ses résultats dans l'organisation du chantier, allant le cas échéant jusqu'à une suspension des travaux en cas de découverte archéologique, rendent **les impacts résiduels en phase chantier négligeables. En phase exploitation les impacts bruts et résiduels sont jugés négligeables.**

8) Impact sur le milieu humain

En phase chantier, les mesures visent la sécurisation des personnels et des futurs riverains et usagers de la gare. Elles permettent l'atteinte d'**un niveau d'impact résiduel faible pour le chantier**.

La proposition urbaine du projet lui permet d'offrir un cadre de vie répondant aux demandes actuelles des futurs occupants du site, au-travers de la qualité d'usage, la qualité paysagère, le confort des espaces et les commodités publiques prévus ; en effet, le projet permet notamment le développement de la formation et d'emplois sur le territoire, tout en implantant de nouveaux équipements publics (cité scolaire, CNAREP) et en développant l'offre de transport en communs. Il **génère donc des impacts bruts et résiduels positifs en phase exploitation**.

9) Impact sur les pratiques de mobilité

La phase chantier aura pour conséquence de solliciter certains itinéraires par des flux PL venant s'additionner aux flux de véhicules existants. 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. La gestion des flux en phase chantier détaillée dans l'étude d'impact permet néanmoins d'atteindre **un niveau d'impact résiduel faible en phase chantier**.

Le volet mobilité et sa traduction, à terme, en matière d'infrastructures (aménagement de l'échangeur et du carrefour de la patte d'oie), de transports publics, de stationnement et de report modal constituent un enjeu fort du projet.

En phase exploitation, les stratégies de déplacements (tout modes confondus) et de stationnement qui seront déployées favoriseront le report modal vers les transports publics et les modes doux.

L'étude d'impact **montre qu'en phase exploitation, les impacts résiduels sont positifs par suite de l'application des mesures de réduction et d'évitement**, et que par conséquent les mesures de compensation ne sont pas nécessaires.

10) Impact sur la qualité de l'air

En phase chantier les principaux impacts sont liés aux poussières dues aux travaux, aux émissions de monoxyde de carbone, de dioxyde de carbone, des oxydes d'azotes ou autres composés organiques volatiles et métaux lourds. Les mesures de réduction détaillées dans l'étude d'impact, dont la mise en œuvre de la charte de chantier à faible nuisances de Grand Paris Aménagement, permettent d'aboutir à **des impacts résiduels faibles en phase chantier**.

En phase exploitation, les choix d'implantation des bâtiments et des équipements sensibles, en particulier la cité scolaire internationale, à distance des infrastructures routières, la limitation des voiries accessibles aux véhicules au sein du projet et la favorisation des modes doux engendrée permettent de limiter l'exposition de la population aux émissions de gaz à effet de serre et particules fines. L'évolution projetée du parc roulant, avec un recours plus large aux véhicules électriques, permet d'atteindre **un impact résiduel positif en phase exploitation** par comparaison avec la situation actuelle, en diminuant les émissions liées au trafic routier sur les axes bordant le projet.

11) Impact sur l'environnement sonore

La réalisation des chantiers va engendrer localement sur des périodes variables, des bruits et des vibrations liés aux différentes phases (terrassment principalement). La limitation des travaux de nuit, entre autres mesures de réduction des nuisances sonores, permettent de limiter les impacts résiduels, **qualifiés de faibles en phase chantier.**

En phase exploitation, les impacts proviennent essentiellement des infrastructures les plus importantes déjà existantes, à savoir : la RD170, l'A1 et l'A3. La source principale de nuisance acoustique restera le trafic aérien. Ainsi le projet en lui-même n'aura que des impacts modérés et localisés. Les mesures d'évitement et de réduction ne concernent ainsi que les nouveaux bâtis à proximité des sources d'émission. Les mesures concernant l'implantation des bâtiments, les techniques constructives mises en œuvre, mais également la réduction des nuisances et la limitation du trafic routier sur le projet contribuent à l'apaisement du quartier. Finalement, **l'ensemble de ces mesures conduiront à des impacts résiduels positifs sur le cadre de vie à l'intérieur de la ZAC et dans son environnement limité.**

12) Impact en matière de déchets

En phase chantier, les mesures d'organisation et de gestion de l'élimination des déchets, au travers de leur tri, stockage, traitement voire réemploi, permet d'atteindre **des impacts résiduels faibles.** La mise en place d'un système de collecte de déchets en accompagnement de la mise en œuvre du projet, qui augmentera nécessairement la quantité de déchets produits sur site, permet d'atteindre des **impacts résiduels faibles en phase exploitation.**

H / Le coût et le financement du projet

Le montant global des dépenses prévisionnelles de l'opération a été estimé à environ **172 281 000 € HT**, répartis de la manière suivante :

- Acquisitions foncières (compris aléas) : environ 30 667 000 € HT ;
- Etudes : environ 3 622 000 € HT ;
- Travaux préparatoires (mise en état des sols, démolitions) : environ 9 827 000 € HT ;
- Travaux d'aménagement et de construction (compris aléas) : environ 98 246 000 € HT ;
- Honoraires techniques sur travaux : environ 6 414 000 € HT ;
- Gestion foncière et immobilière : environ 1 800 000 € HT
- Frais divers (communication, gestion immobilière, juridique) : environ 2 500 000 € HT
- Autres dépenses (rémunération aménageur, frais généraux, frais financiers, etc.) 19 205 000 € HT.

I / Le calendrier prévisionnel

La phase de concertation a permis de définir les grandes orientations du projet d'aménagement qui constituent le plan guide d'aménagement.

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- Automne 2024 : engagement des procédures de création de la ZAC et de déclaration d'utilité publique du projet, valant mise en compatibilité du PLU de Gonesse et enquête parcellaire.
- Été 2025 : déclaration d'utilité publique du projet et arrêté de création de la ZAC.
- 2026 : démarrage des premiers travaux d'aménagement.
- 2028 : livraison des premiers programmes.

Chapitre III : Justification du caractère d'utilité publique du projet

A / La prise en compte des documents opposable aux documents d'urbanisme

1) Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF), approuvé par décret en Conseil d'Etat n° 2013-1241 le 27 décembre 2013, est un document d'urbanisme et d'aménagement qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien.

Le SDRIF précise les enjeux pour le territoire francilien, définit un projet régional d'aménagement pour l'Ile-de-France à l'horizon 2030 et énonce des objectifs stratégiques pour le réaliser. Conçu pour assurer le développement équilibré et durable du territoire francilien à l'échelle régionale, le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local.

Les fondements du SDRIF reposent sur des prévisions et sur des décisions d'urbanisme qui doivent permettre d'ici 2030 :

- Une production de 70 000 logements par an dont 30 % de logements sociaux ;
- Le développement des transports en commun dont le Grand Paris Express ;
- La création de 28 000 emplois par an en visant un rapprochement habitat-emploi ;
- La densification de certains territoires, autour des gares, dans le but de créer une métropole régionale multipolaire ;
- L'intégration du principe des CDT (Contrats de Développement Territorial) pour construire du logement autour des gares et des nœuds de transports en commun.

Par ailleurs, le SDRIF met l'accent sur les continuités vertes et la création de nouveaux espaces verts (parcs régionaux et de loisirs), ainsi que sur la délimitation du front bâti de l'Aire urbaine de Paris.

Le site du projet est inscrit en espace urbanisé à optimiser. Il est attendu pour ces espaces une augmentation minimale de 10 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat à l'horizon 2030.

Le projet est donc compatible avec les orientations du Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF).

