

**Arrêté n°2025-18499**

déclarant d'utilité publique, au profit de Grand Paris Aménagement (GPA), le projet d'aménagement du secteur dit du « Triangle de Gonesse », sur le territoire de la commune de Gonesse (95), et valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gonesse

**Le préfet du Val-d'Oise**  
Chevalier de l'Ordre national du Mérite,  
Chevalier de la Légion d'honneur

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**Vu** le code de l'urbanisme, et notamment les articles L.153-54 et suivants ;

**Vu** le code de l'environnement ;

**Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

**Vu** le code rural et de la pêche maritime ;

**Vu** le code de justice administrative ;

**Vu** le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

**Vu** le décret n°2010-687 du 24 juin 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État dans la région et les départements d'Île-de-France ;

**Vu** le décret du Président de la République du 09 mars 2022 portant nomination de M. Philippe COURT, préfet du Val-d'Oise (hors classe) ;

**Vu** le décret du Président de la République en date du 06 mars 2025 portant nomination de Mme Hélène GIRARDOT en qualité de secrétaire générale de la préfecture du Val-d'Oise, sous-préfète de l'arrondissement de Pontoise ;

**Vu** l'arrêté du Premier ministre du 10 avril 2024 portant nomination de M. Nicolas FONTAINE, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, en qualité de directeur départemental des territoires du Val-d'Oise à compter du 15 avril 2024, pour une durée de quatre ans ;

**Vu** l'arrêté préectoral n° 25-043 du 16 juin 2025 donnant délégation de signature à Mme Hélène GIRARDOT, secrétaire générale de la préfecture du Val-d'Oise et sous-préfète de l'arrondissement de Pontoise ;

**Vu** l'arrêté préectoral n°24-040 du 29 juillet 2024 donnant délégation de signature à M. Nicolas FONTAINE, directeur départemental des territoires du Val-d'Oise ;

**Vu** le décret n° 2015-980 du 31 juillet 2015 portant création de l'établissement public Grand Paris Aménagement ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°2018-15000 du 20 décembre 2018 déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, à Gonesse, prorogé par l'arrêté préfectoral n°2023-17551 en date du 12 décembre 2023 ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°2024-17997 du 17 septembre 2024 portant suppression de la zone d'aménagement concerté « Triangle de Gonesse » sur le territoire de la commune de Gonesse ;

**Vu** la délibération du conseil d'administration de Grand Paris Aménagement en date du 02 août 2024 approuvant le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU de Gonesse et autorisant le dépôt du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ainsi que le dossier d'enquête parcellaire relatifs à l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse ;

**Vu** la délibération du conseil d'administration de Grand Paris Aménagement en date du 02 août 2024 approuvant le bilan de la concertation préalable et le dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse ;

**Vu** le courrier de Grand Paris Aménagement en date du 23 décembre 2024 sollicitant l'ouverture d'une enquête unique regroupant d'une part l'enquête préalable à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse, d'autre part l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU et l'enquête parcellaire, et les dossiers joints ;

**Vu** le courrier de saisine de la MRAe en date du 24 décembre 2024, reçu par la MRAe le 30 décembre 2024, et sollicitant son avis dans le délai de 3 mois prévu par l'article R.122-27 du code de l'environnement ;

**Vu** le courrier de saisine des collectivités intéressées en date du 31 décembre 2024 transmis en application de l'article R.122-7 du code de l'environnement ;

**Vu** l'avis favorable de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France sur l'étude d'impact du projet du Triangle de Gonesse en date du 13 janvier 2025 ;

**Vu** le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du 13 février 2025 portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gonesse rendue nécessaire par le projet de la ZAC Triangle de Gonesse ;

**Vu** la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France en date du 10 avril 2025 donnant un avis favorable sur le dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse ;

**Vu** la délibération n°9/2025 de la commune de Gonesse en date du 10 février 2025 relative à l'évaluation environnementale portant sur le projet de création de la nouvelle ZAC du Triangle de Gonesse et sur la procédure de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU, prise en application des articles L.122-1, L.122-14 et R.122-7 du code de l'environnement ;

**Vu** la délibération n° 36/2025 de la commune de Gonesse en date du 28 avril 2025 relative au dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse prise en application des articles L.311-1, R.311-3 et R.311-4 du code de l'urbanisme ;

**Vu** l'avis favorable de la Présidente du Conseil départemental du Val-d'Oise en date du 26 février 2025 sur le dossier du Triangle de Gonesse ;

**Vu** l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Île-de-France N° ACIF-2025-004 du 09 avril 2025 rendu hors du délai prévu par l'article R.122-27 du code de l'environnement ;

**Vu** le mémoire en réponse produit par le Maître d'Ouvrage en date du 06 mai 2025 sur l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Île-de-France N° ACIF-2025-004 du 09 avril 2025 ;

**Vu** le rapport de la commissaire enquêtrice en date du 08 août 2025 ;

**Vu** le courrier du préfet du Val-d'Oise adressé au président du Tribunal administratif en date du 14 août 2025 demandant le retrait de la réserve formulée par la commissaire enquêtrice relative à la suppression de la cité scolaire à vocation internationale et des autres équipements publics prévus au sein de la ZAC, en ce que cette réserve résulte d'une erreur de droit portant sur le sens des dispositions de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme et est insuffisamment motivée ;

**Vu** le courrier du président du Tribunal administratif adressé à la commissaire enquêtrice en date du 22 août 2025, relevant le caractère insuffisamment étayé de la motivation de cette réserve et invitant la commissaire enquêtrice à compléter ses conclusions sur ce point si elle entend maintenir cette réserve ;

**Vu** le rapport modifié de la commissaire enquêtrice en date du 05 septembre 2025 ;

**Vu** l'arrêté n°2025-18444 du 30 septembre 2025 portant création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) dans le secteur dit du « Triangle de Gonesse », sur le territoire de la commune de Gonesse (95), sous la maîtrise d'ouvrage de l'aménageur public Grand Paris Aménagement (GPA) ;

**Vu** la délibération n°98/2025 du conseil municipal de la commune de Gonesse en date du 29 septembre 2025 donnant un avis favorable sur le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gonesse ;

**Vu** le courrier du directeur général de Grand Paris Aménagement en date du 17 octobre 2025 demandant la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du secteur dit du « Triangle de Gonesse », sur le territoire de la commune de Gonesse, et valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gonesse ;

**Considérant** que l'arrêté préfectoral n°2018-15000 du 20 décembre 2018 déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF) le projet d'aménagement du « Triangle de Gonesse » sur la commune de Gonesse a été prorogé par l'arrêté préfectoral n°2023-17551 en date du 12 décembre 2023 ;

**Considérant** toutefois que le projet initial d'aménagement en cause ne reflétait plus la réalité du projet porté par GPA au regard de l'évolution substantielle de la programmation envisagée et du périmètre du projet, ce qui a justifié par arrêté préfectoral n°2024-17997 du 17 septembre 2024, la suppression de la zone d'aménagement concerté du Triangle de Gonesse qui avait été créée le 21 septembre 2016 ;

**Considérant** que l'arrêté préfectoral n°2025-18444, du 30 septembre 2025, portant création de la nouvelle zone d'aménagement concerté (ZAC) dans le secteur dit du « Triangle de Gonesse », sur le territoire de la commune de Gonesse (95), sous la maîtrise d'ouvrage de l'aménageur public Grand Paris Aménagement (GPA) porte sur un projet d'aménagement substantiellement différent de celui visé par l'arrêté préfectoral n°2018-15000 du 20 décembre 2018 susvisé ;

**Considérant**, par conséquent, que l'arrêté du 20 décembre 2018 déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du « Triangle de Gonesse » sur la commune de Gonesse, prorogé par l'arrêté préfectoral n°2023-17551 en date du 12 décembre 2023, doit être abrogé ;

**Considérant** que le projet d'aménagement sur le secteur de la ZAC dite du « Triangle de Gonesse » recentrée sur un périmètre de 121,8 ha autour de la gare de la ligne 17 tel que présenté dans l'annexe 1 du présent arrêté, fait partie des 17 mesures du Plan Val-d'Oise, annoncé par le Premier ministre le 07 mai 2021 avec l'objectif d'améliorer l'offre économique et les infrastructures de mobilité, de santé et d'enseignement, de sécurité et de justice sur le territoire du département ;

**Considérant** que le nouveau projet d'aménagement permet de répondre aux objectifs suivants :

- Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.) ;

- Implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématisées sur les filières de la bio économie ;
- Développer une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire ;
- Aménager un pôle gare multimodal autour de la future gare GPE ;
- Implanter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation sur le territoire ;
- Au sein de la lisière agricole, accueillir des projets de production agricole à vocation expérimentale, sociale et pédagogique ;
- Renforcer l'offre de formation bénéficiant aux collégiens et lycéens des villes voisines, et plus largement l'offre en matière d'enseignement professionnel.

**Considérant** que le projet d'aménagement fait l'objet de mesures « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) présentées dans l'annexe 3 du présent arrêté ;

**Considérant** que la création d'une cité scolaire à vocation internationale au sein de la ZAC répond au besoin de renforcement de l'offre d'enseignement sur le territoire au regard de sa croissance et de sa structure démographique ; que ce projet est conforme aux dispositions de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme ; que GPA a répondu aux observations de la commissaire enquêtrice concernant l'exposition du public de la cité scolaire au bruit et à la pollution atmosphérique ; que les mesures présentées dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée menée sur l'aéroport de Paris Charles de Gaulle permettront de réduire encore les nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport ;

**Considérant** que les objectifs de réduction de la gêne sonore liée à l'activité de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, tels que présentés par l'autorité compétente prévue par le règlement européen n° 598/2014 du 16 avril 2014, prévoient une réduction de la forte gêne sonore à l'horizon 2030 d'un tiers pour la journée complète et de la moitié pour la période nocturne ;

**Considérant**, par conséquent, que les considérations personnelles exposées par la commissaire enquêtrice et qui ont fondé sa réserve ne sont pas de nature à remettre en cause le projet de cité scolaire ;

**Considérant** que le projet d'aménagement sur le secteur de la ZAC dite du « Triangle de Gonesse », y compris l'aménagement de la cité scolaire, est d'utilité publique pour les raisons indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté ;

**Considérant** les pièces attestant que les formalités de publicité collective ont été effectuées conformément aux dispositions de l'article R.123-11 du code de l'environnement ;

**Considérant** le dossier et le registre d'enquête déposés en mairie de Gonesse du 28 mai 2025 au 30 juin 2025 inclus ;

**Considérant** le registre dématérialisé ouvert et tenu à disposition du public du 28 mai 2025 au 30 juin 2025 inclus ;

**Sur proposition** du directeur départemental des territoires ;

## ARRÊTE

**Article 1 :** L'arrêté n° 2018-15000 du 20 décembre 2018 déclarant d'utilité publique, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), le projet d'aménagement du « Triangle de Gonesse » sur la commune de Gonesse, prorogé par l'arrêté préfectoral n° 2023-17551 en date du 12 décembre 2023, est abrogé.

**Article 2 :** Est déclaré d'utilité publique, au profit de Grand Paris Aménagement (GPA), le projet d'aménagement sur le secteur de la ZAC dite du « Triangle de Gonesse », sur le territoire de la commune de Gonesse, délimité conformément au plan de situation et au périmètre figurant en annexe 1 du présent arrêté.

**Article 3 :** La présente déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du PLU de la commune de Gonesse conformément aux dispositions figurant en annexe 4 du présent arrêté.

**Article 4 :** La présente déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet, conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet d'aménagement sont exposés dans l'annexe 2 du présent arrêté.

**Article 5 :** En application de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, les mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets éventuels n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pas pu être évités, ni suffisamment réduits, sont présentées en annexe 3 du présent arrêté. Elles sont mises à la charge de Grand Paris Aménagement. L'annexe 3 du présent arrêté précise également les modalités de suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

En application de l'article R.122-13 du code de l'environnement et afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures prescrites dans l'annexe 3 du présent arrêté, le maître d'ouvrage transmettra au préfet :

- pendant toute la durée des travaux, un suivi des mesures mises en œuvre permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts temporaires du projet, réalisé tous les ans, sur les phases en cours d'aménagement ;
- à l'issue des travaux d'une phase d'aménagement, un bilan des actions mises en œuvre permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts permanents du projet dans l'année suivant la fin des travaux ;
- en phase exploitation, un bilan permettant le suivi des actions mises en œuvre, 3 ans après la livraison de la phase d'aménagement.

**Article 6 :** Le directeur général de Grand Paris Aménagement est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement comprises dans le périmètre figurant en annexe 1 du présent arrêté.

**Article 7 :** Conformément à l'article L.122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le maître d'ouvrage devra participer financièrement, s'il y a lieu, à la réparation des dommages causés aux exploitations agricoles.

**Article 8 :** La durée de validité de la déclaration d'utilité publique est fixée à 5 ans à compter de la publication du présent arrêté. Ce délai pourra être prorogé dans les conditions prévues par l'article L. 121-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

**Article 9 :** Le présent arrêté sera affiché pendant un mois au siège de Grand Paris Aménagement ainsi qu'en mairie de Gonesse et fera l'objet d'une mention dans un journal régional ou local diffusé dans le département. Un certificat constatant l'accomplissement de cette formalité sera dressé par le directeur de Grand Paris Aménagement ainsi que par le maire de Gonesse et envoyé au préfet à l'issue de ce délai.

Le présent arrêté sera également publié au Recueil des Actes Administratifs de l'État dans le Val-d'Oise et mis à disposition du public sur le site internet des services de l'État du Val-d'Oise pendant une durée d'au moins un an.

Chacune de ces formalités mentionnera les lieux où le présent arrêté, y compris ses annexes, peut être consulté.

Le présent arrêté, y compris ses annexes, sera tenu à la disposition du public au siège de Grand Paris Aménagement, en mairie de Gonesse et en préfecture du Val-d'Oise.

**Article 10 :** Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif 2-4 Boulevard de l'Hautil, 95 000 Cergy dans un délai de deux mois à compter de sa publication en application de l'article R.421-1 du code de justice administrative.

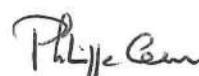
Le tribunal administratif peut également être saisi directement par les personnes physiques et morales par l'intermédiaire de l'application « Télérecours citoyens » (informations et accès au service disponible à l'adresse suivante : <https://www.telerecours.fr>).

En application de l'article L.411-2 du code des relations entre le public et l'administration, le présent arrêté peut aussi faire l'objet, dans le délai imparti pour l'introduction d'un recours contentieux, d'un recours gracieux adressé au préfet ou hiérarchique qui interrompt le cours de ce délai. Cette demande prolonge le délai de recours contentieux qui doit être introduit dans les deux mois suivant la réponse. Au terme de deux mois, le silence de l'autorité saisie vaut rejet implicite.

**Article 11 :** Le directeur départemental des territoires, la secrétaire générale de la préfecture, le directeur général de Grand Paris Aménagement et le maire de la commune de Gonesse, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Cergy, le  OCT. 2025

Le préfet



Philippe COURT

## ANNEXE 1

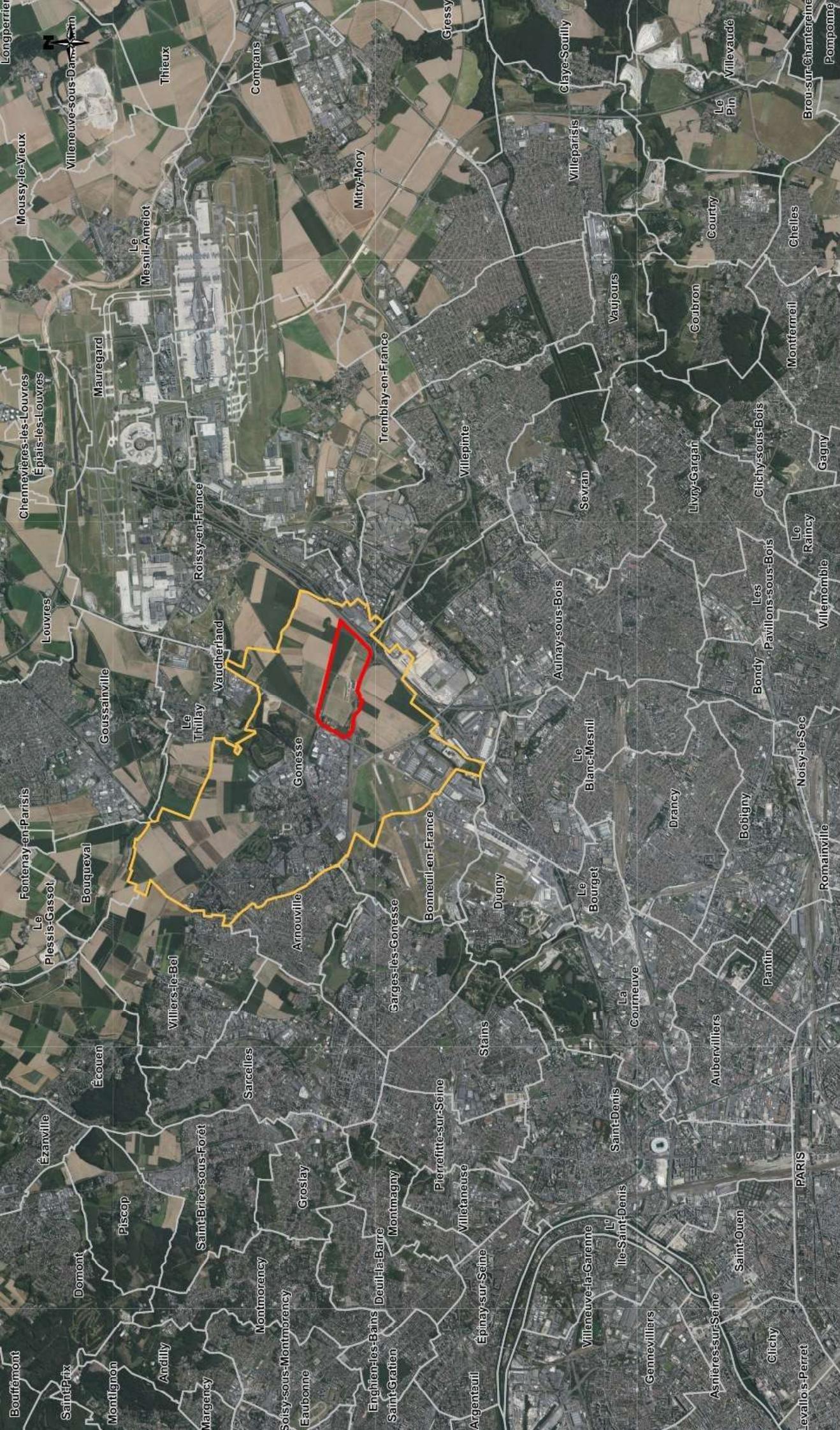
### PLAN DE SITUATION ET PÉRIMÈTRE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

31 OCT. 2025

"Vu pour être annexé  
à l'arrêté préfectoral,  
Le préfet"



Philippe COURT



## Légende

- Gonesse
- ZAC du Triangle périmètre DUP

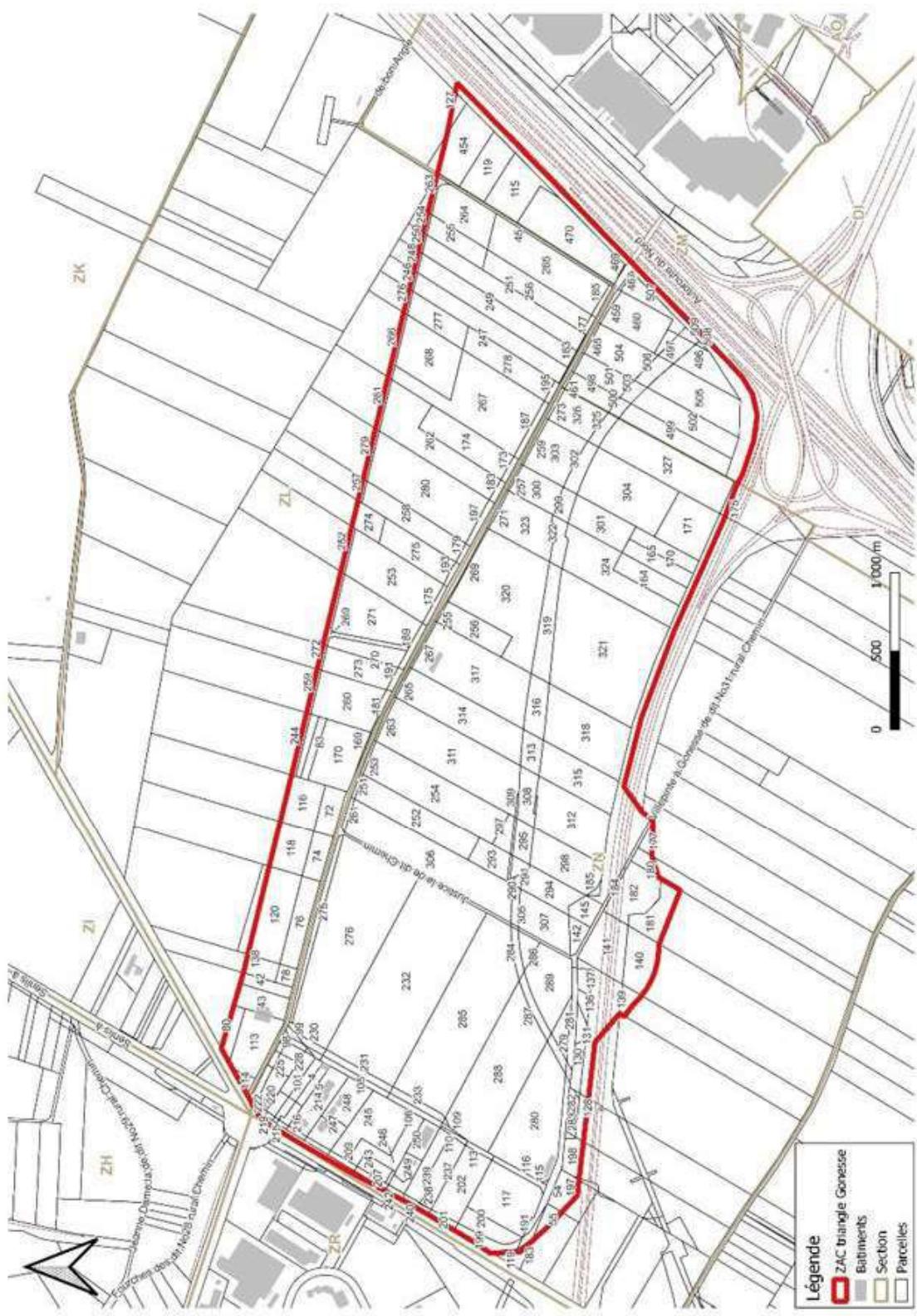
**grandparis  
aménagement**

## Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

ZAC du Triangle à Gonesse (95)

Plan de situation

0 1 2 km



31 OCT. 2025

"Vu pour être annexé  
à l'arrêté préfectoral,  
Le préfet"



## ANNEXE 2

MOTIFS JUSTIFIANT L'UTILITE PUBLIQUE DE LA ZAC    Philippe COURTEAU

A)	Le contexte de l'opération.....	2
B)	Une réponse aux enjeux du territoire .....	3
C)	Les objectifs du projet .....	4
D)	L'évaluation environnementale .....	7
E)	La consultation du public .....	7
F)	L'enquête publique .....	7
G)	Rapport et avis de la commissaire enquêtrice .....	8
H)	Justification du caractère d'utilité publique du projet d'aménagement .....	11

## A) LE CONTEXTE DE L'OPERATION

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

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

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

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

Ainsi, le 9 décembre 2011, le Conseil d'Administration de l'EPA Plaine de France a autorisé l'établissement à prendre l'initiative d'une opération d'aménagement sur le secteur « Triangle de Gonesse », à conduire dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). Un premier projet constitué d'un quartier d'affaires, d'un parc public et d'un complexe de loisirs, de culture et de commerces est alors envisagé. Ce projet a conduit à la création, le 21 septembre 2016, de la ZAC du Triangle de Gonesse.

Par la suite, la ZAC du Triangle de Gonesse a fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique déposée le 8 décembre 2016 et complétée le 22 décembre suivant. Au terme d'un arrêté préfectoral n°2018-15000 du 20 décembre 2018, le préfet du Val-d'Oise a déclaré d'utilité publique, au profit de l'EPFIF, le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, pour une durée de cinq ans. Cette déclaration d'utilité publique a été prorogée par arrêté préfectoral en date du 12 décembre 2023 pour une durée de cinq années.

À l'occasion du conseil de défense écologique du 7 novembre 2019, la ministre de la transition écologique et solidaire annonce la fin du projet Europacity, initialement prévu dans le projet de ZAC du Triangle de Gonesse. Le 7 mai 2021, le Premier Ministre a annoncé la poursuite du projet de ligne 17 jusqu'au Mesnil-Amelot et la construction de la nouvelle gare à Gonesse, ainsi que des investissements à cibler sur le Triangle de Gonesse dont l'accueil d'une cité scolaire à vocation internationale (collège et lycée). Dès lors, Grand Paris Aménagement a repris les études pré-opérationnelles afin de faire évoluer la ZAC du Triangle de Gonesse créée en 2016.

Pour mettre en œuvre le projet il a été décidé de créer une société publique locale d'aménagement d'intérêt national, associant Grand Paris Aménagement, la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France et le Conseil Départemental du Val-d'Oise.

Le 9 octobre 2023, le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement a approuvé les nouveaux objectifs poursuivis par l'opération et les modalités de la concertation préalable à la nouvelle ZAC du Triangle de Gonesse. Cette concertation réglementaire s'est déroulée du 5 mars au 15 juillet 2024 et son bilan a été approuvé par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement le 2 août 2024. Le dossier de création de ZAC a été approuvé lors de ce même Conseil d'Administration.

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

Ainsi, le 11 mars 2024, le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement a délibéré pour approuver les objectifs et les modalités de la concertation préalable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la Ville de Gonesse, dans le cadre d'une nouvelle demande de déclaration d'utilité publique.

Cette concertation s'est déroulée du 30 mai au 15 juillet 2024. Le bilan de cette concertation préalable a été approuvé par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement du 2 août 2024. Ce même Conseil d'Administration a autorisé Grand Paris Aménagement à déposer le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) valant mise en compatibilité du PLU de Gonesse, et le dossier d'enquête parcellaire.

Le périmètre de la DUP correspond strictement au périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté qui couvre une superficie de 121,8 hectares environ (252 parcelles).

Enfin, par un arrêté du 17 septembre 2024, le préfet du Val-d'Oise a supprimé, sur proposition de Grand Paris Aménagement (GPA), la ZAC du Triangle de Gonesse créée le 21 septembre 2016. En effet, la ZAC du Triangle de Gonesse créée le 21 septembre 2016 ne reflétait plus la réalité du projet porté depuis plusieurs années par GPA, au regard de l'évolution substantielle de la programmation envisagée et du périmètre du projet.

Le dossier de création de ZAC, le dossier de Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du PLU de Gonesse et le dossier d'enquête parcellaire ont été transmis au préfet du Val-d'Oise le 23 décembre 2024. La Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, compétente en matière d'aménagement, a délibéré sur la création de la ZAC le 10 avril 2025. La Ville de Gonesse a également délibéré sur la création de la ZAC le 28 avril 2025.

De plus, les acteurs du territoire ont également pu émettre des observations sur l'évaluation environnementale du projet et du programme. En effet, conformément aux articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement, le Conseil Départemental du Val-d'Oise, la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France et la ville de Gonesse ont été saisis pour donner leur avis sur l'étude d'impact.

Enfin, une enquête publique préalable d'une part à la création de la ZAC, d'autre part à la déclaration d'utilité publique et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, et une enquête parcellaire, ont été menées du 28 mai 2025 au 30 juin 2025.

## B) UNE REPONSE AUX ENJEUX DU TERRITOIRE

Le projet vise à apporter des réponses aux enjeux suivants :

### **Conforter la résilience économique du territoire**

La ZAC a pour but d'accueillir des activités économiques s'inscrivant dans la politique de diversification économique engagée par les collectivités locales, réduisant ainsi la dépendance aux activités aéroportuaires/logistiques. Cette volonté de diversification s'inscrit dans les démarches engagées par la CARPF et ayant abouti à identifier des filières de diversification économique. Parmi les filières identifiées, figurent la construction durable, l'agro-agri alimentaire, ou encore l'industrie de la santé.

### **Renforcer l'offre d'emplois à destination des habitants du territoire**

L'objectif est d'apporter une réponse au faible taux d'activité des actifs du territoire, en particulier ceux résidant dans l'Est du Val-d'Oise (taux d'activité faible de 67% sur l'agglomération) et au fait que les emplois sont fortement délocalisés (62% des actifs du département travaillent en dehors du Val-d'Oise).

### **Renforcer l'offre de formation pour les habitants du territoire**

La proportion d'actifs non-diplômés et/ou faiblement diplômés est nettement supérieure sur le territoire comparé à la moyenne régionale. En effet, alors que la part des actifs diplômés de niveau bac + 2 et plus atteint 44.3% à l'échelle régionale, à titre d'exemple, cette proportion est de 24% sur la commune de Gonesse.

### **Désenclaver l'Est du Val d'Oise, par l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal**

La gare de Gonesse, en construction, constituera une connexion du territoire au réseau du Grand Paris Express qui bénéficiera pleinement aux habitants du territoire. En effet, actuellement le territoire de Roissy Pays de France est faiblement maillé par l'offre de transports en commun, alors même que 62 % des actifs du département travaillent en dehors du Val-d'Oise et subissent des transports saturés.

### **Concilier développement économique et enjeux environnementaux**

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

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

Concernant la sobriété foncière, l'opération prévoit une stricte sobriété dans l'usage de la ressource en visant à « intensifier » l'usage du sol. En effet, le projet vise à limiter l'imperméabilisation des sols en recherchant une forte densité bâtie des futurs programmes ainsi que la mutualisation de certaines fonctionnalités telles que le stationnement. Cette recherche d'intensité en termes d'usage du sol permettra de ménager des espaces libres sur les espaces publics ou les lots privés qui seront le support d'aménagement paysagers. Ces espaces formeront une trame paysagère, support de biodiversité et élément structurant qualitatif du cadre de vie des futurs occupants du site.

Concernant la construction d'un écosystème environnemental et économique, le projet vise à créer une véritable infrastructure du vivant avec la création d'une trame paysagère structurante, dans un site où la biodiversité est aujourd'hui pauvre du fait de l'agriculture intensive. Cette infrastructure apportera de la résilience face au réchauffement climatique en renforçant certaines fonctions écosystémiques telles que la gestion des eaux pluviales, l'effet d'ilot de fraîcheur, ou encore le renforcement de la biodiversité. Environ 55% des espaces publics seront aménagés en espaces verts de pleine terre. Les lots privés devront également préserver une forte proportion de surface de pleine terre.

Une stratégie énergétique auto-soutenable, basée sur l'approvisionnement local participera à la recherche de cette résilience économique et environnementale.

Enfin, pour garantir une maîtrise de la destination des fonciers économiques et faciliter leur régénération dans le temps, il est envisagé de ne pas céder les terrains destinés à ces activités (mise en place de baux à construction). Pour anticiper l'évolution des besoins des entreprises en termes de foncier, la conception de la trame des espaces publics offre par ailleurs une grande adaptabilité dans la définition des lots destinés aux programmes d'activité.

