

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE

TRIANGLE DE GONESSE



DOSSIER DE CREATION

4. ETUDE D'IMPACT

Avril 2016

SOMMAIRE

INTRODUCTION	11
1. CONTEXTE DE DEVELOPPEMENT DE L'OPERATION	12
<i>Histoire du projet, évolutions et perspectives</i>	<i>15</i>
2. LE CHOIX DE LA PROCEDURE ET PERIMETRE DE LA ZAC	17
<i>Mode opératoire</i>	<i>17</i>
<i>Présentation du périmètre projeté de la ZAC</i>	<i>17</i>
<i>Les différents secteurs de la ZAC</i>	<i>18</i>
<i>Les surfaces du projet</i>	<i>18</i>
<i>La concertation sur la ZAC</i>	<i>19</i>
3. LE CADRE REGLEMENTAIRE	20
<i>La hiérarchie des normes : rappel de principe</i>	<i>20</i>
<i>La loi Solidarité et Renouvellement Urbain</i>	<i>20</i>
<i>Les lois dites Grenelle I et II</i>	<i>20</i>
<i>La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur)</i>	<i>20</i>
<i>Le Contrat de Projets Etat-Région : la liaison RER D – RER B</i>	<i>21</i>
<i>Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (décembre 2013) pose des conditions à l'urbanisation du Triangle de Gonesse</i>	<i>21</i>
<i>Le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France</i>	<i>21</i>
<i>Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)</i>	<i>22</i>
<i>Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Gonesse mis en révision</i>	<i>23</i>
<i>Les Plans d'Exposition au Bruit et les Plans de Gène Sonore</i>	<i>24</i>
<i>Le Contrat de Développement Territorial</i>	<i>25</i>
<i>SDAGE Bassin Seine Normandie</i>	<i>27</i>
<i>SAGE</i>	<i>28</i>
4. L'ETUDE D'IMPACT ET SON CADRE JURIDIQUE	31
<i>Cadastre juridique</i>	<i>31</i>
<i>Etude d'impact de la ZAC Triangle de Gonesse et autres études d'impact</i>	<i>31</i>
<i>Le contenu de l'étude d'impact</i>	<i>31</i>
<i>Méthode utilisée dans le cadre de la présente étude d'impact et difficultés rencontrées pour l'appréciation des effets cumulés</i>	<i>33</i>
CHAPITRE 1: ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	39
1. LE MILIEU PHYSIQUE	40
<i>Un climat semi-océanique</i>	<i>40</i>
<i>Relief et topographie</i>	<i>41</i>
<i>Géologie</i>	<i>41</i>
<i>Pédologie</i>	<i>44</i>
<i>Hydrogéologie</i>	<i>44</i>
<i>Hydrographie</i>	<i>45</i>
<i>Zones humides</i>	<i>46</i>
<i>Archéologie</i>	<i>52</i>
2. LE MILIEU NATUREL ET PAYSAGER	53
<i>Caractère général du paysage</i>	<i>53</i>
<i>La flore</i>	<i>58</i>

<i>La végétation</i>	62
<i>La faune</i>	68
<i>Les amphibiens</i>	69
<i>Les reptiles</i>	69
<i>Outils réglementaires et interprétations</i>	70
<i>Caractéristiques biologiques, écologiques et réglementaires du Lézard des murailles</i>	70
<i>Les zonages écologiques</i>	79
<i>Synthèse et hiérarchisation des enjeux floristiques et faunistiques</i>	82
3. LES RISQUES ET NUISANCES ACTUELS	84
<i>Les risques technologiques</i>	84
<i>Les risques naturels</i>	86
<i>Les risques liés aux transports</i>	89
<i>L'exposition au bruit</i>	90
<i>La qualité de l'air</i>	92
4. ENERGIE	96
<i>Le socle réglementaire</i>	96
<i>Le potentiel énergétique du site</i>	96
5. OCCUPATION DU SOL ET STRUCTURE FONCIERE	101
<i>Gonesse, une occupation ancienne et une évolution récente</i>	101
<i>Un espace urbain morcelé</i>	102
<i>Un espace rural dominant mais en diminution</i>	103
<i>Structure foncière</i>	105
6. ACTIVITES ET TISSU ECONOMIQUE	108
<i>Dynamiques démographiques</i>	108
<i>Economie</i>	111
<i>Emploi</i>	116
<i>Commerce, tourisme, loisirs et culture</i>	118
<i>Agriculture</i>	121
7. LES EQUIPEMENTS PUBLICS ET LES SERVICES	127
<i>Les équipements de la petite enfance</i>	127
<i>Les équipements scolaires et formation</i>	127
<i>Les équipements sportifs</i>	127
<i>Les équipements dédiés à la santé</i>	127
<i>Les équipements dédiés à l'action sociale et à la jeunesse</i>	128
<i>Les équipements culturels</i>	128
<i>Les équipements administratifs</i>	128
8. HABITAT	129
<i>Evolution du parc de logements</i>	129
<i>Les contraintes actuelles en matière de logements liées au Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport CDG (approuvé le 3 avril 2007)</i>	129
<i>Caractéristiques du parc</i>	129
<i>Flux migratoires et parcours résidentiel</i>	130
9. CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS	132
<i>Une bonne insertion du territoire dans le réseau métropolitain</i>	132
<i>La mobilité sur le territoire</i>	139

<i>Les projets envisagés</i>	<i>141</i>
10. RESEAUX ET GESTION DES DECHETS	151
<i>Eau potable.....</i>	<i>151</i>
<i>.....</i>	<i>152</i>
<i>Eaux pluviales et usées</i>	<i>153</i>
<i>Gaz.....</i>	<i>153</i>
<i>Electricité</i>	<i>153</i>
<i>Gestion des déchets.....</i>	<i>153</i>
11. SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	156
<i>Télécommunications</i>	<i>156</i>
<i>Installations aéronautiques.....</i>	<i>157</i>
<i>Transports d'énergies.....</i>	<i>158</i>
<i>Risques.....</i>	<i>158</i>
 CHAPITRE 2 : CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT ET PRESENTATION DU PROJET	 160
1. HISTORIQUE DU PROJET DU TRIANGLE DANS LE GRAND ROISSY	161
<i>Le Triangle de Gonesse : pièce maitresse pour le développement du Grand Roissy.....</i>	<i>161</i>
<i>Une réflexion ancienne : du SDRIF 1994 à la définition d'un Plan Guide en 2015</i>	<i>161</i>
<i>Les trois axes stratégiques du projet du Triangle de Gonesse, pour le développement du Grand Roissy.....</i>	<i>166</i>
<i>Les projets économiques du Grand Roissy</i>	<i>167</i>
2. CHOIX DU SITE ET DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU	169
<i>Le choix du site.....</i>	<i>169</i>
<i>Le projet Güller Güller : justification du projet retenu au regard de l'environnement</i>	<i>171</i>
<i>Les principes du projet Güller et Güller.....</i>	<i>176</i>
<i>La conception urbaine du Cœur de Triangle : les invariants</i>	<i>179</i>
<i>Schéma de synthèse des orientations du projet.....</i>	<i>202</i>
3. LE PROGRAMME PREVISIONNEL DE LA ZAC	203
<i>La ZAC du Triangle de Gonesse.....</i>	<i>203</i>
<i>Le programme prévisionnel de la ZAC.....</i>	<i>204</i>
<i>Calendrier et phasage prévisionnel de réalisation de la ZAC</i>	<i>206</i>

CHAPITRE 3 : ANALYSE DES IMPACTS PERMANENTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT, D'EVITEMENT OU COMPENSATOIRES ENVISAGEES	209
PREAMBULE	210
GUIDE DE LECTURE	210
1. CADRE REGLEMENTAIRE	211
<i>Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (et SRCE).....</i>	<i>211</i>
<i>A l'échelle régionale.....</i>	<i>213</i>
<i>A l'échelle locale</i>	<i>214</i>
<i>Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Gonesse</i>	<i>215</i>
2. LE MILIEU PHYSIQUE	216
<i>Climat</i>	<i>216</i>
<i>Relief et topographie.....</i>	<i>216</i>
<i>Bilan quantités déblais/remblais.....</i>	<i>217</i>
<i>Géologie</i>	<i>217</i>
<i>Hydrogéologie.....</i>	<i>217</i>
<i>Hydrographie.....</i>	<i>219</i>
<i>Archéologie.....</i>	<i>227</i>
3. LE MILIEU NATUREL ET PAYSAGER.....	227
<i>Le paysage.....</i>	<i>227</i>
<i>Estimation des impacts sur le milieu naturel.....</i>	<i>230</i>
<i>Estimation des impacts sur la flore, la végétation et la faune.....</i>	<i>232</i>
<i>Impacts cumulés sur la flore et la faune.....</i>	<i>237</i>
4. LES RISQUES ET NUISANCES	246
<i>Les risques technologiques</i>	<i>246</i>
<i>Les risques naturels.....</i>	<i>249</i>
<i>L'exposition au bruit.....</i>	<i>252</i>
<i>La qualité de l'air.....</i>	<i>256</i>
5. ENERGIE	265
<i>Détails des besoins énergétiques du quartier d'affaires</i>	<i>266</i>
<i>Détails des besoins énergétiques d'EuropaCity.....</i>	<i>266</i>
6. OCCUPATION DU SOL ET PROPRIETE FONCIERE.....	276
<i>Foncier</i>	<i>276</i>
7. ACTIVITES ET TISSU ECONOMIQUE	279
<i>Tissu économique : aspects généraux.....</i>	<i>279</i>
<i>Emploi</i>	<i>285</i>
<i>Commerce, tourisme, loisirs et culture</i>	<i>289</i>
<i>Agriculture.....</i>	<i>292</i>
8. LES EQUIPEMENTS PUBLICS ET LES SERVICES	301
<i>Equipements.....</i>	<i>301</i>
<i>Services.....</i>	<i>302</i>
9. POPULATION ET HABITAT	305
<i>Démographie.....</i>	<i>305</i>
<i>Habitat.....</i>	<i>305</i>

10.	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS.....	307
11.	SYNTHESE RELATIVE AUX TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET OUVRAGES D'ART.....	324
12.	RESEAUX ET GESTION DES DECHETS.....	330
	Eau potable.....	330
	Mesures d'EuropaCity : gérer l'eau durablement.....	332
	Eaux pluviales.....	332
	Mesures de gestion durable de l'eau.....	335
	Eaux usées.....	336
	Gaz.....	337
	Stratégie globale sur le volet déchets.....	341
	EuropaCity : valoriser un maximum de déchets.....	343
13.	SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE.....	344
	Télécommunications.....	344
	Installations aéronautiques.....	344
	Transports d'énergie.....	345
CHAPITRE 4 : ANALYSE DES IMPACTS TEMPORAIRES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES COMPENSATOIRES ENVISAGEES		347
A.	IMPACTS LIES A LA PHASE TRAVAUX ET MESURES ENVISAGEES.....	348
	Impacts cumulés de la phase travaux de la gare de la Ligne 17 sur la faune, la flore et les sites Natura 2000.....	348
	Impacts de la phase travaux sur les émissions de gaz à effet de serre.....	348
	Impacts de la phase travaux sur la production et la gestion des déchets.....	349
	Impacts sur la consommation d'eau.....	350
	Impacts de la phase travaux sur l'emploi.....	351
B.	MESURES CONCERNANT LE MILIEU PHYSIQUE ET RISQUES DE POLLUTION.....	352
CHAPITRE 5 : ESTIMATION DU COUT DES MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, D'EVITEMENT OU D'ACCOMPAGNEMENT ENVISAGEES		353
ESTIMATION DU COUT DES MESURES.....		354
CHAPITRE 6 : VOLET SANITAIRE		362
A.	ETAT INITIAL DU SITE.....	363
	Synthèse du contexte du projet.....	363
	Populations susceptibles d'être exposées à des nuisances du projet.....	363
	Usages sensibles à proximité du projet.....	364
B.	IDENTIFICATION DES DANGERS POTENTIELS.....	364
	Agents chimiques.....	364
	Agents physiques.....	366
C.	EVALUATION DE L'EXPOSITION DES POPULATIONS.....	367
	Description des populations exposées.....	367
	Scénarios d'exposition.....	367

CHAPITRE 7 : RÉSUMÉ NON TECHNIQUE369

LE CONTEXTE	370
JUSTIFICATION DU PROJET RETENU AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT	370
LES PRINCIPES FONDATEURS DU PROJET	371
LE PLAN GUIDE DU PROJET.....	372
LE PERIMETRE DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ (ZAC).....	373
LE PROGRAMME.....	374
1. MILIEU PHYSIQUE.....	376
2. MILIEU NATUREL ET PAYSAGER	381
3. RISQUES ET NUISANCES.....	387
4. ENERGIE.....	398
5. OCCUPATION DU SOL ET PROPRIÉTÉ FONCIÈRE	401
6. ECONOMIE, EMPLOI ET COMMERCE	404
7. EQUIPEMENTS PUBLICS ET SERVICES	409
8. POPULATION ET HABITAT	411
9. CIRCULATION ET DÉPLACEMENT	412
10. RÉSEAUX ET DÉCHETS.....	419
11. SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE ET CONTRAINTES.....	429
12. CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	430
13. CALENDRIER ET PHASAGE PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DE LA ZAC	432

GLOSSAIRE

AAAF	Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt
ACGR	Association des collectivités du Grand Roissy
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie
ADP	Aéroports De Paris
AEP	Alimentation en Eau Potable
AEV	Agence des Espaces Verts
AFPA	Association pour la Formation Professionnelle des Adultes
AFSSET	Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail
AFTRP	Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne
ALLUR	Accès au Logement et un Urbanisme Renové
AMO	Assistance à Maitrise d'Ouvrage
AOX	Composés Organohalogénés Adsorbables
APB	Arrêté préfectoral de Protection de Biotope
ARENE	Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies
BASIAS	Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service
BASOL	Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués
BBC	Bâtiment Basse Consommation
BE	Basse Energie
BEP	Brevet d'Etudes Professionnelles
BEPOS	Bâtiment à Energie Positive
BET	Bureau d'Etude Technique
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BIP	Boulevard Intercommunal du Parisis
BREEAM	Building Research Establishment Environmental Assessment Method
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
BTS	Brevet de Technicien Supérieur
CA	Communauté d'Agglomération
CAP	Certificat d'Aptitude Professionnelle
CAV	Composés Aromatiques Volatiles
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDG	Charles De Gaulle
CDT	Contrat de Développement Territorial
CEEVO	Comité d'Expansion Economique du Val d'Oise
CES	Coefficient d'Emprise au Sol
CET	Centre d'Enfouissement Technique
CFA	Centre de Formation d'Apprentis
CG	Conseil Général
CH4	Méthane
CIRC	Centre International de Recherche sur le Cancer
CITEPA	Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
CO	Monoxyde de Carbone
CO2	Dioxyde de Carbone
COHb	Carboxyl-Hémoglobine
COHV	Composé Organique Halogène Volatile
COP	Céréales et Oléo-Protéagineux
COS	Coefficient d'Occupation des Sols
COV	Composé Organique Volatile
CPER	Contrat de Projets Etat-Région
CRT	Comité Régional du Tourisme
CSC	Centre Socio-Culturel
CSRPN	Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel
CSTB	Centre Scientifique et Technique du Bâtiment
CTOEF	Comité Technique Orientation Emploi Formation
DAE	Déchets d'Activités Economique
DATAR	Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
DCE	Directive Cadre de l'Eau
DDE	Direction Départementale de l'Equipeement
DDE	Direction Départementale de l'Equipeement
DDT	Direction Départementale du Territoire
DEA	Direction de l'Eau et de l'Assainissement
DEAS	Diplôme d'Etat d'Aide-Soignant
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DI	Déchet Inerte
DIB	Déchet Industriel Banal
DIS	Déchet Industriel Spécial
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipeement et de l'Aménagement d'Ile-de-France
DRIEE	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
DSR	Document Stratégique de Référence
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EADS	European Aeronautic Defence and Space company
EARL	Exploitation Agricole à Responsabilité Limitée
ECS	Eau Chaude Sanitaire
EGT	Enquête Globale Transport
EH	Equivalent Habitant

EnR	Energies Renouvelables
ENS	Espace Naturel Sensible
EPA	Etablissement Public d'Aménagement
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPFVO	Etablissement Public Foncier du Val d'Oise
ERDF	Electricité Réseau Distribution France
FFT	Fédération Française de Tennis
GAEC	Groupement Agricole d'Exploitation en Commun
GES	Gaz à Effet de Serre
GFA	Groupement Foncier Agricole
GIEC	Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat
GIP	Groupement d'Intérêt Public
GPE	Grand Paris Express
GRDF	Gaz Réseau Distribution France
HAP	Hydrocarbure Aromatique Polycyclique
HCT	Hydrocarbures totaux
HFC	HydrofluoroCarbures
HP	Haute Pression
IAU	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IFA	Institut de Formation par Alternance
IFSI	Institut de Formation en Soins Infirmiers
IGN	Institut Géographique National
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ISDI	Installations de Stockage des Déchets Inertes
ISDND	Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux
ISO	International Organization for Standardization
IUT	Institut Universitaire de Technologie
JO	Journal Officiel
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LED	Light-Emitting Diode
LGV	Ligne Grande Vitesse
LRBPO	Ligue Royale Belge pour la Protection des Oiseaux
MEDDE	Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie
MEEDDAT	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire
MPB	Moyenne Pression B
N2O	Dioxyde d'Azote
NaCl	Chlorure de Sodium
NGF	Nivellement Général de la France
NOx	Oxyde d'azote
O3	Ozone
OMINEA	Organisation et Méthodes des Inventaires Nationaux des Emissions Atmosphériques en France
OMNIL	Observatoire de la Mobilité en Ile-de-France
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAEN ou PPEANP	Périmètre de Protection des Espaces Agricoles, Naturels Périurbains
PCB	PolyChloroBiphényle
PDUJF	Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PEFC	Programme for Endorsement of Forest Certification.
PFC	PerFluoroCarbure
PGS	Plan de Gène Sonore
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PM ou PS	Particulate Matter ou Particules en Suspension
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PMI	Petite et Moyenne Industrie
PPA	Plan pour la Protection de l'Atmosphère
PPRI	Plan de Prévention des Risques d'Inondations
PRE	Programme de Réussite Educative
PREDEC	Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de Chantiers
PREDMA	Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés
PRG	Potentiel de Réchauffement Global
PRIF	Périmètre Régional d'Intervention Foncière
PRQA	Plan Régional pour la Qualité de l'Air
PSA	Plan des Servitudes Aéroportuaires
PV	PhotoVoltaire
R&D	Recherche et Développement
RD	Route Départementale
RdC	Rez-de-Chaussée
RER	Réseau Express Régional
RFF	Réseau Ferré de France
RN	Route Nationale
RSE	Responsabilité Sociale et Environnementale
RT	Réglementation Thermique
RT	Réglementation Thermique
SAFER	Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SARM	Société Anonyme Recyclage Matière