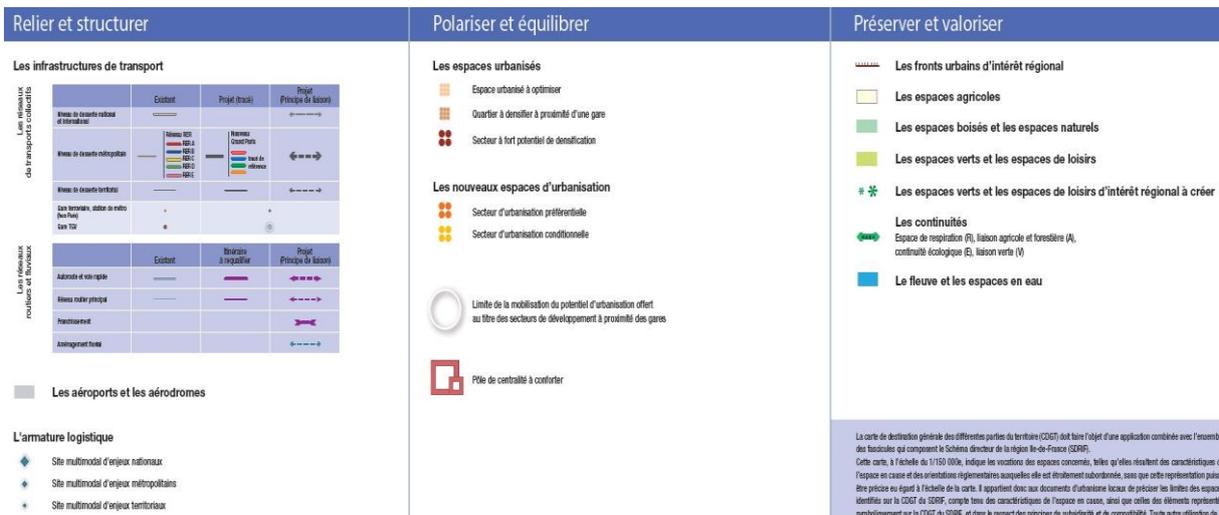
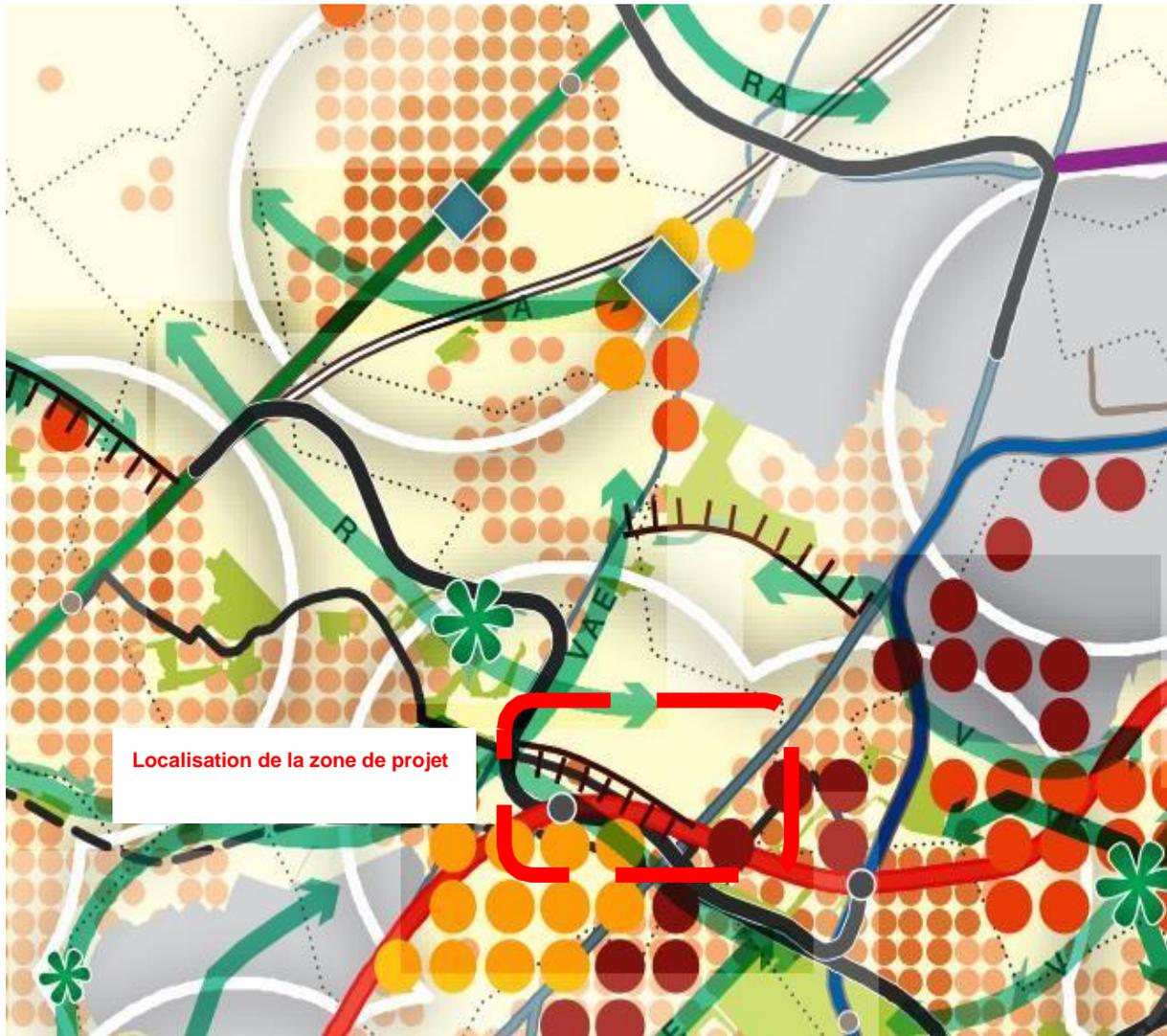


Figure 25 Carte générale de destination des sols (Source : SDRIF)

2) Le projet de SDRIF Environnemental

En mars 2022, la Région d'Île-de-France a lancé la révision de son Schéma directeur environnemental (SDRIF-E), qui détermine l'aménagement du territoire pour les 12 millions de franciliens qui y vivront d'ici 2040. Le SDRIF-E a été voté le 11 septembre 2024.

Le SDRIF-E a pour objectif :

- D'encadrer la croissance urbaine, l'utilisation de l'espace et la préservation des zones rurales et naturelles ;
- De déterminer la localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements ;
- De favoriser le rayonnement international de la région.

Le Triangle de Gonesse est concerné par les orientations suivantes :

- Secteur d'urbanisation préférentielle ;
- Sanctuariser l'armature verte (au Nord et au Sud) ;
- Renforcer la liaison avec les espaces ouverts ;
- Zone pouvant présenter un risque d'inondation (au Sud-Ouest) ;
- Préserver l'espace agricole ;
- Maintenir/Rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régionale

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.

Cohérent avec les différentes orientations, aussi bien de sanctuarisation de l'armature verte et de développement de l'indépendance productive régionale tout en participant à un développement urbain maîtrisé, le projet est compatible avec le projet de SDRIF -E

3) Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Le SCoT de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, approuvé en 2019, porte les ambitions urbaines et territoriales de 42 communes. Les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale sont de renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire de Roissy Pays de France, qui a vocation à confirmer et à renforcer son rôle moteur pour l'économie et le développement de l'Île-de-France.

Le SCOT affirme la vocation du territoire d'accueillir des grands projets de rayonnement national tel que le développement du secteur Paris—Le-Bourget, la réalisation du Grand Paris Express et le développement de la ZAC du « Triangle de Gonesse ». Cette vocation s'appuie par ailleurs sur une orientation des consommations et de protection d'espace à l'échelle de la CARPF, comme le montre la carte suivante :

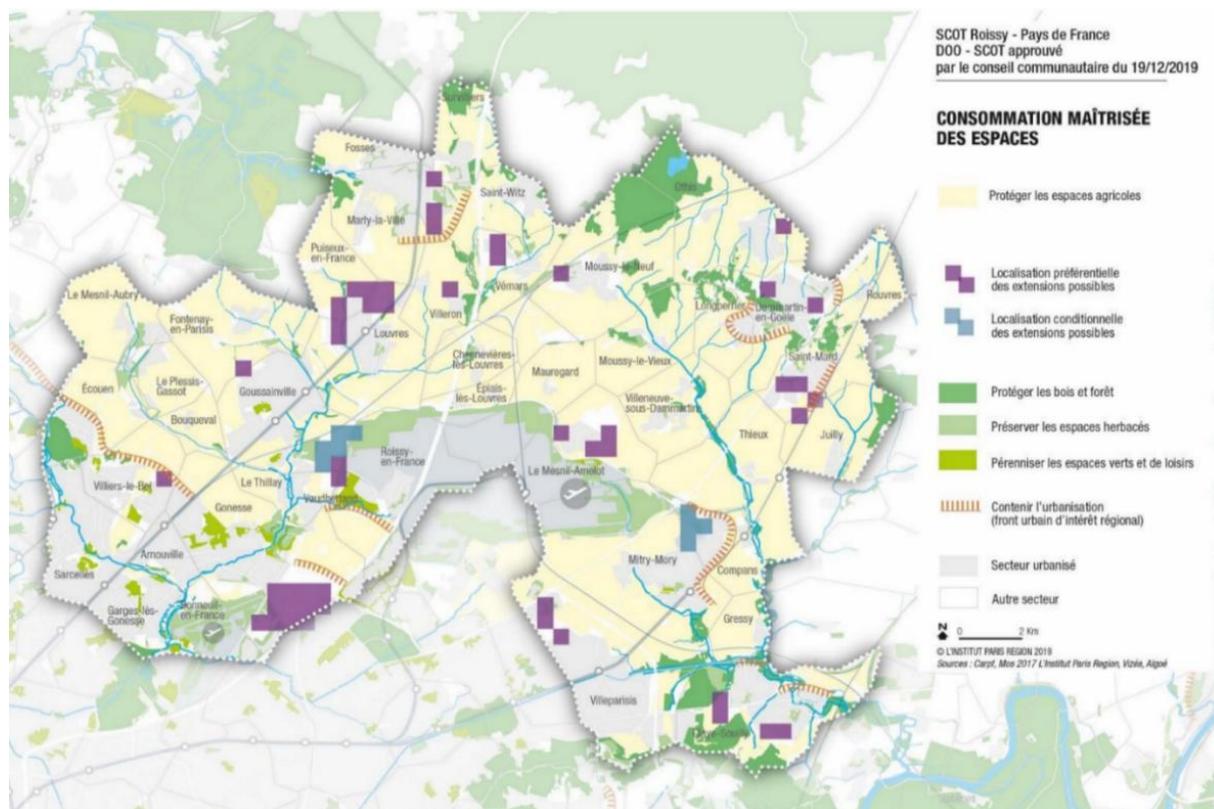


Figure 26 Carte des orientations de consommation et de protection des espaces sur le territoire de la CARPF

Au sein des orientations et objectifs stratégiques du PADD, la commune de Gonesse et la ZAC du « Triangle de Gonesse » sont mentionnées comme secteurs clés du développement du territoire à plusieurs reprises :

- Dans la partie « **Affirmer la vocation des communes au sein d'une armature multipolaire** », il est mentionné que « *Le SCoT poursuit le renforcement d'une armature multipolaire à travers (...) le renforcement de la vocation économique des communes de (...) Gonesse pour accompagner le développement du projet métropolitain du Triangle de Gonesse* ».
- Il est indiqué dans la partie « **compétitivité et attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire** » que « *La ligne 17 du Grand Paris Express a vocation à relier l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et le cœur économique du territoire, en desservant l'aéroport du Bourget, le Triangle de Gonesse et le PIEX à Villepinte.* »
- Dans la partie « **Promouvoir une offre d'équipements, de services et de commerce, cohérente avec l'armature territoriale, garante de la complémentarité et de la proximité** », il est mentionné que « *Le SCoT entend accompagner le développement du projet du Triangle de Gonesse qui vise à renouveler l'attractivité métropolitaine du territoire par l'accueil de nouvelles fonctions à vocation culturelle, sportive, formative, de loisirs et les aménités associées.* »

Ainsi, le projet est compatible avec le SCOT.

4) Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Gonesse

Le PLU de Gonesse a été approuvé le 25 septembre 2017, modifié en date des 10 septembre 2018, 7 juin 2021, 13 février 2023 ; la révision allégée a été approuvée en date du 7 février 2022. La modification n°4 du PLU est en cours et devrait être approuvée avant la fin de l'année 2024.

Le PADD de la commune comprend 5 grandes orientations, que l'on retrouve parmi les objectifs du projet :

- 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 Expresse 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 ;

Le PLU de Gonesse comprend cinq OAP dont l'OAP d'aménagement « OAP Triangle de Gonesse », portant sur l'ancien projet comme le montre la figure ci-dessous :

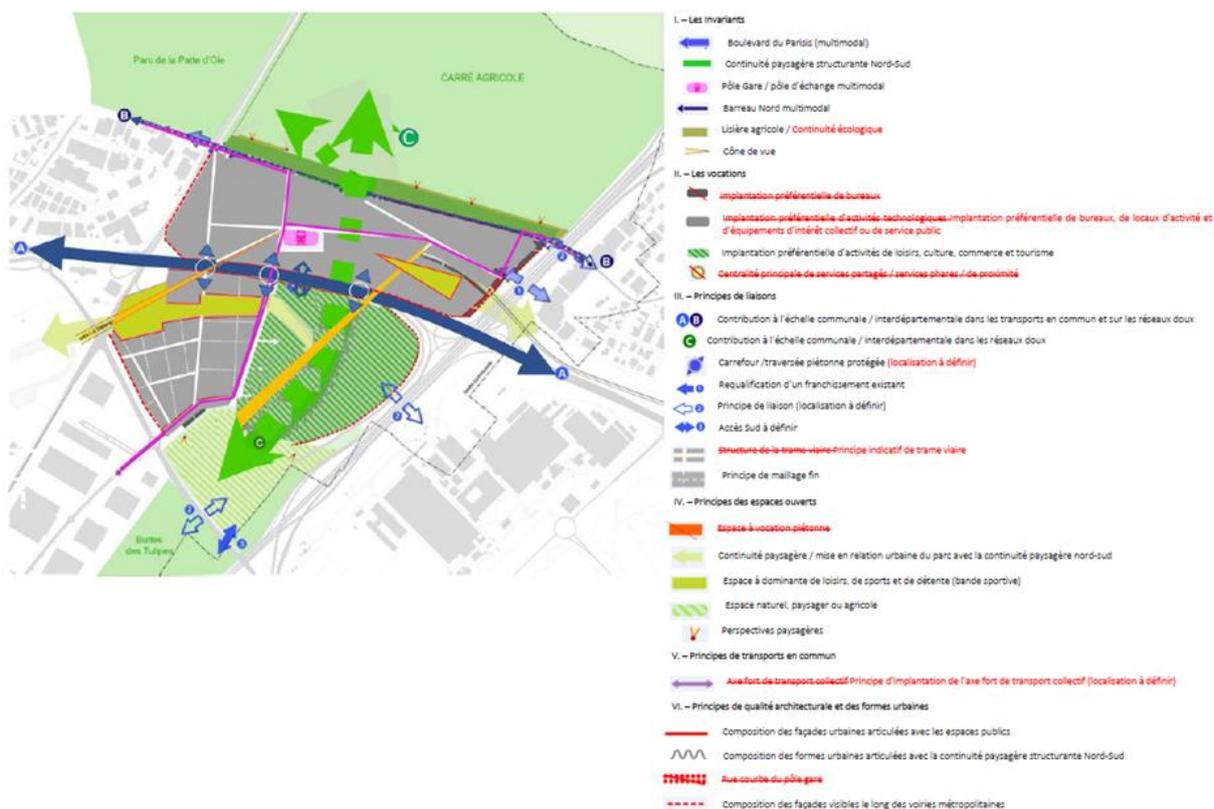


Figure 27 OAP "Triangle de Gonesse" actuelle

Au zonage présenté précédemment sont associées les règles d'urbanisme suivantes :

Zone Agricole A	<p>La zone agricole (A) correspond aux secteurs de la commune à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Plusieurs secteurs de taille et de capacité d'accueil limitée ont été délimités pour prendre en compte des projets ou des constructions, installations ou aménagements existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secteur S1 : centre équestre, activités et habitations liées • Secteur S2 : exploitation agricole avec possibilité de transformation, conditionnement et vente sur place
Zone à urbaniser 1AU	<p>Zone à urbaniser à vocations principales d'activités économiques, de loisirs et d'équipement d'intérêt collectif. Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un secteur 1AUgp correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ; • Un secteur 1AUtdg1 correspondant au parc d'affaires au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse ; • Un secteur 1AUtdg2 correspondant aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse.

B / La mise en compatibilité du PLU de Gonesse

La présente procédure de déclaration d'utilité publique vaut mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), plus précisément du PLU de la ville de Gonesse, pour permettre la mise en œuvre du projet.

Les pièces du dossier du PLU modifiées sont les suivantes :

1) Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD est modifié pour supprimer les références au projet Europa City au parc central paysager, remplacé désormais par la trame verte structurante inscrite dans la nouvelle OAP.

Le PADD vient préciser la programmation en mentionnant les équipements publics structurants tels que la cité scolaire à vocation internationale, le Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public (CNAREP) et le pôle multimodal autour de la gare du GPE.

Enfin le PADD est mis à jour pour tenir compte du SCOT approuvé en 2019, soit postérieurement à l'approbation du PLU en 2017.

2) L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Triangle de Gonesse

Une nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation est créée en cohérence avec le projet

Cette nouvelle OAP s'articule selon 4 grands axes :

- Une trame paysagère structurante outil de composition urbaine, paysagère et architecturale ;
- Une ambition environnementale affirmée ;
- Une diversité des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un cœur de quartier pacifié ;
- Une mobilité organisée de manière à promouvoir l'usage des modes actifs et des transports en commun.



Figure 29 OAP "Quartier de Gare" proposée dans le cadre de la MECDU

3) Le règlement et ses documents graphiques

Le règlement écrit et graphique doit être modifié conformément au nouveau projet : le secteur correspondant au projet fera l'objet d'un zonage spécifique.

Ainsi, un nouveau secteur **1AUtdg3** est créé au Nord du BIP (zone AU), tandis que la zone **A** est légèrement modifiée pour coïncider désormais avec la zone agricole protégée (ZAP) arrêtée par le préfet en mars 2020.

Le règlement est modifié à la marge pour supprimer les références à l'ancien projet, et actualiser le niveau d'exigence environnementale, en particulier remplaçant la RT2012 par la RE2020 comme cadre réglementaire.