### **C) LES OBJECTIFS DU PROJET**

Ainsi, les objectifs du projet ont été élaborés en adéquation avec ces enjeux, et ont été délibérés le 09 octobre 2023 par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement. Ces objectifs sont les suivants :

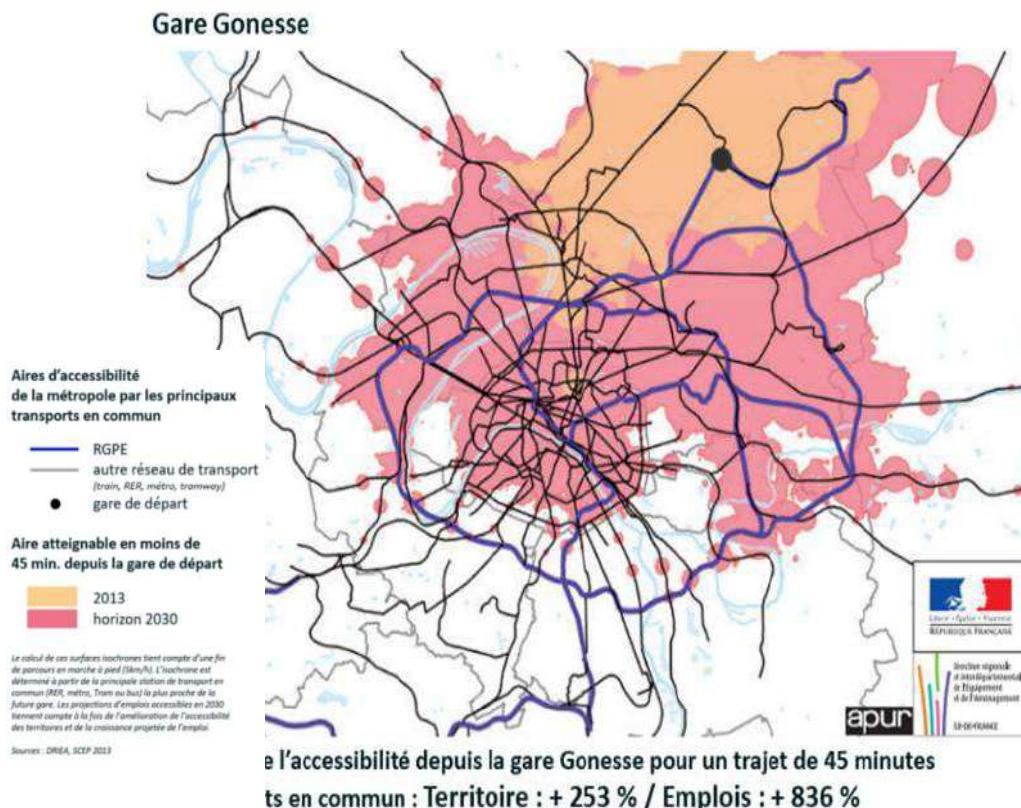
- Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.)
- Implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématisées sur les filières de la bio économie.
- Développer une forte densité d'emploi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

Le projet vise à **renforcer l'attractivité du territoire** en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.). En effet, Le Triangle de Gonesse, par sa situation (accessibilité aussi bien en transports en commun que par les infrastructures routières) présente des atouts uniques pour accueillir de nouvelles entreprises, et répondre à l'enjeu de diversification économique du territoire (sur un territoire fortement marqué par la filière logistique), de création d'emplois, et de renforcement de l'offre de formation.

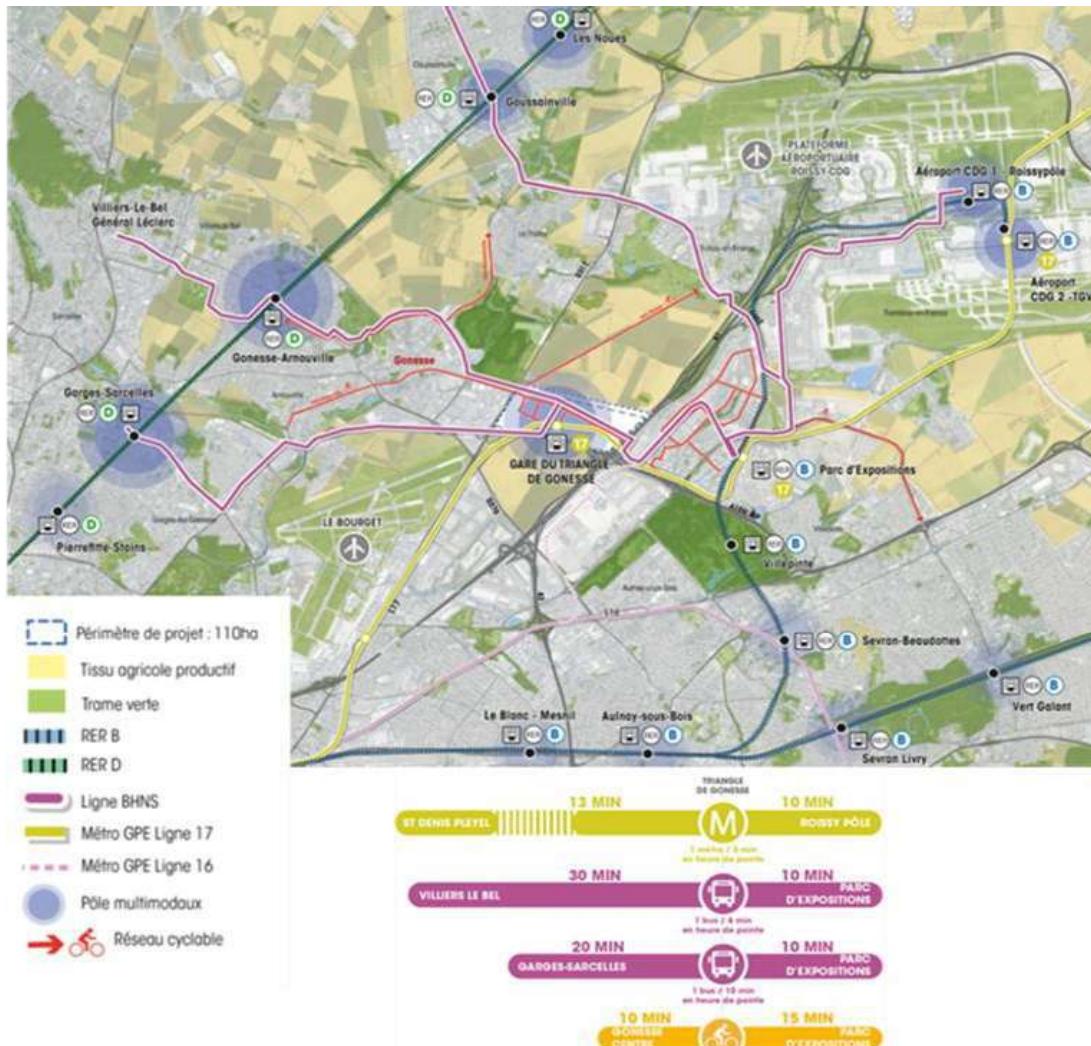
L'objectif est **d'implanter des activités économiques** tertiaires et productives. Le choix d'orienter la programmation économique notamment vers les filières de la bioéconomie s'inscrit dans le prolongement des études de diversification économiques menées par la CARPF, qui identifie 6 filières prioritaires et également dans une démarche de soutenabilité. La bio économie est définie par l'INRAE comme l'économie qui remplace les matériaux et l'énergie d'origine pétro-sourcée par leurs équivalents issus de la biomasse renouvelable. La proximité avec la plaine agricole productive constitue à ce titre un point d'appui pour structurer ces filières. L'enjeu est ainsi de constituer un véritable écosystème, en recherchant des complémentarités et des synergies avec le tissu économique existant.

Par ailleurs, le projet vise à **développer une forte densité d'emplois à l'hectare**, avec l'objectif d'en faire bénéficier en premier lieu les habitants du territoire. Le projet a donc pour but de créer entre 5 000 et 9 000 emplois.

De plus, le projet prévoit **l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare de la ligne 17 du Grand Paris Express**. Ce pôle multimodal assurera la connexion de la gare avec les deux lignes de BHNS (ligne 20 existante et la nouvelle ligne de BHNS ligne Garges-Sarcelles-Roissy en projet), une desserte complémentaire par le réseau de bus local via l'aménagement d'une éco-station bus, et une interconnexion avec les modes actifs, notamment le réseau cyclable. Un parking de rabattement de 250 places, accessible par le futur accès routier aménagé sur le boulevard interurbain du Parisis, est également prévu pour favoriser le report modal vers les transports en commun. La future gare placera le futur quartier à moins de 30 minutes des grands pôles économiques franciliens (la Défense, Saint Denis Pleyel, Chatelet, gare Saint Lazare et gare du Nord). L'aire d'accèsibilité en transports en commun à moins de 45 minutes depuis la future gare de Gonesse augmentera de plus de 250 %, et le nombre d'emplois accessibles de plus de 830%.



Enfin, la création du pôle multimodal permettra d'améliorer la connexion du territoire au maillage de transport en commun régional, grâce à l'interconnexion avec deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (majoritairement en site propre, fréquences de 6 min en heure de pointe) au niveau de la future gare de Gonesse. L'objectif est d'interconnecter le futur pôle d'échange multimodal de Gonesse aux pôles d'échange du Territoire, notamment les gares de Garges-Sarcelles et de Gonesse-Arnouville :



Enfin, le projet prévoit **d'implanter des équipements publics structurants** pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation sur le territoire. Le besoin en équipements scolaires répond à une réalité démographique : le département du Val-d'Oise est attractif et a gagné, en six ans, 41 217 habitants. Le Val-d'Oise est le département d'Île-de-France qui a connu la plus forte croissance des effectifs scolaires dans le premier et le second degré entre 2016 et 2021. L'implantation d'un lycée agricole au sein de la Cité scolaire à vocation internationale permettra de renforcer l'offre de formation des jeunes, en lien avec le développement des filières économiques projetées sur le site, et de mettre en place des synergies entre la formation et le monde économique sur l'ensemble de la chaîne de valeur des filières : depuis la production, en passant par la formation, la recherche et développement, allant jusqu'aux métiers tertiaires de la commercialisation, l'accompagnement et l'expertise.

**Des projets de production agricole à vocation expérimentale, sociale, pédagogique**, seront accueillis au sein de la lisière agricole. Il est d'ores et déjà prévu que 5 ha de lisière soient dédiés aux besoins éducatifs du lycée agricole. La dizaine d'hectares restant seront le support d'activités productives en lien direct avec le cœur du projet urbain.

## D) L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'étude d'impact a été réalisée en 2024. Grand Paris Aménagement a produit le 6 mai 2025 un mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact.

Les collectivités intéressées ont émis des avis sur l'évaluation environnementale du projet (article L122-1 du Code de l'Environnement) qui ont été joints au dossier soumis à l'enquête publique :

- La communauté d'agglomération Roissy Pays de France a émis un avis favorable en date du 13 janvier 2025 ;
- Le département du Val-d'Oise a émis un avis favorable en date du 26 février 2025 ;
- La ville de Gonesse a émis un avis réservé en date du 21 février 2025.

## E) LA CONSULTATION DU PUBLIC

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

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

Le registre physique d'observations mis à disposition n'a pas recueilli de contribution. Le registre dématérialisé accessible depuis le site internet de Grand Paris Aménagement a recueilli 5 contributions. Le bilan de la concertation rend compte du contexte et déroulement de la concertation et adresse les 5 contributions recueillies.

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

## F) L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique unique préalable s'est déroulée du mercredi 28 mai 2025 au lundi 30 juin 2025 inclus, soit 34 jours consécutifs, à la mairie de Gonesse, siège de l'enquête. Il s'agissait ici d'une enquête publique unique préalable portant d'une part sur la création d'une Zone d'Aménagement Concertée sur le secteur dit du « Triangle de Gonesse » à Gonesse, d'autre part à la déclaration d'utilité publique et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gonesse et enquête parcellaire, au profit de Grand Paris Aménagement.

Cette enquête a fait l'objet de 129 observations. Les observations du public portaient essentiellement sur les thèmes suivants :

- La gare et la ligne 17 ;
- Le projet de cité scolaire internationale ;
- Les autres projets de la ZAC ;
- Les mobilités (bus, voitures, circulations douces) ;
- Le stationnement à l'intérieur de la ZAC ;

- Le trafic aérien, le réseau routier, l'échangeur ;
- Les autres pollutions (travaux) ;
- Les terres agricoles ;
- L'accès des véhicules agricoles ;
- La biodiversité ;
- L'emploi ;
- La sécurité ;
- Le réchauffement climatique – les gaz à effet de serre.

Grand Paris Aménagement a répondu aux questions soulevées par la commissaire enquêtrice et le public par un mémoire en réponse en date du 18 juillet 2025. Les réponses de Grand Paris Aménagement figurent dans le rapport définitif de la commissaire enquêtrice.

#### G) RAPPORT ET AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE

Le 8 août 2025, la commissaire enquêtrice a remis aux services de l'État son rapport, au terme duquel elle émettait un avis favorable au projet, assorti de la réserve suivante : « De ne pas retenir les projets d'équipements publics présentés à l'enquête : la cité scolaire à vocation internationale, les équipements sportifs, la cité des arts de la rue, l'implantation d'un organisme d'État. Les autres projets d'aménagement pouvant être maintenus et d'autres pourront s'y inscrire ».

Dans ses commentaires préalables à l'avis, la commissaire enquêtrice indiquait que, « en l'état des textes qui régissent l'implantation des équipements publics, ceux-ci sont interdits en zone C des plans d'exposition au bruit des aérodromes. Les exceptions à cette interdiction ne semblent pas concerner le projet. » Le rapport mentionnait en outre que, « contrairement à ce qu'affirme le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse, la création d'équipements publics est interdite lorsqu'elle conduit à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit ».

Or, les dispositions de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme ne s'opposent pas à la construction d'équipements publics dans la zone C du plan d'exposition au bruit d'un aéroport, y compris d'un établissement scolaire et de l'internat qui s'y attache.

Conformément aux dispositions de l'article R.123-20 du code de l'environnement, le préfet du Val-d'Oise a saisi le président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise par courrier du 14 août 2025 afin que la commissaire enquêtrice modifie son rapport en conséquence.

Par courrier en date du 20 août 2025, le président du Tribunal administratif a demandé à la commissaire enquêtrice de reprendre son rapport à l'aune de ce constat dans un délai de 15 jours.

La commissaire enquêtrice a remis son rapport modifié le 5 septembre 2025. Si le rapport modifié se conclut, comme le précédent, par un avis favorable tant sur la création de la ZAC du Triangle de Gonesse que sur la DUP emportant mise en compatibilité du PLU de Gonesse, la réserve relative à l'implantation de la cité scolaire y est maintenue et motivée, cette fois, par des considérations en opportunité et non plus par des arguments juridiques.

Tout en reconnaissant la nécessité de la Cité scolaire « eu égard au manque d'établissements scolaires sur la commune de Gonesse et les communes voisines », la commissaire enquêtrice estime que « l'implantation d'une cité scolaire n'est pas compatible avec la proximité des pistes des aéroports de Roissy-Charles-De-Gaulle et du Bourget ».

La commissaire enquêtrice formule cette appréciation tout en indiquant p. 31 du rapport que, « en ce qui concerne l'implantation de la cité scolaire en zone C du PEB, il est vrai que la quasi-totalité des établissements scolaires de Gonesse et des communes limitrophes sont implantés dans cette zone. Cette impossibilité amènerait à n'avoir aucun établissement de proximité pour les élèves, ce qui n'est pas concevable. »

La commissaire enquêtrice considère, en premier lieu que « l'environnement sonore ne peut qu'avoir un impact préjudiciable sur la santé et l'apprentissage d'un jeune public ». Or, comme indiqué par GPA dans son mémoire en réponse (cf p29 et 30 du rapport d'enquête), l'étude d'impact a permis d'établir que la zone d'implantation de la cité scolaire présente une ambiance sonore qualifiée de modérée en journée (60 à 65 dB) équivalent à une ambiance sonore de milieu urbain, et une ambiance sonore qualifiée de tranquille la nuit (50 à 55 dB).

Il convient aussi de noter qu'afin d'améliorer la situation environnementale autour de l'aéroport dans le respect du règlement n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a été lancée pour l'aéroport de Paris-CDG, sous l'autorité du préfet du Val-d'Oise. L'objectif de réduction de bruit à l'horizon 2030 est le suivant :

- Sur la journée complète : par rapport à 2019, réduire d'un tiers la population fortement gênée mesurée par l'indicateur HA55.
- Sur la nuit (22h-06h) : par rapport à 2019, réduire de moitié la population fortement perturbée dans son sommeil mesurée par l'indicateur HSD50.

L'amélioration des performances acoustiques des flottes et les mesures opérationnelles optimisées permettront de réduire le bruit mais ne suffisent pas à atteindre l'objectif précité. L'atteinte de cet objectif impliquera également des restrictions d'exploitation en cours de définition à la suite de la consultation publique sur cette démarche. Ces mesures contribueront également à la réduction du bruit sur le site du Triangle de Gonesse.

La commissaire enquêtrice indique, en second lieu, que « la filière agricole projetée a vocation à réaliser une partie de ses activités, en extérieur, sur la lisière agricole. » Il convient de rappeler que les parcelles concernées par l'implantation de cette exploitation agricole font déjà l'objet d'une exploitation agricole en extérieur.

La commissaire enquêtrice souligne, en troisième lieu, qu'« une pollution de l'air est également présente par la circulation aérienne mais aussi par le réseau routier de proximité ». Ce sujet a également été traité dans l'étude d'impact qui montre des concentrations de polluants atmosphériques inférieures aux seuils réglementaires et décrit les mesures de réduction envisagées pour éviter toute incidence résiduelle notable au titre de la qualité de l'air pour la population exposée.

La commissaire enquêtrice indique, en dernier lieu, que les traitements phytosanitaires utilisés sur les terres jouxtant la lisière agricole constituent un risque supplémentaire pour la santé des élèves de l'exploitation agricole située à proximité immédiate. Or, l'exploitation du lycée agricole sera séparée des grandes cultures par le chemin de desserte des parcelles agricoles situées au nord de la ZAC. De plus, l'utilisation de produits phytosanitaires respecte des distances de sécurité au voisinage des zones accueillant régulièrement des groupes de personnes vulnérables ou des travailleurs dans les conditions définies par le titre IV de l'arrêté du 4 mai 2017 modifié relatif à la mise sur le marché et à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et par la charte d'engagement des utilisateurs agricoles de produits phytopharmaceutiques du Val-d'Oise. Outre les règles de distances, cette charte précise les modalités d'information collective et individuelle mises en œuvre à destination des résidents et des lieux accueillant des travailleurs de façon régulière, lors d'opérations de traitement. Ces mesures permettront de protéger la santé des élèves.

Au regard de ces éléments, la réserve formulée à titre personnel par la commissaire enquêtrice à l'endroit du projet de cité scolaire à vocation internationale n'apparaît donc pas de nature à remettre en cause ce projet.

La commissaire enquêtrice formule par ailleurs trois recommandations. Les deux premières recommandations concernent l'exploitation agricole sur le site dit du « Triangle de Gonesse », et sont formulées ainsi :

« Je recommande au maître d'ouvrage :

- De continuer les échanges avec la Chambre d'Agriculture et les agriculteurs sur leur inquiétude quant au projet de partage de la voirie avec les véhicules automobiles et les bus ;
- D'examiner la possibilité d'un deuxième pont permettant de conserver l'usage du pont actuel aux seuls agriculteurs. »

Le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre les échanges avec la chambre d'agriculture et les agriculteurs. Comme indiqué dans la réponse qu'il a faite à la chambre d'agriculture en date du 23 mai 2025, le maintien des fonctionnalités agricoles est bien pris en compte dans la conception du projet d'aménagement et permettra de garantir l'accès à l'ensemble des parcelles cultivées. Plus de 80% des circulations dédiées à la circulation des engins agricoles seront à usage exclusif des agriculteurs. Certaines portions doivent toutefois être mutualisées avec la circulation générale, et notamment le pont de franchissement du boulevard du Parisis, qui ne constitue toutefois pas l'unique accès aux terres cultivées au Sud.

Des études de trafic ont été réalisées et confirment la fluidité de la circulation sur ces tronçons mutualisés, heures de pointe comprises. Le gabarit du pont de franchissement et le dimensionnement de la voirie mutualisée (7,60m) permettent le croisement des engins agricoles de gabarit courant et des convois agricoles de catégorie A sans difficulté et sans dispositif spécifique.

Par ailleurs, le carrefour de la Patte d'Oie sera réaménagé par le Conseil Départemental du Val d'Oise dans le cadre du projet, en intégrant le parcours des engins agricoles.

Enfin, comme indiqué dans le même courrier du 23 mai 2025, une réunion a bien été organisée par le maître d'ouvrage avec les agriculteurs le 17 juin 2025, dans les locaux de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

La troisième et dernière recommandation porte sur le projet AgriParis Seine. La commissaire-enquêtrice demande « d'étudier la possibilité d'accueillir en tout ou partie le projet AgriParis Seine au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse, ce projet étant en adéquation avec les orientations d'implantation de projet en lien avec l'agriculture, notamment sur la lisière agricole. ».

Comme indiqué dans sa réponse aux observations du commissaire-enquêteur, figurant dans la première partie du rapport final, le maître d'ouvrage rappelle qu'AgriParis Seine est une association territoriale, constituée en juillet 2023, et regroupant sept collectivités. Elle a pour objectif la structuration de filières pour la production de denrées pour la restauration collective 100% durable à moins de 250 km de Paris. Elle joue un rôle d'intermédiaire. Actuellement, l'aménageur n'a pas connaissance de projet porté par AgriParis Seine sur le territoire ou le Triangle de Gonesse. Le cas échéant, l'accueil d'un tel projet pourra être étudié au sein de la lisière agricole, qui a vocation à accueillir sur une vingtaine d'ha des projets de diversification s'inscrivant dans un objectif de transition agro écologique.

## H) JUSTIFICATION DU CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET D'AMENAGEMENT

Le site bénéficie d'une situation privilégiée à l'échelle régionale, en tant que porte d'entrée de la Métropole et à proximité des deux aéroports et desservi par de grandes infrastructures routières, et à terme par une offre de transport en commun lourd avec le raccordement au réseau du Grand Paris Express. Le site est également situé au cœur du « corridor aéroportuaire », entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget, au sein du territoire du Grand Roissy qui compte 50 communes et recense 711 000 habitants. De plus, le site présente un foncier important, particulièrement adapté pour les locaux d'activités, dont le marché est en tension. La localisation en interface avec la plaine agricole constitue un atout supplémentaire pour construire des synergies entre la plaine agricole productive et les activités économiques qui seront implantées.

En synthèse des éléments précédemment développés, le bilan avantages/inconvénients est le suivant :

Inconvénients	Avantages
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atteinte au droit de propriété par le recours à l'expropriation concernant un peu plus de 2ha</li> <li>• Perte d'usage agricole sur 92ha</li> <li>• Impacts résiduels (après mise en œuvre des mesures ERC) modérés en phase chantier (donc temporaires) sur des milieux favorables aux reptiles</li> <li>• Impact résiduels modérés en phase chantier sur des milieux favorables aux oiseaux du cortège des parcs et jardins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribution au désenclavement du territoire en matière de transports en commun notamment</li> <li>• Accompagnement de l'évolution des pratiques de mobilité en rupture avec les pratiques actuelles grâce au développement d'un quartier pensé pour les modes actifs et les transports en commun</li> <li>• Création d'emploi (estimation 5 000 à 9 000 emplois à terme)</li> <li>• Renforcement de la résilience économique du territoire par la diversification des filières économiques et l'intégration de l'enjeu de mutabilité (maîtrise publique des fonciers économiques)</li> <li>• Enrichissement de l'offre de formation</li> <li>• Renforcement des continuités écologiques et restauration d'un paysage qualitatif support d'aménités écologiques (renforcement de la biodiversité, amélioration de la gestion des eaux pluviales, atténuation des effets d'îlot de chaleur)</li> </ul>

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

Ainsi, au regard des éléments développés précédemment et succinctement rappelés ci-dessus, et prenant en considération les enjeux d'envergure, et multiples, sur le territoire, le bilan coût/avantages du projet est donc jugé comme positif.

**En conclusion, au regard de l'ensemble des éléments présentés ci-avant, le caractère d'utilité publique du projet d'aménagement, y compris de la cité scolaire, est démontré.**

31 OCT. 2025

"Vu pour être annexé  
à l'arrêté préfectoral,  
Le préfet"

**ANNEXE 3**

**MESURES EVITER REDUIRE COMPENSER**

*Ph. H. Gérard*

Philippe COURT

1)Mesures « Éviter, Réduire, Compenser » et impacts résiduels .....	2
2)Description des mesures ERC .....	3
3)Dispositif de suivi .....	5
A)En phase chantier .....	5
B)En phase exploitation .....	5
C)Coût des mesures .....	5
4)Impacts résiduels .....	6

## **1) MESURES « ÉVITER, REDUIRE, COMPENSER » ET IMPACTS RESIDUELS**

L'analyse de l'état initial réalisée lors de l'étude d'impact a été faite selon les méthodes classiques préconisées par les textes réglementaires, afin de mettre en évidence à partir des sensibilités recensées dans l'état initial de l'environnement, les impacts directs et indirects, temporaires ou permanents, à court, moyen ou long terme, et de définir ensuite les principes et les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet.

Ainsi, des impacts (positifs et négatifs, directs, indirects, temporaires ou permanents) du projet sur l'environnement ont pu être identifiés sur les thématiques suivantes :

- Article. 1. Climat ;
- Article. 2. Milieu physique ;
- Article. 3. Ressource en eau ;
- Article. 4. Risques naturels ;
- Article. 5. Risques technologiques ;
- Article. 6. Milieu naturel ;
- Article. 7. Paysage et patrimoine ;
- Article. 8. Milieu humain
- Article. 9. Mobilité ;
- Article. 10. Qualité de l'air ;
- Article. 11. Environnement sonore
- Article. 12. Gestion des déchets.

À l'aune des impacts identifiés, des mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC) ont été définies par le maître d'ouvrage.

## 2) DESCRIPTION DES MESURES ERC

Les mesures ERC sont listées et résumées dans ce qui suit. Ces mesures sont décrites en détail au sein de l'étude d'impact, Partie 5 Chapitre 1, page 142 et suivantes. Par ailleurs, les mesures d'évitement 07 et 08 sont détaillées dans l'Annexe H du mémoire en réponse produit à la suite de l'avis de l'Autorité Environnementale.

	Phase	Mesure
Évitement	Chantier	<b>1</b> Mise en place d'un plan de gestion logistique des matériaux pour optimiser la réutilisation sur site
	Chantier	<b>2</b> Adaptation de la période des travaux aux sensibilités de la faune
	Exploitation	<b>3</b> Gestion des espaces verts sans recours aux pesticides ou herbicides
	Chantier	<b>4</b> Limitation des travaux de nuit
	Chantier	<b>5</b> Suspension des travaux en cas de découvertes archéologiques
	Exploitation	<b>6</b> Choix d'implantation des équipements sensibles projetés éloignés des axes structurants et des zones polluées et bruyantes
	Chantier/Exploitation	<b>7</b> Évitement de 2,2ha de l'ex-propriété Dekra
	Chantier/Exploitation	<b>8</b> Évitement de 2,4ha du foncier anciennement SARM
Réduction	Chantier	<b>1</b> Autorisation des engins et matériels homologués uniquement
	Chantier	<b>2</b> Optimisation de l'approvisionnement en circuits courts des matériaux
	Chantier	<b>3</b> Techniques de construction et prescriptions géotechniques adaptées aux risques et aléas
	Exploitation	<b>4</b> Suivi et stratégie de réduction des consommations d'eau et d'électricité
	Exploitation	<b>5</b> Mise en œuvre de solutions de production d'énergie renouvelable
	Exploitation	<b>6</b> Limitation de l'imperméabilisation, amélioration des continuités paysagères et création d'ilôts de fraîcheur
	Exploitation	<b>7</b> Gestion à ciel ouvert des eaux pluviales et sans rejet au réseau public existant
	Exploitation	<b>8</b> Mise en œuvre de bâtiments performants énergétiquement
	Exploitation	<b>9</b> Recherche d'un équilibre entre déblais générés et remblais nécessaires
	Chantier	<b>10</b> Vérification de la compatibilité sanitaire du site avec le projet
	Chantier	<b>11</b> Optimisation du réemploi des terres sur site
	Chantier	<b>12</b> Choix d'une filière d'évacuation des terres excavées adéquate
	Chantier	<b>13</b> Optimisation de la gestion des terres et valorisation sur site et hors-site
	Chantier	<b>14</b> Adaptation de la période des travaux à la stabilité des sols et à la réalisation d'éventuels pompages
	Chantier	<b>15</b> Échanges avec les différents concessionnaires
	Chantier	<b>16</b> Gestion des potentielles pollutions issues du chantier
	Chantier /Exploitation	<b>17</b> Désignation d'un Responsable Environnement Chantier (REC)
	Exploitation	<b>18</b> Techniques de construction et prescriptions géotechniques adaptées aux risques et aléas
	Exploitation	<b>19</b> Mise en place de dispositif de protection contre l'eau
	Exploitation	<b>20</b> Préservation d'espaces de pleine terre
	Chantier	<b>21</b> Suivi environnemental assisté par écologue en phase chantier
	Chantier/Exploitation	<b>22</b> Lutte contre les plantes végétales exotiques envahissantes
	Chantier/Exploitation	<b>23</b> Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces
	Chantier/Exploitation	<b>24</b> Mise en place de nichoirs à oiseaux et de gîtes à chauves-souris
	Chantier	<b>25</b> Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser le passage de la petite faune au sein de la ZAC
	Chantier/Exploitation	<b>26</b> Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux
	Chantier/Exploitation	<b>27</b> Mise en place micro-habitats
	Exploitation	<b>28</b> Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts
	Chantier	<b>29</b> Entretien et maintien des emprises de chantier et de leurs abords
	Chantier	<b>30</b> Remise en état du site après les travaux

<b>Réduction</b>	Chantier	<b>31</b> Sécurisation du personnel de chantier
	Chantier	<b>32</b> Information des riverains en phase chantier
	Chantier	<b>33</b> Identification, signalisation et protection des zones de chantier
	Chantier	<b>34</b> Limitation des nuisances sonores du chantier
	Chantier	<b>35</b> Maintien de l'accessibilité (piétons, PMR et cycles) du quartier lors des travaux
	Chantier	<b>36</b> Mise en place d'une signalétique claire aux abords du chantier
	Chantier	<b>37</b> Conservation des itinéraires piétons et des accès riverains
	Exploitation	<b>38</b> Construction d'un échangeur routier
	Exploitation	<b>39</b> Dimensionnement des carrefours d'accès à la ZAC en adéquation avec les prévisions de trafic en heure de pointe
	Chantier	<b>40</b> Réduction de la pollution atmosphérique en phase travaux
	Chantier	<b>41</b> Mise en place d'une charte chantier faible nuisance
	Exploitation	<b>42</b> Aménagements du quartier favorisant les déplacements en modes actifs (marche, vélo) et limitant le trafic induit
	Exploitation	<b>43</b> Limitation de la présence de plantes allergènes dans l'espace public
	Exploitation	<b>44</b> Réduction des nuisances sonores routières
	Exploitation	<b>45</b> Techniques constructives permettant de lutter contre la pollution atmosphérique
	Exploitation	<b>46</b> Techniques constructives permettant de réduire le bruit de l'environnement
	Chantier	Réalisation d'un schéma d'organisation et de gestion d'élimination des déchets - SOGED
	Chantier	<b>47</b> Optimisation de la production des déchets de chantier
	Chantier	<b>49</b> Tri et stockage des déchets
	Chantier	<b>50</b> Traitement des déchets
	Chantier	<b>51</b> S'assurer de la destination des déchets
	Chantier	<b>52</b> Privilégier le réemploi des remblais et des matériaux de construction
	Chantier	<b>53</b> Choix d'une filière de gestion des déchets adaptée
	Exploitation	<b>54</b> Implantation potentielle d'un système de collecte des déchets fonctionnel
<b>Accompagnement</b>	Exploitation	<b>1</b> Gestion d'une friche en faveur des insectes
	Exploitation	<b>2</b> Mise en place d'hôtels à insectes dans la lisière agricole

### **3) DISPOSITIF DE SUIVI**

#### **A) EN PHASE CHANTIER**

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

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

Une charte sera rédigée et jointe au dossier de consultation des entreprises (DCE) qui devront s'y conformer.

Concernant les mesures relatives aux impacts du projet sur la biodiversité en phase travaux, leur suivi est détaillé dans l'étude biodiversité, annexée à l'étude d'impact (Annexe 02, chapitre 03 pages 126 à 142). Ce suivi est également présenté dans le complément annexé au mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (Annexe H, pages 46 et 47).

Concernant les mesures d'évitement et de réduction liées aux réseaux, à la gestion des eaux pluviales et aux pollutions accidentelles, leur suivi est détaillé dans le dossier Loi sur l'Eau.

#### **B) EN PHASE EXPLOITATION**

Concernant les impacts du projet sur la biodiversité, le suivi des mesures associées est détaillé dans l'étude biodiversité, annexée à l'étude d'impact (Annexe 02, chapitre 03 pages 126 à 142). Ce suivi est également présenté dans le complément annexé au mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (Annexe H, pages 46 et 47).

Concernant les mesures de réduction du bruit, le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser une campagne de suivi acoustique qui sera réalisée une fois l'aménagement terminé, afin de vérifier leur efficacité.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction liées aux réseaux, à la gestion des eaux pluviales et aux pollutions accidentelles, leur suivi est détaillé dans le dossier Loi sur l'Eau.

#### **C) COUT DES MESURES**

Le coût des différentes mesures liées au milieu naturel est détaillé dans ce qui suit.

