



EVALUATION
ENVIRONNEMENTALE
DE LA MODIFICATION
N°4 DU PLU

1 Table des matières

1	Résumé non technique	5	3.5	Risques naturels et technologiques	43
1.1	Le projet de modification n°4 du PLU de Gonesse	5	3.5.1	Risques naturels	43
1.2	Analyse de l'état initial de l'environnement	5	3.5.2	Risques technologiques.....	45
1.3	Analyse des effets de la modification sur l'environnement	7	3.6	Identification des enjeux environnementaux et caractérisation des sensibilités environnementales	47
1.3.1	Sensibilité du secteur d'OAP.....	7	4	Méthode utilisée au cours de l'évaluation environnementale	48
1.3.2	Synthèse des incidences et des mesures envisagées.....	7	4.1	Appréhension du contexte et des enjeux.....	48
1.3.3	Synthèse des incidences NATURA 2000	8	4.2	Analyse de la compatibilité du projet de modification vis-à-vis des documents cadres.....	48
1.3.4	Compatibilité de la modification avec les documents supérieurs	8	4.3	Présentation de la méthode d'évaluation des impacts	48
2	Présentation générale de la modification n°4 du PLU	9	4.4	Définition des mesures d'évitement, réduction, compensation.....	49
2.1	Historique du PLU	9	4.5	Concertation et co-construction de l'évaluation environnementale	49
2.2	Le projet de modification des OAP du Triangle de Gonesse.....	9	5	Evaluation de l'impact des modifications du PLU	50
3	Description de l'état initial de l'environnement.....	11	5.1	Modifications prévues dans l'OAP du Triangle de Gonesse	50
3.1	Caractéristiques physiques du territoire :	11	5.1.2	Ajouts tenant compte des modifications apportées au régime des OAP par les lois n°2021-1104 du 22 août 2021 et n° 2023-973 du 23 octobre 2023.....	51
3.1.1	Topographie :	11	5.1.3	Mise à jour du titre de la carte de phasage prévisionnel.....	51
3.1.2	Géologie :	11	5.1.4	Ajout d'une précision indiquant que la lisière agricole constitue une continuité écologique.....	52
3.1.3	Climat :	12	5.1.5	Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne.....	52
3.1.4	Ressources hydrologiques :	12	5.1.6	Introduction d'une mention sur la possibilité de réaliser en amont de la requalification du BIP des ouvrages d'accès aux constructions qui seraient édifiées dans le périmètre du projet.	54
3.2	Biodiversité et milieux naturels.....	13	5.1.7	Modification de la légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir).....	54
3.2.1	Espaces remarquables	13	5.1.8	Apport d'une précision concernant les carrefours et traversées piétonnes	55
3.2.2	Milieux présents sur la commune.....	13	5.1.9	Modification de la représentation des espaces à dominante de loisirs, de sports et de détente (bande sportive).....	55
3.2.3	Trame verte et bleue	13	5.1.10	Suppression de la notion de diagonales.....	55
3.2.4	Zone humide	13	5.1.11	Elargissement de la notion de centralité	56
3.2.5	Nature urbaine	14	5.1.12	Ajout d'une précision sur la densité du développement urbain	56
3.2.6	Continuités écologiques	15	5.1.13	Modification de la légende « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire ».....	57
3.2.7	Espaces agricoles.....	16	5.1.14	Suppression de la représentation du principe de maillage fin en partie nord	57
3.3	Pollutions et nuisances	17	5.1.1	Suppression de la notion de rue courbe du pôle gare.....	58
3.3.1	Qualité de l'air	17	5.1.2	Précisions sur les conditions de constructibilité et d'utilisation de la continuité paysagère.....	59
3.3.2	Nuisances sonores.....	26	5.1.3	Modification de la représentation de la continuité paysagère et matérialisation des vocations en son sein	61
3.3.3	Pollution des sols.....	40	5.1.4	Modification du plan des hauteurs maximales et des prescriptions.	61
3.3.4	Gestion des déchets	40	5.1.5	Renforcement des ambitions de performance énergétique du bâti	63
3.4	Gestion des ressources naturelles.....	41	5.1.6	Renforcement des ambitions en matière de végétalisation et de limitation des îlots de chaleur.....	64
3.4.1	Eau	41			
3.4.2	Energie et émissions de GES.....	41			

5.1.7	Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse.....	64
5.1.8	Ajout d'une précision sur la composition des macro-îlots.....	65
5.1.9	Suppression de la représentation des espaces d'implantation préférentielle d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme entre la gare et le BIP.....	65
5.1.10	Introduction de la possibilité de réaliser des équipements d'intérêt collectif ou de service public en première phase du projet, sous réserve de la réalisation des aménagements nécessaires à leur desserte.	66
5.1.11	Ajout d'une annexe informative.....	67
5.2	Evolution potentielle dans le cadre du PLU en vigueur (scénario au fil de l'eau)	68
5.3	Présentation des scénariis envisagés pour la modification.....	68
5.4	Analyse des incidences de la modification du PLU.....	69
5.5	Evolution du document dans le cadre de l'évaluation environnementale de la modification n°4 du PLU de Gonesse.....	76
7	Exposé des conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement	78
8	Compatibilité avec les documents cadres	79
8.1	SDRIF	79
8.2	SDAGE	80
8.3	SAGE.....	80
8.4	PGRI Seine Normandie	81
8.5	SCOT.....	81
8.6	CDT	82
8.7	PLHi	82
8.8	PCAET	82
8.9	Plans d'Expositions au Bruit (PEB)	84
8.9.1	PEB Roissy Charles de Gaulle et PEB Le Bourget :	84
8.10	Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUIF)	84
9	Indicateurs de suivi	86

Figure 1 Localisation de l'OAP triangle de Gonesse (Source : Google Maps)	7
Figure 2 Relief à l'échelle du Triangle de Gonesse (Source : Composante urbaine, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)	11
Figure 3 Extrait de la carte géologique (Source : BRGM, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)	11
Figure 4 Trame verte de Gonesse (Source : PLU Gonesse)	13
Figure 5 Enveloppe d'alerte zone humide (Source : Etude Biotope délimitation zone humide 2015)	14
Figure 6 Orientations du SDRIF sur la commune de Gonesse (Source : PLU Gonesse)	15
Figure 7 Orientations du SDRIF-E d'avant-projet (Source : Avant-Projet du SDRIF-E)	16
Figure 8 Source des polluants (Source : Airparif)	17
Figure 9 Répartition des émissions de NOX par secteur d'activités (Source : Airparif)	18
Figure 10 Répartition des émissions de PM10 par secteur d'activités (Source : Airparif)	18
Figure 11 Répartition des émissions de PM2.5 par secteur d'activités (Source : Airparif)	18
Figure 12 Répartition des émissions de COVMN par secteur d'activité (Source : Airparif)	19
Figure 13 Répartition des émissions de SO2 par secteur d'activité (Source : Airparif)	19
Figure 14 Contribution annuelle en % en oxydes d'azote des plateformes aéroportuaires de Paris Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (Source : Bilan 2019 de la qualité de l'air à proximité des plateformes aéroportuaires de Paris CDG et Paris-le Bourget)	19
Figure 15 Contribution annuelle en % en PM10 des plateformes aéroportuaires de Paris Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (Source : Bilan 2019 de la qualité de l'air à proximité des plateformes aéroportuaires de Paris CDG et Paris-le Bourget)	20
Figure 16 Contribution annuelle en % en PM2.5 des plateformes aéroportuaires de Paris Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (Source : Bilan 2019 de la qualité de l'air à proximité des plateformes aéroportuaires de Paris CDG et Paris-le Bourget)	20
Figure 17 Paramètres d'analyse des principaux polluants atmosphériques (Source : Airparif)	22
Figure 18 Concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote en 2022 (Source : Airparif)	23
Figure 19 Concentration moyenne annuelle en benzène en 2019 (Source : Airparif)	23
Figure 20 Concentration moyenne annuelle en PM2,5 en 2022 (Source : Airparif)	24
Figure 21 Concentration moyenne annuelle en PM10 en 2022 (Source : Airparif)	24
Figure 22 Nombre de jours >50 µg/m³ pour les PM10 en 2022 (Source : Airparif)	25
Figure 23 Nombre de jours >120 µg/m³ sur 8h pour l'ozone en 2022 (Source : Airparif)	25
Figure 24 Echelle du bruit (Source : Maxicours, Bruit Parif)	26
Figure 25 Bruit routier, période jour (Source : Bruitparif)	27
Figure 26 Bruit routier, période nuit (Source : Bruitparif)	27
Figure 27 Bruit aérien, période jour (Source : Bruitparif)	28
Figure 28 Bruit aérien, période nuit (Source : Bruitparif)	28
Figure 29 Bruit cumulé, période de nuit (Source : Bruitparif)	29
Figure 30 Bruit cumulé, période de jour (Source : Bruitparif)	29
Figure 31 PEB sur la commune de Gonesse	30
Figure 33 Positionnement de la station de la Médiathèque de Gonesse dans le réseau de stations permanentes de suivi du bruit aérien (Source : Bruitparif)	31
Figure 33 Visuel de la station de mesure (Source : bruitparif)	31
Figure 34 Localisation du Point Noir de Gonesse (Source : Anteagroup 2012, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)	40
Figure 35 Carte des sites CASIAS sur Gonesse (Source : PLU Gonesse)	40
Figure 36 Carte de remontées de nappe (Source : BRGM, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)	43
Figure 37 Cartographie du PPR Mouvement de terrain sur la commune de Gonesse (Source : PPR, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)	43