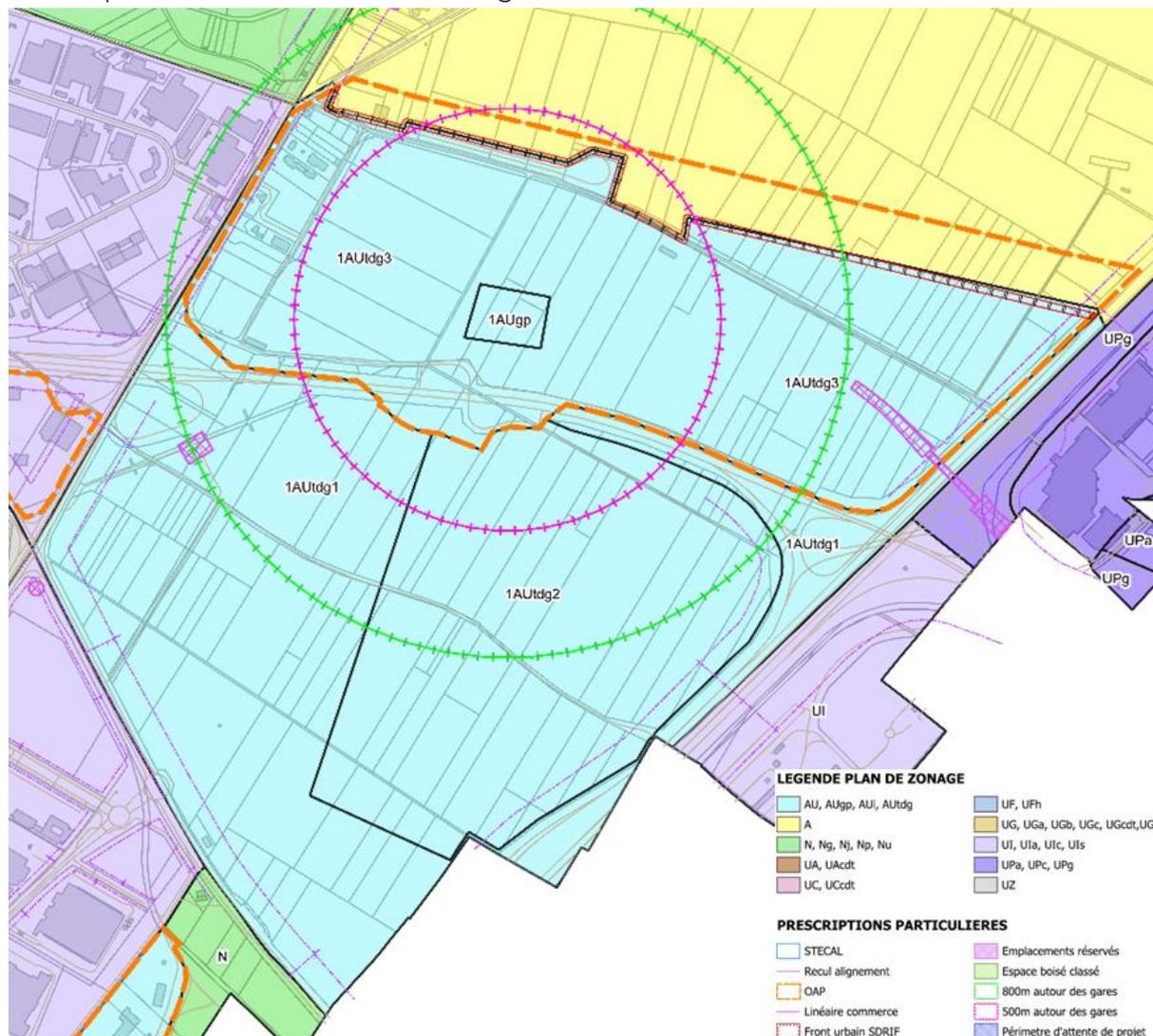


Figure 30 Zonage du règlement du PLU modifié

C / Un projet situé sur un site stratégique bénéficiant d'atouts remarquables

1) Un positionnement stratégique et pluriel

Le site bénéficie d'une **situation privilégiée à l'échelle régionale, en tant que porte d'entrée de la Métropole et à proximité des deux aéroports** et desservi par de grandes infrastructures routières, et à terme par une offre de transport en commun lourd avec le raccordement au réseau du Grand Paris Express.

Le site est situé au cœur du « **corridor aéroportuaire** », entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget, au sein du territoire du Grand Roissy qui compte 50 communes et recense 711 000 habitants. Par ailleurs, le site du projet se trouve au sein d'un tissu économique déjà constitué, et à l'articulation de plusieurs zones d'activité, tout en bénéficiant d'une interface avec le tissu agricole productif. Le projet a vocation à jouer un rôle de rotule entre ces différentes composantes et présente ainsi un **fort potentiel pour répondre aux enjeux du territoire en termes de connexion à la métropole, de création d'emplois et de renforcement de la dynamique économique du territoire.**

Par ailleurs, le site du projet est situé à proximité d'éléments structurants de la trame verte du territoire (le parc du Sausset, le Parc de la Patte d'Oie), et a vocation à ce titre à jouer un rôle dans le **confortement de cette trame verte.**

2) Un site adapté à la réalisation d'un projet d'envergure pour le territoire

Le développement d'une ZAC sur le Triangle de Gonesse est crucial pour répondre à la forte demande d'implantation d'entreprises sur le territoire. En effet, comme souligné par l'Institut Paris Région ainsi que par une étude commandée par la CARPF en 2022, les marchés de l'entrepôt et des locaux d'activités sont en tension. Par ailleurs, le taux de vacances des entrepôts sur le territoire est faible. Ainsi, le développement de la ZAC du Triangle de Gonesse permettra, en orientant de manière adéquate son aménagement, de répondre à une offre existante dont le territoire pourrait tirer profit.

Le Triangle de Gonesse, par sa situation (accessibilité aussi bien en transports en commun que par les infrastructures routières) présente des atouts uniques pour accueillir de nouvelles entreprises, et répondre à l'enjeu de diversification économique du territoire (sur un territoire fortement marqué par la filière logistique), de création d'emplois, et de renforcement de l'offre de formation. La disponibilité de ce vaste espace permet d'accueillir des projets d'envergure que les zones d'activité existantes n'auraient pas la capacité d'accueillir.

La localisation en interface avec la plaine agricole constitue un atout supplémentaire pour construire des synergies entre la plaine agricole productives et les activités économiques qui seront implantées sur le site. De la même façon, le site est adapté à l'implantation de l'équipement public structurant qu'est la Cité Scolaire à vocation internationale, qui requière à la fois une bonne accessibilité en transport pour les élèves et le personnel, et la proximité immédiate d'importantes surfaces cultivables pour y implanter une ferme pédagogique.

D / Les enjeux qui justifient de faire un projet sur le triangle

1) La contribution au désenclavement du territoire avec l'aménagement du pôle multimodal

Le territoire de Roissy Pays de France, et plus généralement l'Est du Val d'Oise, souffrent d'un certain enclavement au regard du faible maillage de l'offre de transports en commun. **63 % des actifs du département travaillent en dehors du Val-d'Oise** et subissent au quotidien des transports saturés : la création du pôle multimodal permettra d'améliorer la connexion du territoire au maillage de transport en commun régional (interconnexions avec les trois lignes de BHNS dont deux passeront par le triangle, connexion au réseau de métro du Grand Paris Express).

Cet enclavement se traduit également par une importante part modale du véhicule particulier. La part modale du Véhicule-Particulier pour les déplacements Domicile-Travail des actifs venant travailler sur le territoire de Gonesse est de près de 72%, tandis que l'utilisation des Transports en commun ne représente qu'un peu plus de 20% de la part modale. À titre de comparaison, à l'échelle de la région, les déplacements domicile-travail sont plus équilibrés : les transports en commun représentent 42% des déplacements et le véhicule particulier 43% (données Insee 2021).

Le désenclavement du territoire, en termes d'accessibilité en modes alternatifs à la voiture individuelle, est donc primordial pour rééquilibrer la part modale des déplacements. La constitution d'un nouveau pôle multimodal, autour de la future gare de Gonesse de la ligne 17 du Grand Paris Express répond à cet enjeu, en positionnant le futur quartier à moins de 30 minutes des grands hubs et pôles économiques franciliens (la Défense, Saint Denis Pleyel, Chatelet).

La figure suivante illustre l'évolution de l'aire d'accessibilité à moins de 45 minutes depuis la future gare de Gonesse avec le développement de la gare de Gonesse et de la ligne 17 di Grand Paris Express. Le territoire accessible augmentera de plus de 250 %, et le nombre d'emplois accessibles de plus de 830%.

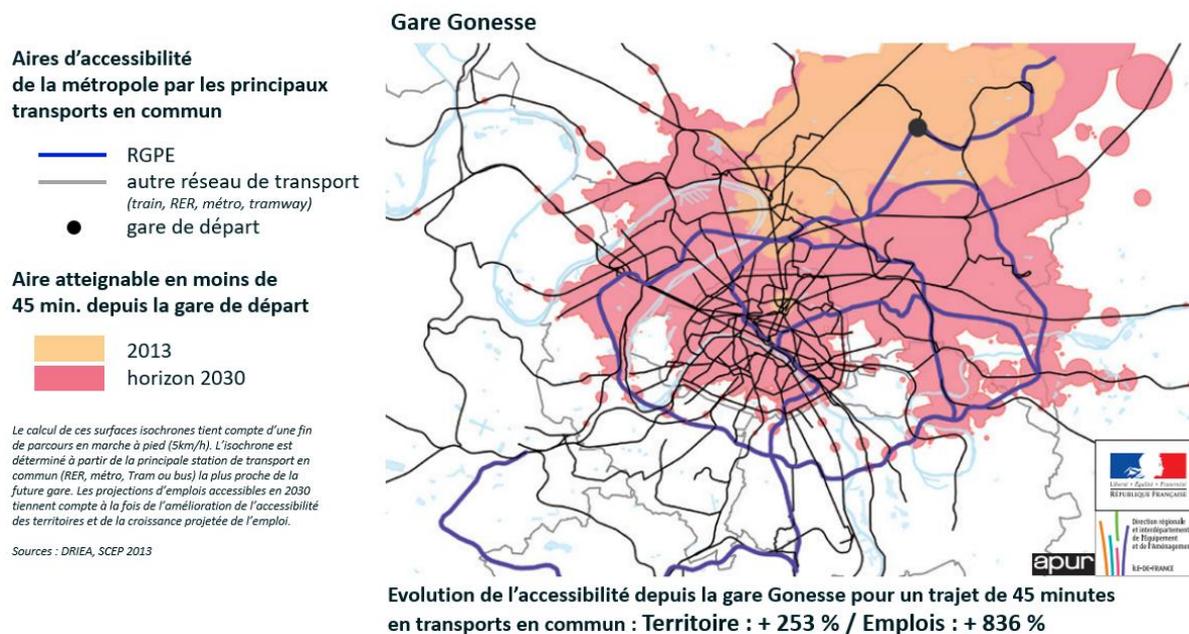


Figure 31 Accessibilité du territoire depuis la gare de Gonesse (Source : Apur)

La ligne 17 du Grand Paris Express a été déclarée d'utilité publique le 14 février 2017. Sur cette ligne, la gare de Gonesse sera un nouveau pôle multimodal pour le territoire, rayonnant bien au-delà du périmètre du projet. Ce pôle connectera directement le territoire au réseau du Grand Paris Express offrant ainsi une desserte diversifiée et optimale en transports en commun.