Phase	Mesure	Coût
<b>Évitement</b>		
Chantier	2 Adaptation de la période des travaux aux sensibilités de la faune	Aucun coût associé
<b>Réduction</b>		
Chantier	16 Gestion des potentielles pollutions issues du chantier	À chiffrer par les entreprises
Chantier	21 Suivi environnemental assisté par écologue en phase chantier	Env. 20000€HT/an
Chantier/Exploitation	22 Lutte contre les plantes végétales exotiques envahissantes	Intégré dans le coût travaux
Chantier/Exploitation	23 Adaptation de l'éclairage nocturne aux usages et aux espèces	Inclus dans le coût des aménagements paysagers
Chantier/Exploitation	24 Mise en place de nichoirs à oiseaux et de gîtes à chauves-souris	100€HT/nichoir
Chantier	25 Adaptation des clôtures entre les parcelles pour favoriser le passage de la petite faune au sein de la ZAC	À chiffrer par les entreprises
Chantier/Exploitation	26 Mise en place d'une prairie arbustive pour la nidification des passereaux	Inclus dans le coût des aménagements paysagers
Chantier/Exploitation	27 Mise en place micro-habitats	Intégré dans le coût travaux
Chantier/Exploitation	28 Mise en place d'une gestion différenciée des espaces verts	1000€HT/ha pour la fauche tardive une fois par an
<b>Accompagnement</b>		
Exploitation	1 Gestion d'une friche en faveur des insectes	Intégré dans la gestion des aménagements paysagers
Exploitation	2 Mise en place d'hôtels à insectes dans la lisière agricole	Sur devis, environ 3000€HT

## 4) IMPACTS RESIDUELS

La mise en place de ces mesures ERC permet de réduire significativement les impacts du projet. Les impacts résiduels sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Thème	Phase	Incidence	Impact brut	Mesure ERC	Impact résiduel
CLIMAT	<i>Chantier</i>	<p>Les effets directs en phase chantier sont essentiellement dus à l'émission de gaz à effet de serre (gaz d'échappement) par les engins de travaux utilisés. De plus, les travaux sont susceptibles d'avoir des impacts sur l'aléa retrait-gonflement des argiles (phénomène lié à l'augmentation de l'intensité des périodes de sécheresse).</p>	Modéré	<b>ME 1</b> <b>MR 1</b> <b>MR 2</b> <b>MR 3</b> <b>MR 4</b> <b>MR 5</b>	Faible
	<i>Exploitation</i>	<p><b>Émissions de GES :</b> en phase exploitation, des gaz à effet de serre émis par les bâtiments accueillant des activités, les trajets des résidents et des visiteurs.</p> <p><b>Bilan Carbone :</b> Les hypothèses envisagées dans les différents scénarios d'approvisionnement énergétique sont majoritairement vertueuses et permettent la réduction des émissions de GES dans le cadre de ce projet par rapport au scénario de référence. Il est préconisé à ce stade de favoriser le recours à la géothermie ou encore à la pompe à chaleur afin de limiter le bilan carbone du projet.</p> <p>En ce qui concerne la construction des bâtiments, l'utilisation de matériaux mixtes voire biosourcés et/ou gésourcés est à privilégier.</p> <p><b>Vulnérabilité au changement climatique :</b> Les constructions prévues seront conformes aux dernières réglementations en vigueur, garantissant la qualité thermique du bâti. Le projet prévoit la réalisation de bâtiments intelligents dans leur forme et leur conception pour réduire les besoins de rafraîchissement et garantir un confort en toutes saisons.</p> <p><b>Ilôt de Chaleur Urbain (ICU) :</b> Comme le montrent les résultats des simulations, le projet diminue l'effet d'ICU sur le site grâce à la préservation de pleine terre dans l'espace public et les lots, la plantation d'arbres, la végétation multi-strate, la gestion de l'eau à ciel ouvert, la morphologie bâtie, l'albédo élevé des matériaux, ou encore l'emploi de revêtement perméables/semi-perméables.</p>	Faible	<b>MR 5</b> <b>MR 6</b> <b>MR 7</b> <b>MR 8</b>	Négligeable
TOPOGRAPHIE, SOL, SOUS-SOL	<i>Chantier</i>	<p>Les impacts du projet sur le sol et le sous-sol en phase travaux sont de natures variées. Ils peuvent générer des effets de tassement, de modification de la structure des premières couches géologiques du sol, de stabilité du sol (via les déblais et les remblais), de pollution, etc. Les effets sur le sol et le sous-sol sont donc essentiellement liés aux zones concernées par les opérations de terrassement.</p> <p>Le chantier pourrait générer des effets de tassement, de modification de la structure géologique du sol et de la stabilité du sol.</p>	Modéré	<b>MR 9</b> <b>MR 10</b> <b>MR 11</b> <b>MR 12</b> <b>MR 13</b> <b>MR 14</b> <b>MR 15</b> <b>MR 16</b> <b>MR 17</b>	Faible
	<i>Exploitation</i>	<p>Aucun impact n'est attendu sur la géologie. Cependant, la topographie du site sera modifiée à la marge après la réalisation des travaux.</p> <p>Pour rappel, l'ex site SARM a été volontairement évité dans le cadre du projet.</p>	Faible	<b>MR 18</b> <b>MR 19</b> <b>MR 20</b>	Négligeable

RESSOURCE EN EAU	GESTION DES EAUX PLUVIALES, IMPERMÉABILISATION DES SOLS	QUALITÉ EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES	<b>Chantier</b>	La réalisation des fondations impliquera des interventions dans le sous-sol avec pour certains des profondeurs notables pouvant entraîner des interactions avec différentes nappes d'eaux souterraines. D'une manière générale, ces interventions sont en premier lieu susceptibles de générer, un risque de pollution des nappes, un risque de colmatage des horizons superficiels par l'entraînement de particules fines issues du lessivage des sols mis à nu ou de tassement lié à la circulation des engins de chantier.	Modéré	<b>MR 14 MR 16 MR 17</b>	Faible
			<b>Exploitation</b>	Le projet est susceptible de générer des incidences classiques d'une opération d'aménagement de milieu urbain dense en lien avec l'assainissement et la gestion des eaux pluviales. Les activités pressenties au sein du site ne sont a priori pas de nature à générer des pollutions particulières vis-à-vis des sols du site.	Faible	<b>MR 7</b>	Positif
		QUANTITÉ EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES	<b>Chantier</b>	Les phases de travaux généreront des besoins en eau, essentiellement liés à l'arrosage des terres mises à nue pour limiter l'envol de poussières et assurer un meilleur compactage.	Modéré	<b>MR 14</b>	Faible
			<b>Exploitation</b>	La conception du projet a été pensée de manière à intégrer le maximum d'espaces verts. Le principe d'assainissement global des eaux pluviales du projet sera défini sur la base des prescriptions du PLU (à savoir une gestion des eaux prioritairement à la parcelle).	Positif	<b>MR 7 MR 20</b>	Positif
	GESTION EAUX USÉES ET EAUX POTABLES	<b>Chantier</b>	Pendant la phase travaux, les épisodes pluvieux sont susceptibles d'entraîner d'importantes quantités de matière en suspension, issues du ravinement des sols mis à nu, dans les réseaux d'assainissement, et sur le réseau de voirie locale du fait de la circulation des engins de travaux publics. En l'absence de cours d'eau à proximité immédiate, ces eaux de ruissellement ne seront pas déversées directement dans les eaux superficielles. Sur les chantiers, le passage répété des engins sur des secteurs non artificialisés est de nature à entraîner un tassement des sols, et indirectement, leur imperméabilisation.	Modéré	<b>MR 16</b>	Faible	
			<b>Exploitation</b>	Conformément au SDAGE, la zone humide de 110m <sup>2</sup> sera évitée dans le cadre de l'aménagement du Triangle de Gonesse. Les fonctionnalités de la zone humide sont principalement pédagogiques en l'absence d'habitats naturels et de la présence d'une unité hydrogéologique semi-perméable. La création d'un couvert permanent aura une incidence positive sur les sols et les habitats. Afin d'éviter les incidences, la zone humide sera laissée en zone naturelle. Le projet prévoit la mise en place de dispositifs d'assainissement dimensionnés pour des pluies d'occurrence cinquantennale pour les espaces publics et les lots privés.	Positif	<b>MR 7 MR 20</b>	Positif
		<b>Chantier</b>	Les chantiers nécessiteront le recours à une alimentation en eau pour les besoins matériels.	Faible	<b>MR 15</b>	Faible	
			<b>Exploitation</b>	Le projet bénéficie d'une desserte complète par les réseaux d'assainissements structurants du département. À terme, le projet entraînera l'arrivée d'une nouvelle population résidente et active, qui va engendrer de nouveaux effluents à traiter et besoins en eau potable. Le projet de réaménagement urbain prévoit donc la mise en place d'un réseau d'assainissement répondant aux normes en vigueur, et donc présentant un impact positif par rapport à la situation actuelle.	Positif		Positif
RISQUES NATURELS		<b>Chantier</b>	La réalisation des fondations impliquera des interventions sur les sols et sous-sols susceptibles de générer un risque de déstabilisation des sols.	Fort	<b>MR 14</b>	Faible	
		<b>Exploitation</b>	En l'absence de mesures adéquates, le projet pourrait être de nature à accentuer les risques liés au mouvement de terrain, au retrait gonflement des argiles, à la dissolution du gypse, à la remontée de nappe au-dessus du terrain naturel, au ruissellement urbain. La zone d'étude va être totalement modifiée. Le projet de réaménagement urbain prévoit donc la mise en place d'un réseau d'assainissement répondant aux normes en vigueur, et donc présentant un impact positif par rapport à la situation actuelle.	Fort	<b>MR 18 MR 19</b>	Faible	
RISQUES TECHNOLOGIQUES		<b>Chantier</b>	Les impacts potentiels de la phase travaux sur l'environnement seront temporaires et liés à la durée du chantier. Des installations et des produits potentiellement polluants peuvent être utilisés durant les phases de construction des infrastructures. Il apparaît de ce fait très important d'évaluer au préalable les sources et travaux susceptibles de générer des impacts afin de se prémunir, par la mise en œuvre de mesures adaptées, de tout risque de dégradation des milieux.	Modéré	<b>MR 15 MR 16</b>	Faible	
		<b>Exploitation</b>	Le projet tiendra compte du risque de transports de marchandises dangereuses (TMD) en éloignant les futurs établissements sensibles des axes concernés. Si un projet d'ICPE est prévu sur site, il faudra que celui-ci soit compatible avec la proximité à un établissement sensible (cité scolaire) et que les autorisations nécessaires soient délivrées. Aucun site BASOL ne sera créé dans le cadre du projet.	Négligeable		Négligeable	

MILIEUX NATURELS	HABITATS	<i>Chantier</i>	Afin de limiter la destruction ou la dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces, des mesures quant à la préservation des milieux en phase travaux seront prises.	Négligeable	ME 7 ME 8 MR 21 MR 22 MR 23	Négligeable
		<i>Exploitation</i>	Le projet implique la destruction d'habitat de friches, en mauvais état de conservation, de pelouse urbaines et de milieux anthropisés. Ces habitats représentent un enjeu faible en termes floristiques mais demeurent un habitat de vie pour la faune en général. Les milieux à enjeux modérés (bande boisée de chez DEKRA et petits boisements proches) sont en partie évités.	Négligeable	MR 22 MR 23	Négligeable
	FLORE	<i>Chantier</i>	Afin de limiter la destruction ou la dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces, et afin de limiter la dissémination d'espèces exotiques et envahissantes, des mesures quant à la préservation des milieux en phase travaux seront prises.	Négligeable	MR 21 MR 22 MR 23	Négligeable
		<i>Exploitation</i>	Afin de limiter la destruction ou la dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces, des mesures quant à la préservation des milieux en phase travaux seront prises.	Négligeable	ME 7 ME 8 MR 22 MR 23	Négligeable
	INSECTES	<i>Chantier</i>	Afin de limiter la destruction de milieux favorables au cortège des insectes des milieux ouverts herbacés (pas d'espèces protégées), ainsi que la destruction d'individus, l'altération des milieux et la rupture de continuités herbacées, des mesures adéquates seront prises	Faible	ME 2 ME 7 ME 8 MR 16 MR 21 MR 23 MR 24 MA 1 MR 21 MR 23 MR 26 MR 27 MR 28 MA 1 MA 2	Faible
		<i>Exploitation</i>	Même incidence qu'en phase chantier	Faible	MR 21 MR 23 MR 26 MR 27 MR 28 MA 1 MA 2	Faible
	REPTILES	<i>Chantier</i>	Faible richesse herpétologique mais destruction de 7,38 ha de milieux favorables aux reptiles et d'espèces patrimoniales protégées lors des travaux. Ces milieux sont représentés par les friches anthropisées, pelouses urbaines et abords de bâtiments. Cependant les milieux à enjeux pour ce groupe sont représentés par les mares, ruisseau, haies et lisières. Des perturbations liées à l'éclairage sont également à prévoir.	Modéré	MR 16 MR 21 MR 23 MR 26 MR 27 MR 28 MA 1 MR 21 MR 23 MR 26 MR 27 MR 28	Modéré
		<i>Exploitation</i>	Même incidence qu'en phase chantier	Modéré	MR 21 MR 23 MR 26 MR 27 MR 28	Faible
	OISEAUX	<i>Chantier</i>	Destruction de milieux favorables aux oiseaux du cortège des parcs et jardins. L'alouette des champs est présente sur l'aire d'étude et est impactée par le réaménagement de grande culture en espaces maraîcher. L'impact est donc temporaire et l'espèce trouvera des habitats de report à proximité durant la phase travaux en plus de l'adaptation de la période de travaux. L'impact est surtout ressenti en période de reproduction. En période interruptriale, les enjeux se concentrent sur les milieux humides et boisés qui sont épargnés par le projet.	Fort	ME 2 ME 3 ME 7 ME 8 MR 16 MR 21 MR 23 MR 26 MR 27 MR 28 MR 23 MR 24 MR 26 MR 28	Modéré
		<i>Exploitation</i>	Même incidence qu'en phase chantier	Fort	MR 23 MR 24 MR 26 MR 28	Faible
	MAMMIFÈRES (HORS CHIROPÉTERES)	<i>Chantier</i>	Destruction d'habitats favorables au hérisson d'Europe. L'emprise du projet qui correspond aux friches urbaines, impact des aires utilisées en transit et en chasse/nourrissage pour des espèces comme le chevreuil ou le renard	Faible	ME 2 MR 16 MR 21 MR 23 MR 25 MR 26 MR 27 MR 28 MR 21 MR 23 MR 24 MR 25 MR 26 MR 27 MR 28	Faible
		<i>Exploitation</i>	Même incidence qu'en phase chantier	Faible	MR 25 MR 26 MR 27 MR 28	Faible

MILIEUX NATURELS	CHIROPÉTRES	<i>Chantier</i> Le chantier entraînera des perturbations liées à l'éclairage et aux nuisances sonores.	Modéré	ME 2 ME 7 ME 8 MR 16 MR 21 MR 23 MR 25 MR 26 MR 27 MR 28	Faible
		<i>Exploitation</i> Les potentialités de gîte (concentrés sur les zones boisées) et les zones de nourrissages (représentées par la bande boisée de la parcelle DEKRA) ne seront pas ou peu impactées par le projet.		Modéré	Négligeable
MILIEUX NATURELS	CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES	<i>Chantier</i> Les continuités ne seront pas impactées par les travaux.	Faible	ME 2 MR 16 MR 21 MR 23 MR 25 MR 26 MR 27 MR 28	Faible
		<i>Exploitation</i> Le projet prévoit le renforcement d'une trame boisée dans la frange forestière et la lisière forestière.		MR 21 MR 23 MR 24 MR 25 MR 26 MR 27 MR 28	Faible
PAYSAGE		<i>Chantier</i> Les travaux entraîneront une modification temporaire des perceptions paysagères au droit du site du fait de la mise en place de clôtures de chantier et de l'intervention d'engins de travaux publics.	Modéré	MR 29 MR 30	Faible
		<i>Exploitation</i> Le projet contribuera à la valorisation de l'ensemble du secteur par une urbanisation de qualité sur un terrain actuellement vierge. Il développera un quartier constitué d'un tissu urbain contemporain, intense et attractif comprenant des espaces publics d'agrément et de détente.		Positif	Positif
PATRIMOINE		<i>Chantier</i> La phase de chantier est une phase sensible pour l'archéologie avec des risques d'altération et de destruction du patrimoine. Il est toujours possible de découvrir des vestiges archéologiques durant les travaux. Le projet s'implante exclusivement sur une surface agricole.	Modéré	ME 4	Négligeable
		<i>Exploitation</i> Aucun impact du projet n'est attendu en phase d'exploitation.		Négligeable	Négligeable
MILIEU HUMAIN		<i>Chantier</i> Tout chantier est susceptible de générer des risques pour la santé et la sécurité du personnel intervenant sur le chantier.	Fort	MR 31 MR 32 MR 33 MR 34 MR 35	Faible
		<i>Exploitation</i> Le projet propose une densité permettant d'accueillir l'ensemble des activités nécessaires au développement de la commune, tout en optimisant les espaces afin de proposer un cadre de vie répondant aux demandes actuelles et des futurs occupants pour une ville conjuguant qualité d'usage, qualité paysagère, confort des espaces, vie professionnelle et commodités publiques.		Positif	Positif
DÉPLACEMENTS, TRAFFICS, CONDITIONS DE CIRCULATION		<i>Chantier</i> La phase chantier aura pour conséquence de solliciter certains itinéraires par des flux de poids-lourds venant s'ajouter aux flux de véhicules. De plus, la circulation de camions ou engins de chantier et l'augmentation ponctuelle du trafic peuvent constituer une gêne pour l'ensemble des usagers des voies.	Fort	MR 36 MR 37	Faible
		<i>Exploitation</i> Les trafics moyens journaliers (TMJ) estimés, deux sens confondus une fois la ZAC entièrement réalisés, en 2037, conduisent à une augmentation de 2% sur la RD170 et la RD317 par rapport au scénario au file de l'eau. Le projet aura par ailleurs un impact positif sur les transports en communs, les cheminements doux et constitue une grande amélioration.		MR 38 MR 39	Positif

CADRE DE VIE	QUALITÉ DE L'AIR	<b>Chantier</b>	<p>En phase chantier, les travaux d'aménagements du projet seront principalement constitués de décapage des zones à déblayer, dépôt et compactage des matériaux sur les zones à remblayer, de travaux de voiries et réseaux divers, les constructions de bâtiments.</p> <p>Les principaux impacts sur la qualité de l'air du projet en phase chantier se traduiront par des évolutions de poussières dues aux travaux, des émissions de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxydes d'azote, de composés organiques volatiles et de métaux lourds.</p>	Fort	MR 1 MR 37 MR 40	Faible
		<b>Exploitation</b>	<p>D'après l'étude Air &amp; Santé réalisée par GINGER-BURGEAP, la mise en service du projet entraîne une augmentation des émissions totales relativement marginale au regard des émissions du trafic routier (autoroutes A1/A3) sur la zone retenue.</p> <p>Les variations à la hausse entre le scénario au fil de l'eau et le scénario avec projet en 2028 et en 2037 sont respectivement de l'ordre de 2 à 6% et de 1.4% à 3.6% pour l'ensemble des polluants. Ces résultats sont expliqués par la faible variation des volumes de trafic et des distances parcourues sur la zone.</p>	Négligeable	ME 4 MR 42 MR 43 MR 44	Négligeable
			<p>Au droit des riverains et de la future cité scolaire à vocation internationale, la mise en service du projet n'engendre pas d'augmentation significative des concentrations en PM10 et en NO2. La contribution importante du bruit de fond aux concentrations sur le domaine rend l'impact du projet négligeable.</p> <p>De plus, les émissions tendent à diminuer par rapport à la situation actuelle et ce grâce l'évolution du parc roulant (amélioration des performances des véhicules et diminution des émissions de polluants atmosphériques).</p>			
	ACOUSTIQUE	<b>Chantier</b>	<p>La réalisation des chantiers va engendrer localement sur des périodes variables, des bruits et des vibrations liés aux différentes phases de démolition et de terrassement principalement.</p>	Modéré	ME 3 MR 1 MR 34	Faible
		<b>Exploitation</b>	<p>Les voies présentant le plus d'impact acoustique sont la RD170 et les autoroutes A1 et A3. Les niveaux sonores issues du trafic routier dans la zone d'étude sont très variables allant de 45 dB(A) à 65 dB(A) suivant la proximité à l'autoroute. Par ailleurs, la source de bruit principale sur le projet est le trafic aérien qui contraint le niveau minimum de l'ambiance sonore à 56 dB(A) de jour et 53 dB(A) de nuit.</p> <p>Ainsi, l'ambiance sonore sur le site du triangle de Gonesse est modérée au sens réglementaire (L<sub>Aeq,j</sub> &lt; 65 dB(A) et L<sub>Aeq,n</sub> &lt; 60 dB(A)).</p> <p>Le projet aura un impact limité sur son environnement immédiat. Les voies nouvelles auront un impact uniquement sur les nouveaux bâtis. Par ailleurs, les voies classées impacteront surtout les bâtis placés en exposition directe avec des niveaux sonores de l'ordre de 70 à 75 dB(A).</p> <p>Hormis la cité scolaire à vocation internationale il n'y a pas d'autre établissement sensibles identifiés dans le périmètre du projet. Il est donc seul à faire objet de réglementation vis-à-vis des isolements de façade minimum calculés sur la base des classements sonore des infrastructures terrestres et des deux PEB. Toute fois une approche HQE est envisageable basée sur la réglementation des constructions nouvelles. Dans l'ensemble les calculs d'isolments sont conditionnés par le trafic aérien qui place le bâti à une intersection de la zone C/D de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et de la zone D de l'aéroport du Bourget.</p> <p>En termes de mesures ERC, il n'y a pas de mesures à mettre en place réglementairement. Cependant, étant donné que le projet engendrera l'arrivée de nouvelles populations sur un site qui était initialement inoccupé, des mesures d'évitement et de réduction seront mises en œuvre afin de limiter l'exposition au bruit des usagers. Les recommandations OMS seront respectées à l'intérieur des locaux sensibles (Cité Scolaire à vocation Internationale)</p>	Modéré	ME 4 MR 42 MR 44 MR 46	Faible
	DÉCHETS	<b>Chantier</b>	<p>La réalisation des aménagements et des constructions engendrera des volumes importants de matériaux de chantier qu'il conviendra de traiter dans des filières adaptées.</p>	Fort	MR 47 MR 48 MR 49 MR 50 MR 51 MR 52 MR 53	Faible
		<b>Exploitation</b>	<p>Le projet impliquera une augmentation de la population travaillant sur site et des activités. Cela représente un gisement supplémentaire de déchets. La création d'espaces verts nouveaux s'accompagnera également d'une augmentation des déchets verts issus de l'entretien de ces derniers.</p>	Faible	MR 54	Faible



Direction départementale  
des territoires

5 OCT. 2025

"Vu pour être annexé  
à l'arrêté préfectoral,  
Le préfet"

#### ANNEXE 4

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE GONESSE

Philippe COURT

A handwritten signature in black ink that reads "Philippe Court".



# Sommaire

---

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Cadre général .....	4
<b>Justifications des changements apportés aux pièces du PLU.....</b>	<b>13</b>
1. Modifications apportées au PADD.....	13
2. Modifications apportées aux OAP .....	20
3. Modifications apportées au document graphique et au règlement.....	22



## Avant-propos

---

Cette notice de présentation a pour objet d'exposer les objectifs, le contenu et les justifications contenues dans le projet de déclaration d'utilité publique valant mis en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Gonesse, approuvé le 25 septembre 2017, modifié en date des 10 septembre 2018, 7 juin 2021, 13 février 2023, et dont la révision allégée a été approuvée en date du 7 février 2022.

Elle a été conçue de la façon la plus claire possible sur les changements apportés au document d'urbanisme.

Après l'approbation de la mise en compatibilité du PLU, les dispositions modifiées seront réintégrées dans le dossier de PLU afin de disposer d'un document complet à jour.

Le présent projet de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU sera soumis à enquête publique par le Préfet. Seules les dispositions modifiées, exposées dans la présente note, peuvent faire l'objet d'observations.

A l'issue de l'enquête publique, le projet de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis, le cas échéant, par les personnes publiques associées, le commissaire enquêteur ou le public, sera approuvé par le Préfet et rendu exécutoire.

## 1. Historique des procédures de modification du PLU

La dernière révision générale du Plan Local d'Urbanisme de Gonesse a été approuvée par délibération du 25 septembre 2017,

Les objectifs de la révision générale du Plan Local d'Urbanisme, étaient alors les suivants :

- Positionner Gonesse dans le Projet du 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 futurs et développer une politique durable en matière d'environnement en préservant les espaces naturels et agricoles ;
- Créer un plan de déplacement communal en développant les liaisons douces, les connexions vers les transports structurants existants et à venir
- Définir les besoins en équipements publics de la commune et leur localisation, le cas échéant en coopération avec les communes voisines.

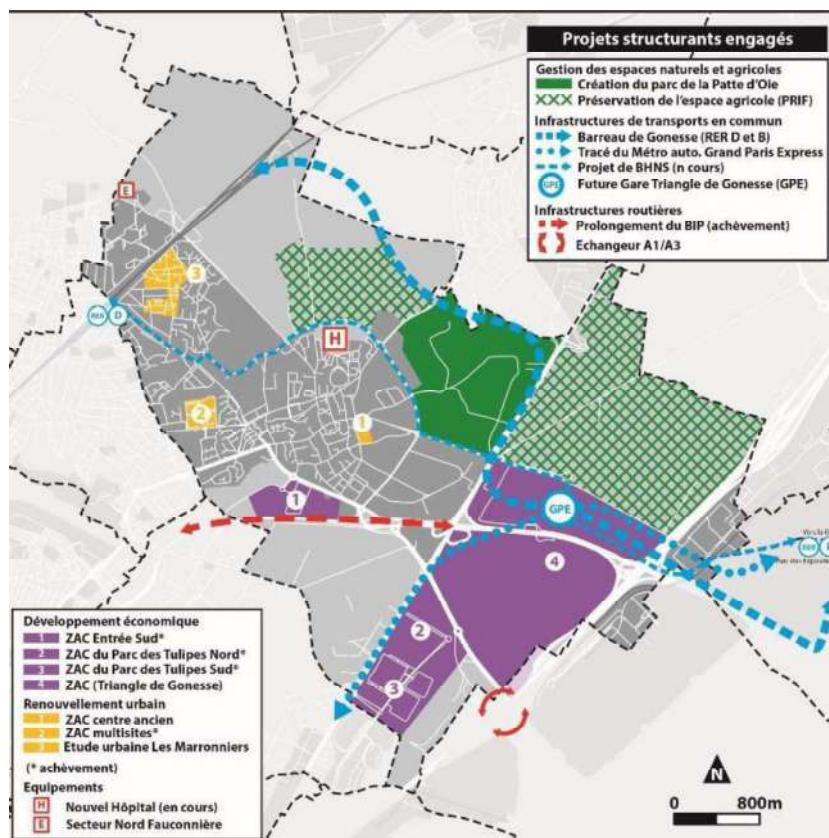


FIGURE 1 CARTE DES PROJETS

Ces objectifs s'étaient notamment traduits par l'ouverture à l'urbanisation du secteur dit du Triangle de Gonesse et par la création d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettant d'assurer des ambitions élevées pour ce projet stratégique du Grand Paris.

Par la suite, 5 procédures d'évolution du PLU ont été approuvées :

- La Modification simplifiée n° 1 du PLU, approuvée le 10 septembre 2018, portait sur :
  - L'ajout d'îlots opérationnels de renouvellement urbain « cdt » ;
  - La modification de plusieurs articles du règlement dans les zones urbaines du PLU ;
  - La mise en compatibilité avec la DUP de la ligne 17 du métro ;
  - La correction d'erreurs matérielles.
- La Modification simplifiée n° 2 du PLU, approuvée le 7 juin 2021, portait sur la rectification d'erreurs matérielles figurant dans la modification simplifiée n° 1, ainsi que l'amendement du règlement de la zone UC, pour les seuls équipements d'intérêt collectif.
- La Révision Allégée n° 1 du PLU, approuvée le 7 février 2022, portait sur :
  - La clarification des règles opposables aux projets de développement économique aux abords de l'entrée de ville sud ;
  - La prise en compte de l'évolution des voies départementales RD 170, RD 3017 et RD 370 ;
  - L'édition des prescriptions aptes à prendre en compte les enjeux propres à cette entrée de ville tout en favorisant le développement économique.
- La modification n° 3 du PLU, approuvée le 13 février 2023, portait sur :
  - La création ou modification de secteurs de projet autorisant la construction de nouveaux logements en zone urbaine exposée à l'aléas de la zone C du PEB sans accroissement significatif de la population ;
  - L'introduction d'amendements aux règles applicables au sous-secteur UAcdt afin de favoriser un urbanisme de projet dans les secteurs de renouvellement urbain du quartier du centre-ancien ;
  - L'introduction d'amendements au règlement afin de favoriser la prise en compte des constructions existantes ;
  - L'introduction d'emplacements réservés en vue de la réalisation de logements, de localisation d'équipements et de périmètre d'attente de projet ;
  - L'introduction de diverses mesures d'amélioration de la prise en compte de l'environnement dans le règlement.

## 2. le projet de mise en compatibilité du PLU

La présente mise en compatibilité du PLU s'inscrit dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique qui vise à permettre l'évolution du projet du Triangle de Gonesse dans le cadre de la création d'une nouvelle ZAC du Triangle de Gonesse.

Le périmètre du projet sur lequel porte la mise en compatibilité du PLU concerne le secteur d'environ 121,8 ha délimité au sud par l'avenue du Parisis (RD170) et le futur échangeur, à l'Est par les autoroutes A1/A3, à l'Ouest par la RD 317 et au Nord par la Zone Agricole Protégée, dont environ 20,6 ha constituent la « lisière agricole » intégrée à l'opération.

Les objectifs poursuivis délibérés le 09 octobre 2023 par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement sont les suivants :

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

### a) **Le choix de la procédure de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU encadrée par les articles L300-6 et L153-54 du Code de l'Urbanisme**

L'abandon du projet Europa City qui avait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et l'engagement d'un nouveau projet qui se traduit par une nouvelle procédure de création de ZAC pour l'opération du Triangle de Gonesse, nécessite une nouvelle DUP pour mettre le PLU de Gonesse en compatibilité avec ce nouveau projet.

Par délibération en date du 02 aout 2024, le conseil d'administration de Grand Paris Aménagement a engagé la procédure de mise en compatibilité du PLU de Gonesse dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique conformément L.300-6 du code de l'urbanisme qui dispose que :

*« L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après une enquête publique réalisée en application du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général :*

*1° D'une action ou d'une opération d'aménagement, au sens du présent livre ;*

*2° De la réalisation d'un programme de construction ;*

*... »*

Cet article est complété par L'article L.153-54 du code de l'urbanisme qui dispose que :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Les pièces du dossier du PLU modifiées sont les suivantes :

- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables dont certaines orientations et éléments de programmation liés au précédent projet sont à adapter.
- L'Orientation d'Aménagement et de Programmation du Triangle de Gonesse du PLU précédent doit être supprimée pour tenir compte des évolutions du projet. Une nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation doit être créée en cohérence avec le nouveau projet, l'OAP quartier de la gare, dans le cadre de la création de la nouvelle ZAC du Triangle de Gonesse définissant un programme, des orientations d'aménagement et de composition urbaine et paysagère.
- Le règlement et ses documents graphiques doivent être modifiés pour correspondre aux nouvelles zones de projet : le secteur correspondant au projet devra faire l'objet d'un zonage spécifique, une nouvelle zone à urbaniser (AU).

Les autres pièces du dossier restent inchangées.

### b) La concertation préalable (articles L103-2 du Code de l'Urbanisme)

La concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU s'est déroulée du 30 mai 2024 au 15 juillet 2024 selon les modalités définies par le conseil d'administration de Grand Paris Aménagement qui comprenaient :

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

En complément des mesures prévues dans la délibération du 11 mars 2024, un article reprenant l'information de l'ouverture de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU de Gonesse a été publié par AEF info le 5 juin 2024.

## Bilan de la concertation

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

Le registre dématérialisé accessible depuis le site internet de Grand Paris Aménagement a recueilli 3 contributions : le 18 juin 2024, le 28 juin 2024 (en deux parties) et le 10 juillet 2024 (en trois parties).

Les remarques de ces contributions sont synthétisées ci-dessous, suivies des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

### - Contribution portant sur le projet d'aménagement :

Plusieurs contributions remettent en cause l'opportunité de projet d'aménagement, de la Ligne 17 du Grand Paris Express, et la localisation de la Cité Scolaire à vocation Internationale :

- Remise en cause de l'urbanisation des terres agricoles du Triangle : demande d'une préservation de l'ensemble des terres agricoles du Triangle de Gonesse pour nourrir les franciliens, lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur urbain, et lutter contre le réchauffement climatique.
- Remise en cause de la ligne 17 du Grand Paris Express et de la gare de Gonesse : ligne et gare inutiles pour la population locale, appel à améliorer, entretenir et mettre aux normes les lignes existantes (RER D, bus).
- Remise en cause de l'implantation de la Cité scolaire sur le site du Triangle de Gonesse : les contributeurs estiment que la Cité Scolaire serait exposée à de fortes nuisances sonores liées au couloir aéroportuaire (zone C du PEB de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle) et à la proximité des grands axes routiers (A1/A3, D317...). Il est demandé d'étudier d'autres sites d'implantation pour cette Cité scolaire, par exemple la friche de l'hôpital Adélaïde Hautval à Villiers le Bel.