Figure 38 Carte des terrains alluvionnaires compressibles (Source : PLU Gonesse)	44
Figure 39 Périmètre de la servitude autour de la canalisation de transport de gaz (Source : DDT95, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)	45
Figure 40 Orientations du SDRIF sur la commune de Gonesse (Source : PLU Gonesse)	79
Figure 41 PEB sur la commune de Gonesse	84

1 Résumé non technique

1.1 Le projet de modification n°4 du PLU de Gonesse

La Modification du n° 4 du PLU, prescrite par arrêté n°153/2023 en date du 19 avril 2023, porte l'objectif de préciser et d'encadrer l'aménagement de la partie Nord du site concerné par les orientations d'aménagement et de programmation du Triangle de Gonesse, particulièrement aux abords de la gare, notamment pour la réalisation d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Ses ambitions se déclinent de la façon suivante :

- Actualiser règlementairement les OAP;
- Adapter les règles des OAP à la temporalité du projet urbain ;
- Densifier les abords de la gare du Triangle de Gonesse ;
- Préciser les caractéristiques et conséquences de la continuité paysagère ;
- Renforcer les ambitions environnementales au sein des OAP;
- Permettre expressément l'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse.

1.2 Analyse de l'état initial de l'environnement

Dans le cadre du PLU, et de la présente évaluation environnementale, les caractéristiques et enjeux suivants ont pu être identifiés sur le territoire de Gonesse.

L'ensemble des cartographies et illustrations sont disponibles au chapitre 3.

	 ETAT INITIAL	 ENJEUX
CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU TERRITOIRE	<p>Un territoire relativement plat, avec une topographie liée au Croult</p> <p>Un socle géologique avec une diversité de substrats</p> <p>Un climat actuel caractéristique de l'Île de France qui va connaître une évolution forte à cause du dérèglement climatique</p> <p>Un bassin versant lié à celui du Croult</p> <p>Un cours d'eau (Croult) fortement artificialisé</p> <p>Une imperméabilisation forte du territoire : phénomène de ruissellement</p>	<p>La valorisation des berges du Croult</p> <p>Les stratégies d'atténuation du changement climatique</p> <p>La limitation de l'artificialisation des sols, l'anticipation dans la gestion des eaux pluviales</p> <p>L'adaptation des activités économiques aux changements climatiques, notamment l'agriculture et les activités reposant sur la ressource en eau</p> <p>L'adaptation des bâtiments et du milieu urbain aux changements climatiques (régulation thermique, isolation)</p>

	Une vulnérabilité des nappes souterraines	
BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS	<p>Deux espaces naturels sensibles (Parc de la Patte d'Oie et zone humide du Vignois)</p> <p>Une présence de la trame verte et bleue principalement liée à la vallée du Croult et aux parcs publics</p> <p>Un tissu pavillonnaire support de continuités</p> <p>La présence d'espaces agricoles de grandes dimensions</p> <p>Des continuités écologiques identifiées au SRCE et au SDRIF</p>	<p>Mettre en place des éléments de trames vertes et bleues locales en continuité des grands corridors écologiques du territoire</p> <p>Redonner au Croult un rôle de corridor écologique fonctionnel, préserver les mares et les zones humides avérées</p> <p>Gérer de façon économe la consommation d'espaces agricoles pour le développement, afin de contribuer à la qualité du cadre de vie de la population urbaine</p> <p>Assurer la pérennité des activités agricoles sur des secteurs dédiés à cette vocation</p> <p>Améliorer le paysage de la ville et l'accès des habitants à des espaces verts de qualité</p>
POLLUTIONS ET NUISANCES	<p>Une qualité de l'air dégradée</p> <p>Une exposition forte aux nuisances sonores, liées notamment aux aéroports de Paris</p> <p>L'existence de sites pollués et sites industriels actifs rejetant des polluants</p> <p>Une gestion des déchets assurée par le SIGIDURS</p>	<p>Réduire le bruit en agissant à la source et en renforçant l'isolement acoustique en façade</p> <p>Diminuer la production de déchets de 50 kg/habitant, augmenter le recyclage de 60% et développer le compostage et la méthanisation (objectifs PREDMA)</p> <p>Renforcer l'attractivité du territoire en agissant sur les pollutions et les nuisances</p> <p>Limiter les atteintes à la santé humaine en luttant contre le bruit et la pollution de l'air ainsi qu'en évitant l'exposition des populations aux pollutions du sol.</p>
GESTION DES RESSOURCES NATURELLES	<p>Une station d'épuration en capacité suffisante</p> <p>Une consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre principalement liées aux transports et au tertiaire</p> <p>Des sources d'énergies majoritairement fossiles</p> <p>Un potentiel de développement des énergies renouvelables (géothermie, solaire)</p>	<p>Promouvoir une utilisation économe de l'eau potable et encourager la récupération-réutilisation de l'eau de pluie</p> <p>Réduire les émissions de GES17 d'un « facteur 4 » en procédant par ordre prioritaire à : La réduction de 20% des consommations d'énergie (objectif SRCAE) ; La réutilisation de l'énergie et la mutualisation des sources d'énergie ; Le recours aux énergies renouvelables et aux matériaux peu émetteurs de GES.</p> <p>Encourager la réduction des consommations d'énergie des entreprises locales (bâtiment tertiaire et transport) pour éviter un impact</p>

		<p>trop important de la hausse du prix de l'énergie sur l'économie locale</p> <p>Prendre en compte les objectifs du SDAGE Seine-Normandie et du SAGE Croult – Enghien – Vieille Mer pour revenir à un bon potentiel des eaux de surface et bon état écologique des eaux souterraines d'ici à 2021</p> <p>Encourager une gestion économe de la ressource en eau potable afin d'obtenir des impacts positifs sur le budget des ménages</p> <p>Favoriser la création de quartiers urbains compacts, peu consommateurs d'énergie</p>
RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	<p>Des risques naturels liés à des phénomènes d'inondation, de mouvements de terrain, au retrait gonflement des argiles et à la présence de terrains alluvionnaires compressibles</p> <p>Des risques technologiques liés à la présence de : transport de matière dangereuses, canalisation de gaz naturel, sites industriels (enregistrement et autorisation)</p>	<p>Anticiper les risques par une prise en compte très en amont des aléas naturels et des facteurs de vulnérabilité lors des projets d'aménagement et de construction</p> <p>Maîtriser l'urbanisation en interdisant les nouvelles constructions sur tous les axes de ruissellement</p> <p>Maitriser le développement des activités économiques génératrices de risques industriels majeurs</p>

1.3 Analyse des effets de la modification sur l'environnement

1.3.1 Sensibilité du secteur d'OAP

Le secteur d'OAP du Triangle de Gonesse a fait l'objet d'une étude d'impact et des éléments complémentaires ont ainsi pu être identifiés en matière de sensibilité du secteur :