En effet, le nouveau pôle multimodal accueillera, en plus de la gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, deux lignes de BHNS, une offre de bus, et sera connecté aux modes actifs (réseau cyclable) : le pôle gare sera ainsi directement desservi par la ligne 20 du BHNS, et par la nouvelle ligne de BHNS ligne Garges-Sarcelles-Roissy en projet, sous maîtrise d'ouvrage CD95 qui permettra de connecter la nouvelle gare aux autres pôles multimodaux du territoire. De plus, l'aménagement le pôle gare de Gonesse sera desservi par plusieurs lignes de bus dans le cadre d'une restructuration de l'offre existante, voire de nouvelles lignes.

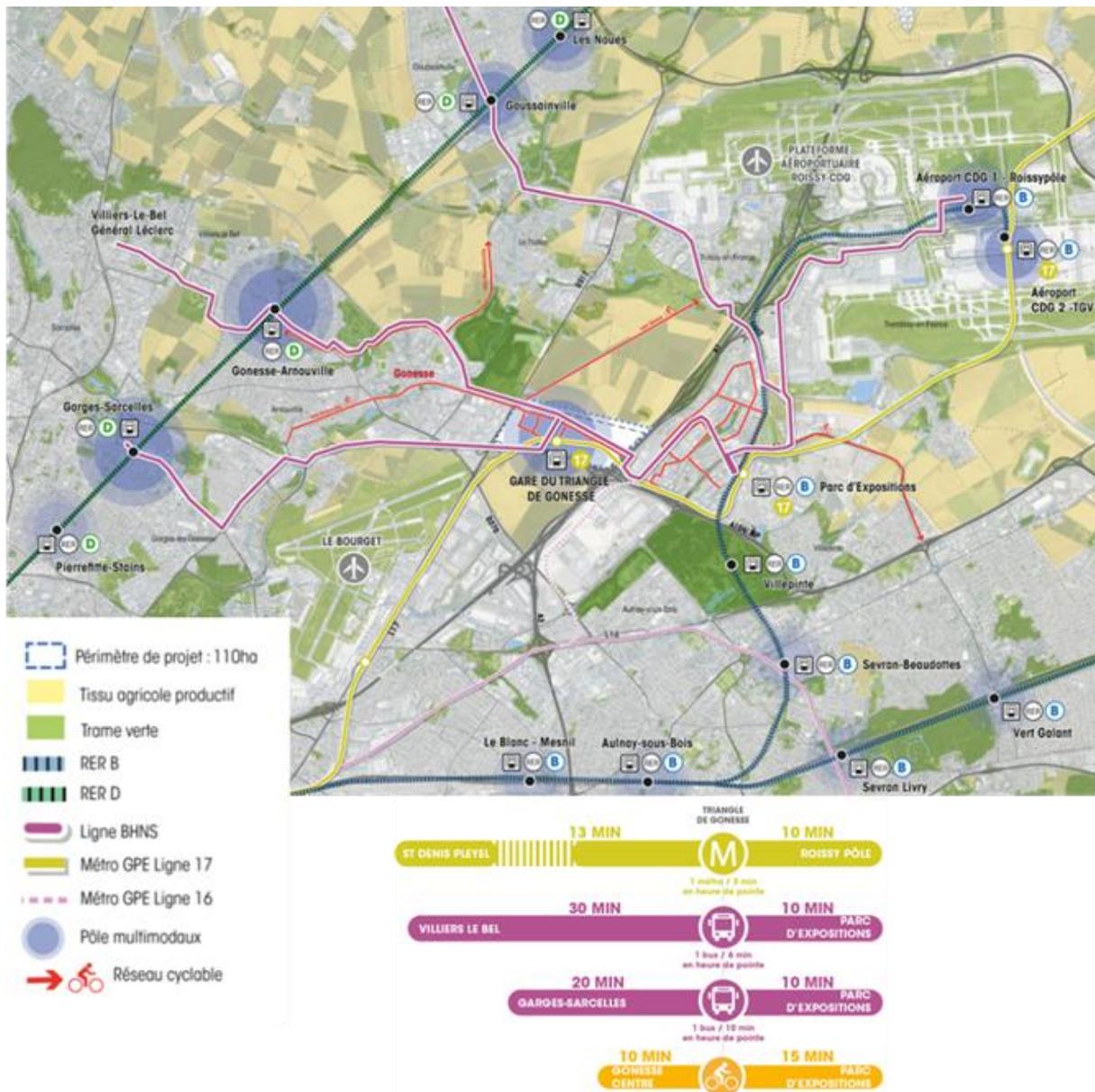


Figure 32 Schéma de mobilités du territoire en configuration cible

A l'échelle de la ZAC aux abords de la gare, la partie centrale sera entièrement réservée à la circulation des piétons, des vélos et des transports en commun dans une zone à circulation apaisée. Concernant les déplacements en véhicule particulier, l'aménagement a été pensé pour réduire leur part modale, actuellement dominée par le Véhicule-Particulier. Cette part modale atteint plus de 72% tandis que le choix en TC ne représente qu'un peu plus de 20%. Le projet prévoit donc une part modale de 30% en véhicule particulier pour les salariés travaillant sur le site. Ainsi, une faible part du foncier sera réservée au stationnement des véhicules et la mutualisation des parkings et leur foisonnement sera recherché. Enfin, l'aménagement prend également en compte les besoins des modes actifs, notamment du vélo. L'ensemble de la ZAC sera accessible à vélo, en grande majorité grâce à des infrastructures cyclables dédiées et en site propre.

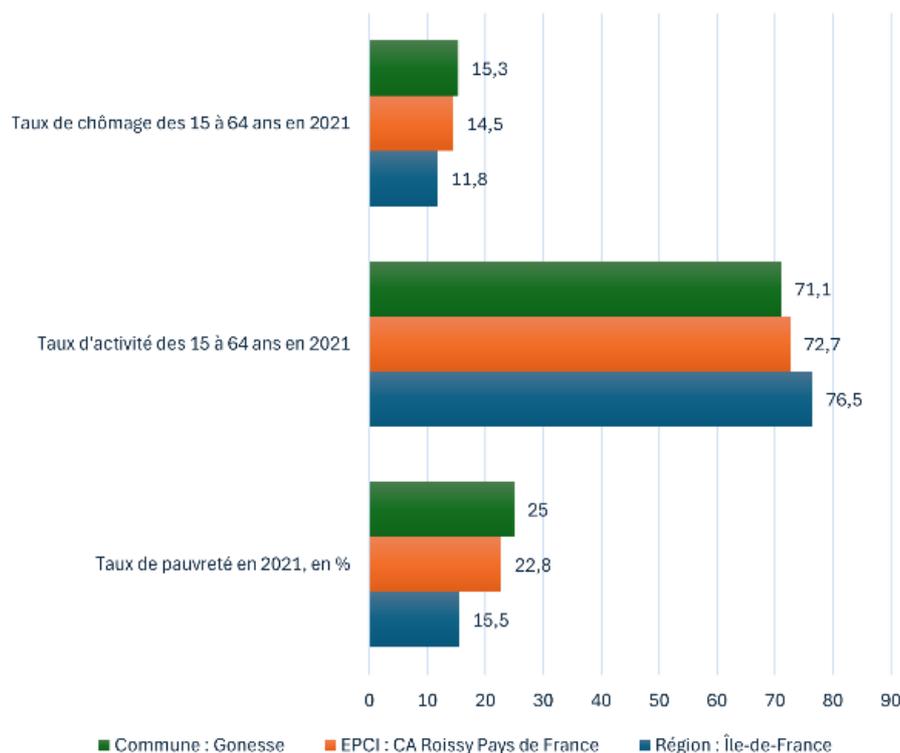
2) La création d'emplois et le renforcement de la résilience économique du territoire

Le territoire de la Commune de Gonesse est caractérisé par un faible niveau de qualification, ainsi que par des indicateurs économiques défavorables. Les taux de chômage, d'activité et de pauvreté du territoire de Gonesse et de la CARPF sont également moins bons que les moyennes constatées au niveau de l'Île-de-France.