→ Les remarques portant sur le projet d'aménagement sont versées à la concertation relative à la modification/création de la ZAC qui se déroule en parallèle. Il est précisé que le projet de mise en compatibilité du PLU n'emporte pas d'évolution du zonage actuel « à urbaniser » du Triangle de Gonesse.

### - Contributions portant sur le déroulé de la concertation :

Le Collectif Pour le Triangle de Gonesse (CPTG) déplore un manque de précision sur les dates de début et de fin de concertation et une absence d'information sur les dates de réunions.

➔ Le site internet de Grand Paris Aménagement indique que la concertation se déroule du 3 juin 2024 au 30 juin 2024 (bien que les informations aient été effectivement mises en ligne dès le 30 mai 2024), comme en atteste le constat d'huissier figurant en annexe 1. La concertation a été prolongée jusqu'au 15 juillet 2024, suite au report de la réunion publique prévue dans le cadre de la concertation préalable à la modification/création de la ZAC.

Les dates ont été mise à jour sur les sites internet de Grand Paris Aménagement et de la Ville de Gonesse :

Concernant la mention de l'absence d'informations sur les dates de réunion, conformément aux modalités définies dans la délibération du 11 mars 2024, il n'a pas été organisé de réunion publique dans le cadre de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU.

Le CPTG déplore un manque d'information sur le dossier de concertation.

➔ Le dossier mis à disposition sur les sites internet de Grand Paris Aménagement et de la Ville de Gonesse, ainsi qu'en accompagnement des registres physiques, expose les informations relatives au projet de mise en compatibilité : il mentionne les documents du PLU impactés et expose les pistes d'évolution de ces documents dans le cadre de la procédure.

Une habitante et le CPTG demandent l'organisation d'un débat public sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour la ZAC, une concertation sous garant de la CNDP pour la Cité Scolaire à vocation Internationale, et déplore l'absence de réponse à un courrier adressé au directeur général de Grand Paris Aménagement à ce sujet.

- ➔ Les modalités de concertation relatives à la mise en compatibilité du PLU ont été définies par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement le 11 mars 2024, conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme, qui laisse la liberté au Maître d'Ouvrage d'en définir les modalités.
- ➔ Les réponses portant sur la concertation relative à la ZAC sont traitées dans le bilan de la concertation réglementaire de la ZAC
- ➔ L'opportunité et les modalités de concertation relative au projet de Cité Scolaire à vocation Internationale relèvent du maître d'ouvrage de cet équipement, et non de Grand Paris Aménagement.

### c) Evaluation Environnementale

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

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

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

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

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

L'évaluation environnementale annexée au dossier de Mise en Compatibilité du PLU de Gonesse apporte les conclusions suivantes :

#### Bilan de l'évolution entre les deux PLU :

##### Climat :

Le PLU reste globalement similaire au PLU en vigueur sur la question du climat.

Dans le règlement, l'obligation de performances énergétiques et environnementales des constructions est basée sur la RE 2020 et non plus sur la RT2012 pour tenir compte de la réglementation en vigueur aujourd'hui. De plus, sur la zone correspondant à l'OAP quartier de gare (1AUtdg3), la gestion des eaux pluviales devra être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics. Si cette gestion n'est pas possible, un débit de fuite global maximum de 0.7 litre/seconde/hectare est imposé. Cette règle n'était pas présente dans le PLU en vigueur.

Le périmètre des zones à urbaniser du triangle de Gonesse reste inchangé, cependant l'évolution de la ZAC éponyme conduit à réduire la consommation d'espace et l'imperméabilisation des sols à court et moyen termes.

L'OAP Quartier de Gare qui couvre le périmètre de la ZAC modifiée, met en place une lisière agricole et donne des orientations d'aménagement supplémentaires en faveur de l'adaptation du territoire au changement climatique : densité verticale, limitations surface bâti, mutualisation des fonctions, maximisation des surfaces, gestion intégrée des eaux pluviales...

Cependant, les seuils de sobriété énergétique et de diminution des déchets, ont été supprimés dans la nouvelle OAP quartier de la gare. En effet, du fait des évolutions rapides des normes énergétiques, ces suppressions visent à ne pas fragiliser le document avec des seuils passés.

En conclusion : Aucun impact notable n'est attendu sur le climat du fait de la mise en œuvre de projets de ZAC.

Plusieurs mesures environnementales de réduction pourraient être ajoutées :

- Plantation d'espèces résilientes au changement climatique ;
- Définition d'une stratégie énergétique auto soutenable basée sur la synergie et l'approvisionnement local.

#### **Milieu physique :**

En conclusion, aucun impact notable n'est attendu sur le milieu physique du fait de la mise en œuvre de projets d'aménagement. Aucune mesure n'est nécessaire.

#### **Milieu naturel :**

- Dans le règlement de la zone 1AUtdg3, le coefficient de biotope minimal est augmenté de 0,2 par rapport au précédent PLU (précédemment classé en zone 1AUtdg1) soit un coefficient de 0.4;
- Dans l'OAP, la lisière agricole est augmentée dans le respect des prescriptions du SDRIF.

La mise en place du corridor Est-Ouest sera composé de plusieurs strates végétales différentes avec une canopée importante d'ambiance variées, notamment le long d'une trame forestière et du corridor écologique. La gestion des espaces végétalisés sera faite de manière raisonnée de sorte à privilégier la création d'une biodiversité urbaine adéquate aux typologies d'espaces.

Cependant, l'aménagement de zones favorables de compensation aux atteintes du projet vis-à-vis des espèces animales ont été supprimées par cette procédure. L'ensemble des nouvelles orientations en faveur de la mobilité animale présentées précédemment, viennent compenser cette suppression.

En conclusion : Le projet de mise en compatibilité constitue globalement une amélioration par rapport au PLU actuellement en vigueur envers le milieu naturel. En revanche, l'impact négatif lié à la mise en compatibilité du PLU n'est d'actualités du fait de l'absence de compensation écologique envisagée à ce stade des études du projet.

En complément, une mesure écologique a été ajoutée afin d'améliorer l'acceptabilité de l'opération :

- Diversification des strates végétales

#### **Paysage :**

La nouvelle OAP vient ajouter une orientation relative à l'aménagement d'une trame paysagère structurante. Ainsi, les continuités de la trame Nord-Sud, support des fonctions écosystémiques, sont multipliés et les formes urbaines sont structurées en faveur de la densité.

En conclusion aucun impact notable n'est attendu sur le paysage. Le projet de mise en compatibilité aura un impact positif sur le paysage par rapport à la situation actuelle. Aucune mesure n'est nécessaire.

## **Patrimoine :**

En conclusion aucune modification n'a été apportée au PLU en vigueur, la question du patrimoine étant sans objet dans le Triangle de Gonesse.

## **Milieu humain :**

Les modifications concernent essentiellement la nouvelle OAP et le PADD.

Au niveau de l'OAP, en cohérence avec les ambitions de la nouvelle ZAC, celle-ci vient ajouter une orientation relative à la diversification des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un cœur de quartier pacifié : implantation des services et des fonctions contribuant à la compacité des programmes riches et variés et l'ajout d'une mutualisation des services et fonctions afin de contribuer à la compacité des programmes.

Au niveau du PADD, le projet est modifié pour permettre d'accompagner le développement urbain par une offre de qualité en équipements et services et par la mise en œuvre d'un futur site économique. De plus, est ajouté au document, des objectifs de mise en œuvre de projets agricoles au sein de la lisière assurant une transition avec le « Carré agricole » classé en ZAP.

En conclusion le projet de mise en compatibilité du PLU constitue une amélioration par rapport à l'existant, aucune mesure n'est nécessaire.

## **Occupation des sols :**

Les modifications concernent essentiellement la nouvelle OAP qui préconise le développement d'espaces de pleine terre limitant l'imperméabilisation des sols et favorisant les formes urbaines denses. Les orientations favorisent une orientation concentrique du programme participant à l'animation et à l'urbanité du secteur tout en permettant la qualité d'aménagement des parcours des modes actifs.

En conclusion le projet de mise en compatibilité constitue globalement une amélioration par rapport au PLU actuel envers l'imperméabilisation des sols.

## **Déplacements :**

Les modifications concernent essentiellement la nouvelle OAP et le PADD.

Dans l'OAP, la création du pôle gare optimise l'intermodalité entre les transports en commun et les modes actifs. Le site sera traversé par deux lignes du BHNS assurant une connexion Est-Ouest vers Paris-Charles de Gaulle. L'organisation de la voirie d'est en ouest permettra l'implantation des modes actifs sur le reste du site notamment dans son centre ou l'aménagement d'espaces publics pacifiés garantira une continuité urbaine et paysagère avec la lisière agricole. Un axe sera dédié aux modes actifs et aux BHNS raccordé au réseau cyclable intercommunal. Pour finir l'offre de stationnement mutualisé en superstructure réduira l'imperméabilisation du site ainsi qu'une évolution en fonction des besoins.

Au niveau du PADD, est ajouté l'aménagement du pôle multimodal autour de la Gare du Grand Paris Express.

En conclusion le projet de modification constitue une amélioration par rapport à l'existant, aucune mesure n'est nécessaire.

## **Cadre de vie :**

Les modifications concernent l'OAP quartier de Gare et le PADD.

Au sein du périmètre de l'OAP, est créé un cœur de site apaisé propice aux modes actifs grâce à l'aménagement d'espaces publics et au développement du pôle gare. De plus, la continuité de la lisière confortée, permettra une distance entre le futur bâti et les axes routiers.

Au niveau du PADD, le projet du Triangle de Gonesse, est rendu compatible avec les orientations du PCAET.

En conclusion, afin de garantir la qualité de vie des occupants du site, il est attendu que toutes les mesures d'évitement et, le cas échéant, les dispositifs adaptés soient mis en œuvre, a minima en conformité avec la législation et la règlementation applicable.

Des mesures additionnelles ont ainsi été définies :

- Localisation des programmes immobiliers les moins denses à l'Ouest (côté autoroute),
- Mise en place d'une démarche transversale sur la qualité de l'air intérieur sur l'ensemble des projets, intégrant les dispositifs de ventilation et les choix des matériaux,
- Analyse de la compatibilité des potentiels usages en toiture avec les contraintes acoustiques liées aux servitudes aériennes

#### Gestion des déchets :

L'impact de la mise en compatibilité du PLU est jugé faible sur le territoire. L'OAP est modifiée et la question des déchets n'est pas mentionnée. Ceci s'explique par l'existence de législations et de réglementations évoluant rapidement. Cette suppression permet de ne pas fragiliser le PLU par l'ajout de règles vite obsolètes.

En conclusion, aucune mesure concernant la thématique déchets n'est spécifiée au sein du nouveau document. Il est attendu que toutes les mesures d'évitement et, le cas échéant, les dispositifs adaptés soient mis en œuvre, a minima en conformité avec la législation et la règlementation applicable.

Une mesure additionnelle a ainsi été définie :

- Mutualiser la gestion des déchets et la promotion du recyclage

#### EN CONCLUSION

L'Evaluation Environnementale conclut que « *suite à la mise en place des mesures de réduction, les impacts résiduels du projet peuvent être qualifiés de positifs suivant les thèmes étudiés* ».

A cette conclusion est ajouté un Nota Bene :

*« NB : l'analyse des impacts environnementaux de la mise en compatibilité du PLU a consisté de comparer ce projet de mise en compatibilité avec le PLU en vigueur, soit la version du 13 février 2023 suite à la modification n°3. L'analyse ne prend ainsi pas en compte la modification n°4 en cours d'instruction du fait que son contenu est hypothétique et pourrait notamment évoluer suite à la phase d'enquête à mener. Les principales thématiques environnementales concernées par cette modification n°4 portent sur l'occupation des sols et le paysage, le projet de mise en compatibilité présentant des impacts positifs sur ce volet. Dans le cas où la procédure de modification n°4 n'aille pas jusqu'à son terme, la mise en compatibilité du PLU présenterait ainsi les impacts présentaient dans le tableau précédent. Si cette procédure de modification n°4 est approuvé, les impacts de la mise en compatibilité du PLU pourraient être négligeables sur les thématiques « Occupation des sols » et « Paysage » du fait des améliorations liées à cette modification n°4. »*



# Justifications des changements apportés aux pièces du PLU

## 1. Modifications apportées au PADD

Le PADD est modifié principalement pour tenir compte de l'évolution du projet du Triangle de Gonesse. Par ailleurs cette modification permet l'actualisation du contexte juridique, administratif et de l'évolution des projets impactant le territoire de Gonesse.

*Les éléments ajoutés ou modifiés apparaissent en rouge, tandis que les éléments supprimés apparaissent barrés en rouge. Le PADD ainsi modifié sera substitué dans le document en vigueur.*

Les changements apportés sont les suivants :

Dans l'introduction, est ajoutée un paragraphe à la fin du premier point « *Le rôle du PADD dans le PLU* » exposant la procédure de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU justifiant la modification du PADD. De plus, à la fin du point 2 « *Le PADD, l'expression du projet urbain* » la liste des documents avec lesquels le PADD doit être compatible ou que le PADD doit prendre en compte a été complétée ou réajustée : notamment le SCOT approuvé en 2019, soit postérieurement à l'approbation du PLU en 2017.

*Proposition de modification « 1. Le rôle du PADD dans le PLU » (page 3)*

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Le PADD constitue également un cadre de référence dans le temps. Ses orientations ne pourront pas être fondamentalement remises en cause sans que, préalablement, une nouvelle réflexion ne soit menée, en concertation avec les habitants, pour définir de nouvelles orientations. Son contenu encadre donc les évolutions possibles du PLU ; ainsi le code de l'urbanisme prévoit la possibilité d'ajustements par des procédures de modifications (répondant aux objectifs actuels du PADD) et par des procédures de révisions ou déclaration de projet (dès lors que des actualisations doivent intervenir dans la rédaction du PADD).</p>	<p>Le PADD constitue également un cadre de référence dans le temps. Ses orientations ne pourront pas être fondamentalement remises en cause sans que, préalablement, une nouvelle réflexion ne soit menée, en concertation avec les habitants, pour définir de nouvelles orientations. Son contenu encadre donc les évolutions possibles du PLU ; ainsi le code de l'urbanisme prévoit la possibilité d'ajustements par des procédures de modifications (répondant aux objectifs actuels du PADD) et par des procédures de révisions ou déclaration de projet (dès lors que des actualisations doivent intervenir dans la rédaction du PADD).</p> <p><b>Le présent PADD est modifié dans le cadre de la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU avec la ZAC du Triangle de Gonesse, suite à l'abandon du projet Europacity sur le Triangle de Gonesse et à la définition d'un nouveau projet aux abords de la future gare de Gonesse du Grand Paris Express.</b></p>

*Proposition de modification « 2. Le PADD, l'expression d'un projet urbain » (page 4)*

Rédaction avant	Rédaction après
-----------------	-----------------

Le PADD doit également être compatible avec les orientations d'aménagement des documents de rang supérieur et les traduire à l'échelle du territoire de Gonesse :

- Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF),
- Contrat de Développement Territorial
- Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)
- Programme Local de l'Habitat (PLH)
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)
- Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)
- Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)
- Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes au travers les plans d'exposition aux bruits (PEB)

Et prendre en compte :

- Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile de France (SRCE)
- Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)
- Schéma régional des carrières (SRC)
- Programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics

Le PADD doit également être compatible avec les orientations d'aménagement des documents de rang supérieur et les traduire à l'échelle du territoire de Gonesse :

- ~~Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)~~
- ~~Schéma de Cohérence Territoriale de Roissy Pays de France approuvé le 19 décembre 2019~~
- Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)
- Programme Local de l'Habitat (PLH)
- ~~Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)~~
- ~~Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)~~
- Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)
- Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes au travers les plans d'exposition aux bruits (PEB)
- ~~Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)~~

Et prendre en compte :

- Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile de France (SRCE)
- ~~Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)~~
- Schéma régional des carrières (SRC)
- ~~Contrat de Développement Territorial~~
- Programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics

*Proposition de modification « I-1. Incrire les spécificités de Gonesse dans un contexte de développement » (page 7)*

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Le PADD accompagne donc l'objectif de concilier dynamique urbaine et développement économique en inscrivant dans le PLU les moyens de favoriser et d'encadrer les aménagements sur le territoire communal. Ces démarches se feront en concertation avec les différentes instances supra-communales porteuses de ces projets (Etat, Région, STIF, Département, Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, EPA Plaine de France, ...), et en prenant en compte leurs principes de développement, inscrits dans les documents de validation (Schéma Directeur de la Région Ile de France, Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France, Contrat de Développement Territorial, Programme Local de l'Habitat...).</p>	<p>Le PADD accompagne donc l'objectif de concilier dynamique urbaine et développement économique en inscrivant dans le PLU les moyens de favoriser et d'encadrer les aménagements sur le territoire communal. Ces démarches se feront en concertation avec les différentes instances supra-communales porteuses de ces projets (Etat, Région, STIF, Département, Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, EPA Plaine de France, ...), et en prenant en compte leurs principes de développement, inscrits dans les documents de validation (<del>Schéma de Cohérence Territoriale de Roissy Pays de France</del>, Schéma Directeur de la Région Ile de France, Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France, Contrat de Développement Territorial, Programme Local de l'Habitat...).</p>

De façon générale, dans l'ensemble du PADD, la référence au SCoT a été ajoutée dans les chapitres le concernant. Le projet de liaison ferrée RERB/RERD ayant été abandonné, il est supprimé dans l'ensemble du PADD.

**Proposition de modification « I-2. Composer autour de projets et de nouvelles dessertes de rang métropolitain » (page 7)**

Rédaction avant	Rédaction après
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Prendre en compte les futures dessertes ferrées (permises par la gare du Grand Paris Express et du barreau RER D/B) et routières (avenue du Parisis, déviation de la RD 47, échangeur A1 / A3 et RD 370...) pour accompagner le développement de la ville, dans l'objectif d'y structurer une nouvelle offre de logements et d'emplois, au fur et à mesure de leur mise en service.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Prendre en compte les futures dessertes ferrées (permises par la gare du Grand Paris Express <del>et du barreau RER-D/B</del>) et routières (avenue du Parisis, déviation de la RD 47, échangeur A1 / A3 et RD 370...) pour accompagner le développement de la ville, dans l'objectif d'y structurer une nouvelle offre de logements et d'emplois, au fur et à mesure de leur mise en service.</li> </ul>

Le projet de DUP valant mise en compatibilité du PLU porte sur la modification de la ZAC du Triangle de Gonesse dont le périmètre est réduit à 121,8 ha aux abords de la gare du Grand Paris Express, au nord du boulevard Interurbain du Parisis intégrant les emprises nécessaires à la réalisation d'un ouvrage de desserte routières. Aussi, les grands principes d'aménagement existants dans le PADD de 2017, tels que « le parc central paysager » et le projet de « pôle d'excellence » ont donc été supprimés dans tous les chapitres concernés. Le PADD modifié fait référence à « la trame paysagère » qui structure l'aménagement et au « projet » sans le qualifiant nommément.

**Proposition de modification « I-3. S'inscrire dans la trame verte et bleue nord-francilienne » (page 8)**

Rédaction avant	Rédaction après
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aménager un parc central paysager dans le projet du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse, (élément du maillage Nord-Sud entre les parcs de la Patte d'Oie, du Sausset d'Aulnay-Sous-Bois et Georges Valbon de la Courneuve).</li> <li>✓ Aménager une lisière agricole en limite Nord du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse comme support de continuité écologique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aménager <del>un parc central paysager dans le projet du pôle d'excellence</del> une trame paysagère dans le projet du Triangle de Gonesse, (élément du maillage est-ouest entre les parcs de la Patte d'Oie, du Sausset d'Aulnay-Sous-Bois et Georges Valbon de la Courneuve).</li> <li>✓ Aménager une lisière agricole en limite Nord <del>du pôle d'excellence</del> du Triangle de Gonesse comme support de continuité écologique.</li> </ul>

Au point 3 du chapitre II- Poursuivre l'amélioration du cadre de vie des Gonessiens, la liste des équipements à réaliser a été réajustée pour correspondre au nouveau projet. Ont été ajoutés :

- Gare du Grand Paris Express dans le Triangle de Gonesse, dont la mise en service est prévue en 2028, ainsi que l'aménagement d'un pôle multimodal autour de la gare pour accueillir l'offre de Bus à Haut Niveau de Service, de bus, et une offre de stationnement de rabattement ;
- Implantation d'une cité scolaire à vocation internationale ;
- Implantation du Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public ;

**Proposition de modification « II-3. Accompagner le développement urbain par une offre de qualité en équipements et services» (page 10)**

Rédaction avant	Rédaction après
<p>✓ Permettre les extensions « sur site » de leurs capacités et/ou prévoir des réserves pour ces extensions.</p> <p>Ainsi, le PLU prendra notamment en compte les projets suivants (liste non limitative) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- construction d'un lycée préparant aux métiers aéroportuaires et hôteliers (au sein du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse) ;</li> <li>- délocalisation de l'école de musique, théâtre et arts plastiques ;</li> <li>- réalisation d'un centre d'étude et de conservation ;</li> <li>- création d'un quatrième centre socio-culturel ;</li> <li>- réhabilitation de la salle de spectacle Jacques Brel ;</li> <li>- réaménagement du pôle sportif Eugène Cognevaut ;</li> <li>- réhabilitation du complexe sportif Raoul Vaux (piscine et gymnase) ;</li> <li>- construction d'une mosquée dans le quartier de la Fauconnière ;</li> <li>- délocalisation du pôle technique municipal ...</li> </ul>	<p>✓ Permettre les extensions « sur site » de leurs capacités et/ou prévoir des réserves pour ces extensions.</p> <p>Ainsi, le PLU prendra notamment en compte les projets suivants (liste non limitative) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>- construction d'un lycée préparant aux métiers aéroportuaires et hôteliers (au sein du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse) ;</del></li> <li>- Gare du Grand Paris Express dans le Triangle de Gonesse, dont la mise en service est prévue en 2028, ainsi que l'aménagement d'un pôle multimodal autour de la gare pour accueillir l'offre de Bus à Haut Niveau de Service, de bus, et une offre de stationnement de rabattement ;</li> <li>- Implantation d'une cité scolaire à vocation internationale ;</li> <li>- Implantation du Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public ;</li> <li>- délocalisation de l'école de musique, théâtre et arts plastiques ;</li> <li>- réalisation d'un centre d'étude et de conservation ;</li> <li>- création d'un quatrième centre socio-culturel ;</li> <li>- réhabilitation de la salle de spectacle Jacques Brel ;</li> <li>- réaménagement du pôle sportif Eugène Cognevaut ;</li> <li>- réhabilitation du complexe sportif Raoul Vaux (piscine et gymnase) ;</li> <li>- construction d'une mosquée dans le quartier de la Fauconnière ;</li> <li>- délocalisation du pôle technique municipal</li> </ul>

Au point 1 du chapitre III- Renforcer la dynamique économique de Gonesse, la rédaction du PADD est entièrement reprise : la référence au « quartier d'affaires de près de 300 ha » est supprimée, tout comme la « vocation économique tournée vers des entreprises à haut niveau de services : (activités tertiaires et productives, formation, hôtellerie, commerces et services nécessaires à son fonctionnement ...) et intéressées par la proximité avec les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget », ou encore « Un site d'équipements de culture, loisirs, tourisme et commerces ».

Et enfin, le PADD modifié ajoute à ce point la « mise en œuvre de projets agricoles au sein de la lisière agricole destinée à assurer un rôle de transition entre la zone à urbaniser et le « Carré agricole » classé en Zone Agricole Protégée »

***Proposition de modification « III-1. Permettre la mise en œuvre d'un futur site économique majeur sur le triangle de Gonesse » (page 12)***

Rédaction avant	Rédaction après
<p>✓ Accompagner et encadrer le développement économique sur le secteur du Triangle Gonesse,</p>	<p>✓ Accompagner et encadrer le développement économique sur le secteur du Triangle Gonesse, sur</p>

<p>sur lequel sont attendus à terme plusieurs dizaines de milliers d'emplois à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un nouveau quartier d'affaires de près de 300 ha doté d'un pôle de transport constitué autour de la gare d'interconnexion de la ligne 17 du métro automatique du Grand Paris Express et du barreau RER B/D,</li> <li>✓ Une vocation économique principalement tournée vers des entreprises à haut niveau de services : (tertiaire, formation, hôtellerie, commerces et services nécessaires à son fonctionnement ...) et intéressées par la proximité avec les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget ;</li> <li>✓ Un site d'équipements de culture, loisirs, tourisme et commerces,</li> <li>✓ L'aménagement d'un parc central en continuité des Parcs de la Patte d'Oie, de la Courneuve et du Saussat,</li> <li>✓ L'exigence d'exemplarité énergétique et environnementale, en interface avec l'agriculture limitrophe.</li> <li>✓ Réaliser ce développement stratégiquement lié à la mise en place de dessertes en transport en commun :</li> <li>✓ mise en service du BHNS entre les gares RER D de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville et RER B du parc des expositions de Villepinte ;</li> <li>✓ arrivée d'un transport en commun ferré de plus forte capacité : la ligne 17 du réseau Grand Paris Express ;</li> <li>✓ confortement ultérieur de la desserte par la réalisation du barreau RER B et D.</li> <li>✓ Valoriser l'ensemble du territoire à travers cette nouvelle attractivité : image de la Ville à l'échelle métropolitaine, retombées économiques sur d'autres secteurs d'activités de la commune, (sous-traitances ou activités associées).</li> <li>✓ Incrire le nouveau secteur en lien étroit avec les autres quartiers de Gonesse : par l'aménagement de liaisons urbaines structurantes, de coulées vertes, de dessertes pour modes actifs et par les transports en commun.</li> </ul>	<p>lequel sont attendus à terme plusieurs milliers d'emplois à travers des objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <del>Un nouveau quartier d'affaires de près de 300 ha doté d'un pôle de transport constitué autour de la gare d'interconnexion de la ligne 17 du métro automatique du Grand Paris Express et du barreau RER B/D;</del></li> <li>- Le renforcement de l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.)</li> <li>- L'implantation d'activités économiques tertiaires et productives, notamment thématisées sur les filières de la bio économie.</li> <li>- Le développement d'une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire</li> <li>- L'implantation d'équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation.</li> </ul> <p><del>— Une vocation économique principalement tournée vers des entreprises à haut niveau de services : (activités tertiaires et productives, formation, hôtellerie, commerces et services nécessaires à son fonctionnement ...) et intéressées par la proximité avec les aéroports de Roissy Charles de Gaulle et du Bourget ;</del></p> <p><del>— Un site d'équipements de culture, loisirs, tourisme et commerces ;</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'aménagement d'un parc central en continuité des du Parcs de la Patte d'Oie, en lien avec les parcs de la Courneuve et du Saussat ;</li> <li>- L'exigence d'exemplarité énergétique et environnementale, en interface avec l'agriculture limitrophe.</li> </ul> <p>✓ Réaliser ce développement stratégiquement lié à la mise en place de dessertes en transport en commun :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mise en service du BHNS entre les gares RER D de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville et RER B du parc des expositions de Villepinte ;</li> <li>- aménagement d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare du Grand Paris Express avec l'arrivée d'un transport en commun ferré de plus forte capacité : la ligne 17 du réseau Grand Paris Express.</li> </ul> <p><del>— confortement ultérieur de la desserte par la réalisation du barreau RER B et D.</del></p> <p>✓ Favoriser une ouverture progressive à l'urbanisation de façon à permettre à la fois une optimisation</p>
--	---

	<p>foncière des aménagements de l'espace public, une gestion agricole pertinente des dernières tranches à urbaniser et une desserte en transport en commun de plus en plus forte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Valoriser l'ensemble du territoire à travers cette nouvelle attractivité : image de la Ville à l'échelle métropolitaine, retombées économiques sur d'autres secteurs d'activités de la commune, (sous-traitances ou activités associées).</li> <li>✓ Incrire le nouveau secteur en lien étroit avec les autres quartiers de Gonesse : par l'aménagement de liaisons urbaines structurantes, de coulées vertes, de dessertes pour modes actifs et par les transports en commun.</li> </ul>
--	--

#### *Proposition de modification « III-5. Préserver une agriculture locale» (page 13)*

Rédaction avant	Rédaction après
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Préserver les espaces agricoles de plaine et notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le plateau situé au nord de l'avenue Georges Kerdavid (RD 970) ;</li> <li>- création d'une Zone Agricole Protégée en 2019 sur le « Carré agricole » de 400 ha, en partie situé sur le territoire de Gonesse, à l'est de la ville.</li> </ul> </li> <li>✓ Prendre en compte les besoins de déplacements des engins agricoles, notamment en traversées des futurs axes ferrés ou routiers structurants, permettant d'assurer la fonctionnalité des espaces agricoles du territoire à l'échelle du Grand Roissy.</li> <li>✓ Inscrire des règles favorables à une cohabitation paysagère et fonctionnelle aux franges des espaces urbains /agricoles.</li> <li>✓ Permettre la mise en œuvre de zones tampons avec les espaces urbains, pour l'accueil de jardins / pépinières/ ferme pédagogique/ boisements....</li> <li>✓ Mettre en œuvre de nouveaux sites d'agriculture urbaine notamment dans le cadre de l'aménagement du Parc de la Patte d'Oie et du secteur du Triangle de Gonesse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Préserver les espaces agricoles de plaine et notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le plateau situé au nord de l'avenue Georges Kerdavid (RD 970) ;</li> <li>- création d'une Zone Agricole Protégée en 2019 sur le « Carré agricole » de 400 ha, en partie situé sur le territoire de Gonesse, à l'est de la ville.</li> </ul> </li> <li>✓ Prendre en compte les besoins de déplacements des engins agricoles, notamment en traversées des futurs axes ferrés ou routiers structurants, permettant d'assurer la fonctionnalité des espaces agricoles du territoire à l'échelle du Grand Roissy.</li> <li>✓ Inscrire des règles favorables à une cohabitation paysagère et fonctionnelle aux franges des espaces urbains /agricoles.</li> <li>✓ Permettre la mise en œuvre de zones tampons avec les espaces urbains, pour l'accueil de jardins / pépinières/ ferme pédagogique/ boisements....</li> <li>✓ Mettre en œuvre de nouveaux sites d'agriculture urbaine notamment dans le cadre de l'aménagement du Parc de la Patte d'Oie et du secteur du Triangle de Gonesse.</li> <li>✓ Mettre en œuvre des projets agricoles au sein de la lisière agricole destinée à assurer un rôle de transition entre la zone à urbaniser et le « Carré agricole » classé en Zone Agricole Protégée.</li> </ul>

Le schéma d'aménagement du PADD n'a pas été modifié, la spatialisation globale des programmes restant inchangée. Seule la référence au « parc central paysager » qui n'a plus lieu d'être a été supprimée de la légende.

#### *Proposition de modification « VI-Schéma de synthèse du PADD» (page 17)*

## Rédaction avant

	S'inscrire dans la trame bleue nord-francilienne, autour du Crout et de zones humides.
	• S'inscrire dans la trame verte nord-francilienne et développer la nature en ville : parc de la Patte d'Oie et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains...
	Préserver des espaces agricoles.
	Poursuivre la requalification de la ville, l'amélioration de l'offre de logements et d'équipements et le partage des espaces publics en faveur des modes actifs (piétons, PMR, vélos) et transports en commun.
	Conforter le centre ville dans ses fonctions commerciales, résidentielles et de centralité (équipements, services...) et préserver ses patrimoines identitaires.
	Conforter les pôles de commerce de proximité.
	Valoriser les zones d'activités existantes pour développer et diversifier l'emploi.
	Permettre la mise en oeuvre d'un site économique majeur sur le Triangle de Gonesse
	Composer autour de nouvelles dessertes en transports en commun de rang métropolitain (gare du Grand Paris Express et BHNS).
	Améliorer les liaisons Est-Ouest et inter-quartiers.
	Emprise de l'aéroport du Bourget.

## Rédaction après

	S'inscrire dans la trame bleue nord-francilienne, autour du Crout et de zones humides.
	• S'inscrire dans la trame verte nord-francilienne et développer la nature en ville: parc de la Patte d'Oie, <b>parc central-paysager</b> et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains.
	Préserver des espaces agricoles.
	Poursuivre la requalification de la ville, l'amélioration de l'offre de logements et d'équipements et le partage des espaces publics en faveur des modes actifs (piétons, PMR, vélos) et transports en commun.
	Conforter le centre ville dans ses fonctions commerciales, résidentielles et de centralité (équipements, services...) et préserver ses patrimoines identitaires.
	Conforter les pôles de commerce de proximité.
	Valoriser les zones d'activités existantes pour développer et diversifier l'emploi.
	Permettre la mise en oeuvre d'un site économique majeur sur le Triangle de Gonesse
	Composer autour de nouvelles dessertes en transports en commun de rang métropolitain (gare du Grand Paris Express et BHNS).
	Améliorer les liaisons Est-Ouest et inter-quartiers.
	Emprise de l'aéroport du Bourget.

Le chapitre VII- -Objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain est inchangé.

La mise en compatibilité du PLU, 121,8 ha aux abords de la gare du Grand Paris Express, au nord du boulevard Interurbain du Parisis intégrant les emprises nécessaires à la réalisation d'un ouvrage de desserte routières, les espaces dédiés au développement économique situés au sud restent inchangés. Aussi, les objectifs chiffrés restent inchangés.