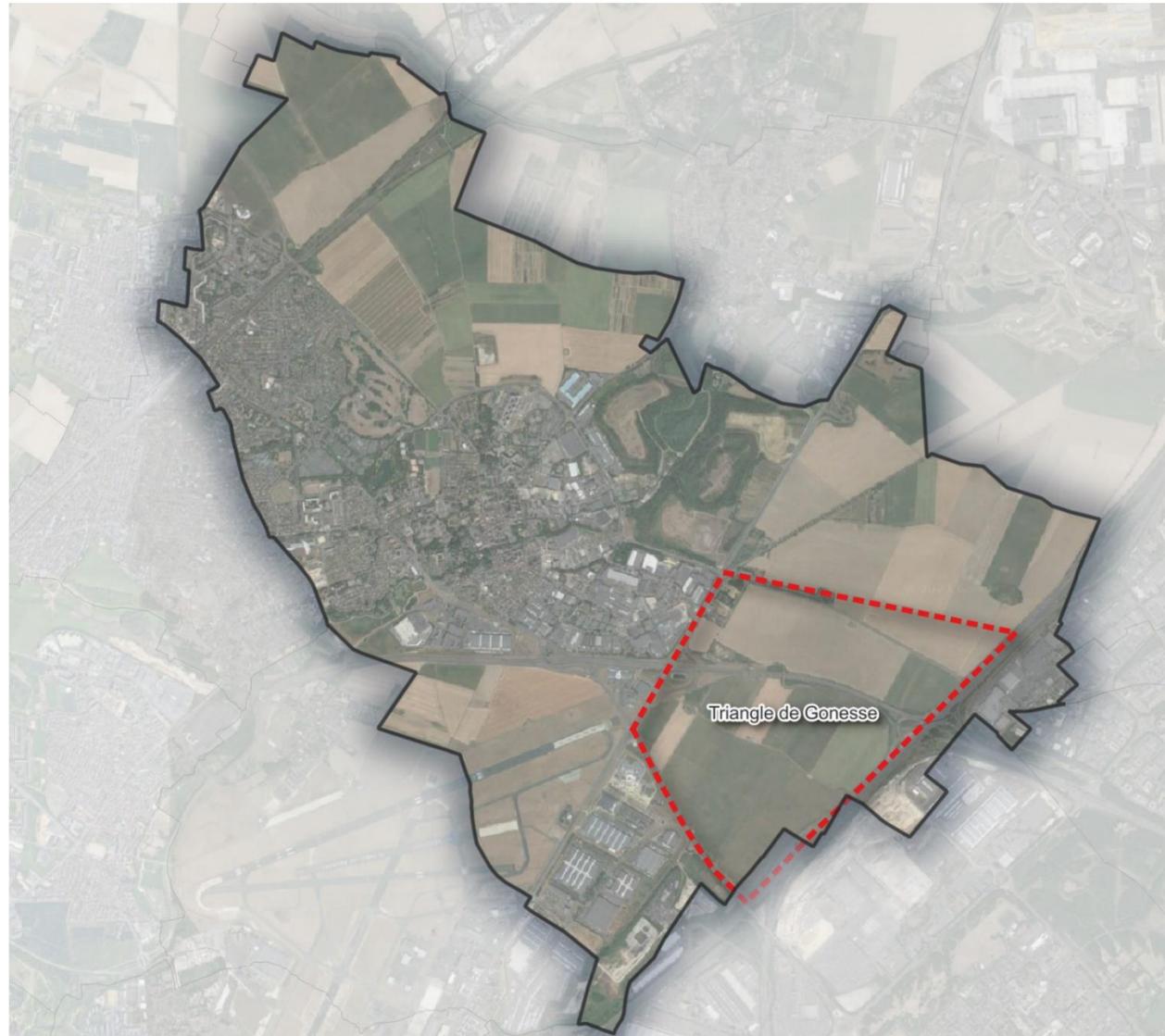


Figure 1 Localisation de l'OAP triangle de Gonesse (Source : Google Maps)

ECHELLE OAP TRIANGLE GONESSE	
CADRE PHYSIQUE Topographie – Géologie – Hydrographie - Paysage	Le secteur du Triangle de Gonesse présente globalement peu de contraintes topographique et climatique. En revanche, il est concerné par un phénomène de transition paysagère et la présence de vues qui nécessitent d'être intégrées.
BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS Espaces verts – Zones humides – Trame verte et bleue	Le triangle de Gonesse est concerné par des espaces agricoles, dont la naturalité est très variable. L'OAP porte notamment sur le sud du secteur présentant une naturalité faible. La présence d'une zone humide avérée a été décrite au sud du secteur dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC du Triangle de Gonesse.
GESTION DES RESSOURCES ET DES DECHETS	A l'heure actuelle les réseaux ne sont pas développés, néanmoins le secteur s'inscrit dans un contexte de ZAC qui prévoit l'intégration et la desserte du secteur.

Gestion de l'eau – Gestion des déchets – Production d'ENR – Consommation d'énergie et émissions de GES	La gestion d'une manière générale sur la commune n'est pas problématique avec des infrastructures en capacité. Le secteur est aujourd'hui peu émissif et peu consommateur en énergie et dispose d'une capacité à produire des énergies renouvelables.
POLLUTIONS ET NUISANCES Nuisances sonores – Pollutions atmosphériques – Ilots de chaleur urbain	L'OAP du Triangle de Gonesse se situe dans un secteur concerné par des nuisances sonores, d'ampleur inégale, liées à une grande diversité de sources et des émissions de polluants atmosphériques en lien avec l'A1. Le secteur est également concerné par la proximité avec le site pollué du point noir de la ville de Gonesse.
RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	L'OAP du Triangle de Gonesse est située à distance de toute canalisation. La sensibilité aux risques naturels n'est pas spécialement marquée (présence d'un aléa argiles moyen et de phénomènes de ruissellement). Le secteur est également concerné de manière très marquée par des servitudes liées à l'activité aéronautique des aéroports du Bourget et Roissy Charles de Gaulle.

1.3.2 Synthèse des incidences et des mesures envisagées

L'ensemble des analyses et justifications sont disponibles au chapitre 5.4 .

De manière générale, le projet de modification du PLU conduit à une évolution du document qui vise à adapter la représentation spatiale de l'OAP du Triangle de Gonesse qui présente un caractère très fin, peu compatible avec les évolutions nécessaires d'un projet d'aménagement de long terme et répondant à des impératifs n'ayant plus nécessairement lieu d'être. Il s'agit également d'autoriser explicitement, à travers l'OAP la destination d'équipements collectifs ou de service public sur le site ce qui était déjà autorisé dans le règlement.

Le tableau de synthèse ci-dessous présente les incidences initiales et finales identifiées par rapport aux différents compartiments environnementaux :

THEMATIQUE	INCIDENCES	IMPACT	IMPACT RESIDUEL
Cadre physique	→ L'incidence de la modification est neutre.	NEUTRE	
Biodiversité et milieux naturels	→ L'incidence de ces différentes mesures se traduit par une approche moins spatialisée de la continuité paysagère et une constructibilité moins restrictive (sans modification des dispositions réglementaires en vigueur).	TRES NEGATIF (-)	NEGATIF (-)
Gestion des ressources naturelles	→ L'incidence de la modification consiste en une simple évolution des typologies proposées, elle n'engendre pas une augmentation significative des besoins et des consommations de ressources naturelles.	NEUTRE	
Pollutions et nuisances	→ L'incidence de ces différentes mesures se traduit par une augmentation de la vulnérabilité des populations accueillies sur le site en autorisant spécifiquement des destinations permettant l'accueil potentiel de personnes âgées ou d'enfants en bas âge. Par ailleurs, le fonctionnement du site, notamment en matière de circulations modes doux et actifs n'est plus encadré de manière ambitieuse par le tracé de l'OAP ce qui est susceptible d'accentuer les nuisances sonores et les émissions de polluants.	NEGATIF (-)	NEUTRE
Risques naturels et technologiques	→ L'incidence de la modification consiste en une augmentation potentielle de la sensibilité des populations (risque argile, risque TMD) accueillies sur le secteur en permettant l'implantation d'équipements d'intérêts collectif ou de service public en lien avec la présence de la canalisation de gaz. En revanche, elle ne contribue pas à aggraver la situation sur le secteur (pas d'autorisation des industries polluantes).	NEGATIF (-)	NEUTRE

Les mesures mises en œuvre dans le cadre de l'évaluation environnementale ont permis de questionner certains choix effectués vis-à-vis de la représentation spatiale de l'OAP (conservation du plan des hauteurs) et de renforcer les ambitions environnementales ciblées par l'OAP de manière générale. L'objectif étant d'accompagner la mise en œuvre d'une OAP dont la représentation spatiale répond davantage à l'objectif dudit outil tout en assurant une intégration des problématiques environnementales.

1.3.3 Synthèse des incidences NATURA 2000

Comme vu au chapitre 3.2, la commune de Gonesse n'est pas concernée par un site Natura 2000. Les sites les plus proches sont ceux du Parc départemental George Valbon à la Courneuve (4,5 km au Sud-Ouest) et le parc départemental du Sausset (4,5 km au Sud-Est). Ces deux parcs font partie des 14 entités constituant le site Natura 2000 FR1112013 – Sites de Seine-Saint-Denis.

Le projet de modification n°4 du PLU de Gonesse n'a aucune incidence directe sur les sites Natura 2000 puisqu'il n'existe aucun site sur la commune.