SAS	Société par Actions Simplifiées
SAU	Surface Agricole Utile
SCAP	Stratégie de Création d'Aires Protégées
SCEA	Société Civile d'Exploitation Agricole
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SEDIF	Syndicat des Eaux d'Ile-de-France
SF6	hexafluorure de soufre
SFDE	Société Française de Distribution d'Eau
SGP	Société du Grand Paris
SIAH	Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne
SIEVO	Syndicat Intercommunal de Programmation pour le Développement de l'Est du Val d'Oise
SIGIDURS	Syndicat Mixte pour la Gestion et l'Incinération des Déchets Urbains de la Région de Sarcelles.
SNC	Société en Nom Collectif
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SO2	Dioxyde de soufre
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
STAC	Service Technique de l'Aviation Civile
STD	Simulation Thermique Dynamique
STEP	Station d'Épuration des Eaux Usées
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
SUP	Servitude d'Utilité Publique
TBE	Très Basse Energie
TC	Transport en Commun
TCSP	Transport Collectif en Site Propre
TGV	Train Grande Vitesse
TVB	Trame Verte et Bleue
UDE	Unité de Développement Economique
UICN	Union Internationale pour la Conservation de la Nature
UR	Unité de Référence
US-EPA	United States Environmental Protection Agency
UTA	Unité de Travail Annuel
UTC	Temps Universel Coordonné
VAE	Validation des Acquis de l'Expérience
VRD	Voirie et Réseau Divers
ZA	Zone d'Activité
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZAD	Zone d'Aménagement Différée
ZAP	Zone Agricole Protégée
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZPS	Zone de Protection Spéciale

INTRODUCTION

1. CONTEXTE DE DEVELOPPEMENT DE L'OPERATION

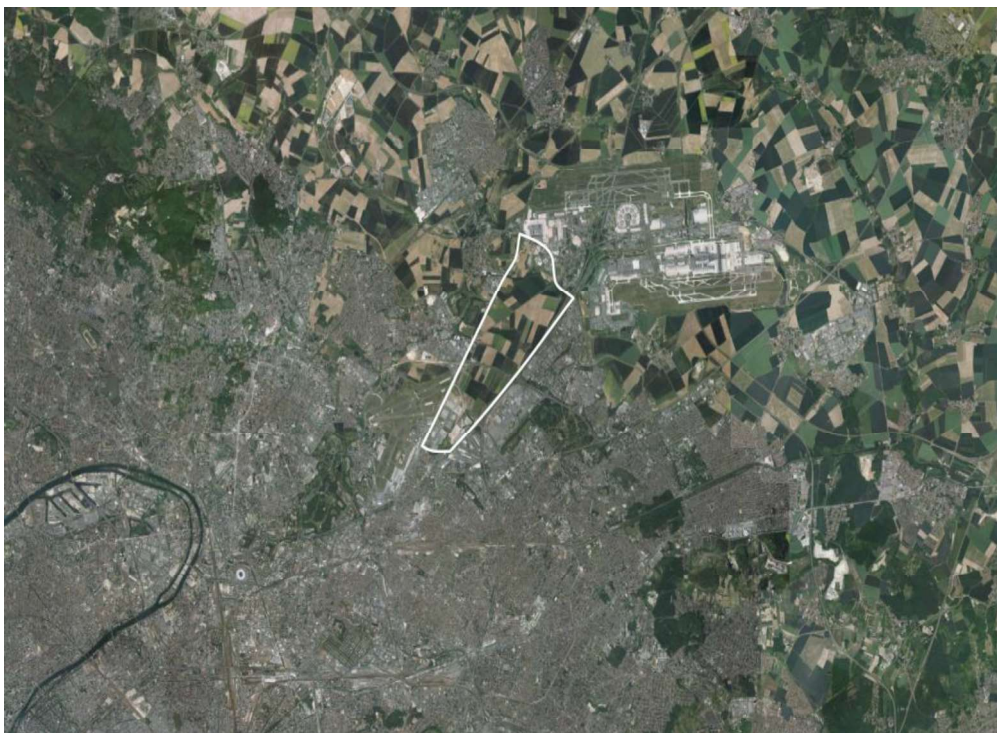
Le Triangle de Gonesse, bénéficie d'une position privilégiée par rapport à l'agglomération parisienne. Situé entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et du Bourget, cet espace constitue un secteur en devenir, identifié dans le cadre du développement du Grand Paris. Le Triangle de Gonesse, un secteur en devenir, à l'interface entre l'agglomération parisienne et les espaces agricoles du nord de l'Ile-de-France

Une emprise agricole aux franges de l'agglomération parisienne

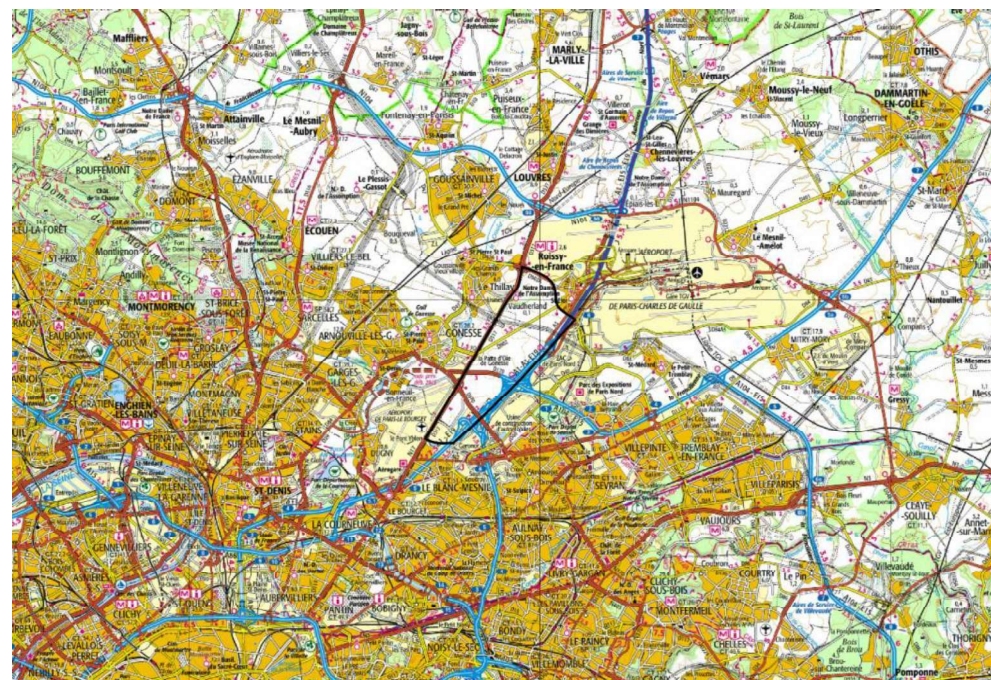
Le Triangle de Gonesse correspond à une **emprise s'étendant sur les communes de Gonesse et de Roissy**, comprise entre l'autoroute A1 à l'est, la RD 317 à l'ouest, la RD 902 au nord et publicla limite communale du Blanc-Mesnil au sud.

Situé aux franges de l'agglomération parisienne, le Triangle de Gonesse bénéficie d'un fort potentiel d'attractivité lié à son environnement et renforcé depuis 2010 par l'inscription du secteur dans la dynamique de projets du Grand Paris.

Le secteur se trouve ainsi desservi par des infrastructures de transport lourdes majeures, appelées par ailleurs à se développer à moyen terme via l'aménagement du Grand Paris Express et de la liaison RER D – RER B.



Localisation du secteur d'étude du Triangle de Gonesse sur photo aérienne (géoportail).



Localisation du secteur d'étude du Triangle de Gonesse sur une carte IGN (géoportail).

Une situation au cœur des dynamiques aéroportuaires

Le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position privilégiée par rapport aux infrastructures de transports, et notamment par rapport au transport aérien. Le secteur se trouve ainsi bordé dans sa partie nord par l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et dans sa partie sud-ouest par l'aéroport du Bourget.

Aéroport-Paris-CDG

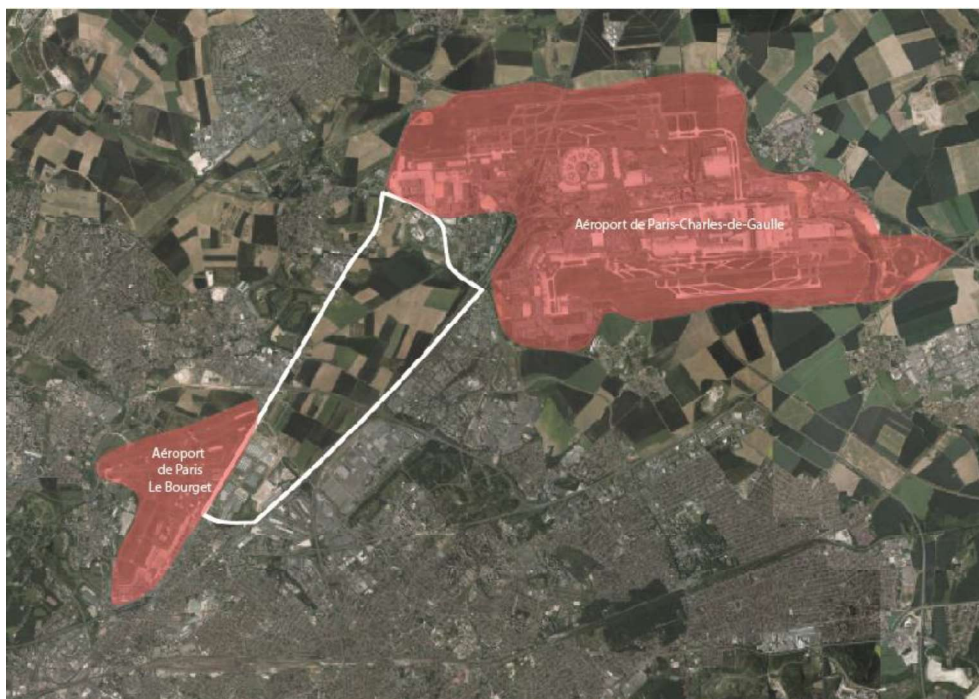
L'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est situé à 23 kilomètres de Paris ; il est notamment relié à la capitale par le RER B. Ouvert en 1974, il s'agit aujourd'hui du **premier aéroport français**, et de la deuxième plus importante plate-forme de correspondance d'Europe, après l'aéroport international Heathrow de Londres. En 2014, l'aéroport a accueilli 63,8 millions de passagers. S'étendant sur **3 257 hectares**, il compte 4 pistes d'atterrissage, orientées est-ouest.

L'aéroport est concerné par un Plan d'Exposition au Bruit, qui s'étend sur une importante partie du nord-est francilien.

Aéroport Paris-Le Bourget

L'aéroport Paris-Le Bourget, ouvert en 1919, est le **premier aéroport d'affaires d'Europe** ; il est resté le seul aéroport francilien jusqu'à l'ouverture de l'aéroport d'Orly. Il est ouvert au trafic national et international commercial non régulier (aéronefs de moins de 21 sièges uniquement), aux avions privés, à l'aviation générale, au vol aux instruments et au vol à vue. Situé à 13 kilomètres de Paris, s'étendant sur une superficie de **550 hectares**, il s'agit du premier aéroport d'affaires d'Europe, avec près de 54 507 mouvements d'aéronefs en 2014.

Un Plan d'Exposition au Bruit est actuellement en cours d'élaboration sur l'aéroport de Paris-Le Bourget.



Emprise des deux aéroports par rapport au secteur d'étude du Triangle de Gonesse (géoportail)

La Ville de Gonesse, entre espaces urbains et espaces ruraux

La commune de Gonesse est située dans le sud-est du **Val d'Oise**, à 12 kilomètres au nord de Paris. Elle s'étend sur 2008 hectares.

Son organisation urbaine se caractérise principalement par la formation successive de deux grandes entités :

- dans un premier temps la création des « **faubourgs** » **résidentiels et industriels** autour du centre ancien ;
- dans un second temps, le développement de **quartiers à dominante d'habitat** en rapport avec la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville.

Depuis les années 1990, les opérations d'aménagement dans la « vallée » tendent à agglomérer ces deux entités.

Ainsi délimité par les grands tracés de la ligne SNCF à l'ouest et la RD 317 à l'est, **le milieu bâti occupe aujourd'hui moins de la moitié du territoire**. Sur le plateau, malgré quelques « mitages », l'étendue des vastes espaces naturels inclus dans le Triangle de Gonesse effectue une transition perceptible entre la densité de la première couronne de l'agglomération parisienne représentée par les communes au sud, à l'est et à l'ouest (Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Arnouville-lès-Gonesse) et le paysage des communes plus en rapport avec le milieu rural de la Plaine de France comme Le Thillay, Vaudherland, voire les villages de Bonneuil-en-France et Roissy-en-France.

Depuis le début des années 2000, des opérations d'urbanisation ont été entreprises au niveau de la partie sud du Triangle de Gonesse, avec la réalisation en deux temps de la **zone d'activités des Tulipes**, qui a permis l'installation de nouvelles entreprises et prochainement d'un pôle hôtelier en entrée de secteur.

Le Triangle de Gonesse, un territoire du Grand Paris

La **loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris** encourage un développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois dans la région capitale. Elle conforte la place de la capitale parisienne érigée au rang de ville-monde et permet la mise en place d'un projet urbain, social et économique d'intérêt national unissant les grands territoires de la région parisienne. Ce dernier se traduit notamment par :

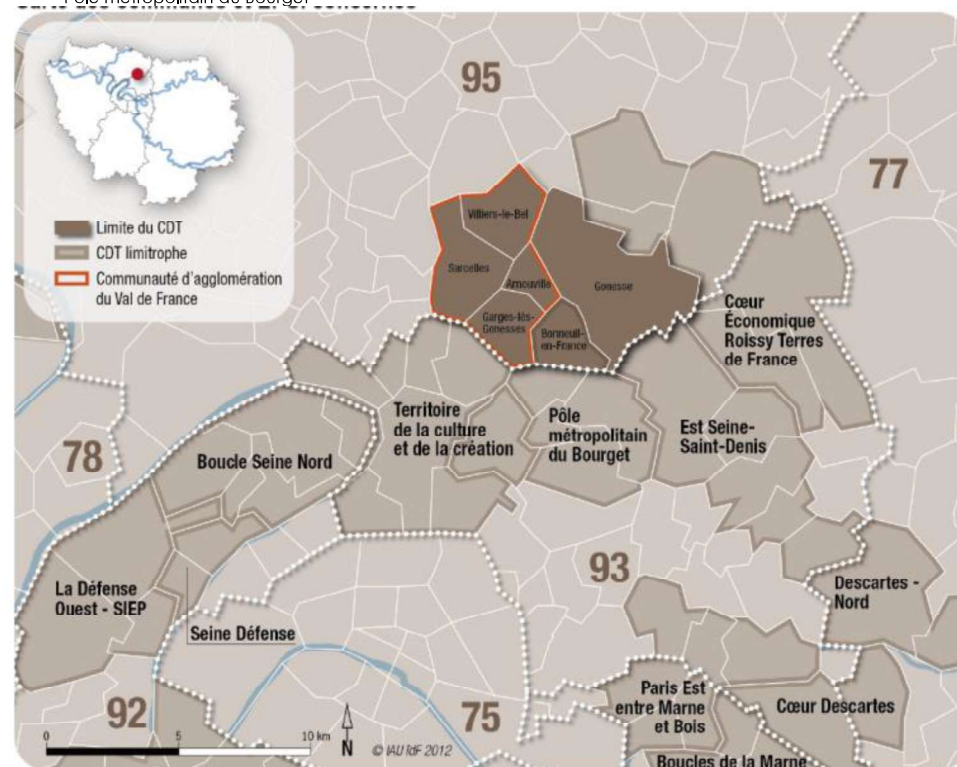
- La mise en place d'un nouveau **métro automatique** en rocade autour de l'agglomération parisienne (Décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris).
- L'élaboration de **Contrats de Développement Territorial** (CDT) autour des gares (Décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) pour structurer les mutations induites par le déploiement du nouveau réseau de transport et ainsi participer au rééquilibrage du développement métropolitain.

Le Contrat de Développement Territorial est un document instaurant un partenariat entre les collectivités territoriales, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale concernés et l'Etat sur un territoire défini pour les quinze prochaines années en matière d'urbanisme, de logement, de transport, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel et de protection des paysages et des ressources naturelles.

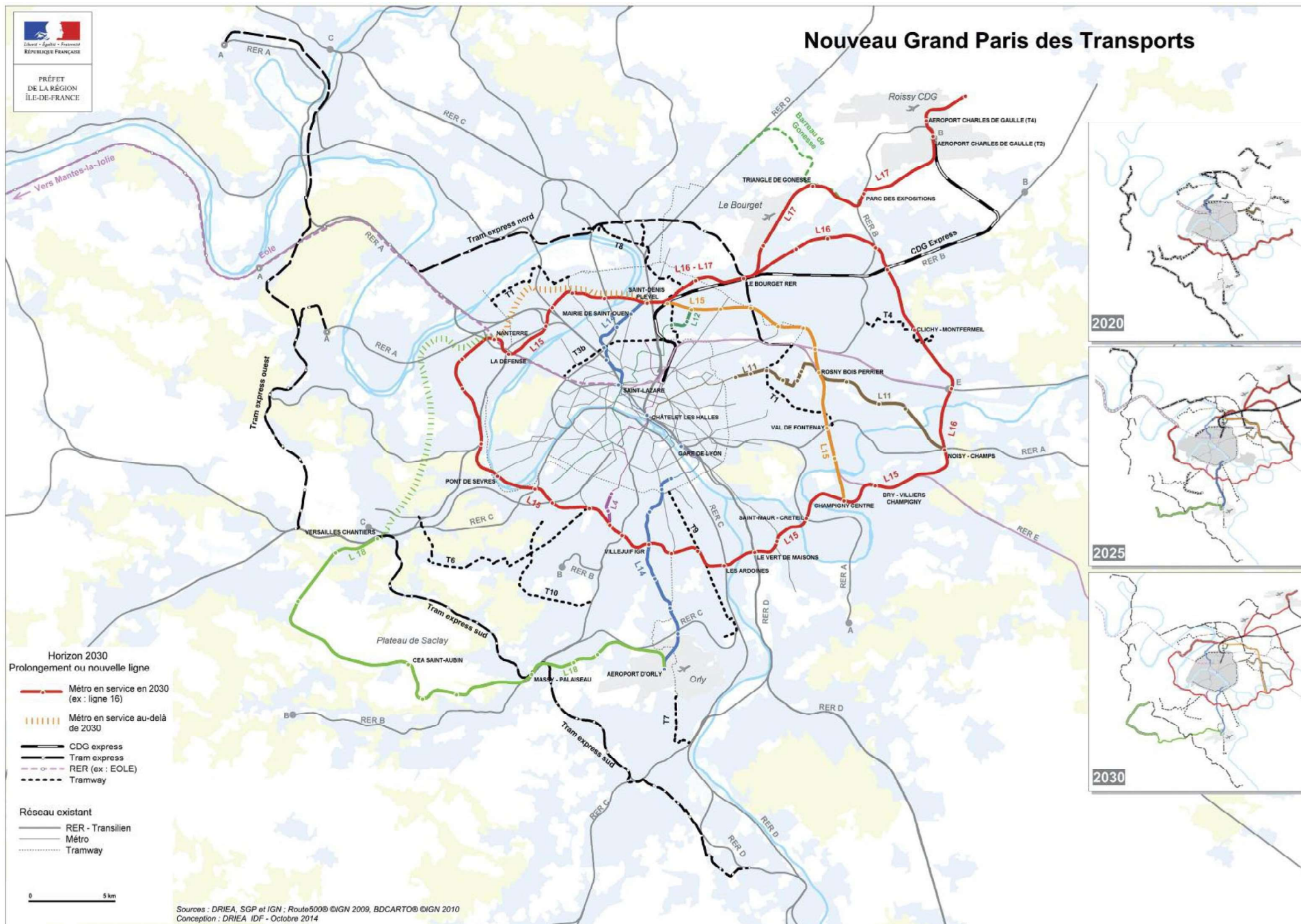
Le territoire d'étude est ainsi intégré au **CDT « Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France »**, qui concerne les six communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse, Arnouville, Gonesse et Bonneuil-en-France. Ce CDT définit les principes stratégiques de développement de ces territoires,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

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

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



Position dans l'ensemble régional et gouvernance du CDT. Source : IAU.