## 2. Modifications apportées aux OAP

Le PLU de Gonesse comprenait une OAP Triangle de Gonesse qui portait sur la totalité du Triangle de Gonesse correspondant à la ZAC du Triangle de Gonesse et aux projets s'y rapportant.

Le projet de la ZAC du Triangle de Gonesse ne portant dorénavant plus que sur 121,8 ha situés aux abords de la gare du Grand Paris Express au nord de l’Avenue du Parisis, l’OAP du Triangle de Gonesse figurant dans le PLU en vigueur est donc supprimée dans le cadre de la DUP valant mise en compatibilité du PLU.

Une nouvelle OAP, intitulée « OAP Quartier de la gare » est créée sur le nouveau périmètre de la ZAC pour fixer les orientations répondant au projet de la nouvelle ZAC.

### *Proposition de schéma de principes d'aménagement (page 11)*



#### Légende

- Lisière agricole à valoriser
- Corridor pour la continuité écologique est-ouest
- Principe de continuité paysagères Nord-Sud
- Continuité paysagère et modes actifs inter-quartiers
- ▼ Vues lointaines sur Paris à préserver
- ▼ Vues sur la plaine agricole au Nord à valoriser
- Coeur de site pacifié, dédié aux modes actifs
- ↔ Principe de maillage viaire structurant
- Principe de trame viaire indicative
- ↔ Lignes BHNS
- Principaux accès au site

### Justifications des orientations de l’OAP

Dans l’introduction de l’OAP sont rappelés les articles du code de l’urbanisme en vigueur qui régissent cette pièce du dossier du PLU. Le contenu de l’OAP est conforme aux articles du code de l’urbanisme s’y rapportant.

Il est rappelé dans quel contexte est élaborée cette OAP, puis est faite une présentation du site concerné, à savoir 121,8 ha situés aux abords de la gare du Grand Paris Express au nord de l’Avenue du Parisis en limite de la zone agricole protégée au nord du Triangle de Gonesse.

Les principes d'aménagement de l'OAP sont organisés selon 4 grands axes en compatibilité avec les grandes orientations du PADD en répondant aux exigences de la loi Climat et Résilience et selon le projet de modification de la ZAC du Triangle de Gonesse :

- **Une trame paysagère structurante outil de composition urbaine, paysagère et architecturale** : il s'agit de répondre aux caractéristiques paysagères du site et à la continuité écologique figurant au schéma régional de cohérence écologique et au SCoT et aux contraintes environnementales du site tel que le Plan d'Exposition au Bruit des aéroports. L'OAP vise à inscrire les futurs programmes dans un cadre respectueux de l'environnement.
- **Une ambition environnementale affirmée** : l'OAP favorise la réalisation d'un projet résilient ; en complément de la trame paysagère favorisant les îlots de fraîcheur, elle fixe des orientations pour limiter l'imperméabilisation des sols, pour concevoir une gestion des eaux pluviales intégrée, pour développer une strate végétale diversifiée avec une gestion raisonnée et enfin un aménagement bas carbone à toutes les échelles. Elle définit également une stratégie énergétique soutenable basée sur les synergies et l'approvisionnement local en favorisant les énergies renouvelables. Elle tient compte des nuisances acoustiques qui impactent le site en fixant des orientations spécifiques. Enfin elle prône la mutualisation de la gestion des déchets et la promotion du recyclage.
- **Une diversité des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un cœur de quartier pacifié** : les orientations définies promeuvent une implantation des programmes dans une logique de synergie entre eux et en mutualisant les services et les fonctions pour favoriser la compacité des programmes. La lisière agricole constitue également une opportunité de diversification des activités.
- **Une mobilité organisée de manière à promouvoir l'usage des modes actifs et des transports en commun** : la nouvelle gare du Grand Paris Express, au cœur du site de l'OAP, est l'atout majeur du projet pour développer un aménagement urbain résilient et inclusif avec la constitution d'un pôle de transport multimodal et l'aménagement de voies dédiées aux bus (BHNS) et aux vélos sur l'ensemble du site.

Les principes d'aménagement sont traduits dans un schéma fixant les orientations spatiales de la composition urbaine et paysagère.

Conformément à la loi Climat et Résilience, l'OAP définit un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements, selon 2 phases : la phase 1 correspond au cœur du site avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express et les premiers programmes autour entre 2026 et 2030 et la phase 2 porte sur l'implantation des programmes situés de part et d'autre du cœur du site, vers l'ouest et vers l'est entre 2028 et 2035.

### 3. Modifications apportées au document graphique et au règlement

#### 1) Modification du document graphique

La modification du zonage porte uniquement sur les zones à urbaniser situées dans le Triangle de Gonesse et tout particulièrement dans la partie nord de l’Avenue du Parisis.

Dans le PLU en vigueur, le triangle de Gonesse comprend une zone à urbaniser AU divisée en 3 secteurs présentés comme suit dans le règlement de la zone :

- le secteur **1AUgp** correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ;
- le secteur **1AUTdg1** correspondant au parc d'affaires au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse qui couvre tout le nord du Triangle de Gonesse ainsi que le sud-ouest
- le secteur **1AUTdg2** correspondant aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse situé au sud-est du Triangle de Gonesse

La DUP valant mise en compatibilité du PLU portant unique sur les 121,8 ha situés au nord, les zones à urbaniser au sud de l’avenue du Parisis demeurent inchangées.

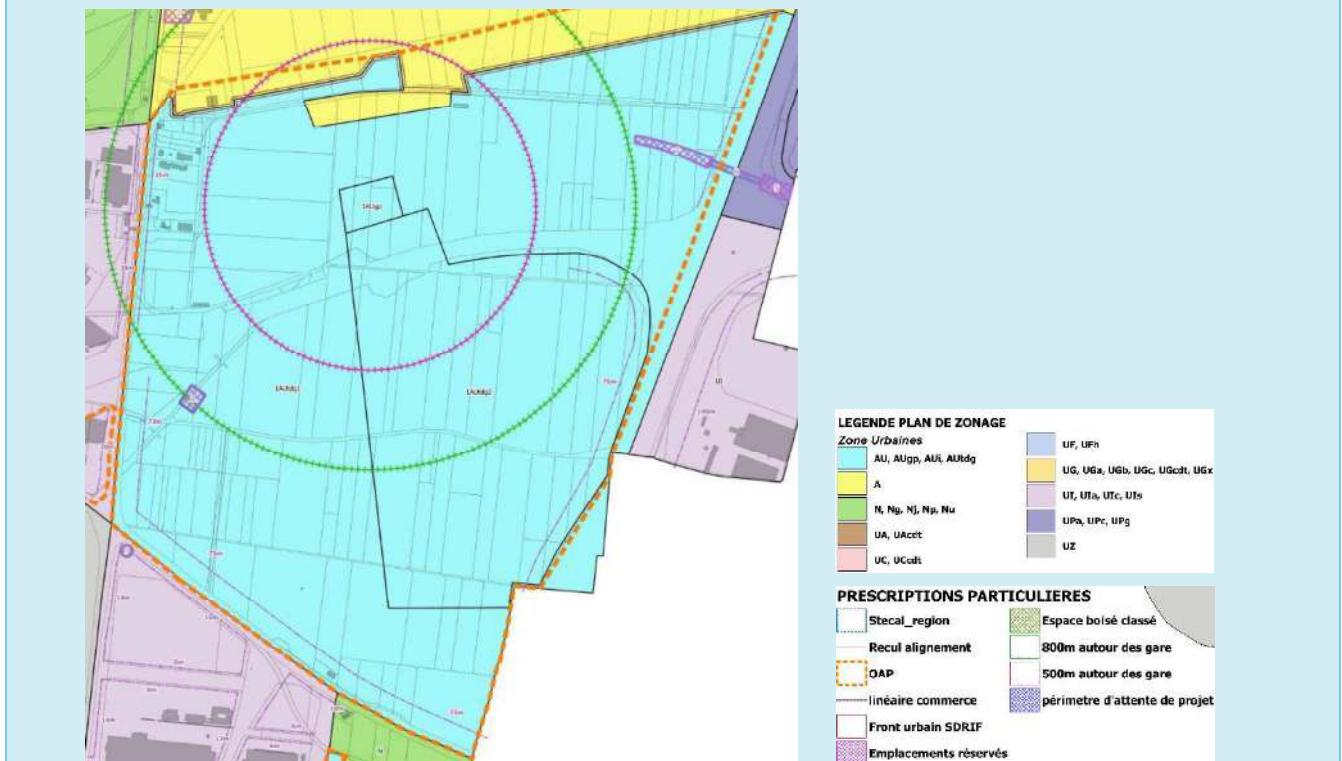
Pour permettre la mise en œuvre du nouveau projet de la ZAC du triangle de Gonesse le document graphique du PLU est ainsi modifié:

- la partie sud de l’Avenue du parisis reste inchangée et comprend les 2 secteurs **1AUTdg1** et **1AUTdg2**, le périmètre de ce dernier restant inchangé,
- la partie nord de l’avenue du Parisis comprend toujours le secteur **1AUgp** autour de la future gare du Grand Paris Express dont le périmètre reste inchangé et un nouveau secteur **1AUTdg3** pour le reste du site.

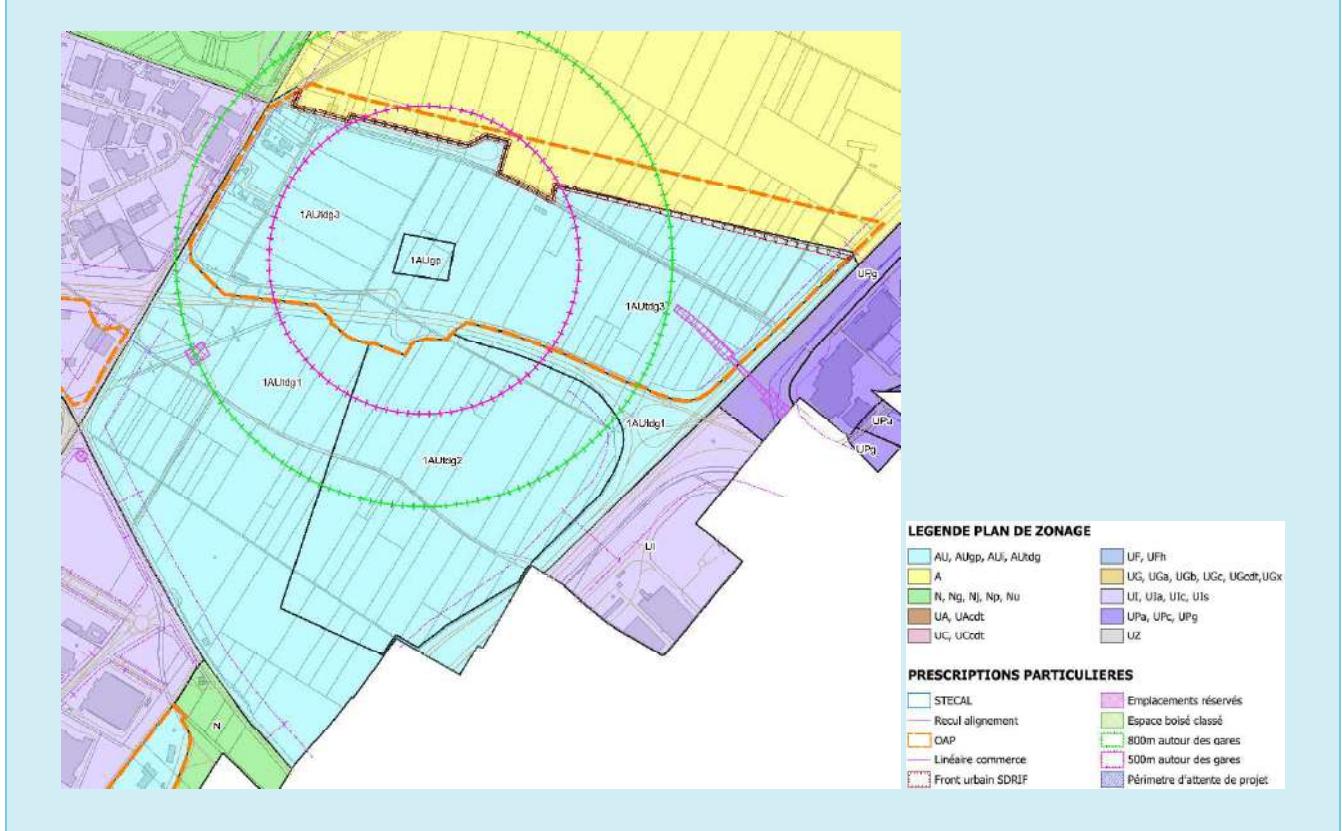
La zone agricole A est également légèrement modifiée et réduite au nord pour permettre une plus grande cohérence des aménagements. La zone agricole protégée par l’arrêté du préfet du 9 mars 2020, n'est pas impactée par cette modification indiquée.

Les changements apportés au document graphique sont présentés page suivante

## Zonage PLU en vigueur



## Zonage MECDU PLU



## 2) Modification du règlement

De façon générale, les modifications apportées au règlement ne concernent que les zones 1AU du Triangle de Gonesse. La mise en compatibilité du PLU ne traite pas de la partie sud de l'avenue du Parisis, mais doit néanmoins supprimer dans le corps du règlement toute référence aux anciens projets, notamment au projet Europa City abandonné.

Les règles des zones situées au sud de l'avenue du Parisis, non concernées par la présente procédure, restent inchangées à l'exception de l'actualisation issue du contexte législatif qui s'impose.

Sur le périmètre de la nouvelle ZAC au nord de l'avenue du Parisis, le nouveau secteur créé 1AUtdg3 est réglementé.

La modification met à jour dans le règlement la nouvelle réglementation qui s'impose en matière d'économie d'énergie : la Réglementation Environnement RE 2020, remplace la Réglementation Thermique RT 2012. Cette nouvelle directive permet une adaptation des territoires urbains aux nouveaux enjeux de sobriété énergétique.

*Dans l'ensemble du règlement les éléments ajoutés ou modifiés apparaissent en rouge, tandis que les éléments supprimés apparaissent barrés en rouge. Le règlement ainsi modifié sera substitué dans le document en vigueur.*

### Modification de l'introduction de la zone AU

Les projets du Triangle de Gonesse étant considérablement revus, il convient de reprendre l'intitulé des vocations des différents secteurs. La vocation principale d'activités économiques ainsi que la vocation d'équipements d'intérêt collectif de la zone AU est maintenue ; en revanche la référence aux activités de loisirs est supprimée.

Le secteur 1AUp correspondant au périmètre de la future gare restant inchangé, les règles le concernant restent inchangées.

Pour le secteur 1AUtdg1, la référence au parc d'affaires au sein de la ZAC n'a plus lieu d'être ; seule sa localisation est renseignée : au sud et à l'ouest du Triangle de Gonesse sans plus de précision.

Pour le secteur 1AUtdg2, si son périmètre reste inchangé, sa vocation est modifiée pour supprimer toute référence à l'ancien projet Europa City, et ne maintenir que sa localisation sans plus de précision.

*Proposition de modification Introduction zone AU*

Rédaction avant	Rédaction après
<p style="text-align: center;"><b>ZONE AU</b></p> <p>Zone à urbaniser à vocations principales d'activités économiques, de loisirs et d'équipement d'intérêt collectif. Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un secteur <b>1AUgp</b> correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ;</li> <li>- un secteur <b>1AUtdg1</b> correspondant au parc d'affaires au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse ;</li> <li>- un secteur <b>1AUtdg2</b> correspondant aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse.</li> <li>-</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>ZONE AU</b></p> <p>Zone à urbaniser à vocations principales d'activités économiques, <b>de loisirs</b> et d'équipement d'intérêt collectif. Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un secteur <b>1AUgp</b> correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ;</li> <li>- un secteur <b>1AUtdg1</b> correspondant <b>au parc d'affaires au sein de la ZAC à la partie sud de l'avenue du Parisis et au sud-ouest du Triangle de Gonesse</b> ;</li> <li>- un secteur <b>1AUtdg2</b> correspondant <b>à la partie sud-est du Triangle de Gonesse au sud de l'avenue du Parisis aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse</b> ;</li> <li>- <b>Un secteur 1AUtdg3 correspondant au nouveau quartier à créer autour de la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express situé au nord de l'avenue du Parisis, en limite de la zone agricole au nord.</b></li> </ul>

**Modification Section 1 Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité**

**Articles 1AU1 et 1AU2**

A l'article 1AU1, les destinations interdites restent inchangées et valent aussi pour le nouveau secteur 1AUtdg3

A l'article 1AU2, les destinations autorisées sous condition restent inchangées pour les secteurs existants dans le PLU en vigueur, et un paragraphe est ajouté pour le nouveau secteur 1AUtdg3.

Pour le secteur 1AUtdg3 le règlement précise que les constructions à destination d'artisanat et de commerce de détail ne peuvent être implantées qu'à rez-de-chaussée. En effet, il s'agit ici de réaliser un projet urbain mixte ; il n'est donc pas souhaitable de permettre des commerces ou des artisans sur plusieurs niveaux.

De même, les constructions destinées aux entrepôts n'ont pas vocation à s'implanter dans un centre urbain mixte. C'est pourquoi la règle précise que pour les constructions à destination d'entrepôt elles ne sont autorisées que si elles sont en lien avec une construction autorisée dans la zone et qu'elles soient implantées sur la même unité foncière.

*Proposition de modification Article 1AU-2 Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions*

Rédaction avant	Rédaction après
	<p><b>En secteur 1AUtdg3 :</b></p> <p>Les constructions à destination d'artisanat et commerce de détail, sous conditions et dans les limites suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ être réalisées en rez-de-chaussée.</li> </ul>

Les constructions à destination d'entrepôt, sous conditions et dans les limites suivantes :

- être nécessaires à une construction autorisée.
- être réalisées sur la même unité foncière que la construction à laquelle l'entrepôt est nécessaire agricole au nord.

## Modification de la section 2.2 Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

### Article 1AU 11 Obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions

Les coefficients pour la réglementation environnementale sont modifiés pour les bureaux en intégrant la RE 2020 et restent inchangés pour les autres destinations qui relèvent de la RT 2012 jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

*Proposition de modification Article 1AU-11 : Obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions*

#### Rédaction avant

...

Pour les projets soumis à l'application de la réglementation thermique, les exigences suivantes devront être respectées:

Critère d'Analyse		Prescriptions
<b>Bbio</b> : Besoin bioclimatique conventionnel en énergie d'un bâtiment pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage artificiel. Il traduit les efforts architecturaux réalisés pour réduire les consommations énergétiques.	Bureau	Bbio < Bbio max* - 30 %
	Commerce et activités de service	Bbio < Bbio max* - 20 %
<b>Cep</b> : Consommation en énergie primaire pour le chauffage, le refroidissement, la production d'eau chaude sanitaire, l'éclairage artificiel des locaux et les auxiliaires de fonctionnement.	Bureau	Cep < Cep max* - 30 %
	Commerce et activités de service	Cep < Cep max* - 20 %

\*Coefficients établis sur les bases de la RT 2012.

#### Rédaction après

...

Pour les projets soumis à l'application de la réglementation **thermique environnementale**, les exigences suivantes devront être respectées **pour les bureaux** :

Champ d'application	Critère d'analyse	Description	Prescriptions
Bureaux	<b>Bbio</b> : <b>Cep</b> : <b>Cep,nr</b>	<p>Évaluation des besoins de chaud, de froid (que le bâtiment soit climatisé ou pas) et d'éclairage.</p> <p>Évaluation des consommations d'énergie renouvelable et non renouvelable des 5 usages RT 2012 : chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire, éclairage, ventilation et auxiliaires +</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Éclairage et/ou de ventilation des parkings</li><li>2. Éclairage des circulations en collectif</li><li>3. Électricité ascenseurs et/ou escalators</li></ol>	<p>Bbio &lt; Bbiomax* - 30%</p> <p>Cep &lt; Cepmax* - 30%</p> <p>Cep,nr &lt; Cep,nr max* - 30%</p>

	DH :	Évaluation des écarts entre température du bâtiment et température de confort (température adaptée en fonction des températures des jours précédents, elle varie entre 26 et 28°C)	DH < DH_max
	Ic,construction	Généralisation de la méthode d'analyse du cycle de vie pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des produits de construction et équipements et leur mise en œuvre. Impact sur le changement climatique des composants et du chantier.	Seuil 2028*
	Ic,énergie	Introduction de la méthode d'analyse du cycle de vie pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des énergies consommées pendant une durée de vie du bâtiment de <b>50 ans</b> .	Seuil 2028*

Pour les projets encore soumis à l'application de la réglementation thermique, RE2012, et en attente des décrets d'application de la RE2020 au tertiaire spécifique, les exigences suivantes devront être respectées :

Champ d'application	Critère d'analyse	Description	Prescriptions
Activités et commerces	Bbio :  Cep :	Évaluation des besoins de chaud, de froid (que le bâtiment soit climatisé ou pas) et d'éclairage.  Évaluation des consommations d'énergie renouvelable et non renouvelable des 5 usages RT 2012 : chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire, éclairage, ventilation et auxiliaires + 4. Éclairage et/ou de ventilation des parkings 5. Éclairage des circulations en collectif 6. Électricité ascenseurs et/ou escalators	Bbio < Bbiomax* - 20%  Cep < Cepmax* - 20%

\*Valeurs provenant de la RT2012

Ces exigences seraient rendues caduques dès la publication des décrets d'application de la RE2020 au tertiaire spécifique (Activités et commerces, etc.).

## Modification de la section 2.3 Traitement environnemental et paysagers des espaces non bâties et abords de construction

### Article 1AU 12.3 Coefficient de biotope

Les périmètres des secteurs étant en partie modifiés il est nécessaire de modifier certaines rédactions.

Le secteur 1AUtdg1 n'étant plus au nord du l'avenue du Parisis, la référence aux constructions situées autour de la gare doit être supprimée tout comme la référence aux constructions situées le long de l'autoroute A1 et le long de la RD317 au Nord du BIP.

Une règle doit être ajoutée pour le nouveau secteur 1AUtdg3. Le coefficient de biotope de 0,4 minimal est le même que celui imposé dans les autres secteurs initialement et maintenu. Il correspondant au mieux à ce que l'on est en droit d'attendre dans un quartier urbain.

*Proposition de modification Article 1AU-12 : Obligations imposées en matière de réalisation de surface éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs*

Rédaction avant	Rédaction après
<p>.....</p> <p><b><u>12.3 Coefficient de biotope</u></b></p> <p><b>12.3.1.</b> Le secteur 1AUgp ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas soumis au coefficient de biotope.</p> <p><b>12.3.2.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg1 (hors constructions avoisinant la gare, hors constructions s'implantant le long du BIP, hors constructions s'implantant le long de l'A1 au Nord du BIP, hors constructions s'implantant le long de la RD317 au Nord du BIP) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,2 pour les constructions à destination de commerces et activités de services et les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire ;</li><li>• pour les autres constructions, le coefficient minimal est fixé à 0,4.</li></ul> <p><b>12.3.3.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg2, le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4.</p> <p><b>12.3.4.</b> Définition du coefficient de biotope : le coefficient de biotope (CBS) est un coefficient qui décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface écoaménageable) par rapport à la surface totale de l'unité foncière. Il s'agit d'une valeur qui se calcule de la manière suivante : CBS = surface écoaménageable / surface de l'unité foncière.</p> <p>La surface écoaménageable est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent l'unité foncière : surface écoaménageable = (surface de type A</p>	<p>.....</p> <p><b><u>12.3 Coefficient de biotope</u></b></p> <p><b>12.3.1.</b> Le secteur 1AUgp ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris <b>et les constructions destinées principalement à accueillir des parcs de stationnement</b> ne sont pas soumis au coefficient de biotope.</p> <p><b>12.3.2.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg1 (<b>hors constructions avoisinant la gare, hors constructions s'implantant le long de l'A1 au Nord du BIP, hors constructions s'implantant le long de la RD317 au Nord du BIP</b>) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,2 pour les constructions à destination de commerces et activités de services et les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire ;</li><li>• pour les autres constructions, le coefficient minimal est fixé à 0,4.</li></ul> <p><b>12.3.3.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg2, le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4.</p> <p><b>12.3.4.</b> Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg3</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,2 pour les constructions à destination de commerces et activités de services et les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire ;</li><li>• Le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4 pour les équipements d'enseignement, de santé et d'action sociale et il est fixé à un minimum de 0,2 pour les autres équipements d'intérêt collectif et services publics.</li></ul> <p><b>12.3.5.</b> Définition du coefficient de biotope : le coefficient de biotope (CBS) est un coefficient qui décrit la</p>

$\times \text{coef. A}) + (\text{surface de type B} \times \text{coef. B}) + \dots + (\text{surface de type N} \times \text{coef. N})$	<p>proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface écoaménageable) par rapport à la surface totale de l'unité foncière. Il s'agit d'une valeur qui se calcule de la manière suivante : CBS = surface écoaménageable / surface de l'unité foncière.</p> <p>La surface écoaménageable est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent l'unité foncière : surface écoaménageable = (surface de type A <math>\times</math> coef. A) + (surface de type B <math>\times</math> coef. B) + ... + (surface de type N <math>\times</math> coef. N)</p>
--	--

## Article 1AU 14 Obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales

Les règles de gestion et d'écoulement des eaux pluviales restent inchangées pour les secteurs existant 1AUtdg1 et 1AUtdg2 et une règle est ajoutée pour le nouveau secteur 1AUtdg3 qui renforce les règles qui s'imposent en matière de gestion des eaux pluviales pour les deux autres secteurs pré-existants.

### *Proposition de modification de l'Article 1AU-14 : Obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales*

Rédaction avant	Rédaction après
<p><b>14.1.1. Pour tout projet de construction, la nature du sol le permet (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques), la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics, pour des pluies courantes, dimensionnées comme une lame d'eau de 8 mm en 24h. Au-delà, pour leur restitution au réseau public d'eaux pluviales, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle (dans la limite de la faisabilité technique) est imposée à chaque pétitionnaire. Cette régulation induit la mise en œuvre d'un ouvrage de stockage calculé pour une pluie cinquantennale.</b></p> <p><b>14.1.2. Il est fortement conseillé de privilégier une réutilisation des eaux à l'échelle de l'unité foncière</b></p>	<p><b>14.1.1. Dans les secteurs 1AUtdg1 et 1AUtdg2 pour tout projet de construction, la nature du sol le permet (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques), la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics, pour des pluies courantes, dimensionnées comme une lame d'eau de 8 mm en 24h. Au-delà, pour leur restitution au réseau public d'eaux pluviales, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle (dans la limite de la faisabilité technique) est imposée à chaque pétitionnaire. Cette régulation induit la mise en œuvre d'un ouvrage de stockage calculé pour une pluie cinquantennale.</b></p> <p>Il est fortement conseillé de privilégier une réutilisation des eaux à l'échelle de l'unité foncière.</p> <p><b>14.1.2. Dans le secteur 1AUtdg3 pour tout projet de construction, la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics pour des pluies courantes, dimensionnées comme l'abattement d'une lame d'eau de 10 mm en 24h. Au-delà et jusqu'à la pluie cinquantennale, le pétitionnaire doit viser une gestion à la parcelle, en privilégiant la gestion à ciel ouvert, sans restitution aux réseaux publics. Suivant la nature du sol (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques) et si la gestion à la parcelle n'est pas possible, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle est imposé à chaque pétitionnaire (dans la limite de la faisabilité technique). Cette régulation implique de dimensionner le dispositif de gestion des eaux pluviales pour une pluie cinquantennale. Les rejets régulés et les surverses dans les ouvrages de rétention sur espace public devront se faire en surface puisque la gestion des eaux pluviales sur espace public est réalisée uniquement à ciel ouvert.</b></p>

## Article 1AU 15 Obligation de réalisation d'aires de stationnement

Cet article est complété pour réglementer le nouveau secteur 1AUtdg3. En matière de stationnement des véhicules motorisés, un tableau spécifique est ajouté reprenant les mêmes règles pour les destinations habitation, commerces et activités de services, et équipements d'intérêt collectifs et services publics. Pour les

bureaux le tableau des règles est complété par la 5<sup>ème</sup> destination du code de l'urbanisme relative aux activités des secteurs primaires, secondaires et tertiaires qui intègre les bureaux. La règle est la même que celle des bureaux du PLU en vigueur.

De plus, il est autorisé de mutualiser les stationnements dans différents parcs communs à l'ensemble des programmes et notamment d'avoir recours au parking silo dans ce secteur couvert par la nouvelle OAP quartier de la gare afin de limiter le nombre de places de stationnement globalement sur le quartier.

Pour ce qui concerne le stationnement des vélos, la règle renvoie aux orientations des OAP pour garder davantage de souplesse, sachant que la réglementation du PDUIF s'impose.

La numérotation est réajustée de façon cohérente pour cet article dans le règlement.

*Proposition de modification Article 1AU-15.3. Dispositions pour le stationnement des véhicules motorisés en secteur 1AUtdg3*

Rédaction avant

**15.3. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteur 1AUtdg1**

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos sécurisées et équipées de dispositifs fixes d'accroche facilitant la performance des systèmes d'antivols ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès aux constructions ;
- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle ou au premier sous-sol.
- Lorsqu'une surface de stationnement vélos est exigible, l'espace dédié sera d'au minimum 5 m<sup>2</sup>.

Il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos, calculée au prorata de la surface créée suivante :

Destination de la construction	Norme Plancher (minimum)
Habitation	1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination habitation
Bureaux	1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination bureau
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, ...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).

**15.2. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteur 1AUtdg2**

Cf. Orientation d'aménagement et de programmation.

Rédaction après

**15.3. Dispositions pour le stationnement des véhicules motorisés en secteur 1AUtdg3**

**15.3.1. Pour toute construction nouvelle, des places de stationnement doivent être réalisées en répondant aux normes ci-dessous, calculées au prorata de la surface de plancher créée :**

Destination de la construction	Norme Plancher (le minimum exigé)	Plafond (le maximum réalisable)
Habitation	Non réglementé	Pas de norme plafond.

Commerces et activités de service	Non réglementé	1 place pour 120 m <sup>2</sup> de surface de plancher commerciale 1 place pour 160 m <sup>2</sup> de surface de plancher commerciale dans un rayon de 500 mètres autour de la gare de la ligne 17 du GPE
Equipements d'intérêt collectif publics	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)	
Autres activités des secteurs primaire, secondaire ou tertiaire ( <i>industrie, entrepôt, bureau, centre de congrès et d'exposition, cuisine dédiée à la vente en ligne</i> )	Non réglementé	1 place pour 60 m <sup>2</sup> de surface de plancher 1 place pour 80 m <sup>2</sup> de surface de plancher dans un rayon de 500 mètres autour de la gare de la ligne 17 du GPE

**15.3.2 : Dans le périmètre de l'OAP Quartier de la gare, il est autorisé de mutualiser les stationnements des véhicules en réalisant un ou plusieurs parcs de stationnement communs à l'ensemble ou à une partie des constructions, le cas échéant en silo.**

#### **15.4. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteur 1AUtdg1**

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos sécurisées et équipées de dispositifs fixes d'accroche facilitant la performance des systèmes d'antivols ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès aux constructions ;
- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle ou au premier sous-sol.
- Lorsqu'une surface de stationnement vélos est exigible, l'espace dédié sera d'au minimum 5 m<sup>2</sup>.

Il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos, calculée au prorata de la surface créée suivante :

Destination de la construction	Norme Plancher (minimum)
Habitation	1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination habitation
Bureaux	1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination bureau
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, ...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).

#### **15.5. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteurs 1AUtdg2 et 1AUtdg3**

Cf. Orientation d'aménagement et de programmation.

**Les autres règles du PLU en vigueur restent inchangées**



# Révision du Plan Local d'Urbanisme

**PROJET D'AMENAGEMENT ET DE  
DEVELOPPEMENT DURABLES**  
**- PADD -**

~~Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal  
du 25 septembre 2017 approuvant la révision du PLU~~



# Sommaire

---

<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>I-Affirmer le positionnement de Gonesse dans le Grand Paris .....</b>	<b>7</b>
<b>II- Poursuivre l'amélioration du cadre de vie des Gonessiens.....</b>	<b>9</b>
<b>III- Renforcer la dynamique économique de Gonesse .....</b>	<b>12</b>
<b>IV-Associer développement urbain et mobilités durables .....</b>	<b>14</b>
<b>V-Concilier développement et précautions environnementales .....</b>	<b>16</b>
<b>VI-Schéma de synthèse du PADD .....</b>	<b>17</b>
<b>VII -Objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.....</b>	<b>18</b>



# Introduction

## 1. Le rôle du PADD dans le PLU

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), pièce obligatoire du dossier du plan local d'urbanisme (PLU), définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues par la commune pour l'ensemble de son territoire.