Il ne présente aucune incidence indirecte non plus compte tenu du fait que le projet de modification du PLU ne prévoit pas l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs présentant un intérêt spécifique pour l'avifaune mais vient faire évoluer les modalités d'un secteur existant.

1.3.4 Compatibilité de la modification avec les documents supérieurs

Le PLU doit respecter un rapport de compatibilité avec un certain nombre de documents. Aussi, il est nécessaire d'analyser, dans le cadre de l'évaluation environnementale la manière dont le projet de modification permet ou non de répondre aux enjeux et objectifs portés par les documents cadres.

Cette compatibilité est présentée au chapitre 8.

2 Présentation générale de la modification n°4 du PLU

L'ensemble des éléments présentés dans cette partie sont issus de la notice de présentation de la modification n°4 du PLU.

2.1 Historique du PLU

La dernière révision générale du Plan Local d'Urbanisme de Gonesse a été approuvée par délibération du 25 septembre 2017, et a été contestée puis annulée en première instance par le Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise par un jugement du 12 mars 2019.

Par un arrêt rendu public le 17 décembre 2020, la Cour d'Appel Administrative de Versailles a annulé la décision du Tribunal Administratif ayant abrogé la révision du Plan Local d'Urbanisme approuvée le 25 septembre 2017.

Cette annulation a emporté la remise en vigueur immédiate du document approuvé en 2017 et amendé par modification simplifiée du 10 septembre 2018. L'arrêt de la Cour d'Appel a été confirmé par le rejet du pourvoi formé devant le Conseil d'Etat par une décision du 8 octobre 2021.

Par délibération du 7 juin 2021, le Conseil Municipal a approuvé la modification simplifiée N°2 (MS2) du règlement désormais opposable aux nouvelles demandes, portant principalement sur la correction d'erreurs matérielles.

Par délibération du 7 Février 2022, le Conseil Municipal a approuvé la révision allégée n° 1 du PLU portant sur une étude entrée de ville.

Par délibération du 13 février 2023, le Conseil Municipal a approuvé la Modification n° 3 du PLU.

2.2 Le projet de modification des OAP du Triangle de Gonesse

L'aménagement des 110 ha du site situé entre la voie du BHNS et le BIP entre dans une réflexion plus fine sur la programmation, et quelques ajustements des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Triangle de Gonesse sont nécessaires afin de la préciser et de l'actualiser. La révision du PLU de 2017 a effectivement rendu possible l'urbanisation du secteur dit du « Triangle de Gonesse » en intégrant une continuité paysagère, dont il convient de préciser, à ce stade d'avancement de l'aménagement envisagé sur la partie Nord du site, les caractéristiques et contraintes induites pour les constructions qui seraient implantées en son sein.

L'évolution programmatique a aussi fait ressortir l'intérêt de permettre expressément l'implantation dans la partie Nord du site du Triangle de Gonesse de constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Au regard des enjeux de lutte contre l'étalement urbain, il y a un intérêt écologique majeur à s'assurer de la densification des abords des gares notamment de celle du Triangle de Gonesse.

La Modification du n° 4 du PLU, prescrite par arrêté n°153/2023 en date du 19 avril 2023, porte ainsi l'objectif de préciser et d'encadrer l'aménagement de la partie Nord du site concerné par l'orientation d'aménagement et de programmation du Triangle de Gonesse, particulièrement aux abords de la gare, notamment pour la réalisation d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Ses ambitions se déclinent de la façon suivante :

- **Actualiser réglementairement les OAP :**

Les OAP du Triangle de Gonesse ont été élaborées à l'occasion de la révision du PLU selon la réglementation et les perspectives opérationnelles alors en vigueur.

La phase opérationnelle des projets rendue possible par la révision du PLU a été sensiblement retardée du fait des recours administratifs à l'encontre des actes permettant l'urbanisation de cette partie du territoire. Depuis, il y a eu des évolutions normatives notables qu'il convient d'intégrer.

- **Adapter les règles des OAP à la temporalité du projet urbain :**

Il est établi que pour éviter les modifications successives des PLU, les OAP doivent rester un outil souple, adapté à la temporalité des projets urbains et capable d'intégrer les modifications auxquelles sont soumis ces derniers, de leur élaboration jusqu'à leur réalisation.

Dans le cas présent, les OAP du Triangle de Gonesse délivrent une représentation très fine et rigide de certaines orientations et programmations, et cela ne favorise pas un urbanisme de projet sur une échelle de temps diffuse.

- **Densifier les abords de la gare du Triangle de Gonesse :**

Le parti pris d'un aménagement urbain, sur le modèle d'une ville traditionnelle, avait été retenu pour élaborer la trame des OAP du Triangle de Gonesse.

Cela avait été complété par le principe de centralité autour de plusieurs pôles et notamment du pôle gare quant à sa partie nord.

Pour traduire ces objectifs, les OAP prévoyaient un maillage viaire très fin, qui est certes très urbain, mais qui correspond uniquement au maillage résidentiel ou tertiaire peu compatible avec l'objectif poursuivi.

Effectivement, le Plan d'Exposition au Bruit empêche de créer des logements et le site n'a pas vocation à accueillir uniquement des activités tertiaires.

La procédure ambitionne de permettre une plus grande densité notamment à proximité de la gare en offrant plus de souplesse au maillage tout en conservant le même niveau prescriptif en matière paysagère.

- **Préciser les caractéristiques et conséquences de la continuité paysagère :**

Même si la qualité des constructions et la qualité architecturale sont un axe fort des OAP, celles-ci ne précisent, ni les gabarits des constructions au sein de la continuité paysagère, ni la contribution de ces bâtiments à sa valorisation. Elles ne précisent pas non plus la manière dont la continuité paysagère structurera les espaces publics et privés.

La présente procédure précise les caractéristiques de la continuité paysagère et ses conséquences sur :

- L'intégration paysagère des constructions et leur végétalisation ;
- L'articulation entre espaces bâtis et non bâtis.

Par ailleurs, la représentation graphique actuelle de la continuité paysagère n'est pas adaptée au contenu des OAP, du fait de son degré de précision qui ne facilite pas une instruction tenant compte du rapport de compatibilité, et non de conformité, induit par les OAP. Une représentation schématique par des flèches en pointillé est plus cohérente et permet de laisser apparaître en transparence la vocation programmatique des constructions projetées en son sein.

Ces modifications tendent à favoriser l'émergence d'un espace urbain bâti unique baigné de végétation dont la perception sera rendue possible à toutes les échelles.

Ces précisions sur la constructibilité dans la continuité paysagère seront complétées par :

- La modification du plan des hauteurs ;
- Le renforcement des ambitions en matière de végétalisation.

- **Renforcer les ambitions environnementales au sein des OAP :**

Dans le cadre de la mission d'évaluation environnementale de la modification n°4 du PLU de Gonesse, des propositions ont été faites afin de favoriser une évolution de la modification vers plus d'intégration des enjeux environnementaux. Ces propositions s'inscrivent dans les ambitions environnementales de cette opération d'aménagement et sont donc insérées dans les OAP.

- **Permettre expressément l'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse :**

Le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position privilégiée par rapport aux infrastructures de transports le long des autoroutes A1 et A3, de la ligne 17 du Grand Paris Express et notamment par rapport au transport aérien, avec la proximité dans sa partie nord de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et dans sa partie sud-ouest de l'aéroport du Bourget.

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

La programmation tertiaire prévisionnelle de la ZAC reposait sur plusieurs études réalisées par des experts de l'immobilier d'entreprises.

Aujourd'hui, il s'avère nécessaire d'élargir le champ des destinations possibles afin de permettre l'implantation de nouvelles forces motrices pour le développement de ce site stratégique.

3 Description de l'état initial de l'environnement

La présentation de l'état initial de l'environnement s'appuie sur les éléments présentés dans le rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de Gonesse (approbation en 2017) et l'étude d'impact réalisée dans le cadre de la création de la ZAC du Triangle de Gonesse (2016). L'OAP du Triangle de Gonesse recoupe le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse. Elle n'intègre toutefois pas le carré agricole nord.

3.1 Caractéristiques physiques du territoire :

3.1.1 Topographie :

La commune de Gonesse, traversée par la rivière « Croult », dispose d'un relief peu marqué. L'altitude maximale identifiée sur la commune est d'environ 90 m NGF en secteur Nord-Ouest et l'altitude minimale est identifiée au point bas de la vallée (43m NGF).

→ A l'échelle de l'OAP du Triangle de Gonesse, la topographie est relativement peu marquée avec un profil de plateau atteignant les 90m NGF dont l'altitude diminue rapidement jusqu'à 62m NGF.