Le réseau du Nouveau Grand Paris des Transports. Source : Le Grand Paris, 2014.

Histoire du projet, évolutions et perspectives

Un territoire repéré depuis plus de 20 ans pour son potentiel

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

Le SDRIF de 1994 classait déjà le nord du Triangle de Gonesse en **Pôle d'Intérêt Régional**, et l'ouvrait partiellement à l'urbanisation sur une superficie de 450 hectares. Le caractère stratégique du Triangle était marqué par la désignation de sa partie centrale comme « pôle régional », inscrivant l'ensemble du sud de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle comme centre d'envergure européenne.

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

En 1998, les communes de Gonesse et de Bonneuil-en-France confient à l'**Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) la conduite d'études préliminaires pour l'aménagement de deux secteurs du Triangle**. En collaboration avec les partenaires institutionnels (Communes, Conseil Général du Val d'Oise, DDE, Mission Roissy, SNCF, ADP, AEV), d'autres prestataires extérieurs, dont le GRECAM¹ pour la partie économique et l'IAURIF² pour les modalités de maintien et de réorganisation de l'agriculture dans le contexte d'extension de l'urbanisation, assurent des missions spécifiques.

L'ensemble de ces études alimente une réflexion portant sur l'urbanisation de la pointe sud du Triangle de Gonesse, au sud de la RD 370, qui a pris la forme d'une opération en deux tranches visant à aménager une zone d'activités économiques. Cette zone d'activités, nommée « Parc des Tulipes », a été aménagée au cours de la première moitié des années 2000. Elle est aujourd'hui encore en développement, via l'installation de nouvelles entreprises.

Suite à cette première réalisation, les projets portant sur le Triangle de Gonesse connaissent une **nouvelle évolution à la fin des années 2000, à travers l'élaboration du SDRIF 2008** et les premières réflexions autour du Grand Paris.

L'élaboration d'une stratégie territoriale initiée en 2006

Face à l'**ambition de renforcer le positionnement métropolitain et international des territoires aéroportuaires de Paris-CDG et de Paris-le Bourget**, l'élaboration d'un plan stratégique d'ensemble pour le développement et l'aménagement du Triangle de Gonesse est initiée fin 2006. Il s'agit de doter ce secteur, de plus en plus convoité, 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.

A l'issue de la consultation lancée par l'Etablissement Public d'Aménagement Plaine de France auprès de trois équipes de maîtrise d'œuvre urbaine (équipes Fortier, Seura, Güller), l'**équipe pluridisciplinaire Güller Güller - DHV - EBP - PaulvanBeek a été retenue en avril 2008 pour réaliser le plan guide**. Ce document non réglementaire vise à définir les éléments structurants d'un projet d'ensemble, en termes d'équilibre de programmation, de déplacement, de qualité urbaine et environnementale.

Une évolution récente forte liée aux réflexions sur le Grand Paris qui réaffirme la position stratégique du Triangle

Les réflexions sur le devenir de la métropole parisienne, dont le Triangle de Gonesse est considéré comme l'un des deux secteurs prioritaires de développement avec le plateau de Saclay, ont connu une évolution récente importante suite à la réalisation de plusieurs études et documents cadre.

Formalisées par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les réflexions portant sur le **développement métropolitain de la région capitale** prévoient la création d'un réseau de transport ferré à l'échelle régionale composé de 4 lignes : le Grand Paris Express. Ce projet majeur en termes d'infrastructures de transports prévoit ainsi la création d'une gare

intégrée à la ligne 17 au niveau du Triangle de Gonesse. Cette ligne prendra la forme d'une vaste rocade desservant également l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

C'est dans ce contexte d'initiatives publiques propices au développement d'un projet d'envergure métropolitaine qu'en 2011, le choix d'implantation du projet EuropaCity est fait.

La société Alliances & Territoires est le maître d'ouvrage du projet EuropaCity. Il s'agit d'une filiale d'Immochan, branche immobilière de Groupe Auchan. Groupe Auchan est une entreprise familiale française non cotée en bourse. Fondé en 1961 et implanté dans 15 pays, le groupe emploie aujourd'hui 330 700 collaborateurs et a réalisé un chiffre d'affaires de 63 milliards d'euros en 2014. Son activité est organisée en plusieurs branches : commerce, immobilier et banque de services.

L'ambition du projet global repose sur la compatibilité des deux initiatives, et notamment sur le plan de l'identité : un grand équipement métropolitain qui s'inscrit dans un quartier d'affaires au rayonnement international.

En effet, à proximité de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle et à moins de 30 minutes par les transports en commun du centre de Paris, EuropaCity serait une nouvelle destination touristique et de loisirs.

D'ambition métropolitaine, EuropaCity contribuerait au renouvellement de l'offre dédiée au temps libre et serait accessible à tous les publics, qu'il s'agisse des familles franciliennes ou des visiteurs venant de toute la France ou de l'étranger.

Sur une emprise de 80 hectares, EuropaCity proposerait, à l'échelle d'un quartier, des espaces de loisirs et de détente, des lieux de culture et de commerce, ainsi que des restaurants, des hôtels et un parc urbain. Il accueillerait également des animations festives et événementielles. Lieu populaire et touristique doté d'une forte ambition architecturale et environnementale, ce projet créerait un pôle d'attractivité inédit pour le nord-est de l'Ile-de-France.

Financé exclusivement sur fonds privés, le coût d'investissement prévisionnel du projet EuropaCity s'élève à 3,1 milliards d'euros. EuropaCity ouvrirait en 2024. Cette date correspond à la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express.

Par sa mixité d'offres, ses équipements innovants et son architecture inédite, EuropaCity s'inscrirait dans les dynamiques de développement portées par le Grand Paris. Ainsi, il participerait au renforcement économique de la métropole francilienne et à la revalorisation du territoire à l'échelle régionale.

S'inscrivant dans les dynamiques portées par le Grand Roissy, EuropaCity développerait, en lien avec les aéroports et les offres déjà présentes sur le territoire, des activités à destination des touristes.

Souhaitant contribuer utilement au développement social du territoire, le maître d'ouvrage a l'intention de mettre en œuvre des outils pour permettre l'accès des emplois créés aux habitants du territoire.

EuropaCity est, parmi les projets privés porteurs de création d'activités et d'emplois, « emblématique pour le Grand Paris ». Il est identifié comme grand projet d'aménagement et de développement économique du nord-est francilien. EuropaCity est d'ailleurs le plus important projet d'initiative et de financement privé à avoir obtenu le label Grand Paris.

Dans le même temps, le secteur d'étude est inscrit dans un vaste plan de développement : le **Contrat de Développement Territorial (CDT) « Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France » signé en février 2014**. Ce CDT s'inscrit dans le cadre de réflexions plus globales sur le développement du « Grand Roissy » identifié comme territoire d'intérêt national (contrats de Projets Etat-Région 2007-2013) et sur les projets de territoires développés dans les différents CDT voisins : celui du « Cœur économique de Roissy-Terres de France », mais aussi, le CDT « Est-Seine-Saint-Denis », le CDT « Territoires de la Création » ou encore le CDT « Pôle métropolitain du Bourget ».

La **position stratégique du Triangle de Gonesse** au sein du tissu francilien s'est donc considérablement affirmée. De nouveaux acteurs privés, porteurs de projets ambitieux, sont apparus et ont souhaité s'associer aux réflexions en cours. L'ensemble de ces projets s'articulent autour de la future gare du Grand Paris Express, qui permettra par ailleurs de faire le lien entre les futures polarités et celles déjà existantes : Parc international des expositions, zone d'activités économiques des Tulipes, pôle urbain du Bourget, aéroports de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget...

Le caractère évolutif du Plan guide du Triangle de Gonesse a permis d'intégrer dans la définition du projet ces différentes démarches et études menées à l'échelle du territoire aéroportuaire et à l'échelle du Grand Paris. Les orientations stratégiques d'aménagement et de développement durables définies dans le Plan guide constituent la base du projet urbain tel que défini dans le chapitre 2.

Objectifs d'aménagement : valoriser le potentiel économique du corridor aéroportuaire

Bénéficiant d'une position stratégique au regard de son contexte urbain, **le territoire du Triangle de Gonesse est porteur de cohérence pour le développement de la place aéroportuaire de Paris-CDG-le Bourget et de son territoire d'influence, le Grand Roissy**. Le projet d'aménagement a l'ambition mais aussi le principal défi de concilier des enjeux à la fois locaux, métropolitains et nationaux, en tant que moteur économique du territoire.

¹ Groupe de Recherche sur l'Economie de la Construction et l'Aménagement.

² Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France.

A l'interface entre le Val d'Oise et la Seine Saint Denis, le Triangle de Gonesse permettra enfin de **renforcer les liens entre les communes et EPCI adjacents** et d'assurer une large répartition des richesses qui seront créées dans le corridor aéroportuaire. La desserte du site et notamment les projets de liaisons est-ouest (Bus à Haut Niveau de Service, liaison RER D - RER B) contribueront à rapprocher ces territoires.

Dans le contexte de la concurrence des régions aéroportuaires européennes, le Grand Paris dispose d'un atout unique grâce à l'ensemble constitué par ses deux plateformes aéroportuaires Paris-CDG et Paris-le Bourget. **Ce « corridor aéroportuaire ³ » tient une position centrale dans le développement de la région capitale.**

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

Si le projet cherche à promouvoir le potentiel économique du secteur Roissy-le Bourget, il cherche aussi à en valoriser la forte présence paysagère. **Les territoires agricoles et les paysages naturels ouverts qui s'imbriquent dans le tissu de la métropole parisienne sont de véritables atouts à préserver.** Cette coexistence entre ville et agriculture constitue l'un des fondements du projet. La conservation d'un grand espace ouvert à vocation agricole vise à confirmer la position clé d'espace vert du secteur aéroportuaire dans la ceinture de parcs périurbains et cherche à pérenniser l'écosystème agronomique du secteur nord-est.

Cette ambition se traduit par la volonté de sécuriser le périmètre dédié à l'agriculture et de travailler à l'élaboration d'un projet agricole avec les agriculteurs volontaires.

Des enjeux forts de développement durable

L'EPA Plaine de France, maître d'ouvrage de l'ensemble des études portant sur le Triangle de Gonesse, s'attache à inscrire l'ensemble de la démarche dans une **dynamique de développement durable marquée.**

Le 8 juin 2010, l'EPA Plaine de France s'est doté d'une **Charte de l'Aménagement Durable de la Plaine de France**, qui constitue un véritable manuel pratique, décliné en 28 actions concrètes, qui permet à chaque collectivité d'encadrer les réflexions, études et projets en cours sur leur territoire. Cette Charte se décompose en **quatre grands défis** :

- 1 / Limiter les émissions de gaz à effet de serre, et réduire la dépendance du territoire aux énergies fossiles
- 2 / Restaurer la biodiversité
- 3 / Gérer durablement le cycle de l'eau
- 4 / Gérer durablement les nuisances sonores, les déchets et les sols pollués

Dans la continuité de cette charte, une mission d'AMO pour la réalisation d'une stratégie Responsabilité sociale et environnementale (RSE) du projet d'aménagement et sa déclinaison opérationnelle a été confiée au bureau d'études « Une autre ville » en septembre 2013. Elle comprend trois grandes étapes :

- Ateliers d'experts
- Rédaction d'une charte d'objectifs
- Déclinaison opérationnelle

Cette stratégie RSE s'appuie sur l'ensemble des études menées sur le Triangle de Gonesse, et notamment sur une étude spécifique portant sur la prise en compte des objectifs environnementaux liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse en matière d'eau, d'énergie, de déchets et de bruit, confiée au groupement Les EnR/ A&C Conseils /Antea.

Cette étude, divisée en 4 phases, vise à définir la **stratégie environnementale mise en œuvre à l'échelle du territoire de projet**, via l'élaboration de scénarios et une coordination permanente avec les acteurs, tout au long de son élaboration.

Cette stratégie environnementale sera exposée dans le corps de l'étude d'impact, dans les parties consacrées notamment aux impacts.

³ Appellation couramment utilisée par les grandes régions aéroportuaires européennes et de rang mondial.

2. LE CHOIX DE LA PROCEDURE ET PERIMETRE DE LA ZAC

Mode opératoire

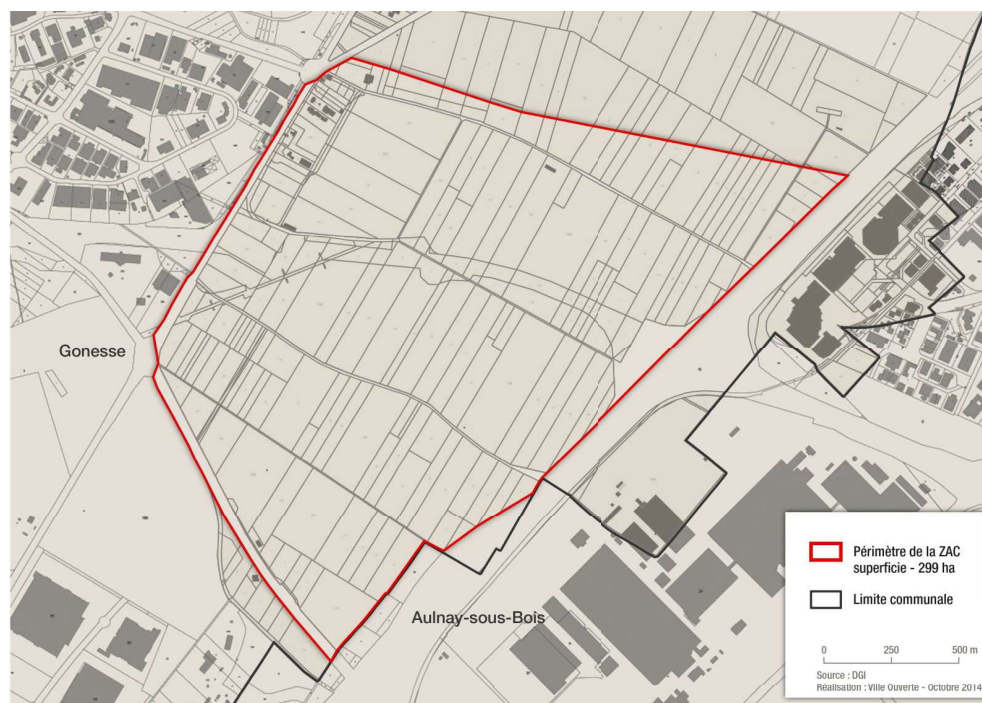
L'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France sera aménageur en compte propre.

Présentation du périmètre projeté de la ZAC

L'urbanisation du Triangle de Gonesse porte uniquement sur le périmètre de ZAC, qui est au total d'environ 299ha (voir la carte ci-dessous). Celui-ci définit une emprise à urbaniser de près de 280 hectares de part et d'autre du Boulevard intercommunal du Parisi, ainsi qu'une lisière agricole de transition avec le carré agricole, d'environ 11 ha. S'ajoutent des emprises de voies et espaces limitrophes. Le périmètre respecte ainsi les conditions du SDRIF qui prévoit « une urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle ».

La ZAC du Triangle de Gonesse est délimitée :

- au nord par le Carré Agricole, espace agricole de 400 hectares préservé dans le cadre du projet, intégrant une lisière agricole de transition.
- au sud, par la ZAC des Tulipes nord
- à l'est, par l'autoroute du Nord A1-A3
- à l'ouest, par la RD317, la route de Paris à Senlis.



En rouge, périmètre de la ZAC Cœur de Triangle.

A noter que le périmètre de la lisière agricole, d'environ 11 ha, est inclus à la fois dans le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse (surface totale d'environ 299 ha) et dans le périmètre du Carré Agricole (surface totale de 400 ha), comme le précise la carte ci-dessous.



En hachuré vert, le périmètre de la lisière agricole inclus dans la ZAC Cœur de Triangle et dans le Carré Agricole.
Source : EPA Plaine de France, mars 2016

Les différents secteurs de la ZAC

La ZAC du Triangle de Gonesse se décompose de la manière suivante :

- **Un quartier d'affaires international d'environ 140 ha** et 1 125 000 m² de surfaces à construire. Il vise à accueillir des sociétés à forte valeur ajoutée, et plus généralement des sociétés utilisatrices des transports aériens en lien avec le marché émergeant de l'économie des échanges qui bénéficieront de la proximité des grandes infrastructures de transport leur permettant de relier efficacement Paris et les aéroports de CDG et du Bourget. Au-delà du développement des activités tertiaires et technologiques, des équipements et des services, en particulier dédiés à la formation, et un programme hôtelier seront aménagés.
- **Le Projet EuropaCity se développe sur un périmètre d'environ 80 ha** selon une programmation prévisionnelle de 760 000 m² comprenant les éléments suivants, qui sont susceptibles d'évoluer en fonction des résultats du débat public qui sera organisé sur ce projet et à l'avancée des études relatives au Projet EuropaCity et au projet de ZAC.
- **Des espaces paysagers (continuité paysagère nord-sud) d'environ 70 ha auxquels il faut soustraire 10 ha situés en partie en toiture d'EuropaCity**, qui lient le quartier d'affaires et EuropaCity dans un axe Nord/Sud. Ils se décomposent en :
 - un parc créatif public au nord du BIP,
 - un parc privé accessible au public avec restriction au cœur d'EuropaCity et sur ses toits,
 - un parc public au sud d'EuropaCity.
- **La lisière agricole d'environ 11 ha** en bordure de l'urbanisation. Il s'agit d'un espace particulier, à la fois dans la ZAC et dans le Carré Agricole, à vocation exclusivement agricole. C'est un terrain adapté aux porteurs de projets de la région pour effectuer une transition entre la ville et les grandes cultures du Carré.
- **Une partie des voiries liées au projet (sections de la RD 317 et de la RD 370)** d'environ 8 ha.

La continuité des espaces agricoles et paysagers permettra une mise en valeur des paysages et en certains endroits, des vues sur Paris par l'installation de belvédères. Y seront organisés des événements culturels et des expositions artistiques permanentes ou éphémères. Il permettra également la continuité et la consolidation du système de parcs environnants : parc de la Patte d'Oie de Gonesse, le parc Georges Valbon de La Courneuve, et parc du Sausset d'Aulnay-sous-Bois.

L'ensemble des éléments composant la ZAC du Triangle et ses limites par rapport au Carré agricole sont synthétisés sur la carte ci-contre.