Les taux de chômage sur les territoires de Gonesse et de la CARPF est respectivement de 15,3%, 14,5%, comparé au niveau observé sur le territoire de la région qui est de 11,8%. Le taux de pauvreté est respectivement de 25%, 22,8% sur la Ville de Gonesse et le territoire de la CARPF, comparativement à 16,1% au niveau régional. Par ailleurs, même si le taux d'activité sur la commune de Gonesse et la CARPF souffre d'un écart moins important, il accuse plusieurs points de différence. Alors que le taux d'activité des 15 à 64 ans en Île-de-France s'élève à 76,5%, il tombe à 71,1% et 72,7% pour la commune de Gonesse et la CARPF respectivement, comme le montre la figure suivante :

Comparaison de l'activité sur les territoires de la Région, de la CARPF, et de la commune en 2020 en %

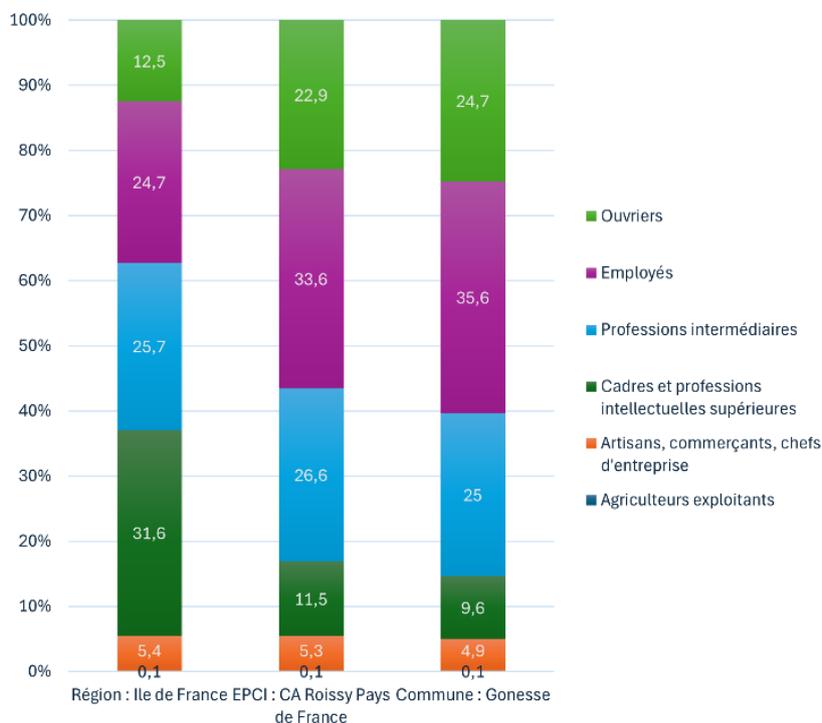
Sources : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal en géographie au 01/01/2023, RP2015 et RP2020.



Enfin, ces chiffres sont à mettre en regard des catégories socio-professionnelles (CSP) des actifs sur les mêmes territoires. En effet, alors que les CSP, découpées en 6 postes, se répartissent de manière assez uniforme à l'échelle de la région, on observe que les CSP les moins rémunérées sont surreprésentées sur les territoires de Gonesse (plus de 60% d'ouvriers et employés) et de la CARPF, comme le montre la figure suivante :

Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par catégorie socioprofessionnelle en 2020 en %

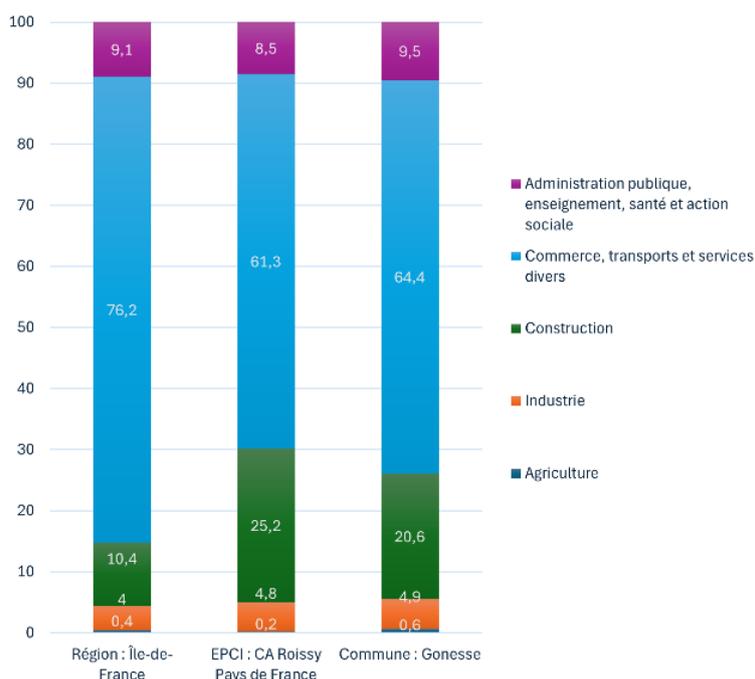
Source : Insee, RP2020 exploitation complémentaire, géographie au 01/01/2023



En ce qui concerne l'emploi et la formation, il est important de noter que le territoire de Gonesse est spécialisé dans des domaines peu rémunérateurs comme le montrent les figures suivantes :

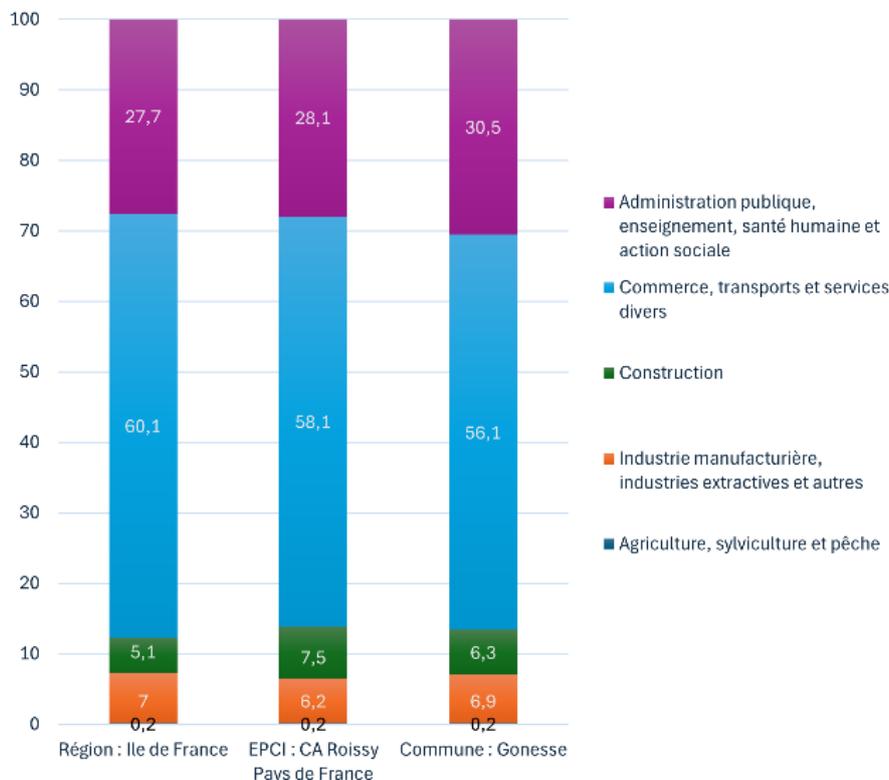
Proportion d'établissements actifs par secteur d'activité fin 2020 en %

Source : Insee, Flores (Fichier Localisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarié) en géographie au 01/01/2023



Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par secteur d'activité économique en 2020 en %

Source : Insee, RP2020 exploitation complémentaire, géographie au 01/01/2023.



En effet, historiquement les implantations d'entreprises se sont concentrées sur les secteurs répondant aux besoins et aux contraintes de la plateforme aéroportuaire de CDG, avec une surreprésentation des activités de transport-logistique caractérisées par des très faibles densités d'emploi et des niveaux de qualification et de rémunération bas. Cette spécialisation constitue par ailleurs une potentielle fragilité pour le territoire (cf. baisse du trafic aérien durant la pandémie du Covid-19) : **la diversification du tissu économique constitue également un enjeu de résilience économique pour le territoire**. Une analyse de marché et du potentiel pour le développement de filières d'avenir réalisé par la CARPF en 2022 a permis d'identifier certaines filières prioritaires de diversification économique pour le territoire, comme la construction durable, l'agroalimentaire ou l'industrie pharmaceutique.

Ce diagnostic met donc en exergue la nécessité de développer les opportunités d'emploi dans des domaines à plus forte valeur ajoutée et adaptés, à termes, aux qualifications de sa population, ainsi que de diversifier les activités économiques sur le territoire.

Le choix d'orienter la programmation économique notamment vers les filières de la bioéconomie s'inscrit dans le prolongement des études de diversification économiques menées par la CARPF, qui identifie 6 filières prioritaires et également dans une démarche de soutenabilité. La bio économie est définie par l'INRAE comme l'économie qui remplace les matériaux et l'énergie d'origine pétro-sourcée par leurs équivalents issus de la biomasse renouvelable.