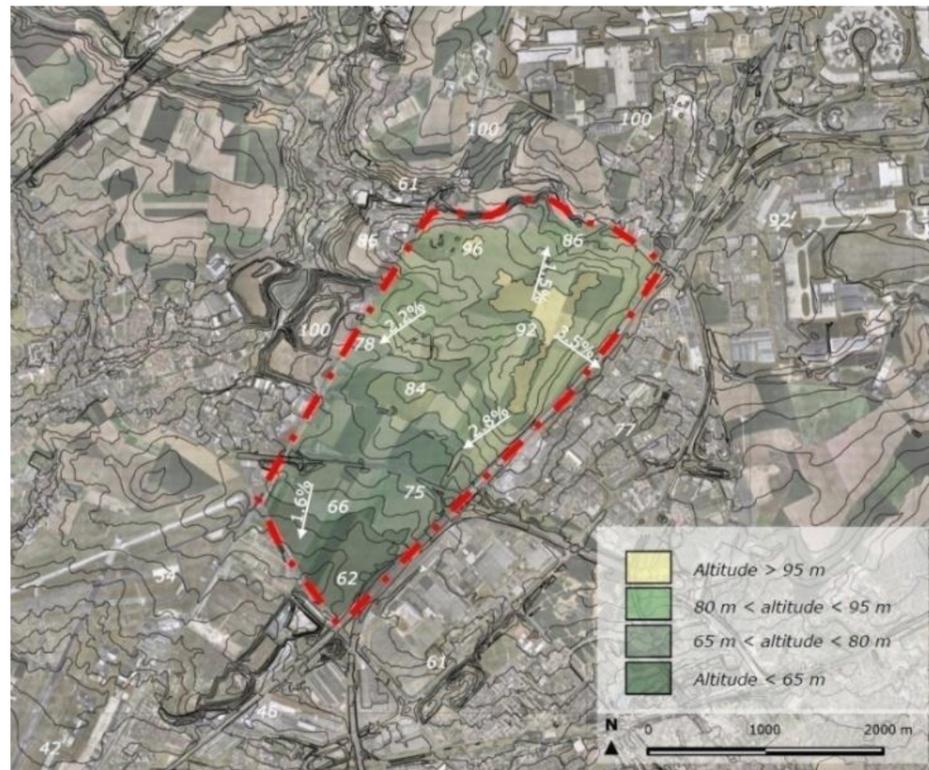


Figure 2 Relief à l'échelle du Triangle de Gonesse (Source : Composante urbaine, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)

3.1.2 Géologie :

Le sous-sol de la commune de Gonesse est caractérisé par la présence de :

- Marnes et masses du Gypse ;
 - o Les masses et marnes du gypse sont des formations susceptibles d'engendrer des problématiques liées à des phénomènes d'effondrements (dissolution de gypse)
- Calcaires de Saint-Ouen ;
- Sables de Mortefontaine, Calcaires de Ducy et horizons d'Ezanville ;
- Sables de Beauchamps ;
 - o Il s'agit d'une formation profonde de grès, au sein de laquelle circule une nappe aquifère qui est en lien hydraulique avec les Marnes et Caillasses ce qui entraîne des résurgences.

En surface, sur les plateaux, il est également possible d'identifier des limons, des sables et des alluvions qui ont permis le développement de l'agriculture dans l'ensemble du secteur Roissy-Gonesse.

→ A l'échelle de l'OAP du Triangle de Gonesse, les principales formations rencontrées sont les Sables de Beauchamp, les calcaires de Saint-Ouen, les limons des plateaux, des marnes. Ces formations sont favorables à l'agriculture mais présentent également une tendance à la battance (favorisation du ruissellement, faible infiltration) et une sensibilité possible à des phénomènes de retrait-gonflement des argiles voire de gypse.

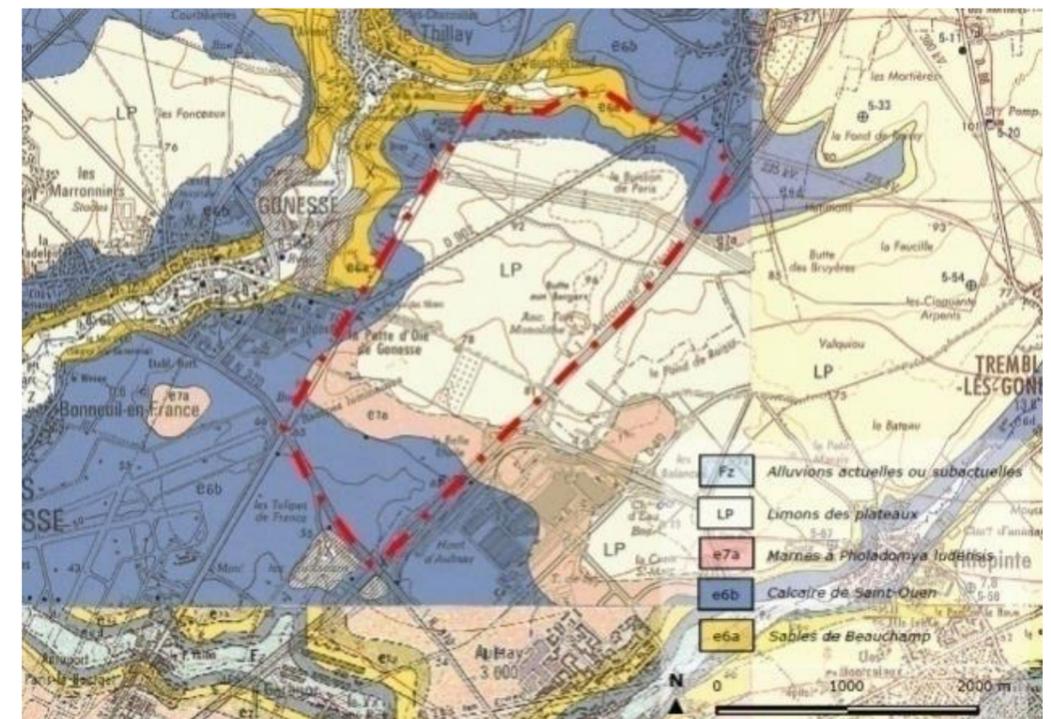


Figure 3 Extrait de la carte géologique (Source : BRGM, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)

3.1.3 Climat :

Le climat, comparable à l'ensemble de la région parisienne, est caractérisé par un climat océanique dégradé avec des températures et précipitations globalement tempérées.

Les vents dominants sont d'origine Sud-Ouest et Nord-Est.

- > La température annuelle moyenne sur les 30 dernières années est de 11°C ;
- > Le mois le plus froid est le mois de janvier et les mois les plus chauds sont les mois de juillet et août ;
- > Il pleut en moyenne 115 jours par an, avec une moyenne qui varie entre 625mm et 718mm (Département du Val d'Oise).

LES EVOLUTIONS PROBABLES DU CLIMAT :

Sur la commune de Gonesse, d'après les modélisations, les évolutions suivantes du climat sont envisagées :

- > Une hausse des températures pouvant aller de +1,1°C en 2050 (scénario le plus optimiste, RCP2.6) à +4,5°C à l'horizon 2100 (scénario le plus pessimiste, RCP 8,5).
- > Une légère diminution du cumul des précipitations à plus ou moins long terme avec une modification de la répartition qui entraîne une concentration des pluies sur certaines périodes ou sous la forme d'événements orageux.
- > Une aggravation des phénomènes de sécheresse (passage d'un contexte normal à un contexte modérément sec voire très sec) avec des durées pouvant atteindre 29 jours (scénario optimiste) à 32 jours (scénario pessimiste) contre 25 jours à l'heure actuelle.

Concernant le régime des pluies, le modèle prévoit une diminution légère du cumul des précipitations à plus ou moins long terme. Mais, c'est avant tout leur répartition dans l'année qui risque d'être altérée. En plus de la diminution du volume total des pluies, celles-ci seront davantage concentrées lors d'orages importants, tandis que le reste de l'année sera d'autant moins arrosé.

3.1.4 Ressources hydrologiques :

3.1.4.1 Hydrographie de surface :

La commune, située dans le bassin versant du Croult, est traversée par celui-ci du Nord au Sud.

Il s'agit d'un cours d'eau fortement remanié, avec près de 70% du linéaire artificialisé (25% correspondant à des ouvrages souterrains).

Le territoire, fortement imperméabilisé, est soumis à des phénomènes de ruissellement.