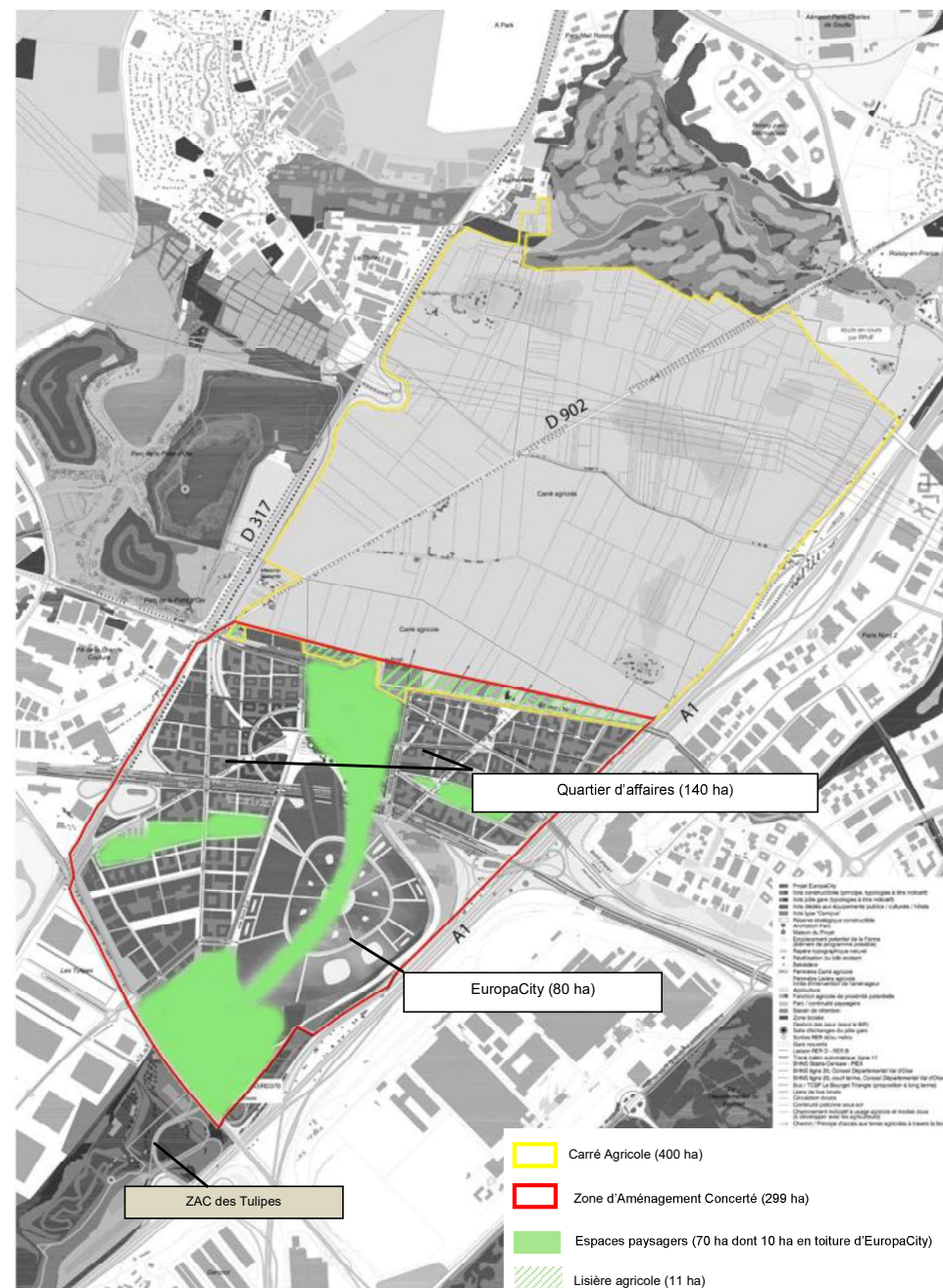
Les surfaces du projet

- Quartier d'affaires : 140 ha
- EuropaCity : 80 ha
- Continuité paysagère : 70 ha auxquels il faut soustraire 10 ha situés en partie en toiture d'EuropaCity

Ainsi, le projet urbain porte sur une emprise de 280 ha.

Le périmètre de ZAC comprend l'emprise de 280 ha du projet urbain ainsi que :

- le périmètre de la lisière agricole (lui-même inclus dans les 400 ha du carré agricole) : environ 11 ha
- les voiries liées au projet (sections de la RD 317 et de la RD 370 longeant le Triangle) : environ 8 ha



Périmètre de la ZAC, sur plan masse (Güller Güller 2015)

La concertation sur la ZAC

Bilan des conclusions de la concertation de 2013 :

La concertation s'est organisée en trois temps :

- Une première réunion publique, qui s'est tenue le 14 juin 2013 ;
- Trois ateliers thématiques ;
- Une réunion de clôture le 11 octobre de la même année.

Tout au long du processus, la participation s'est poursuivie au travers d'un site en ligne, www.triangledegonesse.fr. L'EPA y répondait à l'ensemble des questions qui lui étaient posées.

Les appréhensions qui se sont exprimées avaient principalement trait à l'emploi, au type d'activité économique à venir, aux nuisances générées par le projet et à la préservation de l'agriculture. C'est en réponse à ces grandes questions que l'EPA Plaine de France a formulé 10 engagements, lors de la réunion publique de clôture de la concertation d'octobre 2013.

Ces 10 engagements étaient autant de grandes orientations pour le projet.

La mobilisation la plus affirmée portait sur **l'agriculture et l'environnement**, et a donné lieu à cinq engagements :

- La création d'un périmètre de protection juridique pour les 400ha du carré agricole ;
- La sécurisation de l'accès aux passerelles agricoles ;
- La régularisation des baux précaires qui concerne les 100ha du carré agricole possédés par Axa ;
- La création de groupes de travaux avec les agriculteurs pour traiter un à un les sujets de tension ;
- La pérennisation des circulations agricoles sur tout le territoire.

A l'heure d'un premier bilan présenté en réunion de clôture en juin 2015, les groupes de travail des agriculteurs ont permis d'aboutir à la rédaction d'un cahier des charges partenarial, et à l'élaboration d'un schéma agricole à l'échelle du Grand Roissy, dont le projet agricole est en cours de finalisation. Le PRIF régional a été étendu, et le dossier nécessaire à la mise en place de la ZAP a été constitué.

De même, sur le plan du **développement économique et de l'emploi**, trois orientations visent à construire une cohérence territoriale entre les emplois à venir sur le secteur et les résidents. L'EPA s'engage ainsi à :

- Mobiliser les acteurs de la formation du territoire ;
- Prescrire aux entreprises que 7% des heures globales travaillées pour la création de la ZAC soient dédiées à des habitants du territoire.

Deux projets en découlent :

- La création d'une filière « échanges internationaux », en lien avec les acteurs de la formation des rectorats de Versailles et de Créteil ;
- La création d'une cité des métiers sur le modèle de celle de la Villette.

Enfin, les trois engagements en lien avec le **projet urbain et le transport** portent sur des approfondissements des analyses territoriales existantes :

- Une étude pédologique, qui doit venir compléter les études hydrologiques et faire revivre une zone humide existante sur le périmètre de la ZAC et garantir ainsi la biodiversité ;
- Une étude qui portera sur la possibilité de créer du logement, notamment des résidences de services, en lien avec l'activité d'affaire future sur la ZAC ;
- L'articulation entre les trois CDT du territoire, qui pourrait être réalisée dans le cadre d'un Schéma de cohérence territoriale à l'échelle du Grand Roissy.

En termes de réalisations pour le projet urbain, il a été décidé qu'un appel à projet serait lancé pour une programmation précise sur la lisière agricole qui intègre sa dimension paysagère. En outre, l'insertion urbaine

d'EuropaCity a été approfondie ; en ce sens, une maison de projet a été élaborée, pour pouvoir en accompagner le processus de conception.

3. LE CADRE REGLEMENTAIRE

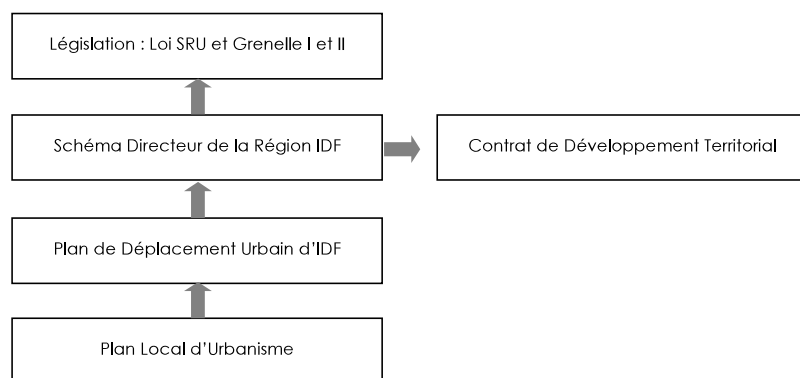
Le projet du Triangle de Gonesse doit être compatible avec les documents réglementaires en vigueur. Ces derniers font référence à des échelles territoriales variables, de l'échelle nationale à l'échelle communale. Au regard des enjeux de développement qui s'inscrivent dans le contexte du Grand Paris, et des enjeux de développement durable issus des Lois Grenelle de l'environnement, la révision du PLU de la Ville de Gonesse a été décidée et devra tenir compte des principes du SDRIF approuvé en décembre 2013.

Ce Chapitre rappelle tous les documents cadres dont le projet du Triangle de Gonesse doit respecter l'esprit et la réglementation, que ce soit par l'intermédiaire du PLU en révision ou directement par le contenu du projet.

La hiérarchie des normes : rappel de principe

Depuis la loi du 4 février 1995, la hiérarchie des normes d'urbanisme répond à la **règle de la compatibilité limitée**, qui signifie qu'un document d'urbanisme inférieur ne doit être compatible qu'avec le seul document d'urbanisme qui lui est immédiatement supérieur.

L'ensemble des documents réglementaires et prospectifs qui encadrent et préparent l'urbanisation du Triangle de Gonesse doivent donc être en accord avec ce principe réglementaire, selon le schéma suivant :



La loi Solidarité et Renouvellement Urbain

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 a considérablement modifié le droit de l'urbanisme. Elle a réaffirmé plusieurs principes majeurs, tels que :

- La nécessité d'un équilibre entre le renouvellement urbain, un **développement urbain maîtrisé**, le développement de l'espace rural d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et

forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;

- La **diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale** dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activité économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;
- Une **utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux**, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Elle a par ailleurs formalisé deux modifications majeures des documents d'urbanisme :

- Le **remplacement des Plans d'Occupation des Sols (POS) par les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)**, qui comportent désormais un Projet d'Aménagement et de Développement Durable, document exposant la vision des élus pour leur territoire à travers l'affirmation de grandes orientations ;
- La suppression des Plans d'Aménagement de Zone (PAZ), de manière à supprimer définitivement la possibilité pour les ZAC de s'urbaniser de manière dérogatoire aux documents d'urbanisme locaux.

Les lois dites Grenelle I et II

La loi dite Grenelle I

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite « Loi Grenelle I » a été promulguée le 3 août 2009. Face au constat préoccupant de changement climatique, **elle propose, à travers 57 articles, des mesures touchant les secteurs de l'énergie et du bâtiment, des transports, de la biodiversité et des milieux naturels, de la gouvernance et enfin des risques pour l'environnement et la santé**. La loi Grenelle I reprend les principaux grands objectifs de la loi SRU en des termes nouveaux. Elle vise notamment à :

- Assurer la gestion économe des ressources et de l'espace ;
- Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, ainsi que permettre la revitalisation des centres-villes ;
- Préserver la biodiversité ;
- Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports collectifs.

La loi dite Grenelle II

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Loi Grenelle II », formalise les grandes orientations de la loi Grenelle I : elle **correspond à la mise en application des engagements définis**. La loi Grenelle II encourage notamment la réflexion programmatique à l'échelle supra-communale. Les documents d'urbanisme des collectivités locales doivent avoir des objectifs renforcés en matière de développement durable. Le champ de l'évaluation environnementale (article 16) est étendu. Enfin, elle réaffirme les objectifs de préservation de la ressource en eau en donnant notamment plus de moyens aux collectivités territoriales.

Aussi, la loi « Grenelle II » procède à une redéfinition et à un enrichissement du contenu de l'étude d'impact, en en précisant notamment le contenu minimal.

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur)

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, Alur (24 mars 2014), est structurée selon trois axes complémentaires, qui marquent la volonté de garantir l'intérêt général : elle est porteuse d'une démarche de régulation, d'une logique de protection et d'une dynamique d'innovation.

UN BESOIN DE RÉGULATION

- Encadrer durablement les loyers
- Simplifier et sécuriser la location
- Réduire et rééquilibrer les coûts du logement
- Donner des règles claires aux professionnels
- Engager la transition écologique des territoires
- Moderniser les règles d'urbanisme

UNE LOGIQUE DE PROTECTION

- Vers une garantie universelle des loyers
- Lutter contre l'habitat indigne
- Orienter la politique d'hébergement vers le relogement
- Prévenir et prendre en charge la dégradation des copropriétés

UNE DYNAMIQUE D'INNOVATION

- Favoriser le développement de formes d'habitat alternatives
- Introduire plus de transparence dans le logement social

Le Contrat de Projets Etat-Région : la liaison RER D – RER B

Les contrats de Projets Etat-Région (CPER) sont des documents par lesquels **l'Etat et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants**, tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. Le CPER 2007-2013 signé entre l'Etat et l'Île-de-France prévoit ainsi la réalisation d'une liaison RER D – RER B, entre Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions ; une gare sera notamment créée à Gonesse. Le projet consiste à prolonger le RER D ayant pour terminus la gare de Villiers-le-Bel vers la gare RER B de Parc des Expositions. Le CPER 2015-2020, signé le 9 juillet 2015, évoque dans la ligne consacrée au schéma directeur des RER le « barreau ferroviaire de Gonesse ».

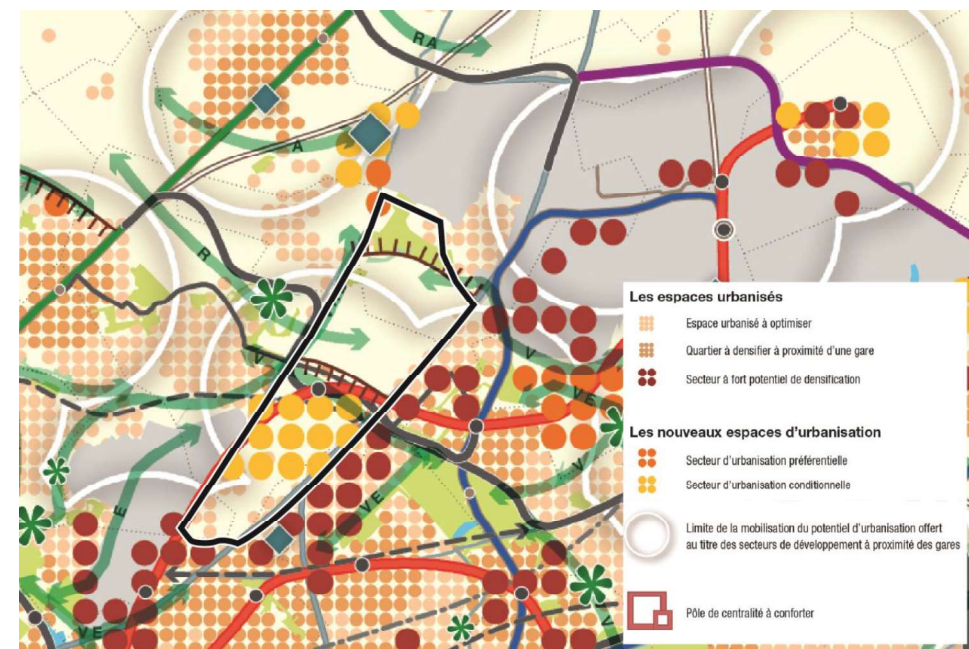
Ce projet s'inscrit en synergie avec le projet de transport Grand Paris Express, et participera activement au développement de l'accessibilité du Triangle de Gonesse, où les deux lignes se croiseront.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (décembre 2013) pose des conditions à l'urbanisation du Triangle de Gonesse

Le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel. Cette publication fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre par le conseil d'État, sur le projet adopté par le conseil régional le 18 octobre. Le nouveau SDRIF est un **document d'aménagement et d'urbanisme du territoire francilien à l'horizon 2030**. Il s'appuie sur le socle du projet voté en 2008, en intégrant les évolutions législatives amenées par les lois Grenelle, la loi du Grand Paris et la loi du 15 juin 2011, visant à faciliter la mise en chantier des projets.

Le document actuel intègre le **Triangle de Gonesse au cœur d'un réaménagement du nord-est francilien**, en lien avec la future ligne 17 du Grand Paris Express. Le projet prévoit ainsi un secteur d'urbanisation préférentielle à l'est du Triangle de Gonesse, au niveau du Parc International des Expositions, et un **secteur d'urbanisation conditionnelle au cœur du Triangle de Gonesse**.

Le projet de SDRIF distingue en effet certains secteurs qui, par leur localisation, leurs caractéristiques, et la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, sont porteurs de potentialités de développement urbain à terme, qu'il convient de ne pas obérer. D'après le **SDRIF approuvé en décembre 2013, l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse est conditionnée « à la desserte en transports collectifs, à des analyses fonctionnelles permettant de garantir la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes, ainsi qu'à un aménagement du segment existant du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus. Elle est limitée par un front urbain d'intérêt régional. Au moins 400 hectares de terres agricoles au nord sont à préserver. L'objectif est de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricoles pérennes »** (SDRIF, « Propositions pour la mise en œuvre – annexe » p. 99). Cette desserte en transports en commun devra être adaptée au contexte métropolitain.



Extrait du SDRIF 2013.

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France

Les Plans de Déplacements Urbains déterminent les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Ils visent notamment à assurer un équilibre durable en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part, et de protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Le premier Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France (PDUIF), approuvé en 2000, a été élaboré par l'Etat en association avec la Région et le STIF. En décembre 2007, le Conseil du STIF a décidé, sur la base des conclusions de l'évaluation du PDUIF de 2000, de procéder à sa révision.

Ainsi, le projet de PDUIF proposé par le Conseil du STIF par délibération du 9 février 2011 a été arrêté par le Conseil Régional le 16 février 2012 et est passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Île-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées. Le PDUIF a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014.

Ce document :

- fixe les objectifs et le cadre des politiques de déplacement d'ici à 2020 ;
- concerne les déplacements de personnes, le transport de marchandises et les livraisons ;
- permet de coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière.

Sur la base des premières orientations, le projet de PDUF a été arrêté par le Conseil Régional le 16 février 2012. Ce document propose une série d'actions à mettre en œuvre, regroupées en 9 défis :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement, et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Défis 7 et 8 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

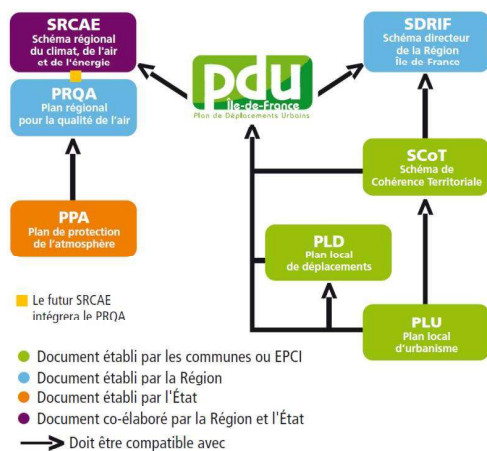
Un certain nombre d'actions intégrées à ces défis concernent le Triangle de Gonesse :

L'action 2.1 « Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant » prévoit la construction de la liaison RER D – RER B, destinée à relier le RER D au parc d'expositions de Villepinte-Tremblay.

L'action 2.3 « Tramway et T Zen : une offre de transport structurante », prévoit la création d'une ligne de T Zen dans le secteur du Sud Roissy, en plus du T Zen entre Tremblay-en-France et Aulnay-Sous-Bois. Cette option n'a pas été retenue à ce stade, car l'étude sur les déplacements du secteur de Roissy et de sa desserte en transport en commun n'a pas conclu à l'opportunité de réaliser un autre T-Zen dans le secteur du Sud Roissy.

Le document identifie par ailleurs la gare RER existante « Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville » comme grand pôle de correspondance en 2010, avec un trafic supérieur à 15 000 voyageurs par jour, et offrant des correspondances RER, trains ou métros, et une ligne de tramway ou une gare routière importante.

Les projets de développement des transports en commun décrits dans la suite du document et intégrés au projet s'inscrivent dans les différentes actions de ce document.



Le PDU Ile-de-France au regard des principaux documents de planification. Source : STIF.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le SRCE est le volet régional de la trame verte et bleue mise en place par le Grenelle de l'Environnement.