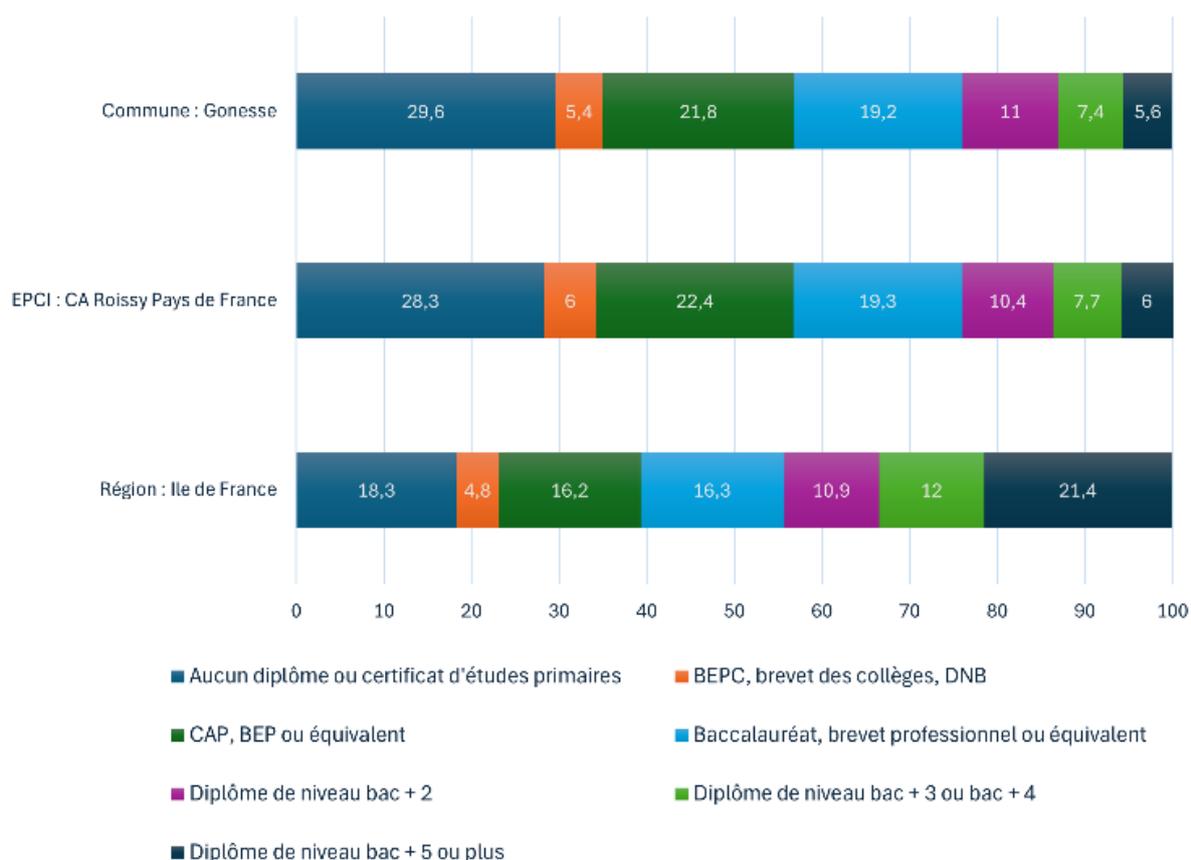
Ainsi les filières seront directement ancrées dans les enjeux de réindustrialisation et les enjeux environnementaux et climatiques. La proximité avec la plaine agricole productive constitue à ce titre un point d'appui pour structurer ces filières. L'enjeu est ainsi de constituer un véritable écosystème, en recherchant des complémentarités et des synergies avec le tissu économique existant. Le développement de ces filières contribuera donc à la décarbonation et la relocalisation de l'économie.

3) Le renforcement de l'offre de formation

En ce qui concerne la formation, alors qu'à l'échelle de la région Île-de-France la part des actifs diplômés de niveau bac + 2 et plus atteint 44.3%, cette proportion est de 24% sur la commune de Gonesse. De plus la part de non-diplômés atteint presque 30%, alors qu'elle s'élève à environ 18% à l'échelle de la région Île-de-France, comme le montre la figure suivante :

Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus en 2020 en %

Source : Insee, RP2020 exploitation complémentaire, géographie au 01/01/2023



Ainsi, les diplômes de l'enseignement supérieur sont sous-représentés sur le territoire. Mais il est également important de noter que le taux de scolarisation des 18-24 ans est particulièrement bas. En effet, alors que ce taux est de 61.4% au sein de la région Île-de-France et de seulement 53.1% pour la commune de Gonesse (Source Insee RP2021).

Par ailleurs, le besoin en équipements scolaires répond à une réalité démographique : le département du Val d'Oise est attractif et a gagné, en six ans, 41 217 habitants. Le Val-d'Oise est le département d'Île-de-France qui a connu la plus forte croissance des effectifs scolaires dans le premier et le second degré entre 2016 et 2021.

Renforcer la formation des jeunes et diversifier les opportunités de carrières sur le territoire sont donc des enjeux cruciaux. Ainsi, l'implantation d'un lycée agricole au sein de la Cité scolaire à vocation internationale permettra de renforcer la formation des jeunes, en lien avec le développement des filières économiques projetées sur le site, et de mettre en place des synergies entre la formation et le monde économique sur l'ensemble de la chaîne de valeur des filières : depuis la production, en passant par la formation, la recherche et développement, allant jusqu'aux métiers tertiaires de la commercialisation, l'accompagnement et l'expertise.

E / Une démarche environnementale ambitieuse

Dans un contexte de montée en puissance des enjeux liés à l'artificialisation et à l'imperméabilisation des sols, le projet envisage une **stratégie d'aménagement durable** fondée sur 3 axes :

- **Sobriété** dans l'usage de la ressource en garantissant le meilleur usage du sol suivant les besoins fonctionnels
- **Construction d'un écosystème** durable en générant de la résilience économique et environnementale
- **Mutabilité** du projet dans le temps par un métabolisme urbain adaptable et régénérable

1) Sobriété dans l'usage de la ressource foncière

L'opération prévoit une stricte sobriété dans l'usage de la ressource en visant à « intensifier » l'usage du sol. En effet, le projet vise à limiter l'imperméabilisation des sols en recherchant une forte densité bâtie des futurs programmes et en recherchant la mutualisation de certaines fonctionnalités telles que le stationnement. Cette recherche d'intensité en termes d'usage du sol permettra de ménager des espaces libres sur les espaces publics où les lots privés qui seront le support d'aménagement paysagers qui permettra de restaurer certaines fonctions écosystémiques aujourd'hui dégradées sur le site : biodiversité, gestion des eaux pluviales à ciel ouvert. Cette trame paysagère permettra également de structurer un paysage végétal offrant un cadre de vie qualitatif aux futurs usagers du site.

2) Un écosystème environnemental et économique

Le projet vise à créer une véritable infrastructure du vivant avec la création d'une trame paysagère structurante, dans un site où la biodiversité est aujourd'hui pauvre du fait de l'agriculture intensive. Cette infrastructure devra apporter de la résilience face au réchauffement climatique en générant des fonctions écosystémiques telles que la gestion des eaux pluviales, l'effet d'îlot de fraîcheur, ou encore le renforcement de la biodiversité. Environ 55% des espaces publics seront aménagés en espaces verts de pleine terre.

Par ailleurs, un objectif de 30% à 40% de pleine terre sur la surface des lots privés sera demandé lors de l'aménagement. À l'échelle de la ZAC (lisière agricole comprise), ces orientations résultent en la conservation de 46% de surfaces non-artificialisées. Hors-lisière agricole ces surfaces représentent 28%. Une stratégie énergétique auto-soutenable, basée sur l'approvisionnement local participera à la recherche de cette résilience économique et environnementale.

3) Mutabilité des formes urbaines

Afin de garantir une maîtrise et faciliter la régénération dans le temps des fonciers économiques, le projet de ZAC envisage une maîtrise foncière publique maintenue sur le long terme de ces fonciers : les lots, à l'exception des équipements publics, ne feraient pas l'objet de cession, mais suivraient plutôt le principe de bail à construction.

De plus, pour assurer une évolutivité des programmes dans le temps, une trame de lots privés adaptable et modulable est envisagée. Cette trame peut être adaptée à différentes typologies de programmes bâtis tout en assurant le caractère évolutif des ilots en fonction du cycle de vie des entreprises.

F / Une maîtrise foncière indispensable

1) Maîtrise foncière par l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France (Epfif)

L'Epfif a procédé à la maîtrise foncière d'une grande partie des terrains concernés par le projet. Dans le cadre d'une convention opérationnelle de veille et maîtrise foncière du 4 février 2011 l'EPFIF a accompagné l'EPA Pleine de France dans l'acquisition des parcelles nécessaires à l'aménagement. Ces acquisitions ont été réalisées, par acquisition à l'amiable ou par expropriation dans le cadre de la DUP du 30 mai 2012. Ainsi, 109,6 ha sur les 121,8 ha du périmètre de l'opération sont actuellement propriété de l'EPFIF ou de Grand Paris Aménagement. Les parcelles en question peuvent être visualisées dans la figure suivante :

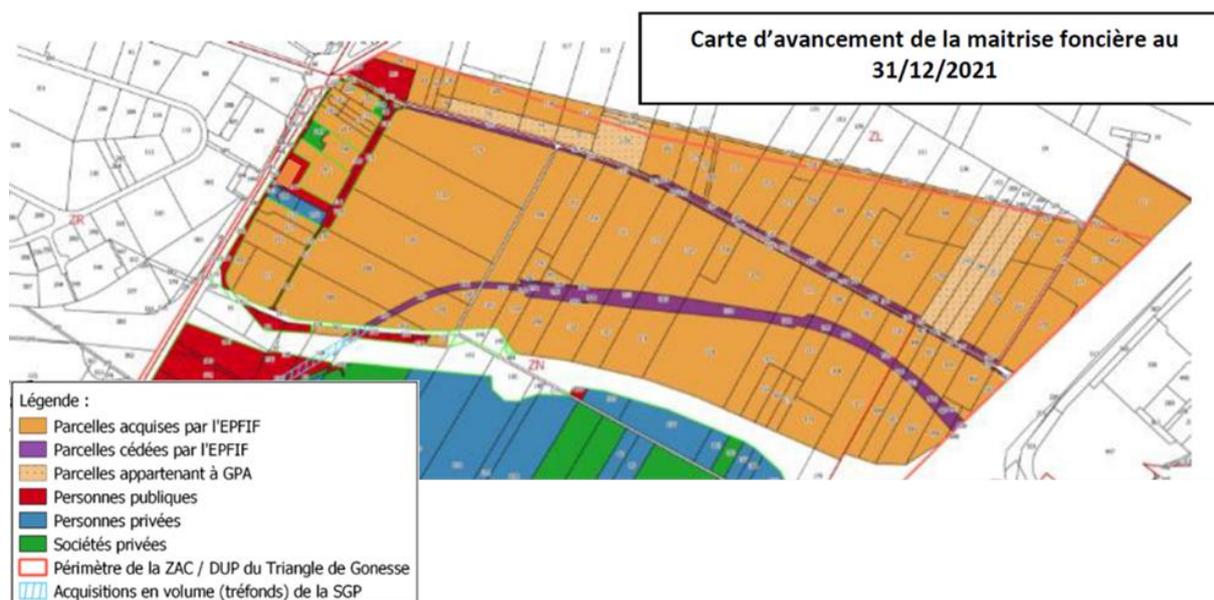


Figure 33 Avancement de la maîtrise foncière au 31 décembre 2021 (Source : Epfif)

Par ailleurs l'EPFIF a depuis cédé 3.55 ha et 1.73 ha respectivement à la Société du Grand Paris et au Conseil Départemental du Val d'Oise, destinées aux travaux du GPE pour la première et à la création de voiries départementales pour le second.