→ **A l'échelle de l'OAP du Triangle de Gonesse, il n'est identifié aucun cours d'eau superficiel.**

3.1.4.2 Hydrologie

Il est possible d'identifier plusieurs nappes souterraines sur le territoire :

- Les nappes des calcaires
- La nappe des sables Yprésiens
 - o Cette nappe très productive, couvrait à la fois les besoins en eau potable et les besoins en eau industrielle. Il s'agit d'une nappe vulnérable aux pollutions, notamment sur la commune de Gonesse et dont les stations de pompage ont été arrêtées en réponse à ces pollutions.
- La nappe des sables de Beauchamps
 - o Cette nappe est très peu exploitée.

→ **A l'échelle de l'OAP du Triangle de Gonesse, les formations identifiées sont la nappe des Sables de Beauchamps (non exploitée en raison de sa faible qualité), la nappe des marnes et Caillasses (non exploitée en raison de sa faible qualité), la nappe du Calcaire grossier (très exploitée, elle alimente les besoins en eau potable des collectivités et des activités industrielles). Il est à noter que la nappe du calcaire grossier est très exploitée et que des intercommunications hydrauliques peuvent être identifiées. Il n'existe cependant aucun captage sur le secteur de l'OAP du Triangle de Gonesse.**

Les enjeux identifiés, lors de l'élaboration du PLU de Gonesse, en ce qui concerne les caractéristiques physiques du territoire sont les suivants :

- La valorisation des berges du Croult ;
- Les stratégies d'atténuation du changement climatique ;
- La limitation de l'artificialisation des sols, l'anticipation dans la gestion des eaux pluviales ;
- L'adaptation des activités économiques aux changements climatiques, notamment l'agriculture et les activités reposant sur la ressource en eau ;
- L'adaptation des bâtiments et du milieu urbain aux changements climatiques (régulation thermique, isolation).

3.2 Biodiversité et milieux naturels

3.2.1 Espaces remarquables

La commune de Gonesse n'est concernée par aucun site Natura 2000, et aucune Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

Le Schéma Directeur de la Région d'Ile de France (SDRIF) identifie toutefois un espace vert et espace de loisirs à créer de 2 à 5ha au niveau du parc de la Patte d'Oie.

Par ailleurs, le Conseil Municipal de Gonesse a, par une délibération du 29 juin 2023, demandé la création de deux zones de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles (ENS) d'intérêt local pour les secteurs du Parc de la Patte d'Oie et pour la zone humide du Vignois. Cette demande a été accueillie favorablement par le Conseil Départemental du Val d'Oise aux termes d'une délibération n° 5-34 du 15 décembre 2023.

3.2.2 Milieux présents sur la commune

La commune de Gonesse bénéficie d'une certaine diversité de milieux :

- Des espaces boisés au sein des parcs urbains ;
- Des espaces agricoles ;
- Des milieux humides avec, notamment, la présence de zones humides avérées et potentielles en lien ou non avec le réseau hydrographique mais également la présence de mares sur le territoire.

→ A l'échelle de l'OAP du Triangle de Gonesse, les milieux rencontrés sont des grandes cultures, avec des espèces floristiques ne présentant pas d'intérêt patrimonial. Les milieux les plus intéressants (Vallon de Vaudherland) sont situés à l'extérieur du périmètre d'étude. En matière de faune, il est recensé principalement des espèces communes, deux espèces protégées ont été identifiées (mante religieuse, lézard des murailles) mais la prise en compte de la faune et de la flore est assurée dans le cadre de la procédure de ZAC à travers notamment la procédure d'étude d'impact et les études réglementaires.

3.2.3 Trame verte et bleue

La trame verte de Gonesse s'appuie sur différents milieux naturels en milieu urbain et se structure principalement le long du Croult et de la Grande Vallée. Elle s'appuie ainsi sur le réseau d'espaces paysagers publics mais également privés. Il est notamment possible d'identifier : les berges de la rivière, les parcs et jardins publics, les patios et squares, les axes plantés mais également les jardins.

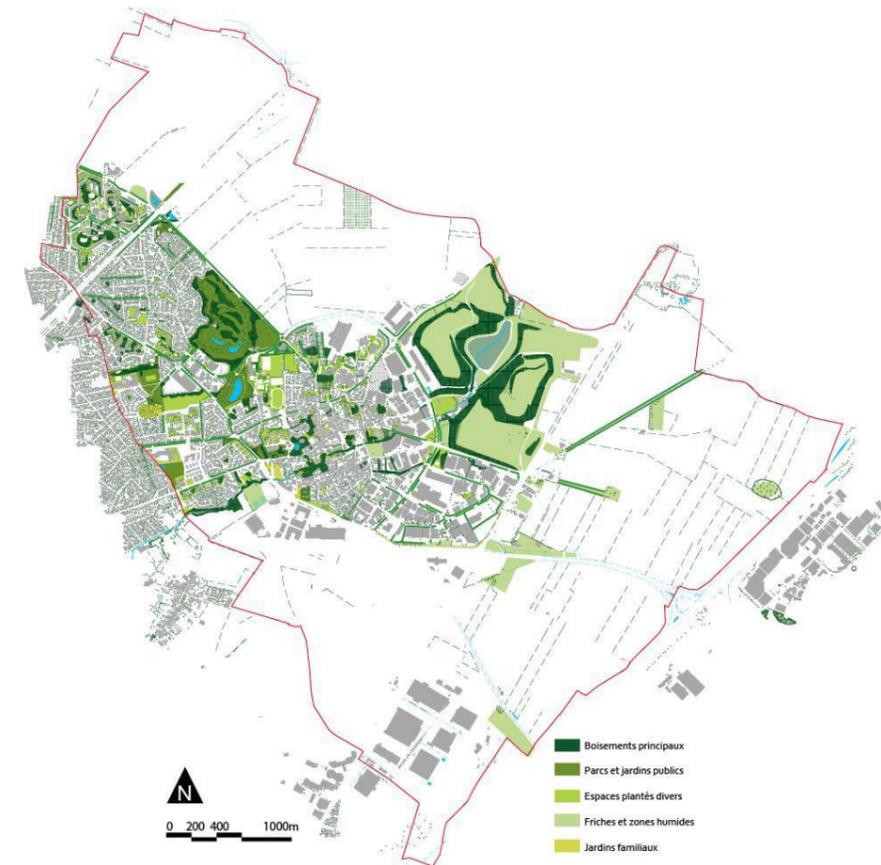


Figure 4 Trame verte de Gonesse (Source : PLU Gonesse)

La trame bleue repose principalement sur le Croult, qui constitue à la fois un habitat et une continuité de cette trame mais également sur une certaine diversité d'habitats : noues, fossés, points d'eau au sein des parcs (parc de Coulanges, parc de l'Eglantier, golf). A noter que, la trame bleue est particulièrement artificialisée : le linéaire du Croult a été requalifié et recalibré, les berges sont minéralisées ce qui limite les possibilités de développement de la biodiversité. En dehors du milieu urbain, la présence de zones humides potentielles et avérées constitue également un atout pour la biodiversité.

3.2.4 Zone humide

Les zones humides se définissent, d'après la Loi sur l'eau du 3 Janvier 1992/ Article. L.211-1 du code de l'environnement, comme « des terrains exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre, de façon permanente ou temporaire ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». Ces milieux ont largement été modifiés, perturbés voire créés par l'homme ayant pour principales fonctions la régulation de l'hydrologie, l'épuration, le maintien de la biodiversité et la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

3.2.4.1 Enveloppes d'alertes zones humides

Depuis 2009, la DRIEAT met à disposition une cartographie des « enveloppes d'alerte zones humides ». Elle s'appuie sur les études et données préexistantes, ainsi que sur l'exploitation d'images satellites, et permet d'envisager la présence de zones humides selon 5 classes de probabilité :

CLASSE	ANCIENNE CLASSE	TYPE D'INFORMATIONS
A	1 et 2	Zones humides avérées dont le caractère humide peut être vérifié et les limites à préciser : - zones humides délimitées par des diagnostics de terrain selon un ou deux des critères et la méthodologie décrits dans l'arrêté du 24 juin 2008 ; - zones humides identifiées selon les critères et la méthodologie de l'arrêté du 24 juin 2008, mais dont les limites n'ont pas été définies par des diagnostics de terrain (photo-interprétation) ; - zones humides identifiées par des diagnostics de terrain, mais à l'aide de critères et/ou d'une méthodologie différents de ceux de l'arrêté du 24 juin 2008.
B	3	Probabilité importante de zones humides, mais le caractère humide et les limites restent à vérifier et à préciser.
C	4	Enveloppe en dehors des masques des 2 classes précédentes, pour laquelle soit il manque des informations, soit des données indiquent une faible probabilité de présence des zones humides.
D	5	Non humides : plan d'eau et réseau hydrographique

La commune de Gonesse est concernée par la présence de zones humides potentielles de classe B (anciennement classe 3) sur une partie de son territoire et notamment sur le secteur du triangle de Gonesse.