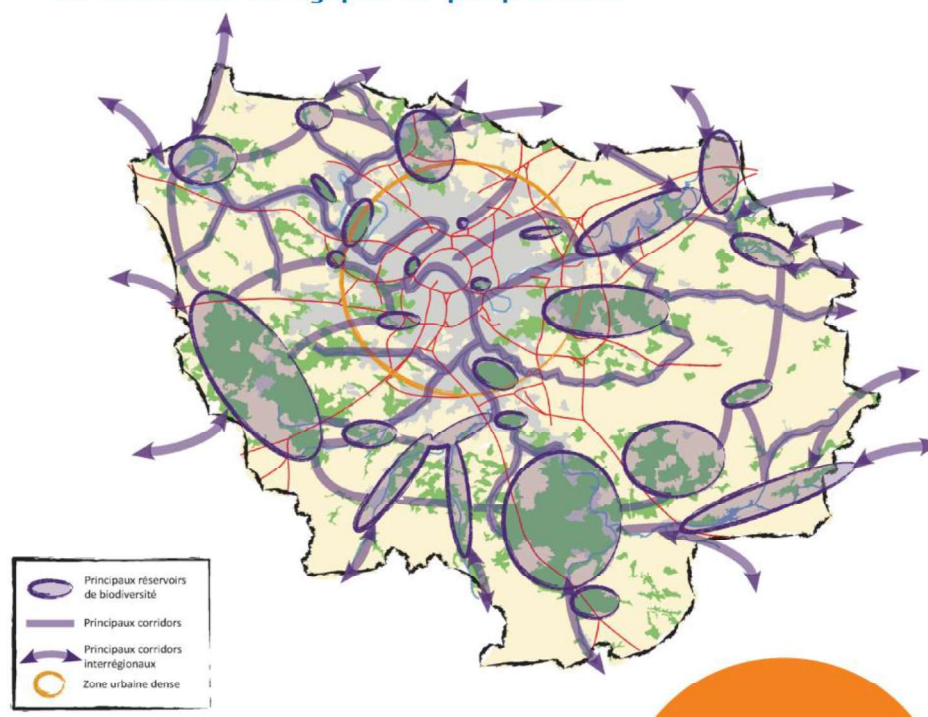
Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. La préservation des continuités écologiques vise le maintien de leur fonctionnalité. Leur remise en bon état vise l'amélioration ou le rétablissement de leur fonctionnalité.

Le SRCE est un document cadre qui oriente les stratégies et les projets, de l'Etat et des collectivités territoriales et leurs groupements. Il s'impose à ces derniers dans un rapport de « prise en compte ». A ce titre, il doit :

- Identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- Identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique ;
- Proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

La conception des espaces verts du projet ainsi que des espaces de transition (lisière agricole) qui seront décrits dans la partie 2 de l'étude d'impact s'inscrivent en cohérence avec ce document de cadrage régional.

Les continuités écologiques en quelques traits



Carte de synthèse régionale schématisant les éléments de la trame verte et bleue –DRIEE - 2013

Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Gonesse mis en révision

Le Plan Local d'Urbanisme en vigueur de la Ville de Gonesse a été approuvé en 2006. Il a fait l'objet d'une modification en 2010, de 2 révisions en 2010, de 2 révisions en 2011 et d'une révision en 2013. Une nouvelle révision du PLU est en cours. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) entérine les futures évolutions du Plan d'Exposition au Bruit, en se fondant sur un développement démographique nul (maintien de la population).

Le PADD fixe ainsi comme orientation la nécessité de maintenir l'équilibre entre un développement urbain maîtrisé et les espaces naturels et agricoles. **Le document identifie le Triangle de Gonesse comme un futur « pôle d'excellence »**, offrant un potentiel certain pour le développement du territoire. La partie sud, correspondant aux deux parties du parc d'activités des Tulipes, est confortée dans son rôle économique. Le Plan de Zonage classe cette zone en US et USA, correspondant aux « zones d'activités » du Plan Local d'Urbanisme. La vaste partie nord du Triangle de Gonesse, correspondant au futur pôle d'excellence, est maintenue en zone agricole, nommée « zone de protection des richesses économiques ».

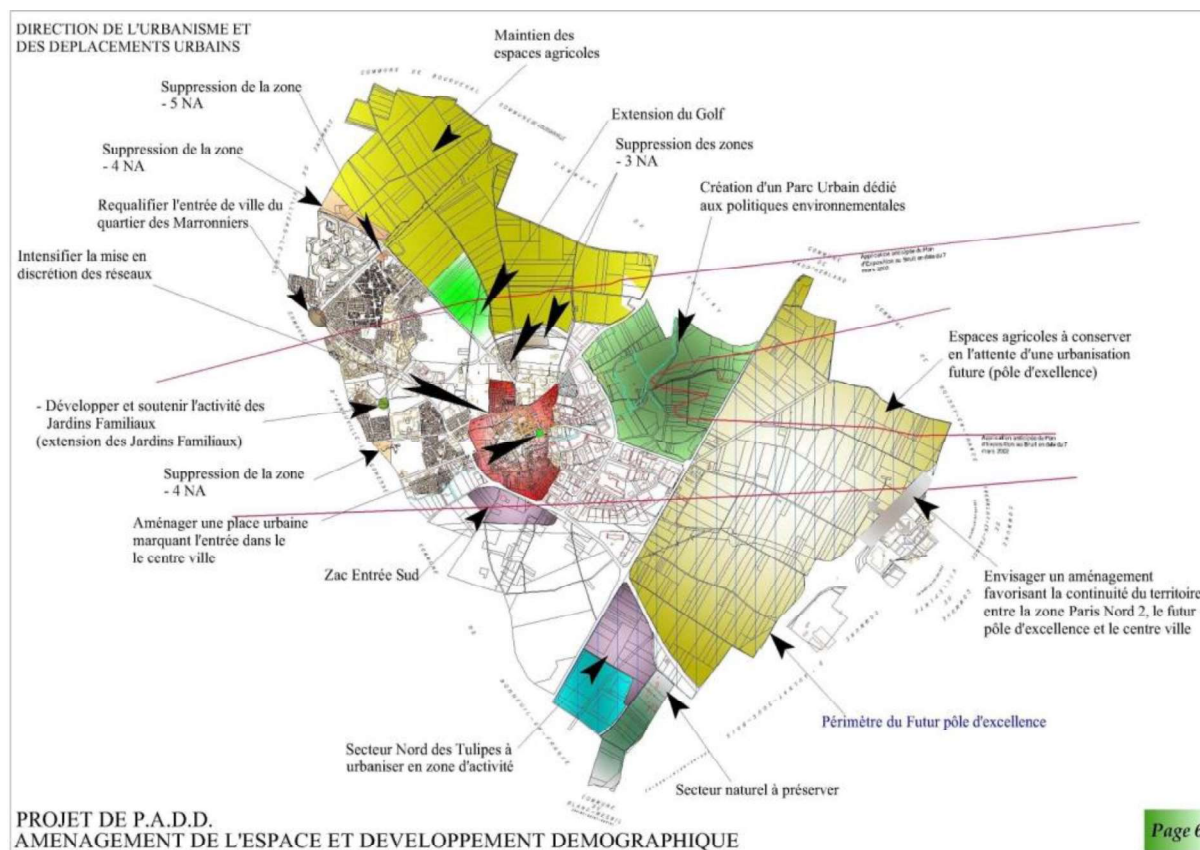
Le PLU 2010 de la commune de Gonesse préserve donc les emprises nécessaires à la réalisation du projet du Triangle mais n'autorise pas son urbanisation, notamment sur le secteur du périmètre projeté de la ZAC.

Au vu des enjeux majeurs pour le territoire au sein du Grand Paris, des évolutions législatives récentes (Loi Grenelle II) et de la nécessaire adaptation des documents pour permettre la réalisation du projet, **le PLU a été mis en révision par délibération du Conseil municipal du 23 juin 2011**. L'approbation de la révision du PLU suivra dans le courant de l'année 2016.

Les grands objectifs de la révision sont :

- Positionner Gonesse dans le Grand Paris ;
- Ouvrir à l'urbanisation les secteurs de développement tel que le pôle d'excellence ;
- Favoriser l'intégration d'activités ne présentant pas de nuisances ;
- Développer l'organisation des différents quartiers de la ville vers plus de fluidité et de solidarité pour atteindre une unité spatiale cohérente et pertinente ;
- Prendre en compte le patrimoine naturel et végétal de la commune dans les projets.

L'urbanisation du Triangle de Gonesse est donc un des enjeux majeurs de la révision du PLU.



Extrait cartographique du Plan Local d'Urbanisme de Gonesse approuvé en 2006, modifié en 2010, révisé en 2010, 2011 et 2013..En révision actuellement, jusqu'à l'approbation du document, c'est le PLU de 2006 qui s'applique.

Le cas de l'autoroute A1 face à la loi Barnier

L'autoroute A1 est concernée par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme relatif à la loi Barnier. Cet article stipule qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.

Elle ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

Dans le cadre de la révision du PLU de Gonesse, une étude entrée de ville est actuellement en cours afin de permettre la levée de cette interdiction sur le périmètre concerné par la ZAC du Triangle de Gonesse.

Les Plans d'Exposition au Bruit et les Plans de Gène Sonore

Le **Plan d'Exposition au Bruit (PEB)** est un document prévu par la loi 85-696 du 11 juillet 1985 qui régit l'urbanisme au voisinage des aéroports de façon à **ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores**. Il délimite les zones voisines des aéroports à l'intérieur desquelles la construction de logements est limitée ou interdite, en tenant compte des spécificités du contexte préexistant. Il empêche que de nouveaux riverains soient gênés par les nuisances sonores. Un PEB définit ainsi **4 zones réglementaires** :

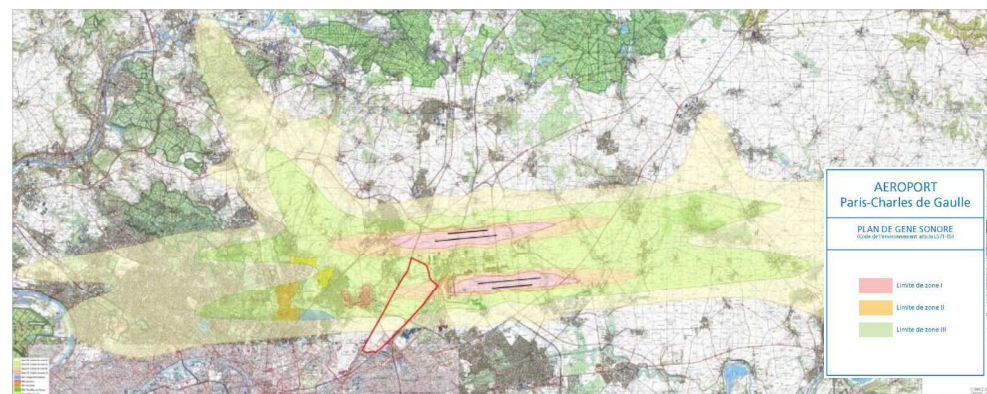
- La zone A est circonscrite à l'emprise de l'aéroport : aucune activité ni population ne peut s'y installer, hormis les activités nécessaires à l'exploitation aéroportuaire.
- La zone B autorise les constructions nécessaires à l'activité industrielle, commerciale ou agricole, sans arrivée de nouvelles populations.
- La zone C interdit les constructions à usage d'habitations, sauf conditions très restrictives.
- La zone D autorise les constructions neuves, à condition qu'elles répondent à des exigences renforcées en matière d'isolation acoustique.

Le **Plan de Gène Sonore (PGS)** est lui un document contribuant à améliorer l'acceptation de l'activité aéronautique par les riverains, en allouant une **aide à l'insonorisation des logements exposés au bruit** des activités aériennes de la plate-forme.

Les documents de Paris-CDG

L'aéroport de Paris-CDG dispose d'un **PEB depuis le 9 juin 1989**. Le document, mis en révision le 7 mars 2002, a été arrêté en avril 2007. Il concerne 127 communes, et **s'étend notamment sur la quasi-totalité du Triangle de Gonesse qui est couvert par les zones B, C et D, mais surtout par la zone C**. La construction de logements n'y est pas possible, mais la création de nouvelles activités économiques est autorisée.

L'aéroport est également concerné par un **PGS**, qui définit les secteurs où les riverains peuvent disposer d'une aide à l'insonorisation. Ce document n'a pas d'impact sur les règles de constructibilité. Il a été révisé le 11 décembre 2013.



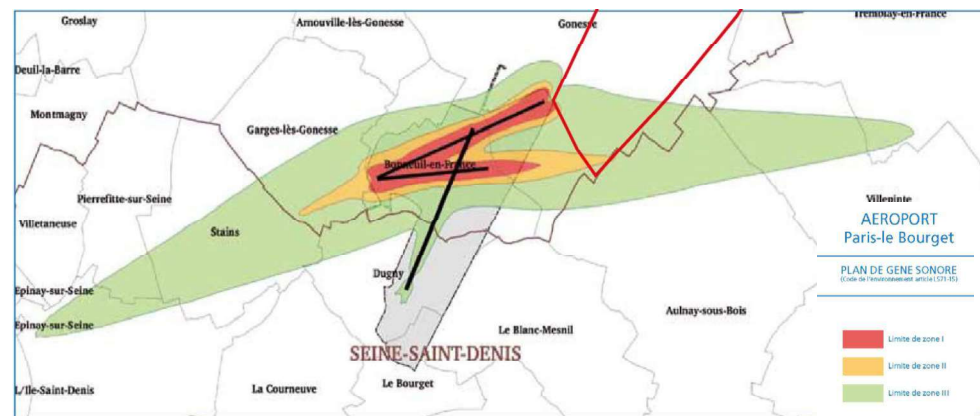
Plan d'Exposition au Bruit de Paris-CDG. En rouge, le secteur d'étude du Triangle de Gonesse.

Les documents de Paris-Le Bourget

L'aéroport de Paris-Le Bourget s'est engagé en décembre 2010 dans une procédure d'élaboration d'un PGS et d'un PEB.

Concernant le PEB, la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport Paris-Le Bourget s'est prononcée le 7 juin 2011 sur les délimitations du futur PEB. La décision de l'établissement du PEB doit maintenant être prise par le Préfet. Le projet sera ensuite soumis pour consultation aux communes concernées.

Concernant le **PGS**, le document a été approuvé le 28 décembre 2011 et s'applique. Le nombre de logements inclus dans ce plan est estimé à 15 449 pour 39 774 habitants.



Plan de Gène Sonore de Paris-Le Bourget.

Le Contrat de Développement Territorial

Le CDT Val-de-France / Bonneuil-en-France / Gonesse

Les CDT sont des contrats locaux qui concourent à la mise en œuvre du Grand Paris. Le site est concerné par le **Contrat de Développement Territorial Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France, signé le 27 février 2014**. Le CDT couvre le territoire de la Communauté d'Agglomération Val de France dont fait partie la commune de Gonesse, entre le pôle du Bourget et le cœur du pôle de Roissy. La commune de Bonneuil-en-France, qui appartient au CDT du Bourget, est signataire du CDT Val de France-Gonesse comme commune associée.

C'est un des quatre CDT du « Grand-Roissy », territoire qui, en tant que principale porte d'entrée à l'international de la métropole francilienne, est considéré comme stratégique par l'État. Il prévoit un développement autour de deux pôles (le Triangle de Gonesse et le Forum de Sarcelles), avec chacun un projet-phare à l'étude (EuropaCity et le Dôme), reliés par un axe de transport (l'avenue du Parisis). Le Triangle de Gonesse est particulièrement dédié à l'accueil de filières économiques contribuant à l'attractivité du pôle d'échange international du Grand Roissy.

Une stratégie de développement autour de trois pôles dont le Triangle de Gonesse

Le territoire du CDT s'étend sur près de **5 000 ha et réunit 165 700 habitants**. Il est très contraint par le zonage du PEB de l'aéroport Paris-CDG et par les nuisances sonores de l'aéroport du Bourget pour lequel un PEB est en cours d'élaboration.

La convention-cadre du CDT définit un certain nombre de projets d'aménagement, d'infrastructures, de développement économique et culturel. La stratégie de développement vise la création de 30 000 emplois d'ici 2025 et une attractivité renforcée du territoire tant pour les entreprises que pour les habitants.

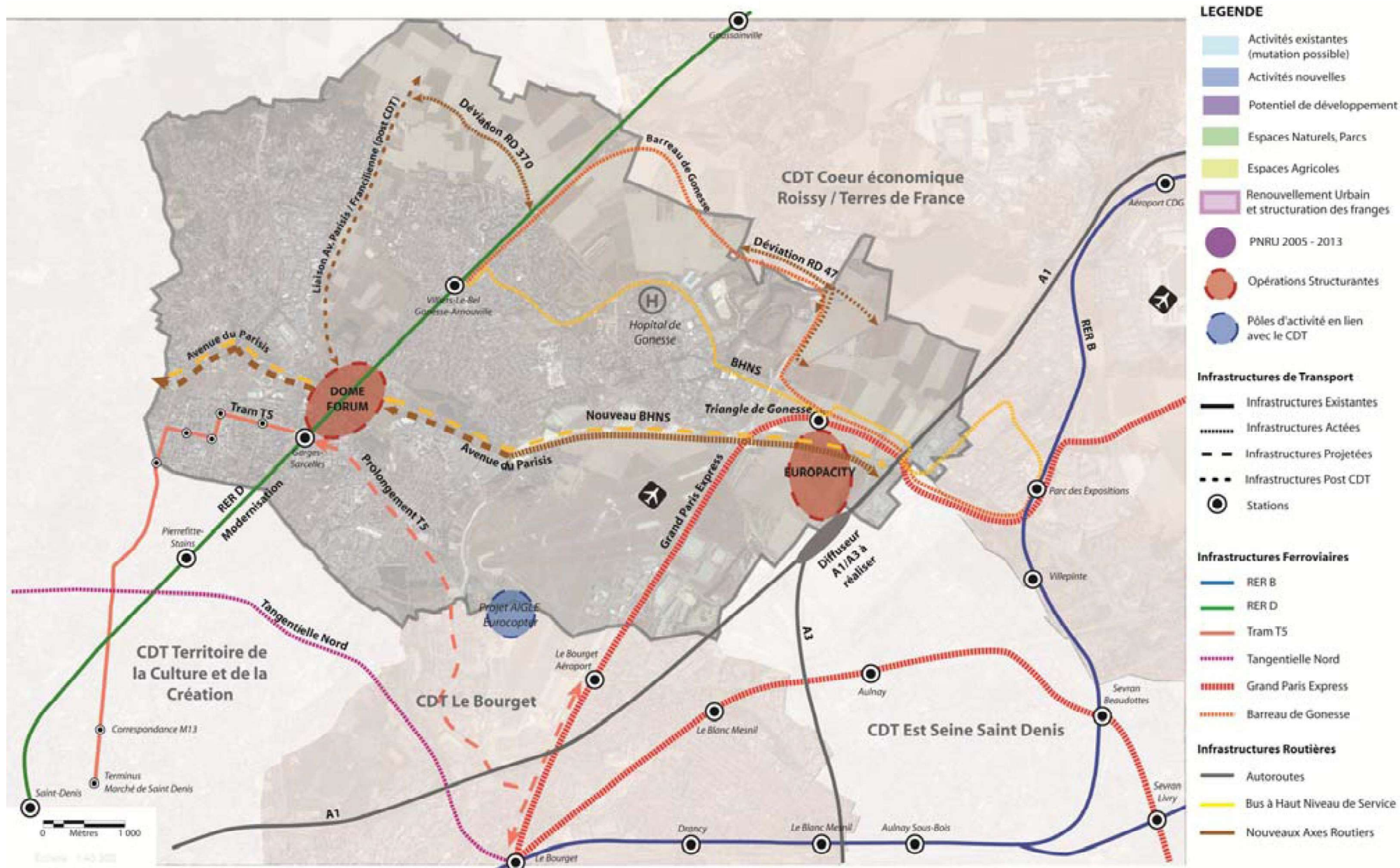
La mise en œuvre de la stratégie économique s'appuie notamment sur **trois pôles de développement organisés chacun autour d'un projet structurant et connectés entre eux par un réseau de transport** :

- **Le Triangle de Gonesse** vise à profiter de sa situation exceptionnelle entre les deux plateformes aéroportuaires de CDG et du Bourget pour accueillir un projet mêlant économie et agriculture. L'attractivité de ce site serait confortée par l'insertion envisagée du complexe EuropaCity (activités commerciales, culturelles et récréatives de 80 ha) dans le futur quartier d'affaires international.
- **Le Dôme-Aréna de Sarcelles** est un projet majeur du territoire. Cet équipement structurant, appelé à révéler la centralité du pôle multimodal de Garges-Sarcelles, est constitué notamment d'une salle multifonctionnelle de 20 000 places. Il sera desservi par le Boulevard intercommunal du Parisis et par la gare multimodale de Sarcelles (RER D, le tramway T5 et des bus de rabattement).
- **Le quartier mixte le long du Boulevard intercommunal du Parisis**. Cet axe structurant du territoire permettra de fédérer les bassins de vies, d'emploi et de loisirs existants et en projet, entre l'ouest et l'est du Val d'Oise. Une recomposition urbaine à l'échelle de quelques tronçons spécifiques est prévue.