Le PADD est un cadre de cohérence interne au PLU : il guide l'élaboration des règles d'urbanisme transcrites dans le règlement écrit et dans les pièces graphiques (plans de zonage et orientations d'aménagement et de programmation).

Le PADD constitue également un cadre de référence dans le temps. Ses orientations ne pourront pas être fondamentalement remises en cause sans que, préalablement, une nouvelle réflexion ne soit menée, en concertation avec les habitants, pour définir de nouvelles orientations. Son contenu encadre donc les évolutions possibles du PLU ; ainsi le code de l'urbanisme prévoit la possibilité d'ajustements par des procédures de modifications (répondant aux objectifs actuels du PADD) et par des procédures de révisions ou déclaration de projet (dès lors que des actualisations doivent intervenir dans la rédaction du PADD).

Le présent PADD est modifié dans le cadre de la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU avec la ZAC du Triangle de Gonesse, suite à l'abandon du projet Europacity sur le Triangle de Gonesse et à la définition d'un nouveau projet aux abords de la future gare de Gonesse du Grand Paris Express.

## 2. Le PADD, l'expression d'un projet urbain

Le PADD définit la stratégie d'aménagement et de développement durables du territoire. Il est fondé sur un diagnostic territorial et la prise en compte des politiques sectorielles et/ou supra-communales. Il constitue le support d'une réflexion politique sur l'aménagement, le renouvellement et l'organisation de l'espace communal. La commune est libre de retenir les orientations d'urbanisme et d'aménagement qui lui apparaissent les plus appropriées pour répondre aux enjeux identifiés. Le PADD doit cependant répondre aux objectifs fixés par la loi et notamment ceux visés à l'article L.101-2 du code de l'urbanisme :

Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

### 1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

*2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;*

*3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;*

*4° La sécurité et la salubrité publiques ;*

*5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;*

*6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;*

*7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables*

**L'article L.151-5 du code de l'urbanisme définit le contenu du PADD :**

*Le projet d'aménagement et de développement durables définit :*

*1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;*

*2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.*

*Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.*

**Le PADD doit également être compatible avec les orientations d'aménagement des documents de rang supérieur et les traduire à l'échelle du territoire de Gonesse :**

— ~~Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)~~

• Schéma de Cohérence Territoriale de Roissy Pays de France approuvé le 19 décembre 2019

• Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

• Programme Local de l'Habitat (PLH)

— ~~Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)~~

— ~~Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)~~

• Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)

• Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes au travers les plans d'exposition aux bruits (PEB)

• Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)

**Et prendre en compte :**

- Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile de France (SRCE)
- ~~Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)~~
- Schéma régional des carrières (SRC)
- ~~Contrat de Développement Territorial~~
- Programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics

### 3. Un projet de ville durable

---

Il s'inscrit dans les objectifs de la révision du PLU fixés dans la délibération du conseil municipal du 23 juin 2011, et en particulier :

- Positionner Gonesse dans le projet du Grand Paris.
- Ouvrir à l'urbanisation les secteurs de développement.
- Favoriser l'intégration d'activités sans nuisances.
- Développer l'organisation des différents quartiers vers plus de fluidité et de solidarité pour atteindre une unité spatiale cohérente et pertinente.
- Prendre en compte le patrimoine naturel et végétal dans les projets et développer une politique durable en matière d'environnement en préservant les espaces naturels et agricoles.
- Créer un plan de déplacements communal, en développant les liaisons douces, les connexions vers les transports en commun structurants existants et à venir.
- Définir les besoins en équipements publics et leur localisation le cas échéant en coopération avec les communes voisines.
- Se projeter dans le XXI<sup>ème</sup> siècle en veillant à maintenir ou améliorer la qualité des quartiers en :
  - S'appuyant sur les qualités urbaines, architecturales et culturelles du centre ancien (.../...)
  - Continuant la restructuration urbaine, l'urbanisation de friches et des «dents creuses», les résidentialisations, etc...
  - Réfléchissant à une densification mesurée et cohérente des propriétés bâties, sans incidence sur le voisinage ni les espaces publics.

**Les orientations du PADD de Gonesse s'organisent autour de 5 grands axes :**

- I- Affirmer le positionnement de Gonesse dans le Grand Paris
- II- Poursuivre l'amélioration du cadre de vie des Gonessiens
- III- Renforcer la dynamique économique de Gonesse
- IV- Associer développement urbain et mobilités durables
- V- Concilier développement et précautions environnementales



# I-Affirmer le positionnement de Gonesse dans le Grand Paris

## 1. Incrire les spécificités de Gonesse dans un contexte de développement

- ✓ Prendre en compte le positionnement de Gonesse au sein de territoires d'envergure économique métropolitaine.

Par sa situation géographique exceptionnelle, le territoire de Gonesse bénéficie d'atouts : proximité de pôles aéroportuaires et d'emplois, au sein du Grand Roissy, une ville connectée à des infrastructures de transport qui vont se renforcer à court / moyen termes, des équipements existants et futurs au rayonnement largement supra-communal, des espaces agricoles et naturels de proximité...

Mais l'histoire de l'aménagement du territoire francilien y a également laissé une empreinte générant des déséquilibres et des nuisances, au regard des programmes de logements des 40 dernières années et des nuisances du trafic aérien sans l'accessibilité aisée aux emplois générés par la plate-forme aéroportuaire.

Les projets de développement économique, de requalification urbaine, de nouvelles dessertes, d'équipements de rang intercommunal, départemental voire régional et au-delà doivent donc s'inscrire prioritairement dans la recherche du développement local, dans des logiques qualitatives et d'amélioration en faveur :

- d'un meilleur équilibre sociodémographique de la population ;
  - de meilleures conditions d'accès à l'emploi des Gonessiens : avec des moyens de déplacement vers les pôles d'emplois majeurs (et notamment la plate-forme aéroportuaire), et des possibilités de formations adaptées ;
  - de la poursuite de l'amélioration de la qualité du cadre de vie des habitants actuels et futurs de la ville.
- ✓ Le PADD accompagne donc l'objectif de concilier dynamique urbaine et développement économique en inscrivant dans le PLU les moyens de favoriser et d'encadrer les aménagements sur le territoire communal. Ces démarches se feront en concertation avec les différentes instances supra-communales porteuses de ces projets (Etat, Région, STIF, Département, Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, EPA Plaine de France, ...), et en prenant en compte leurs principes de développement, inscrits dans les documents de validation ([Schéma de Cohérence Territoriale de Roissy Pays de France](#), Schéma Directeur de la Région Ile de France, Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France, Contrat de Développement Territorial, Programme Local de l'Habitat...).

## 2. Composer autour de projets et de nouvelles dessertes de rang métropolitain

- ✓ Préserver un équilibre urbain entre la ville et le futur secteur urbain du Triangle de Gonesse : l'objectif est de faire en sorte que le futur quartier autour de la gare du Grand Paris Express ; pour ses composantes principales - s'intègre véritablement à la ville de Gonesse, par sa composition urbaine et la trame viaire des espaces publics.
- ✓ Prendre en compte les futures dessertes ferrées (permises par la gare du Grand Paris Express ~~et du barreau RER D/B~~) et routières (avenue du Parisis, déviation de la RD 47, échangeur A1 / A3 et RD 370...) pour accompagner le développement de la ville, dans l'objectif d'y structurer une nouvelle offre de logements et d'emplois, au fur et à mesure de leur mise en service.

### **3. S'inscrire dans la trame verte et bleue nord-francilienne**

- ✓ Prendre en compte les éléments structurants de la trame verte et bleue inscrits dans les différents documents établis à une échelle régionale ou supra communale (Schéma de Cohérence Territoriale Roissy Pays de France du 19 décembre 2019, Schéma Directeur de la Région Ile de France du 27 décembre 2013, Schéma Régional de Cohérence Ecologique du 26 septembre 2013).
- ✓ Préserver les grands patrimoines naturels, au service de la conservation, voire de la restauration de la biodiversité et dans l'objectif de développer des sites de détente pour la population.
- ✓ Inscrire la vallée du Croutl comme élément structurant de la trame verte et bleue de Gonesse, en ville et en espaces ouverts, en lien avec les parcs actuels et futurs :
  - Préserver ses zones humides et la végétation de ses berges en milieu urbain ;
  - Restaurer une continuité associant trame verte (végétalisation) et bleue (zones humides) le long du Croutl.
  - Développer la présence de la nature en ville en reliant le cœur de la ville au grand paysage de la vallée du Croutl.
  - En dehors des zones urbanisées, ne pas autoriser de constructions le long des berges du Croutl, autres que celles nécessaires à l'entretien de la rivière.
  - Faciliter des aménagements ponctuels permettant l'accès aux berges du Croutl par le public, dans le double objectif de lutter contre les inondations et de contribuer à la qualité de nouveaux lieux de promenades.
- ✓ Préserver / valoriser les autres zones humides de la commune, avec les projets de restauration écologique du Vignois et du futur Parc de la Patte d'Oie.
- ✓ Valoriser, voire développer, des espaces et interfaces agricoles et boisés, en prenant en compte les logiques de continuités agri-naturelles, les continuités vertes et les espaces de perméabilité ou espaces relais.
- ✓ Traduire la préservation et le développement d'une trame verte et bleue en ville, notamment en :
  - Préservant les espaces verts et les arbres remarquables au cœur des quartiers.
  - Inscrivant des exigences de surfaces utiles à la biodiversité et aux loisirs dans les futures opérations, modulées en fonction des secteurs de la ville.
- ✓ Aménager ~~un parc central paysager dans le projet du pôle d'excellence~~ une trame paysagère dans le projet du Triangle de Gonesse, (élément du maillage est-ouest entre les parcs de la Patte d'Oie, du Sausset d'Aulnay-Sous-Bois et Georges Valbon de la Courneuve).
- ✓ Aménager une lisière agricole en limite Nord ~~du pôle d'excellence~~ du Triangle de Gonesse comme support de continuité écologique.
- ✓ Inscrire des exigences sur la transparence des clôtures pour la continuité écologique, notamment en lisière des espaces naturels et pour améliorer ponctuellement la perception visuelle depuis l'espace public.



## II- Poursuivre l'amélioration du cadre de vie des Gonessiens

### 1. Poursuivre la requalification de la ville et les projets urbains engagés

- ✓ Favoriser la densification et le renouvellement urbain pour éviter la consommation des terres agricoles dans le cadre des projets urbains locaux : structurer des espaces urbanisés compacts, valorisant les dents creuses et les potentiels de mutations des tissus urbains.
- ✓ Préserver les caractères paysagers et bâtis « historiques » (centre-ville notamment), en lien avec l'Opération Communale d'Amélioration de l'Habitat du centre ancien et aux OPAH, à l'aide d'une réglementation stricte dans le PLU.
- ✓ Conforter le centre-ville dans ses fonctions résidentielles et de centralité à l'échelle de la ville (commerces, équipements et services), en y favorisant la poursuite des actions :
  - de renouvellement urbain et de restructuration d'îlots,
  - d'amélioration de la qualité des espaces publics,
  - de préservation et mise en valeur des constructions à caractère historique ou patrimonial,
  - de maintien, voire amélioration de son tissu commercial de proximité,
  - d'amélioration de ses conditions d'accès depuis les autres quartiers de la ville et de son rôle de jonction inter quartiers,
  - d'intégration de la trame verte et bleue (notamment avec le passage du Crout).
- ✓ Poursuivre le travail de renouvellement urbain insufflé dans le cadre de la ZAC multi sites : 17 ha sur 8 îlots, dont 6 dans le centre ancien.
- ✓ Poursuivre l'évolution / la rénovation des ensembles d'habitat collectif en prenant en compte les spécificités de chacun.
- ✓ Encadrer l'évolution des quartiers à dominante pavillonnaire, en préservant les relations de voisinage et les espaces publics et en déterminant, selon les axes, des objectifs :
  - d'évolution / mutation,
  - de restructuration,
  - de densifications ou extensions des constructions,
  - de préservation des paysages et espaces verts.
- ✓ Accompagner les besoins des autres secteurs urbains de la Ville : restructuration, encadrement des possibilités de densification, évolution préservant la trame verte (parcs urbains, jardins privatifs...).
- ✓ Encadrer les modalités de renouvellement urbain du quartier pavillonnaire des Marronniers : l'objectif est d'ouvrir ce quartier sur la Ville, de lui donner des possibilités de renouvellement urbain, et de réaménager l'espace public.
- ✓ Restructurer les secteurs d'interface qui pâtissent aujourd'hui d'un manque de valorisation ou de continuité urbaine et plus particulièrement l'interface entre le centre-ville et les zones d'activités, notamment aux abords de la rue du Thillay, rue de la Malmaison et rue de la Calarde, où se juxtaposent d'anciens corps de ferme, du bâti traditionnel et des bâtiments d'activités, formant un tissu hétérogène peu qualitatif ;
- ✓ Poursuivre la requalification des entrées dans la ville qui manquent de structuration :
  - l'entrée de ville nord entre Villiers-le-Bel et Gonfaron, aux abords du pont de la Concorde, qui nécessite une meilleure visibilité d'un passage d'une ville à l'autre par un traitement de l'espace public
  - l'entrée dans le centre-ville nord-est, correspondant aux abords de la rue du Commandant Fourneau et du chemin de Fontenay où sont juxtaposés des équipements publics (salle Jacques Brel, et centre d'incendie et de secours) créant un tissu urbain hétérogène ;
  - l'entrée ouest dans la zone urbaine, espace ouvert et dilué, au carrefour Jean Jaurès et sa place au caractère strictement routier ;

- l'entrée de ville sud aux abords de la rue Nungesser et Coli, ainsi qu'au croisement de la RD370 et la rue Berthelot, amenée à muter avec l'ouverture de l'avenue du Parisis.

## **2. Accompagner l'amélioration de l'offre de logements**

- ✓ Prendre en compte les objectifs du Contrat de Développement Territorial Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France en matière de production de logements, en lien avec l'évolution des contraintes du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Roissy CDG et les dispositions de la loi ALUR du 24 mars 2014. L'objectif est d'accompagner la construction d'une offre supplémentaire de logements pour permettre la revitalisation urbaine, le nécessaire desserrement des ménages et diversifier les types de logements, sans toutefois engendrer une augmentation significative de la population.
- ✓ Faire une priorité des problématiques acoustiques dans les nouveaux logements.
- ✓ Prendre en compte la difficulté croissante d'accès des Gonessiens au logement :
  - Poursuivre la diversification du parc de logements privés ou sociaux (en formes bâties et statut d'occupation), visant les parcours résidentiels complets des Gonessiens, par exemple en favorisant les opérations d'accession sociale à la propriété,
  - Accompagner l'évolution démographique par des logements nécessaires et adaptés aux besoins des différentes classes d'âge, notamment pour les plus jeunes et les plus anciens,
  - Agir en faveur d'une offre de logements adaptés pour les jeunes ménages et les familles nombreuses à revenus très modestes, notamment pour réduire les phénomènes de sur-occupation,
- ✓ Renforcer l'attractivité de la ville par la mise en œuvre d'une nouvelle offre de logements plus diversifiée, en faveur des cadres et catégories socio-professionnelles supérieures.
- ✓ Exiger la prise en compte des problématiques thermiques, phoniques et énergétiques dans toutes les opérations de réhabilitation de logements.
- ✓ Prendre en compte les nuisances sonores générées par la proximité de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, en exigeant l'application de normes phoniques renforcées sur toutes les opérations de construction ou de réhabilitation d'habitat collectif.
- ✓ Poursuivre la lutte contre l'habitat dégradé permettant, entre autres, la remise sur le marché de logements vacants.

## **3. Accompagner le développement urbain par une offre de qualité en équipements et services**

- ✓ Accompagner l'évolution démographique par les équipements nécessaires aux différentes classes d'âge : notamment pour les plus jeunes et les plus anciens.
- ✓ Répondre aux besoins nouveaux, rendant également la ville attractive pour les futurs habitants.
- ✓ Accompagner les besoins de requalification des équipements existants.
- ✓ Permettre les extensions « sur site » de leurs capacités et/ou prévoir des réserves pour ces extensions.

Ainsi, le PLU prendra notamment en compte les projets suivants (liste non limitative) :

- ~~construction d'un lycée préparant aux métiers aéroportuaires et hôteliers (au sein du pôle d'excellence du Triangle de Gonesse);~~
- Gare du Grand Paris Express dans le Triangle de Gonesse, dont la mise en service est prévue en 2028, ainsi que l'aménagement d'un pôle multimodal autour de la gare pour accueillir l'offre de Bus à Haut Niveau de Service, de bus, et une offre de stationnement de rabattement ;
- Implantation d'une cité scolaire à vocation internationale ;
- Implantation du Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public ;
- délocalisation de l'école de musique, théâtre et arts plastiques ;
- réalisation d'un centre d'étude et de conservation ;
- création d'un quatrième centre socio-culturel ;

- réhabilitation de la salle de spectacle Jacques Brel ;
  - réaménagement du pôle sportif Eugène Cognevaux ;
  - réhabilitation du complexe sportif Raoul Vaux (piscine et gymnase) ;
  - construction d'une mosquée dans le quartier de la Fauconnière ;
  - délocalisation du pôle technique municipal ...
- ✓ Conforter le rôle majeur du centre-ville, en y favorisant l'implantation d'équipements, de services et de commerces aisément accessibles, au regard de sa bonne desserte en transport en commun, qui sera restructurée avec l'arrivée du BHNS en périphérie immédiate.
  - ✓ Conforter les pôles de quartiers dans des logiques de proximité et d'animation.
  - ✓ Incrire la desserte des équipements actuels et futurs dans le maillage des cheminements pour modes actifs et pour les personnes à mobilité réduite, et si possible sur des axes de transport en commun.
  - ✓ Poursuivre les démarches en faveur du déploiement de réseaux à très haut débit pour satisfaire les besoins de télécommunications des Gonessiens et des entreprises.

#### **4. Préserver et valoriser les paysages naturels et urbains**

- ✓ Incrire une traduction ambitieuse du Schéma Régional de Cohérence Ecologique pour renforcer les exigences d'insertion paysagère du bâti et du traitement des espaces libres :
  - dans les espaces urbains : sur espaces publics, en transition entre espaces privés et publics,
  - aux franges urbaines futures avec les espaces agricoles ou naturels.
- ✓ Préserver les patrimoines bâtis identitaires de Gonesse et les traces de son histoire (autres que ceux qui sont déjà inscrits ou classés au titre des Monuments historiques), en lien avec leur potentiel culturel ou touristique, dans le cadre de la mise en œuvre de la ZPPAUP transformée en site patrimonial remarquable. A titre d'exemple, on peut citer l'ancien Hôtel-Dieu 1841, le bâtiment St Christophe, la ferme de la Malmaison, ...
- ✓ Préserver les principaux cônes de vue dans les futurs projets, notamment les vues lointaines sur Paris, ainsi que, à la faveur du relief, des vues sur les vallées et les parcs.
- ✓ Accompagner la réalisation du Parc de la Patte d'Oie : le projet, situé sur le site d'une ancienne décharge, est de réaliser un parc communal, vaste espace de promenade et de sensibilisation à l'environnement. Les aménagements doivent se faire de façon intégrée au cadre paysager, déjà très « naturel », et préserver les zones humides.
- ✓ Poursuivre les efforts en faveur de l'enfouissement des réseaux aériens (électricité, téléphone...).



### III- Renforcer la dynamique économique de Gonesse

#### 1. Permettre la mise en œuvre d'un futur site économique majeur sur le triangle de Gonesse

- ✓ Accompagner et encadrer le développement économique sur le secteur du Triangle Gonesse, sur lequel sont attendus à terme plusieurs milliers d'emplois à au travers des objectifs suivants :
  - ~~Un nouveau quartier d'affaires de près de 300 ha doté d'un pôle de transport constitué autour de la gare d'interconnexion de la ligne 17 du métro automatique du Grand Paris Express et du barreau RER B/D;~~
  - Le renforcement de l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.)
  - L'implantation d'activités économiques tertiaires et productives, notamment thématisées sur les filières de la bio économie.
  - Le développement d'une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire
  - L'implantation d'équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation.
  - ~~Une vocation économique principalement tournée vers des entreprises à haut niveau de services : (activités tertiaires et productives, formation, hôtellerie, commerces et services nécessaires à son fonctionnement ...) et intéressées par la proximité avec les aéroports de Roissy Charles de Gaulle et du Bourget ;~~
  - ~~Un site d'équipements de culture, loisirs, tourisme et commerces ;~~
  - L'aménagement ~~d'un parc central en continuité des du Parcs de la Patte d'Oie, en lien avec les parcs de la Courneuve et du Sausset ;~~
  - L'exigence d'exemplarité énergétique et environnementale, en interface avec l'agriculture limitrophe.
- ✓ Réaliser ce développement stratégiquement lié à la mise en place de dessertes en transport en commun :
  - mise en service du BHNS entre les gares RER D de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville et RER B du parc des expositions de Villepinte ;
  - ~~aménagement d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare du Grand Paris Express avec l'arrivée d'un transport en commun ferré de plus forte capacité : la ligne 17 du réseau Grand Paris Express.~~
  - ~~confortement ultérieur de la desserte par la réalisation du barreau RER B et D.~~
- ✓ Favoriser une ouverture progressive à l'urbanisation de façon à permettre à la fois une optimisation foncière des aménagements de l'espace public, une gestion agricole pertinente des dernières tranches à urbaniser et une desserte en transport en commun de plus en plus forte.
- ✓ Valoriser l'ensemble du territoire à travers cette nouvelle attractivité : image de la Ville à l'échelle métropolitaine, retombées économiques sur d'autres secteurs d'activités de la commune, (sous-traitances ou activités associées).
- ✓ Incrire le nouveau secteur en lien étroit avec les autres quartiers de Gonesse : par l'aménagement de liaisons urbaines structurantes, de coulées vertes, de dessertes pour modes actifs et par les transports en commun.

#### 2. Valoriser les zones d'activités pour diversifier et développer l'emploi

- ✓ Poursuivre le développement de l'emploi sur la commune en valorisant les zones d'activités par leur requalification et la densification. Cet objectif concerne aussi l'accompagnement de la reconversion industrielle du site PSA-Citroën, dont une partie se trouve sur la commune, en lien avec la ville d'Aulnay-sous-Bois et l'Etat.
- ✓ Finaliser la zone d'activités Entrée Sud.
- ✓ Accompagner la reconversion de la friche industrielle Prédefault.
- ✓ Conforter la diversité des activités économiques et des emplois (notamment en faveur de l'accueil des PME-PMI et des TPE).
- ✓ Inscrire des vocations économiques compatibles avec les caractéristiques urbaines et fonctionnelles de chaque site.
- ✓ Maîtriser le développement d'activités économiques génératrices de nuisances, en particulier à proximité des secteurs d'habitat.
- ✓ Accompagner les besoins des entreprises en services, équipements, ...

### **3. Conforter l'activité du commerce de proximité**

- ✓ Renforcer l'armature commerciale du centre-ville.
- ✓ Encourager le développement commercial des pôles de quartiers.
- ✓ Encadrer la création de locaux commerciaux et de services en pied d'immeubles.

### **4. Assurer le maintien d'activités artisanales**

- ✓ Prendre en compte les besoins spécifiques de l'artisanat et accompagner son fonctionnement et son développement sans générer de nuisance pour les résidents, en favorisant celui-ci sur des sites dédiés.

### **5. Préserver une agriculture locale**

- ✓ Préserver les espaces agricoles de plaine et notamment :
  - le plateau situé au nord de l'avenue Georges Kerdavid (RD 970) ;
  - création d'une Zone Agricole Protégée en 2019 sur le « Carré agricole » de 400 ha, en partie situé sur le territoire de Gonesse, à l'est de la ville.
- ✓ Prendre en compte les besoins de déplacements des engins agricoles, notamment en traversées des futurs axes ferrés ou routiers structurants, permettant d'assurer la fonctionnalité des espaces agricoles du territoire à l'échelle du Grand Roissy.
- ✓ Inscrire des règles favorables à une cohabitation paysagère et fonctionnelle aux franges des espaces urbains /agricoles.
- ✓ Permettre la mise en œuvre de zones tampons avec les espaces urbains, pour l'accueil de jardins / pépinières/ ferme pédagogique/ boisements....
- ✓ Mettre en œuvre de nouveaux sites d'agriculture urbaine notamment dans le cadre de l'aménagement du Parc de la Patte d'Oie et du secteur du Triangle de Gonesse.
- ✓ Mettre en œuvre des projets agricoles au sein de la lisière agricole destinée à assurer un rôle de transition entre la zone à urbaniser et le « Carré agricole » classé en Zone Agricole Protégée.



## IV-Associer développement urbain et mobilités durables

### 1. Maîtriser la place de l'automobile en ville

- ✓ Améliorer les liaisons est-ouest à l'échelle du territoire communal et au-delà : notamment par la poursuite de l'aménagement de l'avenue du Parisis, en axe support de multi modalités : circulations routières, transports en commun en site propre, vélos sur espaces dédiés)
- ✓ Poursuivre les aménagements de l'espace public pour apaiser les trafics routiers dans les secteurs d'habitat.
- ✓ Requalifier et aménager les axes structurants, avec partage de l'espace public pour tous modes de déplacements :
  - avenues Gabriel Péri, Pierre Salvi, boulevard du 19 mars 1962, avenue du 12ème régiment de Cuirassiers et son prolongement (support du futur BHNS) ;
  - rue Nungesser et Coli et avenue Raymond Rambert, délestées du trafic de transit ;
  - avenue du Parisis, sur la section d'entrée de ville sud.
- ✓ Adapter les normes de stationnement de façon à :
  - Réduire la place de la voiture sur les espaces publics ;
  - Prendre en compte les prescriptions du PDUIF visant à réduire les normes de stationnement automobiles dans les constructions futures, notamment à proximité des dessertes en transport en commun structurantes.
- ✓ Faciliter, quand c'est possible, la mutualisation des besoins en stationnement automobile.
- ✓ Permettre la mise en œuvre d'une offre supplémentaire de stationnement public :
  - dans les secteurs de la ville en situation de déficit, et si d'autres solutions sur espaces privatifs ne sont pas possibles ou suffisantes ;
  - le cas échéant dans les secteurs de projets urbains.
- ✓ Agir en faveur du déploiement des équipements et installations nécessaires au rechargement des véhicules électriques.
- ✓ Etudier les réponses à apporter au problème du stationnement des poids-lourds et utilitaires dans les zones d'activités et secteurs résidentiels.

### 2. Incrire un développement urbain favorable à l'usage des transports en commun

- ✓ Favoriser le développement adapté de logements et d'emplois à proximité des pôles de centralité et de transports.
- ✓ Accompagner les secteurs de renouvellement urbain par des modalités adaptées d'accès aux transports collectifs : il s'agit notamment d'améliorer leur fonctionnement dans le centre-ville.
- ✓ Agir en faveur d'accès par bus, BHNS et modes actifs des principaux secteurs d'emplois de la ville.
- ✓ Prévoir les modalités de liaison vers les gares actuelles et futures.
- ✓ Permettre un meilleur partage modal de l'espace public en faveur des transports en commun. En cas de nécessité, et quand c'est possible, faciliter le passage des bus en réduisant la place de la voiture en linéaires sur voiries (en faveur du stationnement sur les espaces privatifs).

### **3. Mieux prendre en compte les modes actifs (piétons/vélos) et des personnes à mobilité réduite (PMR) dans l'aménagement de l'espace public**

- ✓ Agir en faveur de trajets plus courts par modes actifs, vers les principaux générateurs de déplacements (gares, stations bus, équipements, centralités...) et pour les dessertes inter-quartiers.
- ✓ Prévoir des voies douces se greffant sur les pistes cyclables de la RD 902 (liaison Gonesse-/ Roissy-en-France) et les pistes cyclables aménagées alentours.
- ✓ Développer sur espaces publics et dans les constructions futures, des modalités adaptées pour le stationnement des vélos et des deux-roues motorisés.
- ✓ Prendre en compte la problématique du déplacement des personnes à mobilité réduite sur l'espace public, en particulier à destination des pôles de centralités et des équipements (y compris en poursuivant l'aménagement adapté des bâtiments).



## V-Concilier développement et précautions environnementales

### 1. Améliorer la gestion de l'eau et des déchets

- ✓ Prendre en compte la trame bleue dans les modalités de gestion des eaux pluviales.
- ✓ Incrire une traduction locale ambitieuse du SDAGE Seine-Normandie et du projet de SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer, pour améliorer la gestion des eaux et la qualité des nappes.
- ✓ Règlementer la gestion des eaux pluviales sur les terrains privés de façon :
  - A préserver des surfaces de pleine terre, et autres surfaces non imperméabilisées afin de contribuer aux cycles courts de l'eau pluviale (infiltrations après pré-traitement le cas échéant) ;
  - A limiter les débits de retour dans les réseaux (prendre en compte les normes du SDRIF 2013 ou les normes du bassin local si elles sont plus restrictives) et à empêcher les pollutions des sols et des eaux souterraines ;
  - A encourager la récupération / réutilisation de l'eau de pluie (arrosage, sanitaires...).
- ✓ Renforcer la valorisation des déchets (tri sélectif, ...) et leur réutilisation (développer le compostage individuel, la réutilisation des déchets du secteur des Bâtiment et Travaux Publics...).
- ✓ Agir en faveur d'une gestion durable et différenciée des espaces verts publics et privatifs, pour préserver la qualité des sols et des nappes phréatiques, notamment par des actions de communication et de sensibilisation auprès des habitants et des entreprises.

### 2. Favoriser la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre

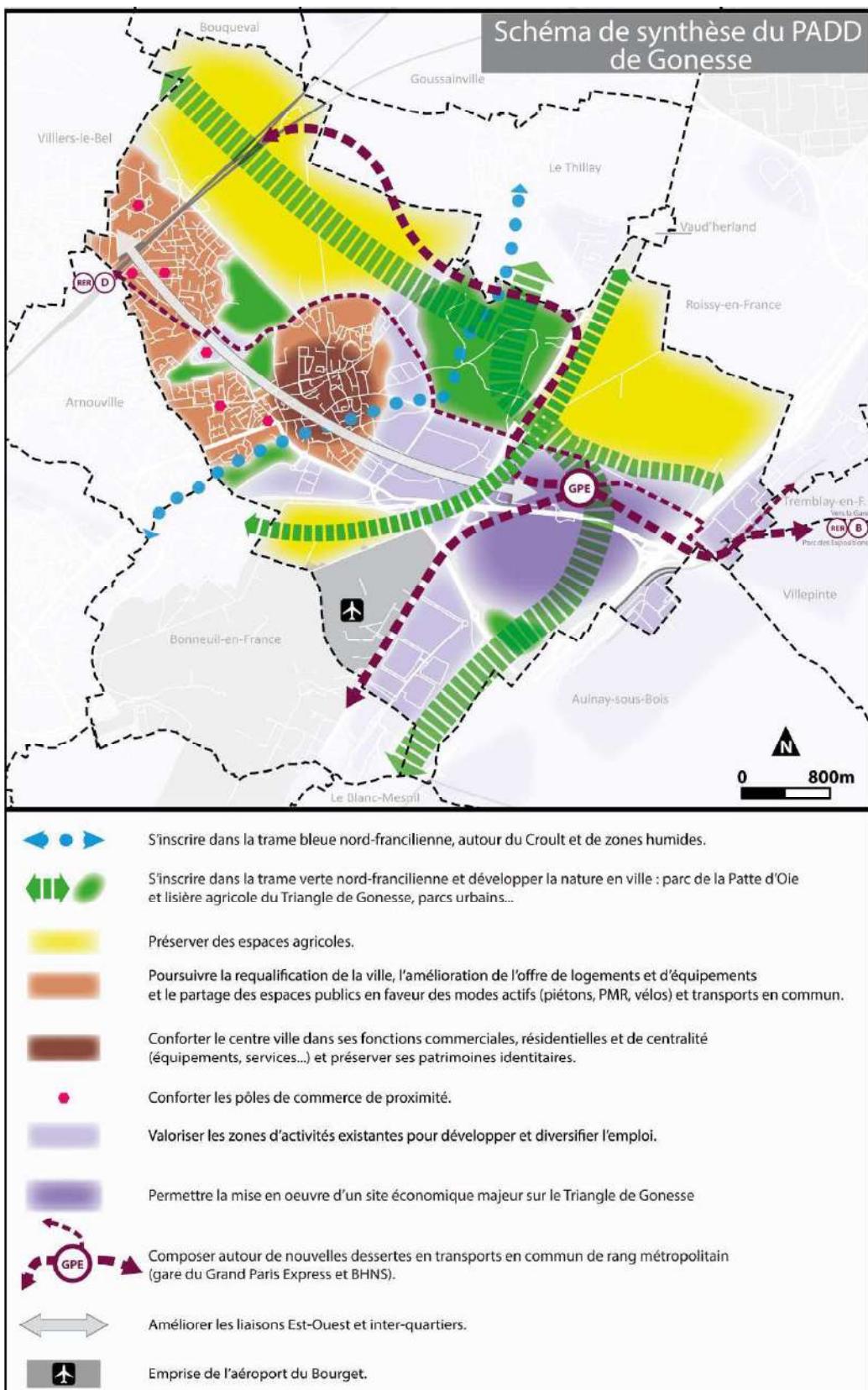
- ✓ Accompagner les besoins de réhabilitation et d'efficacité énergétique des logements existants (limiter la précarité énergétique des habitants) (cf. axe 2).
- ✓ Encourager l'usage des énergies renouvelables dans les nouveaux projets.
- ✓ Contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre, en développant les logiques de proximité et les déplacements autres qu'automobiles (cf. axe 3).