2) Le recours à l'expropriation

La plus grande partie des terrains est déjà sous maîtrise publique. Toutefois, il reste à acquérir quelques parcelles privées notamment :

- Les parcelles localisées dans le secteur nord-ouest dit de la Patte d'oie (0.87ha)

Numéro de parcelle	Surface totale parcelle (m2)	Surface à l'intérieure de la ZAC (m2)
ZN0115	54	54
ZN0228	989	989
ZN0241	818	818
ZN0247	2624	2624
ZN0249	1669	1669
ZN0250	2538	2538

- Les parcelles localisées au sud du BIP, nécessaires pour la réalisation de l'échangeur prévu pour l'accès au site (1.28 ha)

Numéro de parcelle	surface totale parcelle (m2)	surface à l'intérieur de la ZAC (m2)
ZN0139	20988	1326
ZN0140	45082	6330
ZN0181	47308	5215

La cartographie de ces parcelles est représentée dans la figure suivante :

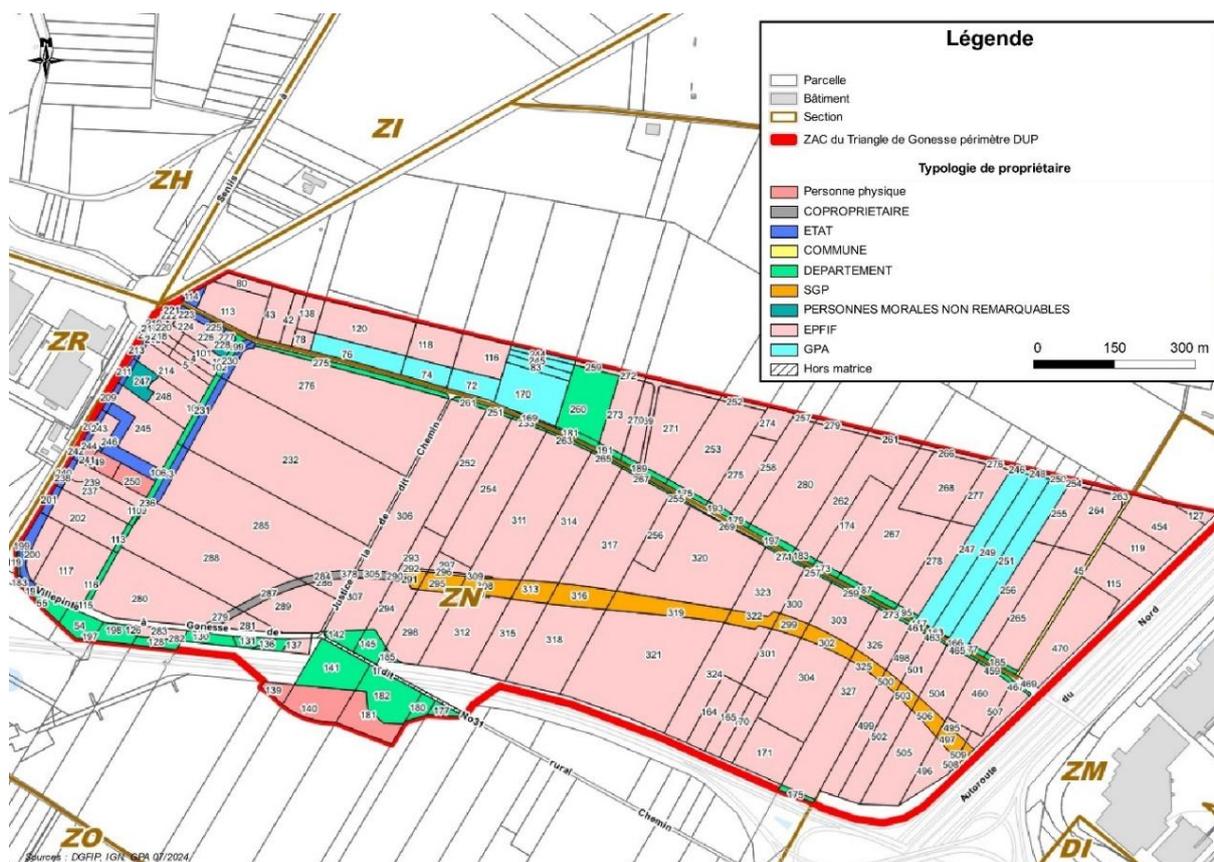


Figure 34 Les différents propriétaires fonciers sur le site de l'opération (Source : GPA)

Le recours à la procédure d'expropriation permettra la maîtrise foncière des parcelles restant à acquérir. L'enquête parcellaire permettra de définir avec précision les propriétaires et ayants-droits des immeubles à acquérir par l'autorité expropriante.

Cette procédure d'expropriation vise à maîtriser l'ensemble des parcelles nécessaires au projet d'aménagement de la ZAC et d'éteindre tous droits réels et personnels existants sur les parcelles objets de l'ordonnance d'expropriation. En effet, le projet de ZAC ne pourrait être mis en œuvre sans une maîtrise complète du foncier par le maître d'ouvrage.

Cependant, « l'expropriation, en tout ou partie d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et valable indemnité ».

Aussi, l'enquête préalable à la DUP et l'enquête parcellaire pouvant l'objet d'une enquête publique unique, le présent dossier porte sur une enquête publique unique regroupant l'enquête préalable à la DUP valant mise en compatibilité du PLU et l'enquête parcellaire.

Dispositions particulières liées à la procédure d'expropriation

L'atteinte portée aux exploitations agricoles fait l'objet d'une réglementation précise définie par les dispositions de l'article L.122-3 du Code de l'Expropriation « *lorsqu'une opération déclarée d'utilité publique est susceptible de compromettre la structure d'une exploitation agricole, le maître d'ouvrage, dans l'acte déclarant l'utilité publique, participe financièrement à la réparation des dommages dans les conditions prévues aux articles L.123-24 à L.123-26 et L.352-1 du Code Rural et de la pêche maritime* ».

Conclusion

Le nouveau projet d'aménagement du Triangle de Gonesse apporte une réponse aux grands enjeux du territoire, à savoir :

- Contribuer au désenclavement de l'Est du Val d'Oise, par l'amélioration de la desserte du territoire, notamment par les transports en commun,
- Créer des emplois pour les habitants du territoire et renforcer la résilience économique du territoire en contribuant à la diversification du tissu économique du corridor aéroportuaire
- Renforcer l'offre de formation à destination des jeunes

En synthèse, le bilan avantages inconvénients est le suivant :

Inconvénients

- **Atteinte au droit de propriété** par le recours à l'expropriation concernant un peu plus de 2ha
- **Perte d'usage agricole** sur 92ha
- **Impacts résiduels** (après mise en œuvre des mesures ERC) **modérés en phase chantier** (donc temporaires) sur des milieux favorables aux reptiles
- **Impact résiduels modérés en phase chantier** sur des milieux favorables aux oiseaux du cortège des parcs et jardins

Avantages

- **Contribution** au désenclavement du territoire en matière de transports en commun notamment
- **Accompagnement** de l'évolution des pratiques de mobilité en rupture avec les pratiques actuelles grâce au développement d'un quartier pensé pour les modes actifs et les transports en commun
- **Création d'emploi** (estimation 9 000 emplois à terme)
- **Renforcement** de la résilience économique du territoire par la diversification des filières économiques et l'intégration de l'enjeu de mutabilité (maîtrise publique des fonciers économiques)
- **Enrichissement** de l'offre de formation
- **Renforcement** des continuités écologiques et restauration d'un paysage qualitatif support d'aménités écologiques (renforcement de la biodiversité, amélioration de la gestion des eaux pluviales, atténuation des effets d'îlot de chaleur)

Le coût total du projet, estimé à environ 172 281 000 € HT, se justifie au regard des bénéfices de l'opération en termes d'emplois, de diversification économique du territoire, de renforcement de l'offre de formation, et de désenclavement du territoire. De plus, l'étude d'impact montre que les mesures prévues dans la conception du projet permettent d'assurer des impacts résiduels faibles, voire positifs selon les thèmes étudiés.

Ainsi au regard des éléments développés dans l'ensemble de la présente notice et succinctement rappelés ci-dessus, le bilan coût/avantages du projet est donc considéré comme positif.