De nouvelles infrastructures de transport

L'aménagement d'**infrastructures de transports performantes constitue l'une des grandes priorités du développement territorial** pour combler notamment le manque de liaisons est-ouest et relier plus efficacement les zones d'habitat et les zones d'emplois. Plusieurs projets sont aujourd'hui identifiés. Ils permettront notamment un gain de temps de parcours et l'augmentation de la part modale des transports en communs.

- Desserte par le réseau Grand Paris Express - Création d'une gare au niveau du Triangle de Gonesse ;
- Aménagement d'une nouvelle branche entre le RER D et le RER B à travers le Triangle de Gonesse, connexion par la mise en place d'un bus à haut niveau de service ;
- Aménagement du T5 à la gare de RER D Garges-Sarcelles et son prolongement souhaité de Garges vers Le Bourget ;
- Déploiement d'un maillage viaire optimisé avec des principes de rabattement des bus repensés.



Infrastructures de transport existantes et projetées du territoire. Source : CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France.

Paysage et environnement : une préoccupation majeure du CDT

En complément de l'application de la charte de développement durable de la Plaine de France et dans le respect des objectifs nationaux et des autres documents de planification des thématiques environnementales, il est prévu de soumettre tous les aménagements et opérations du territoire à un **cahier de mesures environnementales** qui devront être étudiées et le cas échéant mises en œuvre pour chaque projet. Plusieurs thématiques pourront être abordées : chantiers verts, eau, déchets, énergie, mobilité, etc.

A l'échelle du Triangle de Gonesse, une étude a été lancée pour la prise en compte des objectifs environnementaux dans le projet d'aménagement. Elle a été confiée au groupement Les EnR / A&C Conseils / Antea.

Logement : un développement contraint par les limitations du PEB

Le Triangle de Gonesse répond à 4 des 5 objectifs et priorités du CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France en matière de transport, de développement économique, de paysage et d'environnement et de contribution au développement de la région capitale. En revanche, **il n'est pas envisagé de programme de logements, conformément aux limitations du PEB. Toutefois, face à la nécessité de mener les opérations de renouvellement urbain des quartiers et centres anciens, l'article 166 de la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Renouvelé (loi ALUR), comporte des assouplissements en matière de construction de logements en zone C des PEB dans le cadre des contrats de développement territorial (CDT).**

L'application de ces nouvelles dispositions implique qu'elles soient incluses dans un CDT conclu ou révisé dans un délai de 1 an à compter de la promulgation de la loi, soit au plus tard le 24 mars 2015.

Article 166 de la loi 2014-366 du 24 mars 2014, dite loi ALUR

I. - Les contrats de développement territorial, prévus par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, prévoir des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit. Par dérogation à la condition posée par le 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, ces opérations peuvent entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative.

Le contrat de développement territorial précise alors le contenu de ces opérations et délimite les périmètres concernés. Il définit des mesures de suivi de ces opérations au regard notamment de l'augmentation de la population, précise l'augmentation de la capacité de logement résultant de ces opérations et prévoit des mesures permettant de limiter l'impact des nuisances sonores sur la qualité de vie des populations exposées.

II. - Le contrat de développement territorial est révisé dans les conditions prévues à l'article 15 du décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris pour inclure les dispositions mentionnées au I du présent article. Ces dernières ne peuvent être incluses que dans les contrats de développement territorial conclus ou révisés au plus tard un an après la publication de la présente loi.

.../...

SDAGE Bassin Seine Normandie

Les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux sont des documents institués par la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992 affirmant la nécessité d'une gestion équilibrée de la ressource en eau. Ils fixent, pour chaque grand bassin hydrographique, les orientations fondamentales de sa politique. Conformément à l'article 3 de la loi sur l'eau, ils ont une portée juridique. Les services de l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics doivent en tenir compte pour toutes leurs décisions concernant l'eau et les milieux aquatiques.

Un SDAGE a été élaboré sur le bassin Seine-Normandie et adopté par le comité de bassin. Ce premier document a été approuvé le 20 septembre 1996. Le bassin Seine-Normandie couvre **8 régions, 25 départements et 9000 communes**, il s'étend sur environ 100 000 km². Cet outil de planification définit pour 15 ans des orientations en vue d'une gestion équilibrée de l'eau sur ce bassin. **Aucun programme ne doit être en contradiction avec les préconisations du SDAGE.** Le SDAGE préconise des actions au niveau local dans les sous-bassins versants dont les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).

Le SDAGE est le principal outil de mise en œuvre de la politique européenne de l'eau avec la transcription dans le droit français de la Directive Cadre de l'Eau par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004. La DCE, élément majeur de la réglementation européenne concernant la protection des ressources en eau (22 décembre 2000), vise à établir un

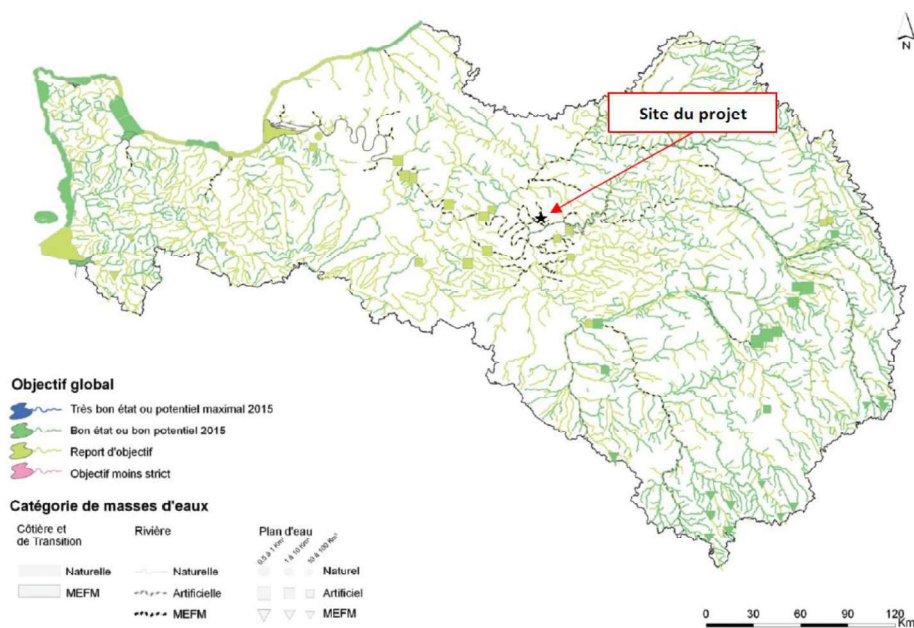
cadre pour la gestion et la production des eaux par bassin hydrographique. Elle fixe des objectifs ambitieux pour la préservation et la restauration de l'état des eaux superficielles et souterraines.

En application de la loi du 21 avril 2004 qui transpose la directive cadre sur l'eau, le comité de bassin a engagé la **révision du SDAGE Seine-Normandie. Il a été approuvé le 29 octobre 2009.** Le nouveau SDAGE fixe désormais des objectifs pour chaque masse d'eau (plans d'eau, tronçons de cours d'eau, estuaires, eaux côtières, eaux souterraines) du bassin. L'atteinte du « bon état » en 2015 est un des objectifs généraux, sauf exemptions ou procédures particulières dûment motivées dans le SDAGE. Les modalités d'évaluation de l'état des eaux sont adaptées aux caractéristiques des masses d'eau considérées. Il s'agit d'un vrai saut quantitatif et qualitatif dans l'évaluation de l'état des eaux et la fixation d'objectifs.

Le SDAGE du Bassin Seine-Normandie se décline en 10 propositions réparties en « 8 défis » et « 2 leviers » et déclinés ensuite en dispositions :

- 1) Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants « classiques ». Ce défi comporte deux aspects majeurs : la réduction des pollutions ponctuelles classiques et la maîtrise des rejets par temps de pluie ;
- 2) Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques. L'objectif essentiel fixé par le SDAGE est la généralisation des bonnes pratiques agricoles permettant de limiter l'usage des fertilisants (nitrates et phosphore) ;
- 3) Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses. La réduction des substances dangereuses dans les rejets ponctuels et diffus constitue un enjeu majeur du SDAGE ;
- 4) Réduire les pollutions microbiologiques des milieux. L'objectif du SDAGE est d'assurer, en toute circonstance, une qualité microbiologique permettant le maintien de ces usages ;
- 5) Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future. Le SDAGE préconise de focaliser en priorité les actions sur les bassins d'alimentation de captage d'eau souterraine destinée à la consommation humaine ;
- 6) Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- 7) Gérer la rareté de la ressource en eau. L'objectif poursuivi est de garantir des niveaux suffisants dans les nappes et des débits minimaux dans les rivières permettant la survie des espèces aquatiques et le maintien d'usages prioritaires comme l'alimentation en eau potable ;
- 8) Limiter et prévenir le risque inondation. Les inondations sont des phénomènes naturels qui ne peuvent être évités. Le risque zéro n'existe pas. Les atteintes aux hommes, aux biens et aux activités qui en résultent dépendent de l'ampleur de la crue et de leur situation en zone inondable. Toutefois, les crues fréquentes peuvent être bénéfiques au fonctionnement des milieux aquatiques.

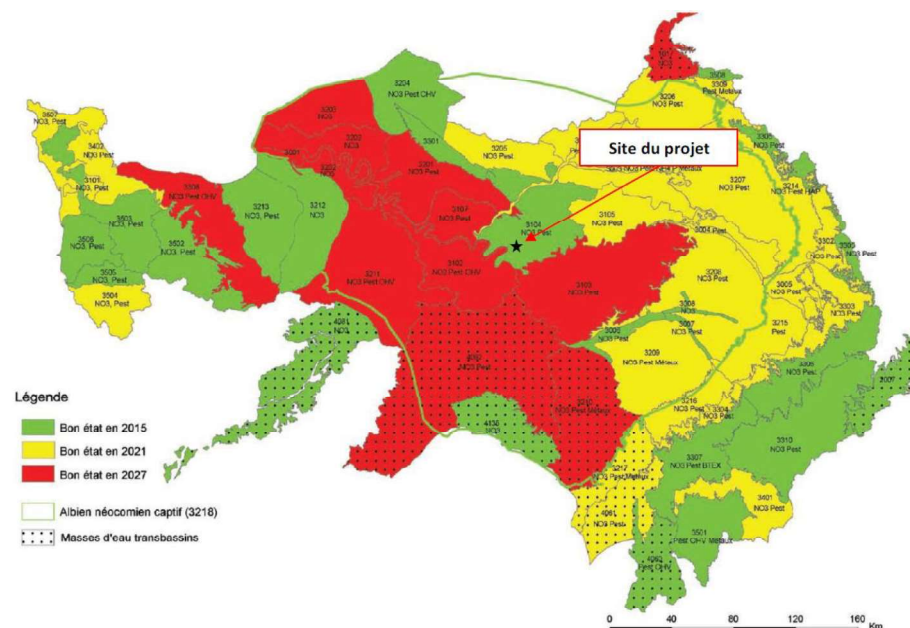
Le secteur d'étude fait partie de l'unité hydrographique n°HR157 « **Le Croult de sa source au confluent de la Seine** » qui a un objectif de bon potentiel global fixé à 2027.



Territoire du SDAGE et objectif global des eaux superficielles. Source : SDAGE Seine Normandie.

Le site du projet appartient à la **masse d'eau souterraine n°3104 « Eocène du Valois »** qui a un objectif de bon état global fixé à 2015.

Pour le second cycle de gestion du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands, le SDAGE doit faire l'objet d'une révision. Le **projet de SDAGE 2016-2021** constitue le plan de gestion révisé mis en consultation du public et des assemblées en fin d'année 2014. Couvrant la période 2016-2021, il doit être notifié à la Commission Européenne avant le 22 décembre 2015. Les 8 défis généraux s'inscrivent dans la poursuite du schéma précédent. Il a été adopté par le Comité de bassin Seine Normandie le 5 novembre 2015.



Territoire du SDAGE et objectif d'état chimique des masses d'eaux souterraines. Source : SDAGE Seine Normandie.

SAGE

Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sont des outils de planification réglementaires. Ils définissent des objectifs d'utilisation, de protection et de mise en valeur de la ressource en eau et des milieux aquatiques à l'échelle du bassin versant.

Le Triangle de Gonesse se situe dans le périmètre du SAGE « Croult-Engbien-Vieille Mer », créé par la Commission Locale de l'Eau (CLE). Cette Commission est chargée de veiller au respect des décisions du SAGE notamment en formulant des avis sur les dossiers d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

L'arrêté de périmètre du SAGE « Croult-Engbien-Vieille Mer » a été délivré le 11 mai 2011, et son arrêté de création le 7 septembre 2011. Il couvre une **superficie de 446 km², et concerne 87 communes de la Seine Saint Denis et du Val d'Oise.**

Les enjeux du SAGE sont les suivants :

- préserver et restaurer le milieu aquatique notamment par la reconquête de la qualité de l'eau et par la protection de la biodiversité et de la ressource en eau,
- prévenir les risques liés à l'eau notamment par la lutte contre les inondations et la mise en conformité des réseaux séparatifs,
- améliorer le cadre de vie par la mise en valeur de l'eau dans le paysage urbain, la mise en cohérence des différents usages de l'eau sur le territoire et une action d'amélioration qualitative de l'environnement,
- valoriser la mémoire de l'eau principalement par l'apprentissage de la culture de l'eau en milieu urbain et le développement de la mémoire des risques liés à l'eau.

L'état initial a été validé en décembre 2013. L'objectif est d'approuver le document d'ici 2015 ou 2016.

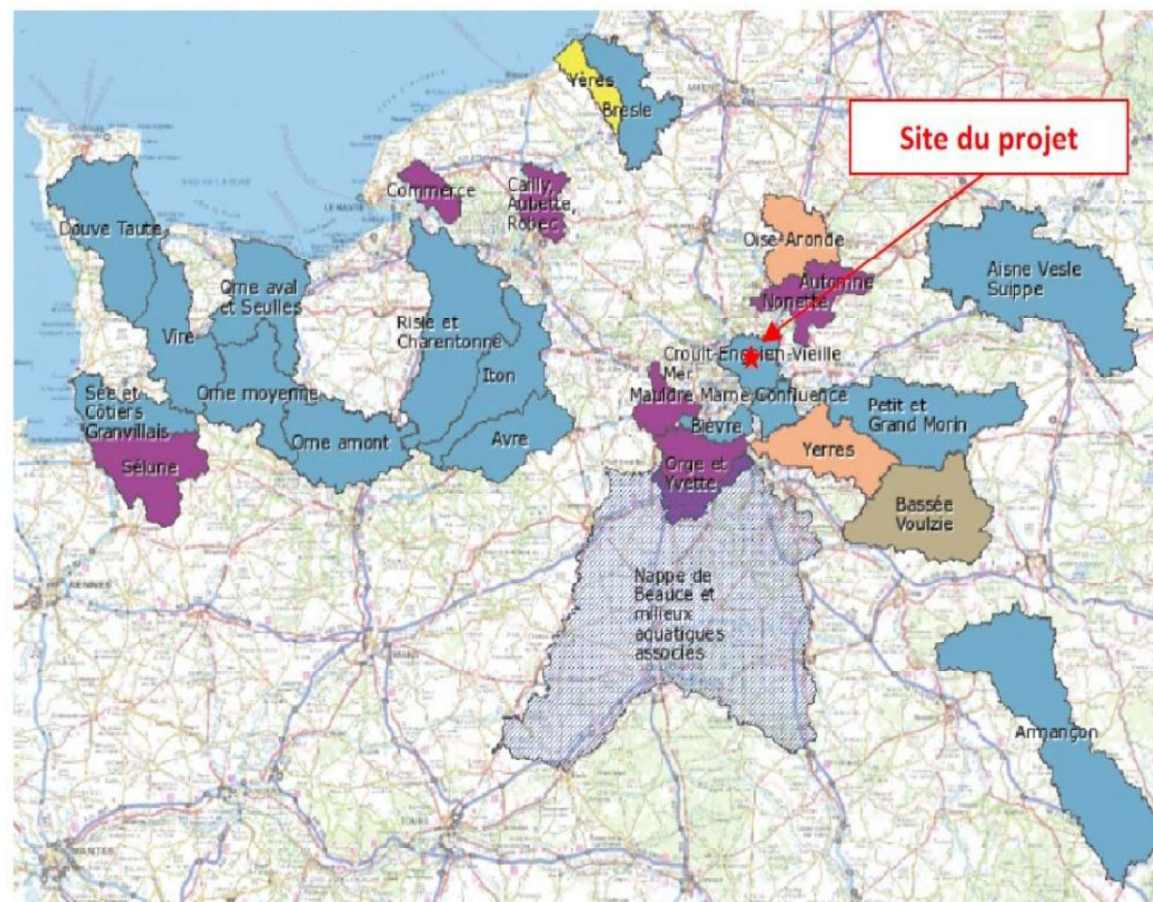
Le projet se situe sur le département du Val d'Oise (95), sur lequel s'applique la réglementation du Syndicat Intercommunal de l'Aménagement Hydraulique (SIAH Croult et Petit Rosne) : cette réglementation n'a pas de valeur en tant que telle mais prennent un caractère opposable par l'intermédiaire du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gonesse. Cependant, compte tenu de la topographie du site, le rejet des eaux pluviales est susceptible de s'effectuer dans les réseaux du département de la Seine-Saint-Denis. Le règlement d'assainissement départemental fixe le débit

maximum à déverser dans l'ouvrage public qui relève de sa gestion. Les échanges avec la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de la Seine-Saint-Denis (DEA 93), sont en cours actuellement pour fixer les règles de raccordement qui pourraient s'avérer nécessaires.

La partie concernant la gestion de l'eau dans le projet ainsi que les impacts envisagés décrit la manière dont le projet se saisit de ces enjeux, notamment par l'aménagement de la continuité paysagère assurant la gestion des eaux jusqu'à l'hypothèse d'une crue cinquantennale.