### 3. Prévenir les risques naturels et technologiques

- ✓ Intégrer dans le PLU la réglementation du Plan de Prévention des Risques de mouvement de terrain « carrières abandonnées », afin de faciliter la maîtrise de l'urbanisation dans ces secteurs.
- ✓ Prendre en compte les autres risques de mouvements de terrains, en améliorant l'information du public et en inscrivant des modalités à titre de précaution liées :
  - au phénomène de retrait-gonflement des argiles (périodes successives de pluie / sécheresse),
  - aux terrains alluvionnaires compressibles,
  - à la remontée des nappes phréatiques.
- ✓ Prendre en compte les risques d'inondation par ruissellement des eaux pluviales (en exigeant des aménagements de rétention de l'eau à la parcelle).
- ✓ Renforcer l'information auprès des habitants et des pétitionnaires sur ces risques.



## VI-Schéma de synthèse du PADD





## VII -Objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

### 1/ Objectifs chiffrés

La consommation d'espace naturel ou agricole par le projet de **révision du PLU** sera quasi exclusivement liée au projet à vocation économique dit du Triangle de Gonesse. **Environ 248 hectares de terres agricoles seront consommés à l'horizon 2035, soit 13,8 hectares par an en moyenne pour la période 2018-2035** (18 années). Il s'agit d'un potentiel offert par le SDRIF au titre des secteurs d'urbanisation conditionnelle.

Le préfet du Val d'Oise a signé le 21 septembre 2016 l'arrêté portant la création de la zone d'aménagement concerté du Triangle de Gonesse. Dans sa décision, le préfet rappelle que le Triangle de Gonesse a été identifié comme pôle de développement du territoire, dans le CDT Val-de-France – Gonesse – Bonneuil, signé le 27 février 2014 et que le projet d'aménagement répond aux orientations du SDRIF approuvé le 23 décembre 2013. Il souligne également que ce projet de quartier international d'affaires et de loisirs permet de répondre aux enjeux de développement du territoire, constitue une opportunité de développement économique importante pour l'Île-de-France et s'inscrit dans le cadre d'une meilleure organisation des déplacements sur le territoire.

### 2/ Une consommation modérée

Cette consommation d'espace ne saurait être évaluée, dans sa modération, à l'échelle de la commune de Gonesse. Le projet du Triangle de Gonesse constitue, en effet, un projet d'intérêt supra-communal porté par l'Etat via l'Etablissement Public Grand Paris Aménagement. Il s'inscrit à l'échelle métropolitaine et doit donc être positionné sous cet angle et à cette échelle.

La notion de « densité humaine » (habitants et emplois) inscrite dans le SDRIF est utilisée afin d'évaluer la modération de la consommation de l'espace par la révision du Plan Local d'Urbanisme. Différents territoires administratifs ou de projet sont utilisés, en référence, pour l'évaluation :

Densité humaine des espaces urbanisés de Gonesse en 2012 (1)	74,7 pers/ha
Densité humaine des espaces urbanisés de la CA Roissy Pays de France en 2012 (1)	74,4 pers/ha
Densité humaine des espaces urbanisés du Grand Roissy en 2012 (1)	70,6 pers/ha
Densité humaine des espaces urbanisés du Val d'Oise en 2012 (1)	66,4 pers/ha
Densité humaine des espaces urbanisés d'Île de France (2012) (1)	91,4 pers/ha
Densité humaine du projet Triangle de Gonesse (40 000 emplois sur 248 ha)	161,3 pers/ha

(1) Source : référentiel de l'IAURIF

La densité humaine proposée par le projet du Triangle de Gonesse s'établit à 161 pers/ha, soit une densité plus de deux fois supérieure à celle constatée dans les espaces urbanisés de Gonesse et supérieure de plus de 75% à celle constatée dans les espaces urbanisés d'Île de France.

L'objectif de consommation d'espace est ainsi modéré en comparaison à ce qu'il aurait pu être, à nombre d'emplois égal : 440 hectares auraient été nécessaires pour produire la même densité humaine en prenant comme référence la densité humaine d'Île de France (à titre d'exemple). Le projet de PLU et le projet du Triangle de Gonesse consentent ainsi à un effort majeur afin de modérer la consommation d'espace.



# Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Orientations d'aménagement  
et de programmation (OAP)

- Quartier de la gare-

## **Rôle et contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation**

Les orientations d'Aménagement et de Programmation sont définies à l'article L.151-6 du code l'urbanisme « Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles. »

Complété par l'article L.151-6-1 qui précise : « Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant. » ....

.... et l'article L.151-6-2 qui précise : « Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. »

Complété par l'article L. 151-7 du code l'urbanisme « Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° (Abrogé) ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, notamment par l'identification de zones propices à l'accueil de sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36;

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition ;

8° Dans les communes non couvertes par un schéma de cohérence territoriale, identifier les zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables arrêtées en application de l'article L.141-5-3 du code de l'énergie. »

Ces articles sont complétés dans la partie réglementaire du code de l'urbanisme par l'article R. 151-6 qui précise «*Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.....* » et complété par l'article L.151-7: «*Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R 151-19.....* »

**Les demandes d'autorisation d'urbanisme s'inscrivent dans un rapport de compatibilité avec les OAP.**

## LE CONTEXTE DE L'OAP

Le secteur de l'OAP porte sur le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse. Situé dans le « corridor aéroportuaire » entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget ainsi qu'à l'interface entre le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis, le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position stratégique à plusieurs échelles. L'ambition de la ZAC du Triangle de Gonesse est de reconfigurer cet espace en conciliant des enjeux à plusieurs échelles et d'en faire un espace attractif. Elle poursuit les objectifs suivants :

- Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.)
- Implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématisées sur les filières de la bioéconomie et en lien avec les projets agricoles du territoire.
- Développer une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire.
- Aménager un pôle gare multimodal autour de la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express.
- Implanter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation du territoire
- Au sein de la lisière agricole accueillir des projets de production à vocation expérimentale, sociale, pédagogique.

L'ouverture à l'urbanisation de ce site est conditionnée par l'arrivée d'une infrastructure de transports lourds, la gare de la ligne de métro 17 du Grand Paris Express, qui vient connecter le Triangle de Gonesse à des polarités métropolitaines. Celle-ci viendra constituer un pôle d'échange multimodal autour duquel se constituera un nouveau quartier venant tisser du lien entre le site et les quartiers voisins.

Le territoire possède un patrimoine agricole important. Une Zone Agricole Protégée (ZAP) de 400 ha se situe au nord du Triangle de Gonesse, dont 20.5 ha sont intégrés au périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse et constituent la « lisière agricole ». Les orientations de l'OAP prennent en compte ce contexte agricole.

## LE SITE DE L'OAP

Le site est délimité par la RD 317 à l'Ouest, l'avenue du Parisis au Sud et l'autoroute A1/A3 à l'est. Ces axes routiers constituent un atout de desserte du site. Sa position dans le « corridor aéroportuaire » entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget, constitue un atout mais nécessite de prendre en compte dans les projets le Plan d'Exposition au Bruit de ces aéroports pour limiter l'impact sur les usagers du site.

Aujourd'hui, le site se compose principalement de terres agricoles dont 20,5 hectares font partie de la Zone Agricole Protégée située au nord et constitue la lisière agricole. Cette dernière servira d'espace tampon, entre le projet d'aménagement urbain de la ZAP et le reste de la ZAP. Le site est marqué par une topographie présentant une légère pente avec une différence de nivellement général de 15 m sur 1,8 km. Une butte au centre de la lisière et une butte au Sud-Est du site constituent des points hauts sur le site.

## LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'orientation d'aménagement et de programmation comprend plusieurs principes d'aménagement reposant sur les axes suivants :

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

### Une trame paysagère structurante outil de composition urbaine, paysagère et architecturale

#### La trame structurante Nord-Sud

La trame Nord-Sud vient structurer l'ensemble du site et définir des mailles espacées d'environ 200m qui constituent l'identité paysagère du site et sont génératrices d'aménités aussi bien environnementales (par une gestion intégrée des eaux pluviales, l'accueil de la biodiversité et la création d'îlots de fraicheur), qu'en terme de cadre de vie et d'usages. Elle structure également le **maillage viaire** et contribue à la bonne desserte des terrains. De plus, elle est orientée de façon à créer des **vues** en direction de la plaine agricole au Nord et, depuis le parvis de la gare, en direction des monuments de Paris. Les liens Nord-Sud garantissent la préservation de l'identité paysagère du territoire en intégrant des dimensions d'agriculture, de paysage et de nature.

La **continuité écologique** inscrite au schéma régional de cohérence écologique et dans le SCoT, est ici déclinée aux franges du site, en lisière ouest, sud et est du site, sur les pourtours du site, en complément de la trame Nord-Sud.

#### Une forme urbaine dense, compacte et évolutive

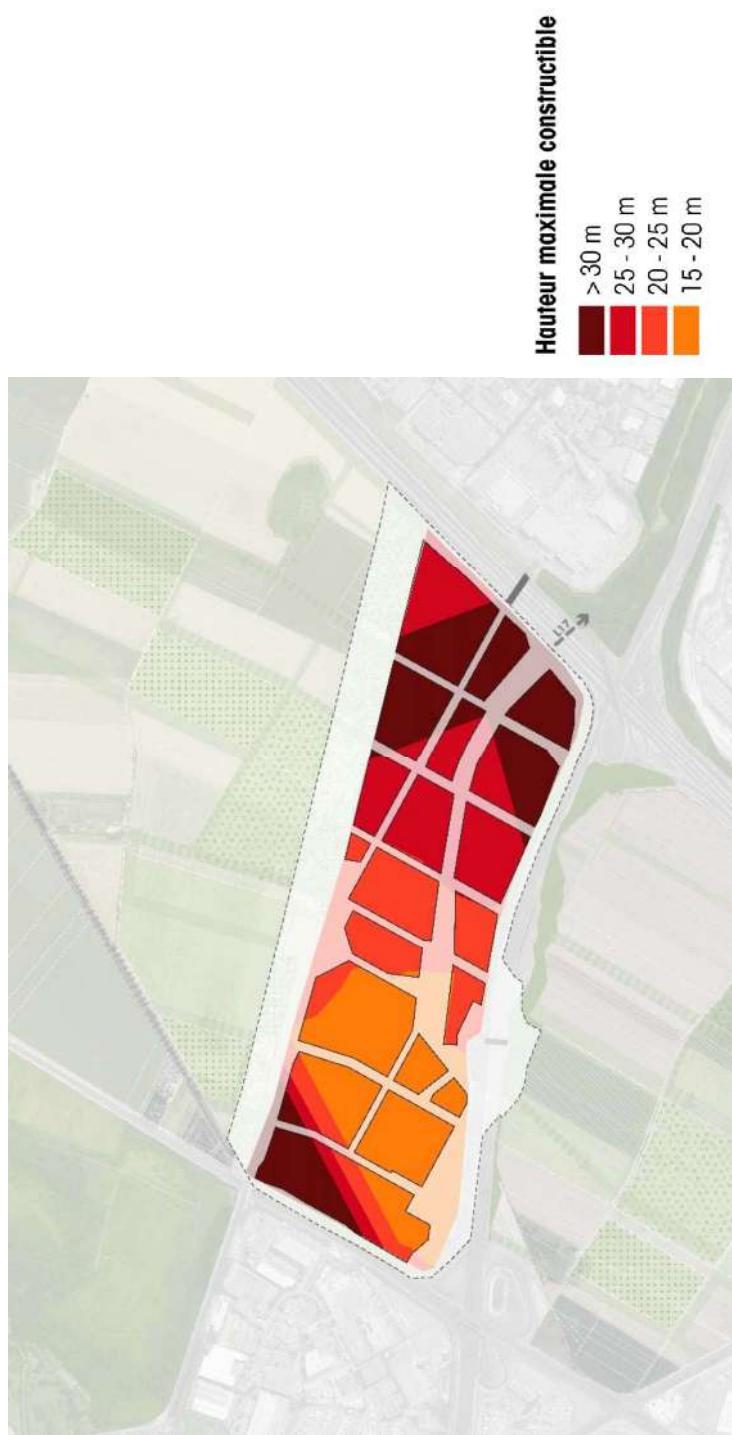
Le projet tend à ménager les espaces de pleine terre en favorisant les formes urbaines denses et compactes et en limitant l'imperméabilisation des espaces non bâties. La répartition des programmes sur le site répond à une logique concentrique. Les programmes tertiaires et les services se concentreront en cœur de quartier, en lien avec le pôle gare et participeront à l'animation et à l'urbanité du secteur. Une attention particulière sera portée sur la qualité d'aménagement des espaces publics attenants et sur la continuité et la qualité des parcours des modes actifs. Les programmes d'activités productives seront positionnés préférentiellement en périphérie du site.

Les **espaces publics** seront conçus de manière à favoriser une diversité d'usages suivant l'évolution des besoins et des temporalités.

La trame structurante définit une trame Nord Sud constituée de lanières espacées d'environ 200 m, ce qui permet l'implantation de différentes typologies de programmes bâtis et offre une souplesse pour l'implantation des futurs programmes (redécoupage possible des lots au sein des îlots). Elle permettra également le caractère évolutif des îlots en fonction du cycle de vie des entreprises.

#### Une hauteur des constructions limitée par le Plan d'Exposition Bruit

La hauteur des constructions du site devra être conforme au plan de **servitudes aériennes**. A l'Ouest du site, les constructions pourront avoir une hauteur de maximum 20 m, soit environ R+5 à R+6. A l'Est du site, elles pourront avoir une hauteur de maximum 30 m, soit environ R+8 à R+9.



Source : Plan Guide, janvier 2024

## **Une ambition environnementale affirmée**

### **Un projet résilient**

La trame paysagère, infrastructure du vivant à grande échelle porteuse des fonctions écosystémiques entretenant les trames verte et bleue, a vocation à participer à la résilience du futur quartier face aux changements climatiques en limitant la pression anthropique et en garantissant l'épanouissement du vivant.

Le projet définira une stratégie énergétique auto soutenable basée sur la synergie et l'approvisionnement local. Les constructions devront intégrer les enjeux climatiques et en particulier le confort d'été, à concilier avec les contraintes d'isolation acoustique.

### **Paysage / plantation**

La palette végétale mise en place, prendra en compte tous les facteurs de nature pédologique, climatique... Le cortège floristique associé déclinera toutes les strates visibles et non-visibles, c'est-à-dire des champignons (strate mycorhizienne), en passant par les mousses (strate muscinale), les strates herbacées arbutive et arborée. La nécessité de planter et de favoriser la présence de toutes les strates est la garantie d'avoir un milieu diversifié favorable au développement et implantation du faune riche. En fonction de la situation et du milieu à créer, le nombre des strates sera ajusté.

Les trames vertes composées de zones de pleine terre, de strates végétales diverses et de l'ombre, contribueront à améliorer la qualité du biotope urbain. L'évapotranspiration participe à la régulation des températures ambiantes et à la lutte contre les îlots de Chaleur Urbain (ICU). Les trames bleues assurent une gestion efficace des eaux pluviales en permettant d'une part, une meilleure infiltration dans le sol, et de l'autre une réduction des risques d'inondations. Si des bassins de rétentions sont prévus, cette récupération des eaux pluviales permettra l'entretien des espaces végétalisés.

### **Une limitation de l'imperméabilisation des sols**

L'imperméabilisation des sols sur l'espace public et les lots privés sera limitée au besoin de fonctionnement du quartier. Le plan de circulation sera rationalisé afin de limiter les emprises viaires. Les emprises au sol du bâti seront limitées en encourageant une densité verticale des programmes. De plus, la mutualisation des fonctions sera recherchée pour optimiser les besoins logistiques notamment (stationnement par exemple). Sur l'ensemble du site, les surfaces de pleine terre seront maximisées et en recherchant le maximum de continuités (au sein des îlots et avec les espaces publics). Les grands espaces publics seront conçus de manière à maximiser les surfaces perméables et plantées.

### **Une gestion des eaux pluviales intégrée**

La gestion des eaux pluviales reposera sur la trame paysagère et la topographie du site. Elle sera favorisée par les surfaces de pleine terre et l'aménagement perméable des surfaces. Elle se fera préférentiellement à ciel ouvert.

## **Des aménagements paysagers assurant la qualité des espaces publics**

Les aménagements paysagers viendront constituer une véritable mosaïque de milieux qui s'appuiera sur la gestion intégrée des eaux pluviales, créant ainsi un véritable réseau écologique à l'échelle du site. Différentes strates végétales et une canopée importante seront mises en place. Le végétal sera utilisé comme vecteur d'ambiances variées. La gestion des espaces verts se fera de manière raisonnée en fonction de leur typologie (espaces extensifs, espaces semi-extensifs, espaces intensifs).

## **Un aménagement bas carbone**

Le projet suivra une stratégie d'aménagement bas carbone à différentes échelles. La nouvelle gare constitue un levier important dans cette stratégie en favorisant le recours aux transports en commun. A l'échelle des bâtiments, l'usage des matériaux biosourcés et géosourcés sera privilégié. Le projet visera par ailleurs à mettre en place une stratégie énergétique vertueuse basée sur des solutions à faible impact carbone

## **Energie**

Le projet définira une stratégie énergétique auto soutenable basée sur la synergie et l'approvisionnement local en en mettant en place une infrastructure d'approvisionnement énergétique suivante :

- Les toitures devront être solarisées et/ou solarisables, être capables de recevoir aujourd'hui ou demain des panneaux solaires photovoltaïques
- Le site possède un potentiel géothermique. Une étude de faisabilité sera nécessaire concernant son exploitation à la fois pour répondre aux besoins énergétiques des futurs projets, mais également pour celui des activités situées aux alentours du périmètre d'OAP.

## **Acoustique**

Le projet prendra en compte toutes les réglementations en vigueur concernant les nuisances acoustiques. De plus, il définit des mesures additionnelles telles que :

- Localisation des programmes immobiliers les moins denses à l'Est (côté autoroute),
- Mise en place d'une démarche transversale sur la qualité de l'air intérieur sur l'ensemble des projets, intégrant les dispositifs de ventilation et les choix des matériaux,
- Analyse de la compatibilité des potentiels usages en toiture avec les contraintes acoustiques liées aux servitudes aériennes.

## **Déchets**

La mutualisation de la gestion des déchets et la promotion du recyclage sont des éléments à prendre en compte dans le projet. Pour cela, la mise en place d'un système de collecte et de traitement des déchets mutualisés, optimisant les ressources et réduisant l'empreinte environnementale, sera recherchée. La

valorisation des déchets sera également un levier contribuant à la création d'une économie circulaire durable. Ainsi, la mise en place d'un « écopoint » local pourra gérer les approvisionnements, le tri et la valorisation des déchets. La nature des futures activités permettra la mise en place d'une stratégie d'écoologie industrielle adaptée.

## Une diversité des activités et fonctions du site autour du pôle gare et d'un cœur de quartier pacifié

### Une implantation des programmes dans une logique synergie

Les programmes ayant vocation à s'implanter sur le site devront favoriser la diversification et la recherche de synergies. Des équipements publics structurants ont vocation à s'implanter sur le site parmi lesquels une cité scolaire à vocation internationale, le Centre National des Arts de la Rue et des Espaces publics (CNAREP) de Gonesse et un gymnase. Les autres lots à construire sont destinés à l'implantation d'activités économiques dans une logique de diversification allant du prototypage à la production ainsi qu'à l'offre tertiaire et de services nécessaire pour les accompagner.

La lisière agricole constitue également une opportunité pour implanter des activités économiques agricoles.

### Une mutualisation des services et des fonctions contribuant à la compacté des programmes

La mutualisation des fonctions, des services et des espaces techniques sera favorisée pour limiter les besoins en infrastructures et éviter la multiplication des surfaces bâties offrant des usages et services identiques, notamment en ce qui concerne la gestion des déchets, les services aux entreprises et les parkings. Cela pourra permettre la création de pôles de services à des emplacements stratégiques du projet.

## Une mobilité organisée de manière à promouvoir l'usage des modes actifs et des transports en commun

### Une intermodalité au premier plan

L'objectif est de valoriser l'intermodalité entre les modes actifs et les transports en commun, en développant notamment des espaces publics généreux, sécurisés et agréables pour les modes actifs sur l'ensemble du site. Le pôle gare sera développé de sorte à optimiser l'intermodalité entre transports en commun et modes actifs.

Le site sera desservi par deux lignes de BHNS qui seront en connexion avec la gare, la ligne 20 existante et une nouvelle ligne venant de Garges-lès-Gonesse via l'avenue du Parisis, et qui permettront d'assurer les connexions Est-Ouest vers la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

### **Une circulation des véhicules motorisés régulée**

Les itinéraires des véhicules motorisés seront concentrés le long d'un axe Est-Ouest principal pour ainsi privilégier la place des modes actifs dans le reste du site. Les accès principaux au site se feront depuis le carrefour de la Patte d'Oie au Nord-Ouest (RD 117) et depuis un échangeur qui sera aménagé sur l'avenue du Parisis au Sud. Concernant les véhicules agricoles, la liaison fonctionnelle entre le Sud du triangle et le carrière agricole au Nord sera maintenue.

### **Des modes actifs prioritaires : un cœur de site pacifié**

Une place particulière est donnée aux modes actifs dans la conception des espaces publics du projet. Ainsi, le cœur de site sera majoritairement dédié aux modes actifs par l'aménagement d'espaces publics pacifiés où les circulations motorisées seront fortement limitées. Cela permettra de garantir une continuité urbaine et paysagère qualitative entre la lisière agricole et le cœur du site.

Un axe dédié aux modes actifs et en partie au BHNS traverse le site d'Est en Ouest. Il permet de garantir un parcours sécurisé, raccordé au réseau de pistes cyclables intercommunal existant. Il sera le principal lien des modes actifs entre le site et le centre-ville de Gonesse.

### **Une mutualisation des stationnements**

La mutualisation de l'offre de stationnement au sein de parkings en superstructure sera recherchée. Cela permettra d'assurer l'évolutivité des besoins ainsi que la réversibilité de la superstructure dans le temps. Cela contribuera également à limiter l'imperméabilisation des sols.

## SCHEMA DE PRINCIPES D'AMENAGEMENT



## **Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements**

### **Phase 1**

La première phase d'aménagement porte sur le cœur de site et la mise en service de la ligne 17, la desserte par le nouveau tracé de la ligne BHNS existante ainsi que le raccordement du site à l'avenue du Parisis par l'aménagement d'un échangeur. Elle déploie les espaces publics autour de la gare du Grand Paris Express et les premiers programmes d'équipements publics, de services et d'activité économiques.

### **Phase 2**

La deuxième phase porte sur les parties est et ouest du site. Les programmes d'activités économiques s'implanteront au fur et à mesure dans la continuité de la phase 1. Cette phase 2 pourra démarrer en parallèle de la réalisation de la phase 1. Leur implantation s'accompagnera d'aménagements paysagers et qualitatifs des espaces publics, en suivant les ambitions environnementales du projet d'ensemble. Des espaces de stationnement mutualisés en silo pourront être développés au fur et mesure.

# ZONE 1AU

Zone à urbaniser à vocations principales d'activités économiques, ~~de loisirs~~ et d'équipement d'intérêt collectif.

Elle comprend :

- un secteur **1AUgp** correspondant à la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, périmètre déterminé par déclaration d'utilité publique ;
- un secteur **1AUTdg1** correspondant ~~au parc d'affaires au sein de la ZAC à la partie sud de l'avenue du Parisis et au sud-ouest du Triangle de Gonesse~~ ;
- un secteur **1AUTdg2** correspondant ~~à la partie sud-est du Triangle de Gonesse au sud de l'avenue du Parisis aux principales activités de loisirs, culture, tourisme et commerce au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse~~ ;
- Un secteur **1AUTdg3** correspondant au nouveau quartier à créer autour de la future gare de la ligne 17 du Grand Paris Express situé au nord de l'avenue du Parisis, en limite de la zone agricole au nord

## Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

### Article 1AU-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination de commerce de gros ;
- La création de terrain de camping et de parc résidentiel de loisirs ainsi que l'aménagement de terrains destinés à l'hivernage des caravanes et des résidences mobiles ou démontables ;
- L'installation permanente de caravanes, de résidences mobiles ou démontables, d'habitations légères de loisirs ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers ou de déchets et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;

### Article 1AU-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Rappel au titre du code de l'environnement (police de l'eau) : tout projet portant sur plus de 1 000 m<sup>2</sup> d'impact (par assèchement, mise en eau, remblais, imperméabilisation) au sein du périmètre d'enveloppe d'alerte d'une zone humide de classe 3 doit vérifier le caractère humide de la zone, selon les critères de l'arrêté du 24 juin 2008.

Rappels au titre de la zone C du PEB (article L112-10 du code de l'Urbanisme) :

- les constructions à usage d'habitation devront présenter une isolation acoustique à l'égard du bruit des avions à minima conforme à la réglementation en vigueur et en favorisant la prise en compte du « cahier de recommandations acoustiques » figurant en annexe du présent règlement.
- Les constructions à usage de bureaux, d'équipement d'intérêt collectif et services publics et de d'activités de service devront présenter une isolation acoustique à l'égard du bruit des avions conforme à la réglementation en vigueur.

Les constructions, installations, aménagements et travaux non interdits, ne sont autorisés que dans le cadre de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Le secteur 1AUgp, ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ne sont pas soumis à cette obligation d'opération d'aménagement d'ensemble.

## Tous secteurs :

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

- Les constructions à destination d'habitation, sous conditions et dans les limites suivantes :
  - être utiles au fonctionnement ou à la surveillance des constructions ou installations présentes sur l'unité foncière ;
  - dans la limite de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher au maximum par unité foncière ;
  - sans excéder 1 logement par unité foncière
  - ne pas être isolées des autres constructions.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement sous conditions et dans les limites suivantes :
  - que soient mises en oeuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
  - qu'il n'en résulte pas de danger ou de nuisance pour le voisinage ;
  - d'une bonne compatibilité avec les réseaux d'infrastructures et d'assainissement.
- Les affouillements et exhaussement des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
  - être nécessaires aux destinations, usages ou activité autorisés dans la zone ;
  - ou être nécessaires à des aménagements paysagers ;
  - ou être nécessaires à des aménagements hydrauliques ;
  - ou être nécessaires à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs ; de circulation douce ou d'aménagement d'espace public ;
  - ou être nécessaires à la réalisation de recherches archéologiques.

## En secteur 1AUtdg1 :

- Les constructions à destination d'artisanat et commerce de détail, sous conditions et dans les limites suivantes :
  - créer une surface de plancher commerciale inférieure à 400 m<sup>2</sup> ;
  - être réalisées en rez-de-chaussée.
- ❷ Les constructions à destination d'entrepôt, sous conditions et dans les limites suivantes :
  - ❷être nécessaires à une construction autorisée.
  - Créer une surface de plancher inférieure ou égale à la moitié de celle autorisée
  - être réalisées sur la même unité foncière que la construction à laquelle l'entrepôt est nécessaire

## En secteur 1AUtdg2 :

- ❷ Les constructions à destination d'entrepôt, sous conditions et dans les limites suivantes :
  - Etre nécessaires à une construction autorisée dans le secteur ;
  - ❷être réalisées sur la même unité foncière que la construction à laquelle l'entrepôt est nécessaire.

## En secteur 1AUtdg3 :

- Les constructions à destination d'artisanat et commerce de détail, sous conditions et dans les limites suivantes :
  - être réalisées en rez-de-chaussée.
- Les constructions à destination d'entrepôt, sous conditions et dans les limites suivantes :

- être nécessaires à une construction autorisée.
- être réalisées sur la même unité foncière que la construction à laquelle l'entrepôt est nécessaire

#### **Article 1AU-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle**

Non réglementé.

### **Section 2 : Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions**

#### **Sous-section 2.1. : Volumétrie et implantation des constructions**

##### **Article 1AU-4 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Non réglementé en secteur 1AUp.

Les constructions ou installations sont interdites dans la bande d'inconstructibilité indiquée sur le document graphique réglementaire au titre des articles L.111-6 et suivant du code de l'urbanisme. Cette disposition ne s'applique pas :

- aux aménagements visant à garantir la qualité des paysages ;
- aux aménagements et dispositifs visant à lutter contre les nuisances sonores et à assurer la sécurité des déplacements ;
- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux réseaux d'intérêt public ;
- aux voies d'accès et de desserte des projets.

##### **Article 1AU-5 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

Non réglementé.

##### **Article 1AU-6 : Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété**

Non réglementé.

##### **Article 1AU-7 : Emprise au sol des constructions**

Non réglementé.

##### **Article 1AU-8 : Hauteur des constructions**

*Rappel : le Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget (cf. plan des servitudes d'utilité publique en annexe) et spécifiquement les servitudes radioélectriques et le plan de dégagement aéroportuaire encadrent les hauteurs maximales des constructions.*

La hauteur des constructions est réglementée par les orientations d'aménagement et de programmation. La hauteur des constructions est applicable sous réserve de l'approbation du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget.

## **Sous-section 2.2. : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions**

### **Article 1AU-9 : Aspect extérieur des constructions et des clôtures**

Non réglementé en secteur 1AUp.

#### **Pour tous les secteurs :**

- 9.1. Les constructions doivent répondre à une exigence architecturale forte en renforçant la qualité globale du projet ainsi que sa visibilité à l'internationale. Les constructions doivent s'insérer dans le paysage naturel et bâti. Cette intégration doit respecter la végétation existante, le site bâti ou non et le relief naturel du terrain. La construction, les aménagements et les clôtures tiendront compte de la pente du terrain.
- 9.2. Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre, briques creuses...) destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions et des clôtures.
- 9.3. Les matériaux apparents doivent être choisis de telle sorte que leur mise en oeuvre leur permette de conserver, de façon permanente, un aspect satisfaisant et respectueux du caractère des lieux.
- 9.4. Les couleurs et les matériaux des constructions devront s'harmoniser entre eux et ne pas porter atteinte au caractère des sites ou paysages naturels et urbains.
- 9.5. Toutes les façades des constructions doivent être traitées avec le même soin et en harmonie entre elles.
- 9.6. Les toitures devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception. Elles devront être valorisées au travers d'aménagement(s) spécifique(s) et répondre à l'objectif de création d'une « 5ème façade ». Seront à privilégier :
  - des terrasses accessibles offrant des vues vers Paris ;
  - la prise en compte des enjeux de durabilité dans le traitement des toitures telles que la gestion des eaux pluviales (exemples : toitures réservoirs, toitures végétalisées, etc.), la production d'énergie (panneaux solaires), le confort acoustique (isolation acoustique), etc. ; les éléments issus de ces dispositifs doivent s'inscrire dans la composition d'ensemble du projet et être intégrés aux constructions ;
  - le prolongement des espaces paysagers en toitures.
- 9.7. Les annexes sont soumises aux mêmes dispositions que les constructions principales.
- 9.8. Les éléments techniques (exemple : rampes, descentes d'eaux pluviales, édicules et gaines techniques, panneaux solaires, etc.) doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction.

#### **Pour le secteur 1AUtdg2**

- 9.9. La façade ouest des constructions doit privilégier des formes urbaines et architecturales ouvertes, permettant de conserver la porosité avec les îlots du quartier d'affaires (façades urbaines, rez-de-chaussée animés par des services ou commerces, etc.);
- 9.10. La façade des constructions donnant sur le Boulevard Urbain du Parisis (BIP) doit assurer une bonne ouverture sur l'espace public et son rôle de façade constituée sur un espace public structurant.

### **Article 1AU-10 : Conditions particulières pour le patrimoine bâti identifié**

Sans objet.

## **Article 1AU-11 : Obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions**

Non réglementé en secteur 1AUGp.

Les constructions doivent favoriser :

- le recours aux énergies renouvelables pour répondre aux consommations énergétiques ;
- l'optimisation des équilibres de consommation énergétique ;
- la sobriété énergétique ;
- la réduction des consommations d'eau potable et des ressources non renouvelables
- les solutions hydro-économies pour réduire au maximum les consommations d'eaux.
- la réduction et la valorisation des déchets ;
- la préservation et le développement de la biodiversité ;
- la réutilisation des eaux de pluies.