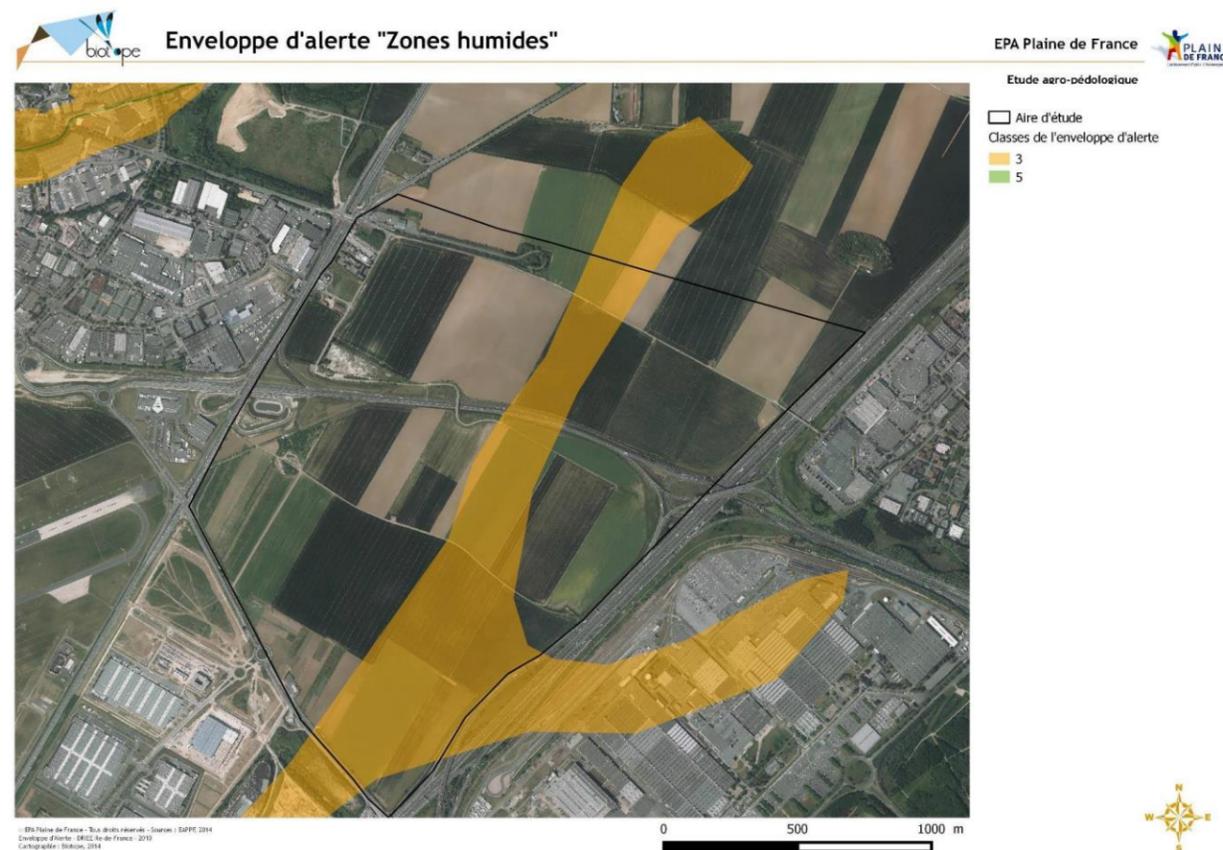
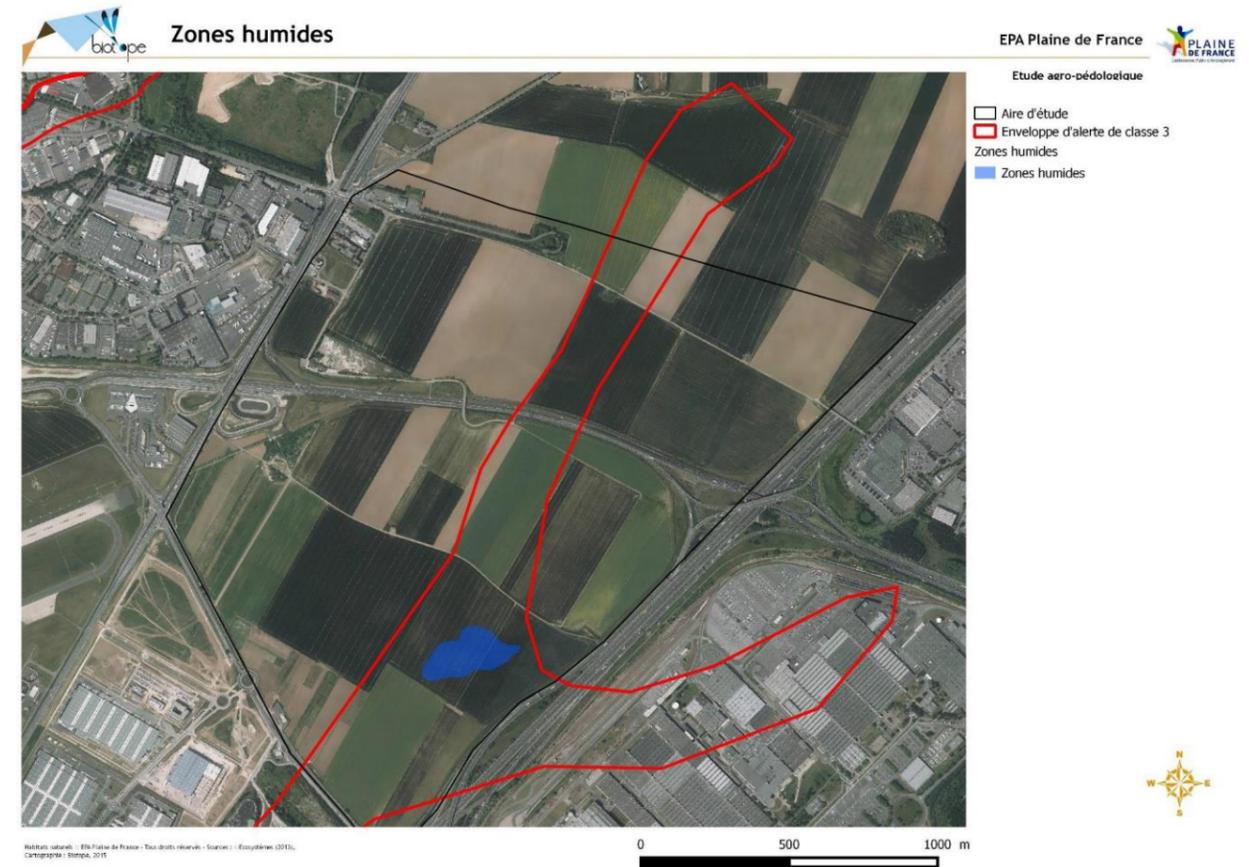


Figure 5 Enveloppe d'alerte zone humide (Source : Etude Biotope délimitation zone humide 2015)

Aussi, dans le cadre de la réalisation du dossier d'étude d'impact, une étude a été menée en 2015 par BIOTOPE afin de préciser la connaissance sur le caractère avéré ou non de cette zone humide potentielle.

Celle-ci a confirmé la présence d'une zone humide avérée d'environ 3,5 ha de zones « humides ». Celle-ci est dans un **état de conservation particulièrement dégradé**. Seul le critère pédologique a permis de la déterminer. Les habitats naturels sont représentés essentiellement par des cultures labourées ou semées en blé au moment de l'expertise. De plus, le développement de l'urbanisation et des voies de communication, de part et d'autre de la zone humide, a probablement influencé le fonctionnement hydrogéologique de la zone et réduit la zone humide à sa présence dans les points les plus bas.



3.2.5 Nature urbaine

La commune de Gonesse dispose de différents parcs, jardins, qui contribuent d'une part à la trame verte et bleue du territoire et d'autre part à renforcer la qualité de vie sur le territoire.