SAGE

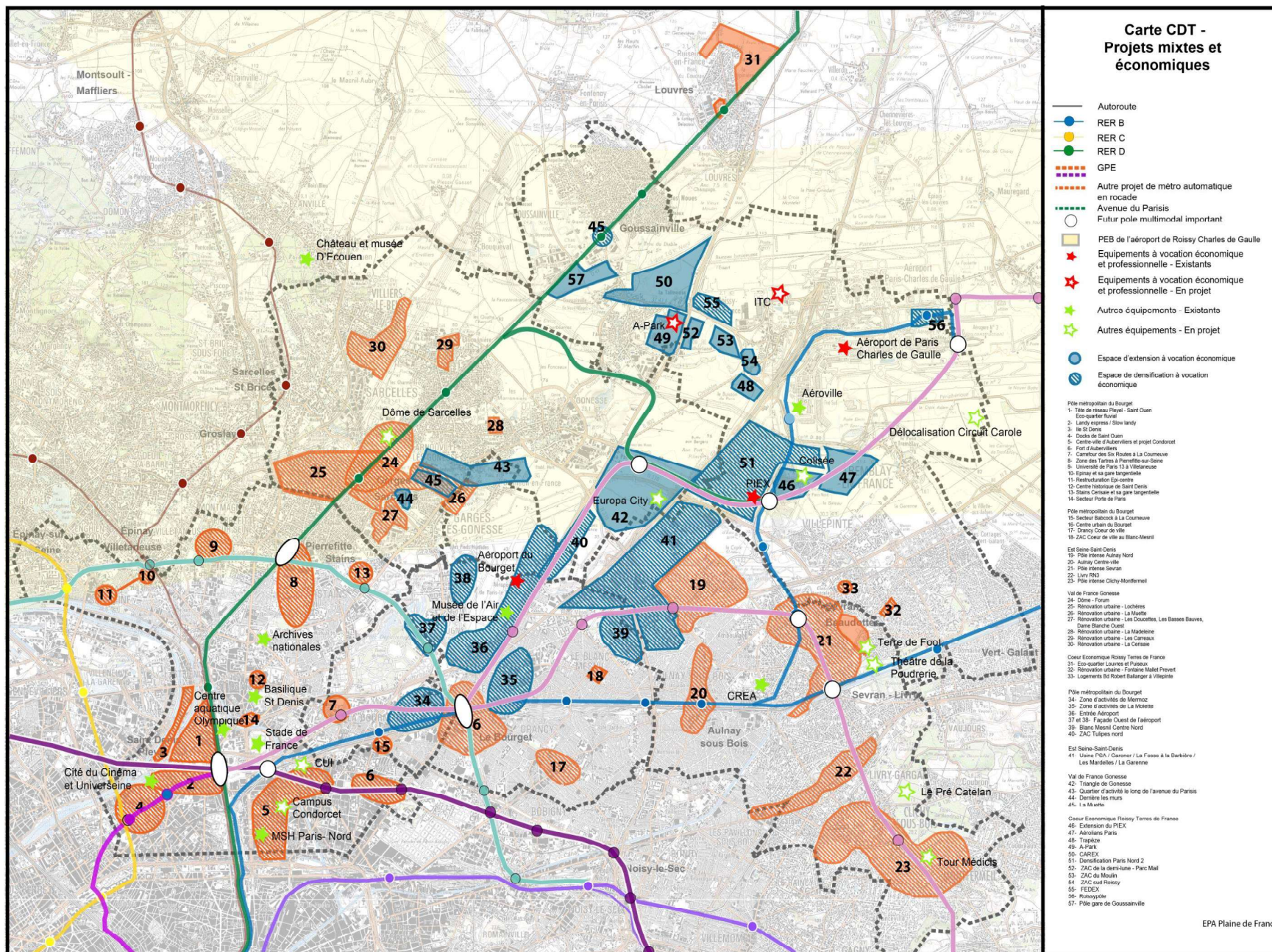
- Non démarré - hydrographiques (type de périmètre)
- Emergence - hydrographiques (type de périmètre)
- Instruction - hydrographiques (type de périmètre)
- Elaboration - hydrographiques (type de périmètre)
- Mis en oeuvre - hydrographiques (type de périmètre)
- Première révision - hydrographiques (type de périmètre)
- Non démarré - hydrogéologiques (type de périmètre)
- Emergence - hydrogéologiques (type de périmètre)
- Instruction - hydrogéologiques (type de périmètre)
- Elaboration - hydrogéologiques (type de périmètre)
- Mis en oeuvre - hydrogéologiques (type de périmètre)
- Première révision - hydrogéologiques (type de périmètre)



Etat d'avancement des SAGE du Bassin Seine Normandie. Source : Gest'eau - 2013.

À retenir

La révision du PLU permettra au territoire de se doter de documents adaptés aux enjeux de développement durable tels que définis par les lois Grenelle I et II et de s'inscrire dans le cadre stratégique de développement régional. Ces révisions sont également un préalable à la mise en oeuvre du projet du Triangle de Gonesse ouvrant à l'urbanisation 280 ha de part et d'autre du Boulevard intercommunal du Parisis et préservant 400 ha de terres agricoles au nord de l'opération.



4. L'ETUDE D'IMPACT ET SON CADRE JURIDIQUE

Cad战略 juridique

Le contenu de l'étude d'impact est désormais fixé par les articles L. 122-3 et R. 122-5 du Code de l'environnement, dans leur rédaction issue de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 dite loi « ALUR » et du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements. L'article L. 122-1 exige la réalisation d'une étude d'impact préalablement à tout projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine. L'article R. 122-5 précise que le contenu de cette étude est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Par ailleurs, la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 est venue redéfinir le champ d'application des études d'impact, ainsi qu'enrichir leur contenu. Ainsi, aux termes du nouvel article L. 122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit comprendre « au minimum, une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine ».

L'étude d'impact doit être soumise avant enquête publique à l'avis de l'Autorité Environnementale, qui vérifie la prise en compte de toutes les thématiques sur lesquelles le projet aura un impact.

Etude d'impact de la ZAC Triangle de Gonesse et autres études d'impact

Plusieurs projets de construction ou d'infrastructure non encore complètement déterminés et n'ayant pas fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale entrent en jeu dans le projet du Triangle de Gonesse. Plusieurs seront amenés à faire l'objet de leurs propres études d'impact (EuropaCity, ligne 17 Nord du Grand Paris Express et gare du Grand Paris, reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex RN 370, l'aménagement de l'avenue du Paris entre Soisy-sous-Montmorency et Garges-lès-Gonesse, ...etc.). Au regard des exigences du Code de l'Environnement, l'état initial de la ZAC du Triangle de Gonesse, doit intégrer l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale sur la ligne 17 Nord en date du 2 décembre 2015 et en analyser les impacts cumulés.

Le projet EuropaCity doit de plus faire l'objet au préalable d'un débat public et qu'à ce titre, il n'est pas encore arrêté dans toutes ses caractéristiques.

Le présent document tient compte de ces degrés d'avancement inégaux, et ne peut se substituer à ces études d'impact ou d'approfondissement spécifiques.

Le contenu de l'étude d'impact

Le présent dossier d'étude d'impact est relatif au projet d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté du Cœur de Triangle, sur la commune de Gonesse. Il s'inscrit dans le cadre du dossier de création de la ZAC. L'étude d'impact concerne la globalité du projet, c'est-à-dire le projet stricto sensu et les aménagements nécessaires à sa réalisation ou à son fonctionnement (comme par exemple les voies d'accès créées pour le projet ...). Ce document expose, notamment à l'attention du préfet qui prendra la décision de créer la ZAC et à celle du public, la façon dont le maître d'ouvrage a pris en compte l'environnement tout au long de la conception de son projet et les dispositions sur lesquelles il s'engage pour en atténuer les impacts. Plus précisément, l'étude d'impact a pour finalité :

- de permettre la compréhension du fonctionnement et de la spécificité du milieu sur lequel le projet intervient,
- d'identifier les incidences des aménagements projetés sur le milieu naturel et humain, ainsi que sur le paysage, et d'en évaluer les conséquences acceptables ou dommageables.

Que les travaux soient réalisés de manière simultanée ou échelonnée dans le temps, l'étude d'impact doit analyser globalement les effets des différents travaux sur l'environnement.

Il résulte des dispositions des articles L. 128-4 du Code de l'urbanisme (applicable jusqu'au 31 décembre 2015 inclus) et de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme (en vigueur à compter du 1er janvier 2016) que l'opération EuropaCity doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. Conformément à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, dans sa version issue du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011, l'étude d'impact comprend plus précisément :

I.-Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

II.-L'étude d'impact présente :

1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 modifiée relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application de l'article [R. 512-3](#) et de l'[article 8](#) du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;

2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;

4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

-ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;

-ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

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

5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;

6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article [R. 122-17](#), et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article [L. 371-3](#) ;

7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

-éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

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

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;

10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ;

11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact ;

12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article [R. 122-2](#), l'étude d'impact comprend, en outre :

-une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

-une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

-une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article [L. 1511-2](#) du code des transports ;

-une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

-une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

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

IV.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.

V.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6.

VI.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article [R. 414-23](#).

VII.-Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du [titre IV de la loi du 13 juin 2006](#) susmentionnée, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément aux articles R. 512-6 et R. 512-8 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné.

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

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique.

Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences Natura 2000, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23 du code de l'environnement.

Analyse de l'état initial

Cette analyse résulte des données bibliographiques mais aussi des investigations de terrain, des rencontres des partenaires et des mesures in situ. Elle doit consister en une approche analytique et une approche globale.

Cette partie analyse thème par thème l'environnement du site du projet à l'étude. Elle s'intéresse au milieu physique (topographie, climatologie, géologie, hydrogéologie, hydrologie, assainissement), au milieu naturel et espaces végétalisés (faune et flore), au paysage, au milieu humain (habitat et cadre de vie, emploi, urbanisme, réseaux, équipements, activités et grands projets, patrimoine culturel), aux déplacements et infrastructures de transport, aux risques naturels et technologiques, à l'environnement sonore et aux vibrations et à la qualité de l'air.

Sa finalité est d'apporter une connaissance des sensibilités et potentialités des territoires et milieux concernés, des risques naturels ou résultants d'activités humaines, de la situation par rapport à des normes réglementaires ou des objectifs de qualité.

Les raisons pour lesquelles le projet est retenu

L'étude d'impact expose les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu parmi les différents partis envisagés, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement. Ces projets feront l'objet d'une description. La description du projet comporte des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, les caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et les exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement.

Analyse des effets directs et indirects

Cette partie analyse les effets directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement et en particulier pour chacun des thèmes vus dans le chapitre « état initial du site et de son environnement ». Les mesures de suppression et de réduction des impacts liés à la réalisation du projet sont présentés thème par thème (travaux, milieu physique, milieu naturel, milieu humain,...).

Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique et/ou ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public. Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage.

Ces projets et ces avis sont évoqués en chapitre 3.

Les mesures envisagées

Trois types de mesures d'atténuation des effets du projet sur l'environnement peuvent être proposés :

- des mesures de suppression des effets,
- des mesures de réduction des effets,

- des mesures compensatoires pour compenser les effets qui ne peuvent être ni supprimés, ni réduits.

Le maître d'ouvrage engage sa responsabilité sur la réalisation effective des mesures d'atténuation proposées (nature, mise en œuvre, financement, ...). Il a donc une obligation de moyens et de résultats.

Le dossier d'étude d'impact doit clairement indiquer pour chaque mesure :

- sa justification par rapport à l'effet concerné,
- la nature technique des aménagements envisagés,
- l'échéancier de mise en œuvre,
- l'estimation des dépenses correspondantes,
- l'emplacement des terrains visés et leur statut foncier,
- les modalités d'acquisition des terrains,

Les méthodes utilisées

Ce chapitre a pour but de décrire le processus d'étude et les méthodes utilisées pour l'analyse de l'état initial et des impacts. Cette description est faite globalement et thème par thème.

Elle a pour objectifs de :

- valider les résultats et conclusions présentés dans le corps de l'étude ;
- signaler les difficultés apparues lors de la collecte des informations, de leur analyse et de leur traitement.

Méthode utilisée dans le cadre de la présente étude d'impact et difficultés rencontrées pour l'appréciation des effets cumulés

PERIMETRES DE PRISE EN CONSIDERATION

La méthode utilisée pour cette étude d'impact consiste, compte tenu de la dimension du projet et de l'importance du territoire impacté, à **faire la synthèse des nombreuses études thématiques lancées par l'EPA Plaine de France** dans cette perspective.

Ces études ont été menées sur les territoires et périmètres dont la pertinence est en rapport avec les thématiques respectives, en tenant compte des interactions possibles entre les projets, par exemple pour les projets économiques dans le territoire du Grand Roissy.

Compte tenu de l'enjeu du projet du Triangle de Gonesse en termes de développement, de son adossement à une gare du Grand Paris, les périmètres de prise en considération sont assez logiquement très larges, allant très souvent de l'Ile de France, aux départements du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, puis zoomant sur la Plaine de France, le Grand Roissy, enfin sur l'environnement immédiat du périmètre lui-même, et l'intérieur du périmètre stricto sensu.

Le Triangle de Gonesse est par nature en situation d'interface stratégique entre des zones à enjeux (aéroports), deux départements, des axes de transports, ce qui a nécessité cette mise en perspective permanente du périmètre.

Situer le projet et le périmètre du projet dans son environnement, le recoller aux autres périmètres à enjeux ont prévalu dans la réalisation de l'étude d'impact.

PRISE EN COMPTE DES ACTEURS PUBLICS DU TERRITOIRE

Entretiens et/ou participation aux comités techniques des acteurs du territoire et/ou partie prenante dans le cadre des études et/ou membres des Comités de Pilotage :

MAIRIE DE GONESSE,
MAIRIE DE GOUSSAINVILLE
MAIRIE DE ROISSY-EN-FRANCE
MAIRIE DE BONNEUIL-EN-FRANCE
MAIRIE DU THILLAY
MAIRIE DU BOURGET

MAIRIE D'AULNAY-SOUS-BOIS
MAIRIE DU BLANC-MESNIL

Communauté d'agglomération Val de France Gonesse,

Communauté d'agglomération Roissy Porte de France,

Communauté d'agglomération Terres de France

Association des Collectivités du Grand Roissy

Conseils Départementaux du Val d'Oise et de la Seine Saint-Denis

Région Ile de France

Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile de France

Préfecture de Région d'Ile-de-France (PRIF)

Paris-Métropole

Préfecture du Val d'Oise

Préfecture de Seine Saint-Denis

Sous-préfecture de Sarcelles

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)

La direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE)

Direction des routes Ile de France (DIRIF)

Directions régionales des affaires culturelles (DRAC)

Direction Départementale des Territoires du Val d'Oise (DDT95)

Direction nationale d'interventions domaniales (DNID)

Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE)

Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne (SIAH)

Direction Générale de l'Aviation Civile

Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM),

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

Chambre régionale d'agriculture d'Ile-de-France

Chambre de commerce de la Ville de PARIS (CCIP)

Chambre de commerce du Val d'Oise

Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural Ile de France (SAFER)

Société du Grand Paris (SGP),

Etablissement Public Foncier du Val d'Oise

Agence Foncière et Technique de Région Parisienne

Aéroport de Paris

Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)

Atelier International du Grand Paris (AIGP)

Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères (SYCTOM)

PRECISIONS DE METHODE PAR THEMES

L'ensemble des études est cité par thèmes. Le commentaire par thème ne porte ici que sur l'état initial. En effet les méthodes pour les impacts sont évoquées plus loin.

Les études utilisées sont citées. L'étude d'impact a aussi utilisé des sources différentes accessibles au public (INSEE, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Ile de France, STIF...).

■ Milieu physique

Les études utilisées pour le milieu physique sont les suivantes

Rapport sectoriel Paysage, Eau et agriculture du Plan guide	Güller Güller - DVH - EBP - PaulvanBeek en partenariat avec le bureau d'études techniques Composante Urbaine.	Octobre 2010
Etude historique et bibliographique sur pollution et géotechnique	SEMOFI, AMO reconnaissance des sols et sous-sols sur le Triangle de Gonesse	Janvier 2014

Méthode de l'état initial

Se rajoutent les explorations du bureau d'étude Ecosystème pour la faune et la flore qui ont été aussi utilisée ici pour la pédologie, et la zone humide.

Les bureaux d'étude mobilisés ont procédé à des analyses, soit à partir de sources extérieures (Données Météo France, BRGM, DRIEE, Société du Grand Paris...), soit de relevés propres (Ecosystèmes).

Ainsi, lors de la réalisation du diagnostic écologique, une première cartographie des habitats a été réalisée sur l'aire d'étude (Ecosystèmes, 2012). Cette cartographie réalisée au 1/5000ème, répond aux exigences de la réglementation liée aux zones humides. Ensuite, des sondages pédologiques ont été réalisés à l'aide d'une tarière manuelle à une profondeur maximale de 120 cm.

Le périmètre retenu majoritairement pour ces analyses est celui du Triangle de Gonesse.

■ Milieu naturel et paysager

Les études utilisées pour le milieu naturel et paysager sont les suivantes

Rapport Sectoriel Paysage, eau et agriculture du Plan guide	Groupement Güller Güller	octobre 2010
Atlas des Paysages du Val d'Oise	CG95	
Etude Faune Flore sur l'ensemble du Triangle de Gonesse	Ecosystèmes	2012-2013

Méthode de l'état initial

La partie paysage s'est appuyée sur le classement de L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAU), les atlas existants, et les études du groupement Güller Güller. Il s'agit d'une description des différentes entités paysagères présentes sur le site. Le périmètre effectue un zoom depuis l'échelle régionale jusqu'à l'échelle du Triangle de Gonesse.

Le périmètre retenu pour les analyses de la flore, la végétation et la faune, est celui du Triangle de Gonesse. La délimitation de la zone d'étude intègre la zone d'activités des Tulipes. Pour l'étude de la faune notamment les oiseaux et les mammifères, le périmètre a pu déborder localement pour expliquer des comportements, et des mouvements d'espèces avec les espaces environnants.

La flore a été analysée dans son ensemble à toutes les périodes saisonnières. La méthode a consisté tout d'abord en un inventaire avec répartition sur le Triangle de Gonesse, puis un classement des espèces, un rappel de la réglementation, et des besoins de protection qui en découlent pour les espèces qui seraient impactées. La méthode est la même pour les végétaux, et la faune.

La partie consacrée au zonage écologique consiste en un rappel des zones existantes à proximité du site, en Seine-Saint-Denis ou dans le Val d'Oise.

Une synthèse sur le site indique par une carte la « naturalité » des espaces, depuis ceux qui ont le moins de caractéristiques naturelles jusqu'à celles qui ont gardé le plus de caractéristiques.

■ Risques et nuisances

Les études utilisées pour les risques et nuisances sont les suivantes

Mission d'ingénierie en gestion des sols pollués sur le Triangle de Gonesse.	Antea Group	Juin 2012
Etude pour la prise en compte des objectifs de développement durables liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse.	Les ENR	Juin 2012
Etude historique et bibliographique sur pollution et géotechnique	SEMOFI	Janvier 2014
Etude acoustique	A&C Conseil	2012

Méthode de l'état initial

Pour cette partie consacrée aux risques, technologiques, naturels, liés aux transports et au bruit, la méthode consiste à situer le périmètre dans son environnement et à recouper sur une carte la zone à risque éventuelle avec le périmètre du Triangle de Gonesse pour repérer la partie concernée. Les périmètres de prise en considération du problème varient selon le sujet, par exemple le département (carte SEVESO), les deux aéroports (pour les cartes de plan d'exposition au bruit). Le principe consiste à exposer les principes ou les données générales connues et à zoomer à chaque fois pour voir la zone touchée et signaler le niveau observé sur le Triangle de Gonesse (par exemple le niveau de pollution existant).