Pour les projets soumis à l'application de la réglementation **thermique environnementale**, les exigences suivantes devront être respectées **pour les bureaux** :

Champ d'application	Critère d'analyse	Description	Prescriptions
Bureaux	Bbio :	Évaluation des besoins de chaud, de froid (que le bâtiment soit climatisé ou pas) et d'éclairage.	Bbio < Bbiomax* - 30%
	Cep :	Évaluation des consommations d'énergie renouvelable et non renouvelable des 5 usages RT 2012 : chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire, éclairage, ventilation et auxiliaires + 1. Éclairage et/ou de ventilation des parkings 2. Éclairage des circulations en collectif 3. Électricité ascenseurs et/ou escalators	Cep < Cepmax* - 30%
	Cep,nr		Cep,nr < Cep,nr max* - 30%
	DH :	Évaluation des écarts entre température du bâtiment et température de confort (température adaptée en fonction des températures des jours précédents, elle varie entre 26 et 28°C)	DH < DH_max
	Ic,construction	Généralisation de la méthode d'analyse du cycle de vie pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des produits de construction et équipements et leur mise en œuvre. Impact sur le changement climatique des composants et du chantier.	Seuil 2028*
	Ic,énergie	Introduction de la méthode d'analyse du cycle de vie pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des énergies consommées pendant une durée de vie du bâtiment de 50 ans.	Seuil 2028*

\*Coefficients établis sur les bases de la **RT-2012**. RE 2020

Pour les projets encore soumis à l'application de la réglementation thermique, RE2012, et en attente des décrets d'application de la RE2020 au tertiaire spécifique, les exigences suivantes devront être respectées :

Champ d'application	Critère d'analyse	Description	Prescriptions
Activités et commerces	<b>Bbio :</b>  <b>Cep :</b>	Évaluation des besoins de chaud, de froid (que le bâtiment soit climatisé ou pas) et d'éclairage.  Évaluation des consommations d'énergie renouvelable et non renouvelable des 5 usages RT 2012 : chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire, éclairage, ventilation et auxiliaires + 4. Éclairage et/ou de ventilation des parkings 5. Éclairage des circulations en collectif 6. Électricité ascenseurs et/ou escalators	Bbio < Bbiomax* - 20%  Cep < Cepmax* - 20%

\*Valeurs provenant de la RT2012

Ces exigences seraient rendues caduques dès la publication des décrets d'application de la RE2020 au tertiaire spécifique (Activités et commerces, etc.).

Critère d'Analyse		Prescriptions
<b>Bbio</b> : Besoin bioclimatique conventionnel en énergie d'un bâtiment pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage artificiel. Il traduit les efforts architecturaux réalisés pour réduire les consommations énergétiques.	Bureau	Bbio < Bbio max* – 30 %
	Commerce et activités de service	Bbio < Bbio max* – 20 %
<b>Cep</b> : Consommation en énergie primaire pour le chauffage, le refroidissement, la production d'eau chaude sanitaire, l'éclairage artificiel des locaux et les auxiliaires de fonctionnement.	Bureau	Cep < Cep max* – 30 %
	Commerce et activités de service	Cep < Cep max* – 20 %

### Sous-section 2.3. : Traitement environnemental et paysagers des espaces non bâties et abords de construction

#### Article 1AU-12 : Obligations imposées en matière de réalisation de surface éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs

Non réglementé en secteur 1AUGp.

##### **12.1. Dispositions générales**

- 12.1.1. Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants. Cette composition privilégiera la continuité avec les espaces libres des terrains voisins et devra participer à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.
- 12.1.2. A l'échelle de l'îlot, les constructions doivent être telles qu'elles permettent la création d'espaces ouverts (exemple : macro-îlot ouvert, cœur d'îlot paysager continu entre les différentes parcelles, etc.).

## **12.2. Plantations et aménagements paysagers**

- 12.2.1. La hauteur adulte des essences végétales ne pourra excéder les cotes maximales des servitudes aéronautiques figurant en annexe. Les essences végétales seront choisies en conséquence ;
- 12.2.2. Les plantes susceptibles d'attirer les oiseaux sont interdites. On pourra se référer aux études du STNA (Service Technique de la Navigation Aérienne) :
  - végétaux dont les baies, les fruits ou tout autre partie de la plante attirent les oiseaux (exemple : sorbier des oiseleurs...) ;
  - végétaux dont la forme élancée peut permettre de les comparer à des objets filiformes (exemples : arbres fastigié isolé...) ;
  - végétaux dont la hauteur adulte ne rend pas dans les limites imposées par les servitudes aéronautiques de dégagement ;
  - végétaux dont la frondaison dense permet le rassemblement nocturne de colonies d'oiseaux (exemple : platanes...) ;
  - végétaux dont les rameaux favorisent la nidification (exemple : laurier noble...).
- 12.2.3. Dans le cas de constructions implantées en retrait de l'alignement, l'espace entre la construction et l'alignement doit faire l'objet d'un traitement paysager de qualité.
- 12.2.4. Dans le cas de réalisation d'aires de stationnement en surface, celles-ci doivent faire l'objet d'un traitement paysagé de qualité.
- 12.2.5. Les essences choisies devront favoriser l'infiltration des eaux pluviales dans le sol, être économies en eau et ne devront pas être reconnues comme Espèces Exotiques Envahissantes (EEE). Le choix de la végétation est à réaliser en fonction des conditions hydriques du sol, et du type d'ouvrage végétalisé.

## **12.3 Coefficient de biotope**

- 12.3.1. Le secteur 1AUgp ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris **et les constructions destinées principalement à accueillir des parcs de stationnement** ne sont pas soumis au coefficient de biotope.
- 12.3.2. Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg1 (**hors constructions avoisinant la gare, hors constructions s'implantant le long du BIP, hors constructions s'implantant le long de l'A1 au Nord du BIP, hors constructions s'implantant le long de la RD317 au Nord du BIP**) :
  - le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,2 pour les constructions à destination de commerces et activités de services et les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire ;
  - pour les autres constructions, le coefficient minimal est fixé à 0,4.
- 12.3.3. Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg2, le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4.
- 12.3.4. Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg3
  - le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,2 pour les constructions à destination de commerces et activités de services et les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire ;
  - le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4 pour les équipements d'enseignement, de santé et d'action sociale et il est fixé à un minimum de 0,2 pour les autres équipements d'intérêt collectif et services publics.
- 12.3.5. Définition du coefficient de biotope : le coefficient de biotope (CBS) est un coefficient qui décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface écoaménageable) par rapport à la surface totale de l'unité foncière. Il s'agit d'une valeur qui se calcule de la manière suivante : CBS = surface écoaménageable / surface de l'unité foncière.

La surface écoaménageable est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent l'unité foncière : surface écoaménageable = (surface de type A × coef. A) + (surface de type B × coef. B) + ... + (surface de type N × coef. N)

Chaque type de surface est multiplié par un coefficient compris entre 0 et 1, qui définit son potentiel :

Type de surface	Description	Valeur écologique
<b>Surface imperméable</b>	Revêtement imperméable à l'air et à l'eau, sans végétation	<b>0</b>
<b>Surface semi-perméable</b>	Revêtement perméable à l'air et à l'eau, sans végétation	<b>0.2</b>
<b>Surface semi-ouverte</b>	Revêtement perméable à l'air et à l'eau, avec végétation - ex. : parking « Evergreen »	<b>0.3</b>
<b>Espace vert en pleine terre</b>	Continuité avec la terre naturelle, disponible au développement de la faune et la flore	<b>1</b>
<b>Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle</b>	Plantation extensive, épaisseur de terre végétale comprise entre 3 et 15 cm	<b>0.2</b> (+0.1 si en RDC*)
<b>Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle</b>	Plantation semi-intensive : épaisseur de terre végétale entre 15 et 30 cm, végétalisation par graminées et vivaces	<b>0.4</b> (+0.1 si en RDC*)
<b>Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle</b>	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale de 30 à 50 cm, végétalisation par graminées, vivaces et arbustes	<b>0.6</b> (+0.1 si en RDC*)
<b>Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle</b>	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale de 50 à 80 cm, végétalisation par arbustes, arbres et herbacée	<b>0.65</b> (+0.1 si en RDC*)
<b>Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle</b>	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale supérieure à 80 cm, végétalisation par arbustes, arbres et herbacée	<b>0.7</b> (+0.1 si en RDC*)
<b>Verdissement vertical</b>	Végétalisation des murs aveugles en hydroponie jusqu'à 10 m	<b>0.2</b>
<b>Verdissement vertical</b>	Végétalisation des murs aveugles à l'aide de plantes grimpantes jusqu'à 10 m	<b>0.4</b>

\*(exemples : toitures végétalisées à RDC surplombées par d'autres bâtiments, toitures végétalisées en continuité écologique avec le sol permettant le déplacement de la faune du sol (micro-organismes, vers, insectes, etc.), etc.)

#### Article 1AU-13 : Obligations imposées en faveur des continuités écologiques et des éléments de paysage à protéger

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

- 13.1. La conception des clôtures doit prendre en compte la nécessité d'assurer une continuité biologique avec les espaces libres voisins et avec l'espace public. Elles doivent permettre ponctuellement le passage de la petite faune (notamment les hérissons), en présentant à minima une ouverture ponctuelle en bas de clôture de format 15 x 15 cm, par tranche entamée de 20 m de linéaire de clôture, avec au minimum un passage lorsque le linéaire de clôture est inférieur à 20 m.

#### **Article 1AU-14 : Obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales**

*Rappel : les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales (articles 640 et 641 du Code Civil).*

Non réglementé en secteur 1AUgp ainsi que pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris pour lesquelles d'autres dispositions de gestion des eaux pluviales pourront être mises en oeuvre.

- 14.1.1. **Dans les secteurs 1AUtdg1 et 1AUtdg2** pour tout projet de construction, la nature du sol le permet (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques), la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics, pour des pluies courantes, dimensionnées comme une lame d'eau de 8 mm en 24h. Au-delà, pour leur restitution au réseau public d'eaux pluviales, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle (dans la limite de la faisabilité technique) est imposée à chaque pétitionnaire. Cette régulation induit la mise en oeuvre d'un ouvrage de stockage calculé pour une pluie cinquantennale.

Il est fortement conseillé de privilégier une réutilisation des eaux à l'échelle de l'unité foncière.

- 14.1.2. **Dans le secteur 1AUtdg3** pour tout projet de construction, la gestion des eaux pluviales doit être assurée à la parcelle sans restitution aux réseaux publics pour des pluies courantes, dimensionnées comme l'abattement d'une lame d'eau de 10 mm en 24h. Au-delà et jusqu'à la pluie cinquantennale, le pétitionnaire doit viser une gestion à la parcelle, en privilégiant la gestion à ciel ouvert, sans restitution aux réseaux publics. Suivant la nature du sol (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques) et si la gestion à la parcelle n'est pas possible, un débit de fuite global maximum de 0,7 litre /seconde /hectare de parcelle est imposé à chaque pétitionnaire (dans la limite de la faisabilité technique). Cette régulation implique de dimensionner le dispositif de gestion des eaux pluviales pour une pluie cinquantennale. Les rejets régulés et les surverses dans les ouvrages de rétention sur espace public devront se faire en surface puisque la gestion des eaux pluviales sur espace public est réalisée uniquement à ciel ouvert.

#### **Article 1AU-15 : Obligation de réalisation d'aires de stationnement**

Non réglementé en secteur 1AUgp.

#### **Champ d'application**

- Les règles applicables aux constructions ou établissements non prévus dans le tableau et les dispositions ci-dessous sont celles qui s'appliquent aux établissements qui leur sont le plus directement assimilables.
- Chaque fois qu'une construction comporte plusieurs destinations, le nombre total des places de stationnement exigibles sera déterminé en appliquant à chacune d'entre elles la norme qui lui est propre.

## **15.1. Dispositions pour le stationnement des véhicules motorisés en secteur 1AUtdg1**

15.1.1. Pour toute construction nouvelle, des places de stationnement doivent être réalisées en répondant aux normes ci-dessous, calculées au prorata de la surface de plancher créée :

<b>Destination de la construction</b>	<b>Norme Plancher (le minimum exigé)</b>	<b>Norme Plafond (le maximum réalisable)</b>
<b>Habitation</b>	Non réglementé	Pas de norme plafond.
<b>Bureaux</b>	Non réglementé	1 place pour 60 m <sup>2</sup> de surface de plancher
		1 place pour 80 m <sup>2</sup> de surface de plancher dans un rayon de 500 mètre autour de la gare de la ligne 17 du GPE
<b>Commerces et activités de service</b>	Non réglementé	1 place pour 120 m <sup>2</sup> de surface de plancher commerciale 1 place pour 160 m <sup>2</sup> de surface de plancher commerciale dans un rayon de 500 mètre autour de la gare de la ligne 17 du GPE
<b>Equipements d'intérêt collectif et services publics</b>	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)	Non réglementé

15.1.2. Les aires de stationnement réalisées devront être intégrées aux constructions principales ou aux aménagements et installations prévues :

- parking silo ;
- parking podium intégré dans la topographie ou créant une topographie artificielle (protection contre les nuisances sonores, etc.) ;
- parking en sous-sol ou semi-enterrés ;
- parking en toiture.

15.1.3. Les aires de stationnement réalisées sur voirie doivent favoriser les usages locaux de courte durée (visiteurs, commerces, etc).

## **15.2. Dispositions pour le stationnement des véhicules motorisés en secteur 1AUtdg2**

Cf. Orientation d'aménagement et de programmation.

### **15.3. Dispositions pour le stationnement des véhicules motorisés en secteur 1AUtdg3**

15.3.1. Pour toute construction nouvelle, des places de stationnement doivent être réalisées en répondant aux normes ci-dessous, calculées au prorata de la surface de plancher créée :

<b>Habitation</b>	Non réglementé	Pas de norme plafond.
<b>Commerces et activités de service</b>	Non réglementé	1 place pour 120 m <sup>2</sup> de surface de plancher commerciale 1 place pour 160 m <sup>2</sup> de surface de plancher commerciale dans un rayon de 500 mètres autour de la gare de la ligne 17 du GPE
<b>Equipements d'intérêt collectif publics</b>	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)	
<b>Autres activités des secteurs primaire, secondaire ou tertiaire (industrie, entrepôt, bureau, centre de congrès et d'exposition, cuisine dédiée à la vente en ligne)</b>	Non réglementé	1 place pour 60 m <sup>2</sup> de surface de plancher 1 place pour 80 m <sup>2</sup> de surface de plancher dans un rayon de 500 mètres autour de la gare de la ligne 17 du GPE

15.3.2 : Dans le périmètre de l'OAP Quartier de la gare, il est autorisé de mutualiser les stationnements des véhicules en réalisant un ou plusieurs parcs de stationnement communs à l'ensemble ou à une partie des constructions, le cas échéant en silo.

### **15.4. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteur 1AUtdg1**

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos sécurisées et équipées de dispositifs fixes d'accroche facilitant la performance des systèmes d'antivols ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès aux constructions ;
- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle ou au premier sous-sol.
- Lorsqu'une surface de stationnement vélos est exigible, l'espace dédié sera d'au minimum 5 m<sup>2</sup>.

Il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos, calculée au prorata de la surface créée suivante :

Destination de la construction	Norme Plancher (minimum)
<b>Habitation</b>	1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination habitation
<b>Bureaux</b>	1,5% de la surface de plancher dédiée à la destination bureau
<b>Equipements d'intérêt collectif et services publics</b>	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, ...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).

### **15.5. Dispositions pour le stationnement des vélos en secteurs 1AUtdg2 et 1AUtdg3**

Cf. Orientation d'aménagement et de programmation.

## **Section 3 : Equipements et réseaux**

### **Article 1AU-16 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies publiques**

Non réglementé en secteur 1AUp.

#### **16.1. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées**

16.1.1. Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de la construction ou de l'ensemble de construction à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte contre l'incendie ;

16.1.2. Les caractéristiques des voies nouvelles ou privées : les dimensions, formes des voies à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir. Les voies privées doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et à la collecte des ordures ménagères.

#### **16.2. Conditions d'accès aux voies ouvertes au public**

Non règlementé.

### **Article 1AU-17 : Conditions de desserte des terrains par les réseaux**

Non réglementé en secteur 1AUp.

#### **17.1. Alimentation en Eau potable**

17.1.1. Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

17.1.2. Les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense incendie conforme aux normes en vigueur.

#### **17.2. Assainissement des eaux usées**

17.2.1. L'assainissement interne des nouveaux projets sera réalisé selon le système séparatif (dissociation de la collecte des eaux usées et des eaux pluviales). Leur raccordement au réseau collectif d'eaux usées devra respecter la réglementation en vigueur.

- 17.2.2. Si l'assainissement en mode collectif de la construction ou de l'installation n'est pas possible, le système d'assainissement non collectif doit être réalisé conformément à la réglementation en vigueur.
- 17.2.3. Toutes les constructions génératrices d'eaux usées doivent être raccordées, selon la réglementation en vigueur, au réseau collectif d'eaux usées si celui-ci existe.

### **17.3. Assainissement des eaux usées industrielles et assimilées :**

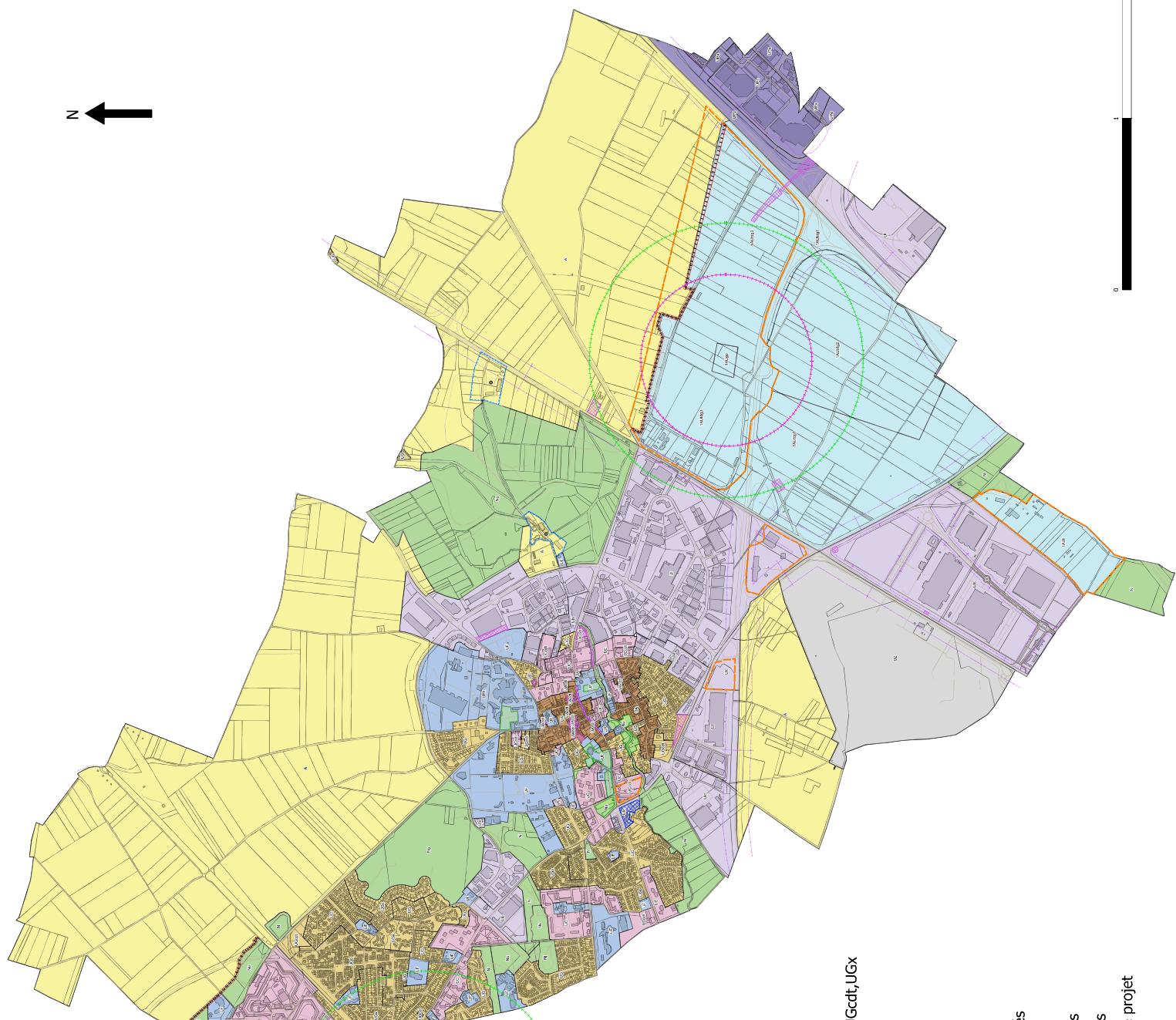
- 17.3.1. Sont classées dans les eaux industrielles et assimilées tous les rejets autres que les eaux usées domestiques ou eaux pluviales.
- 17.3.2. Conformément à l'article L 1331-10 du Code de la Santé Publique, le raccordement au réseau public d'assainissement des eaux usées industrielles et assimilées doit faire l'objet d'une autorisation préalable. Cette autorisation préalable, délivrée sous forme d'un arrêté d'autorisation de déversement, doit être prise par la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages qui seront empruntés par ces eaux usées autres que domestiques.
- 17.3.3. L'arrêté d'autorisation fixe, suivant la nature du réseau ou des traitements mis en oeuvre, les caractéristiques que doivent présenter ces eaux usées industrielles et assimilées pour être reçues (pré traitement).
- 17.3.4. L'arrêté d'autorisation de déversement peut s'accompagner de la passation d'une convention spéciale de déversement entre l'industriel concerné, la ou les collectivité(s) et l'exploitant des ouvrages d'assainissement. Celle-ci permet de définir les modalités techniques, administratives, juridiques voire financières pour le déversement des eaux usées et pluviales dans le réseau public.

### **17.4. Assainissement des eaux pluviales**

- 17.4.1. Pour tout projet de construction, une régulation des eaux pluviales à l'unité foncière puis l'infiltration de celles-ci, si la nature du sol le permet (nécessité de s'assurer des contraintes géotechniques) ou de leur restitution au réseau public d'eaux pluviales avec un débit de fuite global maximum de 0,7 litre/seconde/hectare de parcelle (dans la limite de la faisabilité technique) est imposée à chaque pétitionnaire. Cette régulation induit la mise en œuvre d'un ou plusieurs ouvrages de stockage paysagers (noues, bassins, toitures stockantes, etc.) calculés pour une pluie cinquantennale.
- 17.4.2. L'article 1AU-14 définit les obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales.

### **17.5. Communications électroniques, réseau électrique, éclairage public et autres réseaux d'énergie**

- 17.5.1. Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie et de télécommunication doivent être conçus en souterrain sur le terrain jusqu'au point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installation nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.
- 17.5.2. Doivent être prévues dans les façades ou les clôtures, les réservations pour les coffrets d'alimentation en électricité et en gaz ainsi que pour les réseaux de télécommunication.
- 17.5.3. A l'exception des extensions de construction ne créant pas de logements ou de superficie de bureaux supplémentaires, toute nouvelle construction doit être desservie par les réseaux de communication électronique à très haut débit ou disposer des fourreaux d'attente de connexion.



## Plan local d'urbanisme VILLE DE GONESSE

Mise en compatibilité

### LEGENDE PLAN DE ZONAGE

AU, AUGp, AUj, Autdg	UF, UFh
A	UG, UG <sub>a</sub> , UG <sub>b</sub> , UGC, UGcd, UGx
N, Ng, Nj, Np, Nu	UI, UI <sub>a</sub> , UI <sub>c</sub> , UI <sub>s</sub>
UA, UAcdt	UP <sub>a</sub> , UP <sub>c</sub> , UPg
UC, UCcdt	UZ

### PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES

STECAL	Emplacements réservés
Recul alignement	Espace boisé classé
OAP	800m autour des gares
Linéaire commerce	500m d'attente de projet
Front urbain SDRIF	Front urbain SDRIF

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

CONSULTATION ECRITE DU 02 AOUT 2024

---

APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GONESSE (95) ET AUTORISATION DE DEPOSER LE DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME ET LE DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE RELATIFS A L'OPERATION D'AMENAGEMENT DU TRIANGLE DE GONESSE (95)

### DELIBERATION

Le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement,

**Vu** le décret n° 2015-980 du 31 juillet 2015 modifié relatif à l'établissement public Grand Paris Aménagement modifié par décret n°201-777 du 5 mai 2017 et notamment son article 8 ;

**Vu** le code de l'urbanisme, et notamment les articles L. 321-29 et suivants, et les articles R. 321-1 à R. 321-22 ;

**Vu** le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.103-2, L. 103-3, L. 153-54 et suivants, L. 104-3 ainsi que R. 104-11 et R. 104-13, ainsi que les articles L. 311-1 à L. 311-8 et R. 311-1 à R. 311-12,

**Vu** le code l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L.1, L.110-1 et suivants, ainsi que R. 131-1 et R.131-14,

**Vu** le code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-1 et suivants,

**Vu** l'arrêté n° 13 538 du Préfet du Val d'Oise en date du 21 septembre 2016 portant création de la zone d'aménagement concerté « Triangle de Gonesse » située sur le territoire de la commune de Gonesse ; sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France,

**Vu** le décret n° 2016-1915 du 27 décembre 2016 portant dissolution de l'EPA Plaine de France et transfert de ses droits et obligations à Grand Paris Aménagement,

**Vu** l'arrêté n° 2018-15000 en date du 20 décembre 2018 par lequel Monsieur le Préfet du Val d'Oise déclare d'utilité publique au profit l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France (EPFIF) le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse à GONESSE,

**Vu** l'arrêté du Préfet du Val-d'Oise du 12 décembre 2023 prorogeant la déclaration d'utilité publique du 20 décembre 2018,

**Vu** la délibération du Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement en date du 9 octobre 2023 qui a arrêté les objectifs de l'opération et les modalités d'une concertation préalable à la modification du programme de la ZAC, dont le contenu est en cours d'élaboration ;

**Vu** la délibération du conseil d'administration de Grand Paris Aménagement en date du 11 mars 2024 approuvant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation pour la mise en compatibilité du PLU de la commune de Gonesse par déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse (95) ;

**Vu** la délibération du 02 août 2024 du Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement approuvant le bilan de concertation préalable à la création de la ZAC du Triangle à Gonesse (95),

**Vu** la délibération du 02 août 2024 du Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement approuvant le dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse (95) ;

**Vu** la consultation écrite du Président de Grand Paris Aménagement adressée aux membres du Conseil d'Administration le 23 juillet 2024, conformément à l'article 1.11 du règlement intérieur de Grand Paris Aménagement ;

**Vu** le plan de délimitation correspondant au périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique à venir, tel qu'il figure dans le plan annexé à la présente délibération ;

**Vu** le rapport de présentation du Directeur Général ;

**Vu** le bilan de la concertation ci-après annexé ;

**Considérant** l'intérêt général de l'opération ;

**Considérant** que Grand Paris Aménagement doit s'assurer de la maîtrise foncière des parcelles nécessaires à la réalisation de son opération d'aménagement ;

**Considérant** que, pour mener à bien la réalisation du projet d'aménagement envisagé, il est nécessaire de recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique ;

**Considérant** que pour ce faire, il est nécessaire d'autoriser le Directeur Général à mener la procédure administrative liée à cette expropriation, notamment les demandes de déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, de cessibilité des parcelles et de délivrance de l'ordonnance d'expropriation, mais également à engager toutes les procédures administrative et judiciaire liées à la fixation des indemnités d'expropriation et d'éviction tout en poursuivant les négociations amiables ;

**Considérant** que le périmètre soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique correspond au périmètre de la ZAC DU Triangle de Gonesse (95) en cours de modification ;

**Considérant** que l'opération d'aménagement qui doit être déclarée d'utilité publique, n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme de Gonesse actuellement en vigueur et qu'il est donc nécessaire que l'enquête publique concernant l'opération porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence en application des dispositions de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme ;

**Considérant** que l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, tel que modifié par l'article 40 de la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, prévoit que les procédures de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme soumises à évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une concertation préalable ;

**Considérant** la procédure de concertation qui s'est tenue du 30 mai au 15 juillet ;

Après en avoir délibéré,

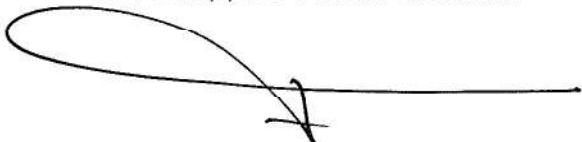
**DÉCIDE**

- Article 1 :** Le bilan de la concertation préalable à la mise en comptabilité du plan local d'urbanisme de Gonesse, tel qu'il est présenté dans le rapport du Directeur Général, est approuvé.
- Article 2 :** Le Directeur Général est autorisé à engager la procédure de déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme sur le périmètre modifié de la ZAC du Triangle de Gonesse, et à solliciter en conséquence auprès de Monsieur le Préfet, l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire et à déposer les dossiers correspondants.
- Article 3 :** Le Directeur Général est autorisé à engager et à mener à terme la phase administrative ainsi que la phase judiciaire de cette procédure d'expropriation, tout en menant en parallèle les négociations amiables.
- Article 4 :** Le Directeur Général est autorisé à solliciter que la déclaration d'utilité publique soit prononcée au bénéfice du concessionnaire de la réalisation de la ZAC du Triangle de Gonesse.
- Article 5 :** Le Directeur général rendra compte lors des prochaines réunions du conseil d'administration de l'exécution de la présente délibération.
- Article 6 :** La présente délibération fera l'objet d'une publicité conformément à la réglementation en vigueur

Fait en 2 exemplaires originaux,

Certifié exact,

Le Président du conseil d'administration,  
Jean-Philippe DUGOIN CLEMENT



## **CONSEIL D'ADMINISTRATION**

RÉUNION DU 11 MARS 2024

---

APPROBATION DES OBJECTIFS POURSUIVIS ET DES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE POUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA VILLE DE GONESSE PAR DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT DU TRIANGLE DE GONESSE (95).

### DÉLIBÉRATION

Le conseil d'administration de Grand Paris Aménagement,

**Vu** le décret n° 2015-980 du 31 juillet 2015 modifié relatif à l'établissement public Grand Paris Aménagement modifié par décret n°201-777 du 5 mai 2017 et notamment son article 8 ;

**Vu** le code de l'urbanisme, et notamment les articles L. 321-29 et suivants relatifs à Grand Paris Aménagement, et les articles R. 321-1 à R. 321-22 relatifs aux organismes d'exécution dont Grand Paris Aménagement ;

**Vu** le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 103-2 et L. 103-3,

**Vu** le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 153-54 et suivants, L. 104-3 ainsi que R. 104-11 et R. 104-13,

**Vu** le code de l'environnement,

**Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

**Vu** l'arrêté n° 13 538 du Préfet du Val d'Oise en date du 21 septembre 2016 portant création de la zone d'aménagement concerté « Triangle de Gonesse » située sur le territoire de la commune de Gonesse ; sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France,

**Vu** le décret n° 2016-1915 du 27 décembre 2016 portant dissolution de l'EPA Plaine de France et transfert de ses droits et obligations à Grand Paris Aménagement,

**Vu** l'arrêté n° 2018-15000 en date du 20 décembre 2018 par lequel Monsieur le Préfet du Val d'Oise déclare d'utilité publique au profit l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France (EPFIG) le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse à GONESSE,

**Vu** l' arrêté du Préfet du Val-d'Oise du 12 décembre 2023 prorogeant la déclaration d'utilité publique du 20 décembre 2018,

**Vu** la délibération du Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement en date du 9 octobre 2023 qui a arrêté les objectifs de l'opération et les modalités d'une concertation préalable à la modification du programme de la ZAC, dont le contenu est en cours d'élaboration ;

**Vu** le rapport du Directeur général,

**Considérant** que le projet d'aménagement en cours de modification du Triangle de Gonesse, qui doit faire l'objet d'une nouvelle déclaration d'utilité publique, n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme de Gonesse actuellement en vigueur et qu'il est donc nécessaire que l'enquête publique concernant l'opération porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence en application des dispositions de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme.

**Considérant** que l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, tel que modifié par l'article 40 de la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, prévoit que les procédures de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme soumises à évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une concertation préalable.

**Considérant** que l'article L.103-3 du code de l'urbanisme prévoit que l'autorité compétente doit approuver les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

Après en avoir délibéré,

## **DÉCIDE**

**Article 1 :** L'objectif poursuivi par la procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gonesse est le suivant :

- Adaptation de certaines des dispositions du plan local d'urbanisme, notamment le plan d'aménagement et de développement durable, et l'orientation d'aménagement et de programmation sectorielle portant sur le triangle de Gonesse, pour permettre l'évolution du projet d'aménagement.

**Article 2 :** La concertation est conduite de façon à permettre au public d'accéder, pendant toute la durée d'élaboration du projet de mise en compatibilité, aux informations relatives à la procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gonesse, de formuler des observations et propositions qui seront conservées par Grand Paris Aménagement et retranscrites dans le bilan de la concertation.

Il est ainsi prévu les modalités de concertation suivantes :

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

**Article 3 :** La présente décision fera l'objet des mesures de publicité conformément à la réglementation applicable.

**Article 4 :** Le Directeur général rendra compte lors des prochaines réunions du conseil d'administration de l'exécution de la présente délibération.

Fait en 2 exemplaires originaux,  
Certifié exact,

Le Président du conseil d'administration,  
Jean-Philippe DUGOIN CLEMENT