■ Potentiel énergétique du site

Les études utilisées pour le potentiel énergétique du site sont les suivantes

Etude pour la prise en compte des objectifs de développement durables liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse en matière d'eau, d'énergie, de déchets et de bruit.	Les EnR/ A.C Conseils /Antea	Juin 2012
--	------------------------------	-----------

Méthode de l'état initial

Les études utilisent tout d'abord les données du BRGM pour le sous-sol, ce qui permet de préciser le potentiel énergétique du site en géothermie. Elles observent ensuite d'autres potentialités à partir des caractéristiques et de la localisation du périmètre, mais aussi du projet même : sous les cônes d'atterrissage, l'éolien est inenvisageable ; la forêt voisine d'Ermenonville permet d'étudier le potentiel Biomasse. Enfin la cogénération Gaz sera fonction des déchets produits qui seront estimés et le solaire sera fonction des surfaces construites (toitures).

■ Occupation du sol et structure foncière

Les études utilisées pour l'occupation du sol et la structure foncière sont les suivantes

Analyse fonctionnelle des espaces agricoles du Triangle de Gonesse	Safer	2012 - 2013
Etude prospective pour le devenir de l'agriculture en Plaine de France	Blézat Consulting	Mars 2010

Méthode de l'état initial

L'analyse de l'occupation du sol de Gonesse a été menée par l'IAURIF dont les descriptions et analyses sont reprises. L'étude du foncier et des exploitations agricoles ont été menées à partir des données notamment de la SAFER et de données foncières.

Le périmètre du site situe le Triangle de Gonesse principalement dans le territoire de la commune de Gonesse.

Sur la structure foncière l'EPA s'appuie également sur l'ingénierie de son partenaire l'Etablissement Foncier du Val d'Oise et avec l'aide de l'étude de géomètre géomètres experts Batestini (élaboration du cahier des échanges) et de l'étude de géomètres experts Tuquoi pour le tracé du Carré agricole.

■ Activités et tissu économique

Les études utilisées pour les activités et le tissu économiques sont les suivantes :

Le recensement INSEE pour les aspects démographiques (2009).

Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy	Ecocodev Conseil	Mai 2012
CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France		Convention décembre 2011 cadre
EuropaCity – Etude d'impact emploi	Sémaphores	Novembre 2011
Analyse prospective du contexte commercial du Nord-Est métropolitain francilien	CONVERGENCES-CVL/ALPHAVILLE/CREDOC	2013

Etude sur le potentiel hôtelier en Plaine de France	Horwath HTL	2011
---	-------------	------

Méthode de l'état initial

L'étude Ecocodev procède à un recensement des pôles économiques, des projets structurants du Grand Roissy, et de leurs nombre d'emplois attendus à terme, ainsi que des acteurs économique de ce secteur. C'est bien le Grand Roissy qui est le périmètre pertinent de raisonnement pour situer les enjeux et les impacts de développement économique du Triangle de Gonesse.

Les différentes études exploitent fortement les données INSEE pour la connaissance des profils d'emplois et les niveaux de qualification des employés.

L'approche sur le commerce, la culture et les loisirs procède aussi d'abord par recensement des équipements existants, mais par l'analyse des comportements d'achats et des scénarios d'évolution pour ces comportements (approche sociologique) elle comporte aussi une dimension prospective dans laquelle le projet devra s'inscrire et elle souligne la difficulté de prévoir certaines évolutions de consommation.

■ Agriculture

Les études utilisées pour l'agriculture sont les suivantes :

Analyse fonctionnelle des espaces agricoles du Triangle de Gonesse	Safer	2012 - 2013
Etude prospective pour le devenir de l'agriculture en Plaine de France	Blézat Consulting	Mars 2010
Rapport sectoriel Paysage, Eau et Agriculture du Plan guide	Groupeement Güller Güller	Octobre 2010

Méthode de l'état initial

Ce chapitre approfondit et analyse l'histoire et les caractéristiques des structures agricoles, telles que vues déjà plus haut. Les analyses mettent en perspective des données comparées aux échelles de l'Ile de France des différents départements, puis de la Plaine de France.

■ Equipements publics et services

Document stratégique - Objectifs et stratégie de la programmation	Güller Güller	En attente
Document de travail - Programmation	Güller Güller	Octobre 2012 91p
COTEC Programmation - 3 COTEC/3 documents (2 pdf+ 1ppt)	Güller Güller	Avril et octobre 2013 Mars 2013
En attente : E6 : Mise à jour de la programmation générale du Cœur de Triangle de Gonesse		
EPA Plaine de France Rapport Phase 1	DTZ	Juillet 2013

Méthode de l'état initial

A partir des données de la ville de Gonesse, notamment le PLU, cette partie décrit les équipements actuels de la ville dans les différents domaines. Le périmètre d'étude est la commune.

▪ Habitat

L'étude utilisée pour l'habitat est la suivante :

Etude des besoins en logements sur la commune de Gonesse	Guy Taïeb Conseil	Février 2013
--	-------------------	--------------

Méthode de l'état initial

Cette étude décrit la structure du parc de Logement à Gonesse et ses déséquilibres ainsi que les flux migratoires. Elle rappelle surtout la réglementation en vigueur sur la ville et le périmètre du Triangle de Gonesse, du fait des cônes de bruit qui restreignent ou interdisent la fonction d'habitat. Le périmètre d'étude est la commune.

▪ Circulation et déplacements

Les études utilisées pour la circulation et les déplacements sont les suivantes :

Etude des besoins en logements sur la commune de Gonesse	GTC	Février 2013
Etude de reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 (document provisoire)	France Ingénierie SETEC	Juin 2012
Diagnostic de l'étude d'aménagement et de déplacement Corridor A1/Nord Francilien	DRIEA	Juillet 2012
Simulations de trafic	CD VIA	
Traduction géométrique des études de trafic / profils des voiries / schéma des transports au sein du projet	RR&A	
L'état du trafic en Ile-de-France	V-traffic	Janvier 2014

Méthode de l'état initial

Ces études procèdent sur la base de connaissances par comptages, simulations, études de trafic routier et prise en considération des réseaux de transports collectifs existants ; le Triangle est mis en perspective à l'échelle de l'Île de France, des deux départements du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, et enfin des infrastructures routières limitrophes.

Le STIF et différentes sources officielles sont cités pour les projets de transports.

▪ Réseaux et gestion des déchets

Les études utilisées pour les réseaux et la gestion des déchets sont les suivantes :

Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Gonesse	Ville de Gonesse	Septembre 2006
Raccordement des réseaux primaires Eau / Energie	Groupeement Güller - Güller Setec	Septembre 2012

	International	
Etude pour la prise en compte des objectifs de développement durables liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse. Stratégie pour la gestion des déchets.	ANTEA (groupement Les ENR/ANTEA/A&C Conseil)	Octobre 2012

Méthode de l'état initial

Les informations ont été recueillies auprès des concessionnaires des réseaux, et les périmètres de prise en considération sont ceux de leur périmètre d'activité, c'est-à-dire interdépartemental et intercommunal. L'état initial consiste avant tout en une description des dispositifs existants qui seront susceptibles de devoir s'adapter au projet du Triangle de Gonesse.

Echange avec les acteurs :

▪ Servitudes d'utilité publique

Méthode de l'état initial

- Les informations relatives aux servitudes d'utilité publique existantes proviennent de la Direction des Territoires du Val d'Oise.

METHODE POUR LA DESCRIPTION DU PROJET AU CHAPITRE 2 DE L'ETUDE D'IMPACT

Après avoir brossé un historique du projet du Triangle de Gonesse, et évoqué les différents concurrents ayant participé aux études, le chapitre décrit le projet de la ZAC qui est celui de Güller Güller, en partant des principes et objectifs généraux pour aborder ensuite les projets clés, et les détails d'aménagement proposés, les objectifs en matière d'environnement. Cette description est complétée autant que faire se peut par celle du projet d'EuropaCity (Agence BIG) compte tenu de l'avancement de ce dernier.

HIERARCHISATION DES IMPACTS

Le choix a été fait de hiérarchiser les impacts par importance, afin de faciliter la lecture du document, par un code couleur (orange, vert...). L'importance de ces impacts découle en effet de plusieurs considérations qui invitent à les relativiser les uns par rapport aux autres :

- L'importance mesurable de la situation initiale modifiée par le projet (par exemple, l'urbanisation de 280 ha auparavant consacrés à l'agriculture, ou la production de déplacements motorisés, ou encore la production de déchets...) et la création de besoins quantifiables par le projet (besoins en énergie par exemple).
- Ou au contraire la mise en perspective qui relative les impacts : par exemple le bruit généré par le projet est modéré eu égard aux bruits préexistants des avions et des autoroutes.
- L'appréciation est aussi qualitative : la situation actuelle du milieu naturel, déjà relativement dégradé, limite l'impact du projet sur les espèces protégées qui sont peu représentées dans ce secteur.
- Sur de grands paramètres structurels comme le climat, la géologie, le projet n'a que de faibles impacts voire aucun à grande échelle.

METHODE D'APPRECIATION DES IMPACTS : A CONSULTER DANS CHAQUE CHAPITRE

L'appréciation des impacts requiert, dans plusieurs thématiques soumises à des logiques quantitatives, une certaine technicité : soit au titre de la gestion des flux (eau, réseaux, déchets), ou de l'appréciation des besoins (énergétiques, de transports et de circulation, d'utilisation de réseaux et de production de déchets).

Ces études consistent à anticiper les phénomènes, à prévoir, mesurer, modéliser (bruit) extrapoler. Elles procèdent parfois par hypothèses et par scénarios (zone humide, qualité de l'air) de manière à couvrir le maximum de situations possibles. Elles se heurtent aussi à des difficultés méthodologiques comme par exemple de ne pouvoir raisonner par additions de nuisances (étude acoustique) tant les natures de bruit sont différentes (entre heures de pointe et données moyennes, entre bruits ponctuels et bruits continus).

Chaque chapitre par thématique expose la méthode qui a été suivie pour apprécier les impacts, ainsi que les limites et difficultés rencontrées dans les méthodes suivies.

Les impacts cumulés sont exposés également dans chacun des chapitres.

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES POUR LA REALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

■ Difficultés générales

L'élaboration de l'étude d'impact s'est heurtée à plusieurs types de difficultés :

- **Le dimensionnement** du projet et par incidente les méthodes de dimensionnement des besoins et des impacts, qui requièrent des approches rigoureuses.
- **L'hétérogénéité** des sujets, et des thèmes de l'étude d'impact, doit être traitée de manière à trouver des niveaux de présentation et de formulation des enjeux qui soient homogènes.
- **La technicité** de ces mêmes sujets qui ont fait l'objet d'études thématiques très poussées, parfois peu soucieuses de pédagogie ou de transversalité, compliquant l'effort de synthèse ou la recherche de cohérence.
- **L'échelle géographique différenciée** des enjeux, nécessaire à la mise en perspective des impacts, présente la difficulté de ne pas pouvoir toujours comparer les phénomènes ou les impacts sur les mêmes bases.
- **Les temporalités** du projet et des impacts, avec les temporalités différentes des projets environnants compliquent l'appréciation des effets cumulés, et l'horizon de réalisation du projet du Triangle de Gonesse oblige à raisonner par scénarios sur des sujets tributaires du marché, ou des modes de vie (commerce, loisirs, emploi... par exemple). La temporalité des études qui suppose que toutes les études ne peuvent être réalisées dans la même temporalité.

Le projet du Triangle de Gonesse présente 25 ans de développement pour arriver à son terme. L'analyse de la progressivité des impacts s'affinera au fur et à mesure des études et sera plus précise dans les compléments à l'étude d'impact au titre du dossier de réalisation.

■ Difficultés pour la prise en compte des effets cumulés

La prise en compte des effets cumulés s'effectue de manière globale dans le cadre des parties thématiques relatives à chaque type d'enjeux, et auxquelles il faut se référer. Ces parties reflètent la cohérence de chaque problématique. Les études thématiques abordent la question des effets cumulés pour des projets de nature comparable ou susceptibles d'entrer en concurrence les uns avec les autres.

Outre les aspects environnementaux, les principaux domaines dans lesquels il y a d'éventuels effets cumulés avec des projets environnants sont le développement économique, le commerce, les transports.

Le projet EuropaCity, doté d'un programme de 760 000 m², a fait l'objet d'études techniques thématiques poussées, et l'étude d'impact utilise, avec d'autres, ce matériau.

Plus généralement, **la prise en compte des autres projets que celui du Triangle de Gonesse rencontre une difficulté qui est celle de la temporalité et du degré d'avancement de chaque projet**. En effet certains projets sont très avancés, d'autres ne produiront des effets que dans quelques années, dans un contexte qui aura changé. Ainsi, les effets peuvent sembler potentiellement cumulés mais ils ne seront pas concomitants. Pour des projets à échéance lointaine, il y a une part de prospective dans les raisonnements (voir étude commerce par exemple).

Enfin, **les avis de l'autorité environnementale produits sur les projets alentour sont très hétérogènes** d'un projet à l'autre, des avis parfois techniques, parfois très généraux et vagues. Il est difficile d'avoir une appréciation homogène des effets cumulés à partir de ces avis.

Autre limite, l'absence de « point départ » et d'indicateur de mesure qui permettraient d'objectiver les effets cumulés depuis une date précise et sur un critère de mesure précis, pour montrer les évolutions en matière environnementale sur les conditions de présence de la faune ou de la flore.

Les évaluations environnementales des CDT ne permettent pas d'apporter de plus amples précisions quant à l'analyse des impacts cumulés du Triangle de Gonesse, et ce pour plusieurs raisons.

D'abord, parce que même si chaque CDT présente effectivement quelques éléments, souvent chiffrés, sur ses impacts environnementaux, les analyses sont plus générales et hypothétiques lorsqu'il s'agit d'isoler les effets propres à chaque CDT. La distinction entre les scénarii « mise en place du CDT » et « sans CDT » est, dans la plupart des cas, difficile car plusieurs actions appartiendraient aux deux scénarii. Il est donc difficile d'extraire des éléments qui permettent de compléter l'analyse portée dans le cadre de l'interrogation sur les impacts cumulés du Triangle de Gonesse.

Par la suite, l'autorité environnementale rappelle, dans ses avis respectifs aux CDT, que chaque analyse d'impacts a été réalisée sans mise en cohérence avec les impacts supposés des autres CDT environnants. L'absence de mise en perspective entre les différents contrats ne permet donc pas une évaluation réaliste des impacts cumulés, dont l'incorporation pourrait venir enrichir l'étude d'impact du Triangle de Gonesse.

Enfin, le CDT Gonesse Val de France, qui porte plus précisément sur le territoire du Triangle de Gonesse, lorsqu'il aborde la question des impacts cumulés, renvoie à l'étude d'impacts du projet lui-même. De ce fait, le CDT ne permet pas une analyse en termes d'impacts cumulés.

Indications pour la lecture de l'Etat initial du site et de son environnement

Des périmètres d'étude variables, imposés par les thématiques traitées.

Le chapitre 1 « Etat initial du site et de son environnement » s'appuie sur un certain nombre d'études préalables à la création de la ZAC. Celles-ci sont indiquées en introduction des différentes parties qui le composent.

Dans ces différentes études, l'échelle de réflexion varie et s'adapte en fonction de la thématique traitée.

Dans le cadre de la présente étude d'impact, ces périmètres d'études variables sont conservés. Ils traduisent en effet une échelle de réflexion pertinente selon la thématique.

Les documents cartographiques issus de ces études et repris ici, présentent donc un périmètre plus ou moins élargi du Triangle de Gonesse. **En outre, les plans figurant dans le dossier d'étude d'impact, faisant notamment apparaître EuropaCity pourront évoluer, selon l'avancement propre à ce projet spécifique (débat public, étude d'impact).**

Les études (liste ci-dessous) sont les études terminées et les phases d'études achevées. La liste ci-dessous indique également les phases d'études en cours. Celles-ci sont nombreuses et plusieurs études croisent parfois les mêmes thématiques, sur une échelle ou une approche légèrement différente. Il serait difficile de rappeler la méthode de chaque étude ici, d'autant que la plupart des chapitres ci-après les décrit partiellement. Ces études sont par ailleurs disponibles auprès de l'EPA Plaine de France.

Liste des études sur le périmètre du Triangle de Gonesse

- Marché de définition 2008 :
 - Cahier des charges
 - Rapport du jury de concours
- Etudes urbaines relatives au plan de référence : groupement Güller Güller/PVB/EBP/DHV (2010)
 - Rapport Final
 - Volet paysage
 - Volet programmation
 - Volet développement durable
 - Volet transports
- Inventaire faunistique et floristique sur 4 saisons : ECOSYSTEMES (octobre 2012-septembre 2013)
 - Rapport

- Bilan des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse : Energies Demain (septembre 2014)
- Etudes urbaines relatives au plan guide : Groupement Güller Güller/RR&A/SETEC/PVB/DHV Royal Haskening (2015) :
 - Document stratégique
 - Manuels qualité des « invariants »
 - Plans / Documents graphiques
- Etude pollution sur la zone dite « point noir de Gonesse » : ANTEA Group (2014)
 - Synthèse des données existantes, étude historique et documentaire
 - Réalisation des investigations (non réalisé, l'objectif de l'EPA est de réaliser ces investigations en 2016)
 - Elaboration du plan de gestion (non réalisé, l'objectif de l'EPA est d'élaborer ce plan de gestion en 2016 ou début 2017, selon la période de réalisation des investigations sur le point noir)
- Etude pour la définition des objectifs environnementaux du projet : groupement Les ENR/ANTEA /A&C Conseil (2015)
 - Précision des besoins et objectifs du projet
 - Déclinaison des solutions
 - Coordination avec les acteurs du projet (non réalisé, ce travail de coordination sera effectué dans le cadre d'un nouveau marché relatif à la déclinaison opérationnelle de la stratégie de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) qui sera notifié à l'automne 2016)
- Documents de la concertation publique, préalable à la création de ZAC : conseil en communication Manifeste (de 2013 à 2015)
 - 2 réunions publiques (comptes-rendus, diaporamas de présentation)
 - 4 ateliers thématiques (comptes-rendus, diaporamas de présentation, dossiers participants)
- Etude agro-pédologique : définition d'une zone humide et caractérisation agronomique (2015)
 - Etude pour la définition d'une zone humide
 - Etude pour la caractérisation agronomique

Liste des études sur un périmètre élargi, comprenant le site du Triangle :

- Etude prospective pour le devenir de l'agriculture en Plaine de France : BLEZAT Consulting (2011)
- Etude relative à la mise en place d'un schéma agricole sur le territoire du Grand Roissy : SAFER Ile de France (2013)
- Etude des besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs : STIF (2013)
- Analyse prospective du contexte commercial du Nord-est métropolitain : CVL-Convergence (2013)
- Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy : Eco-DEV (2012)
- Mission schéma viaire Roissy-Le Bourget : SETEC international et 6T :
 - Rapport enquêtes
 - Rapport final (non réalisé)
- Etude Corridor de l'A1 – Nord Francilien : TRANSITEC :
 - Diagnostic
 - Diagnostic prospectif
 - Scénarios de transports (non réalisé)

Enfin, le CDT Gonesse Val de France, qui porte plus précisément sur le territoire du Triangle de Gonesse, lorsqu'il aborde la question des impacts cumulés, renvoie à l'étude d'impact du projet lui-même. De ce fait, le CDT ne permet pas une analyse en termes d'impacts cumulés.

L'analyse des effets cumulés est cependant complétée dans l'étude au regard :

- de l'évaluation environnementale des 4 CDT du secteur ;
- de l'enquête publique du SDRIF ;
- des dossiers de DUP de la ligne 17 et de l'avenue du Paris.

La synthèse de ces études et la mise en forme du document d'étude d'impact a été réalisée par les agences GERAU Conseil (Directeur d'études Laurence Dini) et Ville Ouverte (Directeur d'études Stéphane Lerays).