- > Parc de la Patte d'Oie :
 - D'une superficie de près de 8oha, ce parc, implanté sur une ancienne décharge d'ordures ménagères et centre d'enfouissement technique offre un espace de nature et de sensibilisation à l'environnement du public au nord de la commune.
 - Le parc, traversé par le Croult, constitue un bassin de rétention occupé par une zone humide. Celle-ci est dominée par une strate herbacée et présente une diversité de groupements végétaux. Cette zone humide constitue un milieu spécifique pour les espèces sur le territoire. La présence de Renouée du Japon menace toutefois le bon fonctionnement de la zone avec notamment un risque d'invasion.
- > Coulée verte du Croult :

- Dans le centre-ville de la commune, le Croult (bien qu'artificialisé) présente un caractère boisé qui met en relation, sous la forme d'une coulée verte, le parc de la mairie et le parc du moulin. Cette promenade, bien que liée à la présence du Croult en est déconnectée puisque celui-ci n'est que peu perceptible et est complètement inaccessible.
- > Parcs du Centre :
 - Il existe, sur le territoire communal, plusieurs espaces publics plantés qui offrent au territoire une certaine qualité écologique et paysagère et une accessibilité de la population aux espaces verts :
 - La place Jean Jaurès (large pelouse bordée de hauts marronniers quasi centenaires et de tilleuls entretenue avec une gestion différenciée ce qui permet d'assurer et développer une diversité de milieux) ;
 - Le parc d'Orgemont (composé d'une pelouse avec plusieurs arbres remarquables – Tilleuls à grandes feuilles, Erables sycomores, Platanes communs il est en lien avec la place Jean-Jaurès et le parc de Coulanges)
 - Le parc de Coulanges (composé d'une pelouse, d'arbres remarquables et d'une étendue d'eau aménagée pour la population).
- > Golfs et parcs de la Grande Vallée :
 - Le parc de l'Eglantier (d'une superficie de 7ha avec un arboretum, des haies vives, un plan d'eau, des prairies fleuries et une gestion différenciée)
 - Le parc urbain de Saint-Blin (promenades plantées, jardins familiaux)
- > Patios et jardins privés :
 - L'ensemble des espaces privés et semi-privés participent à la perméabilité du milieu urbain et contribuent au développement de la trame verte et bleue sur le territoire communal.
- > Linéaires paysagers :
 - Les différents axes de circulations de la commune sont généralement accompagnés par des alignements d'arbres et des aménagements paysagers.

3.2.6 Continuités écologiques

3.2.6.1 Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile de France (SRCE) et Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le SRCE d'Ile de France a permis de mettre en avant sur le territoire les enjeux suivants :

- La préservation de secteurs humides ;
- La préservation / restauration de cours d'eau ;
- La connexion multitraxe à assurer ;
- Le maintien d'une mosaïque d'espaces agricoles.

Le SDRIF fait quant à lui apparaître trois grandes continuités :

- Une continuité de « respiration » qui traverse la commune d'est en ouest au nord ;
- Une continuité de « liaison verte » qui relie le centre-ville de Gonesse avec le parc départemental du Sausset à Villepinte ;
- Une continuité multifonctionnelle de « liaison verte, agricole, écologique » qui traverse la commune du nord au sud, reliant le Parc Départemental Georges Valbon et le bois de Vaudherland.



Figure 6 Orientations du SDRIF sur la commune de Gonesse (Source : PLU Gonesse)

→ A l'échelle de l'OAP du Triangle de Gonesse les principaux points relevés sont la préservation de la continuité écologique. Dans le cadre de l'avant-projet du SDRIF-E, dont l'approbation est envisagée pour 2024, les grandes orientations suivantes sont données pour le secteur du Triangle de Gonesse.

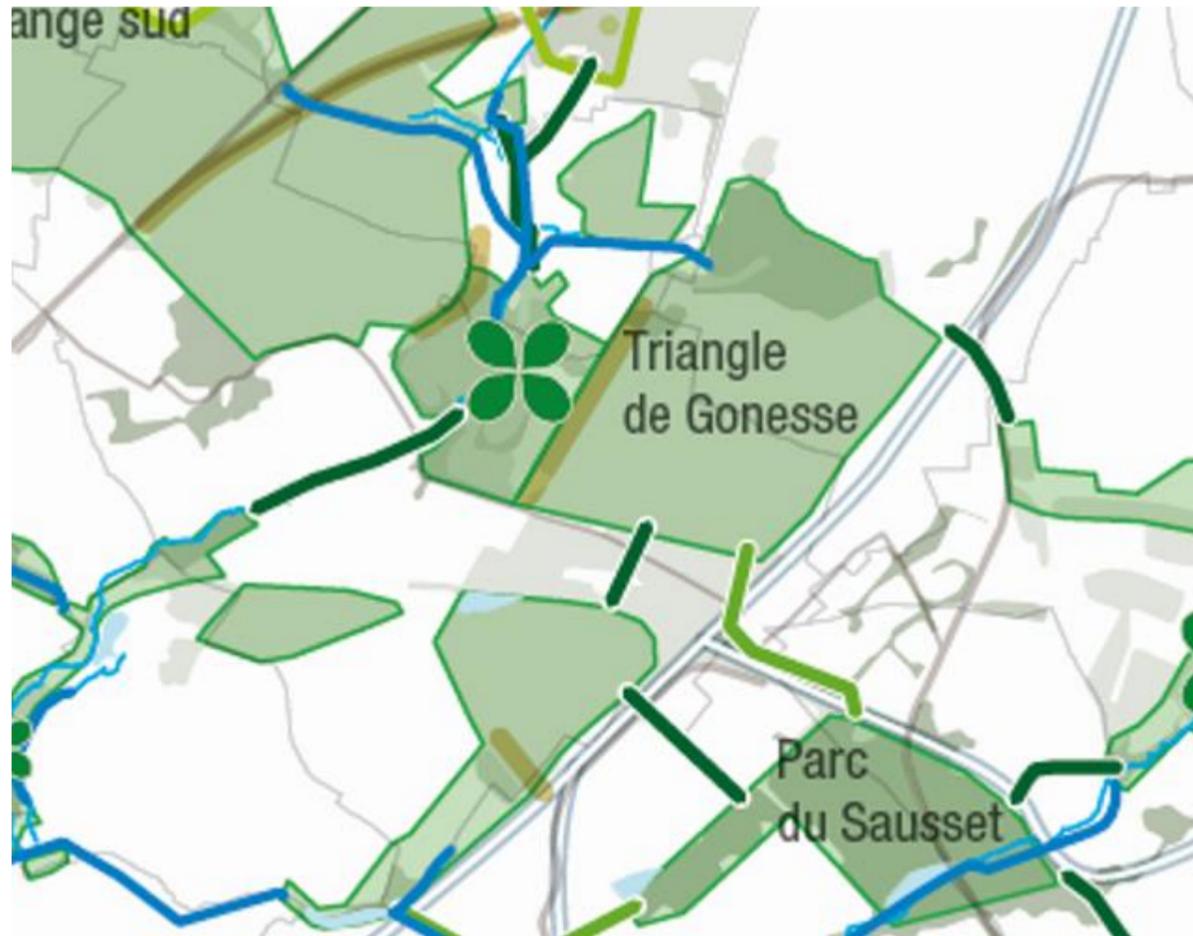
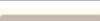


Figure 7 Orientations du SDRIF-E d'avant-projet (Source : Avant-Projet du SDRIF-E)

Les enjeux identifiés, lors de l'élaboration du PLU de Gonesse, en ce qui concerne la biodiversité et les milieux naturels sont les suivants :

- Mettre en place des éléments de trames vertes et bleues locales en continuité des grands corridors écologiques du territoire ;
- Redonner au Croult un rôle de corridor écologique fonctionnel, préserver les mares et les zones humides avérées ;
- Gérer de façon économe la consommation d'espaces agricoles pour le développement, afin de contribuer à la qualité du cadre de vie de la population urbaine ;
- Assurer la pérennité des activités agricoles sur des secteurs dédiés à cette vocation ;
- Améliorer le paysage de la ville et l'accès des habitants à des espaces verts de qualité.

Le SDRIF-E 2040 dans sa version d'avant-projet confère au triangle de Gonesse les objectifs suivants en matière de renforcement et valorisation du réseau des espaces ouverts :

ELEMENTS DE LEGENDE	OBJECTIFS
	Sanctuariser l'armature verte
	Renforcer la liaison
	Créer / restaurer la liaison
	Rétablir un franchissement d'infrastructures linéaires

3.2.7 Espaces agricoles

La commune de Gonesse est implantée dans la ceinture verte d'Ile de France et doit donc répondre à des objectifs de maintien, restauration, et valorisation des espaces ouverts (agricoles, forestiers et naturels).

Elle est par ailleurs concernée par le territoire de la « Plaine de France » qui est caractérisé par des sols très fertiles propices à un usage agricole et l'ensemble des espaces agricoles au nord de la commune font partie du Plan Régional d'Intervention Foncière (PRIF) d'Ile de France.

→ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, les principaux milieux identifiés sont des espaces de culture et des milieux agricoles présentant un intérêt agronomique.

3.3 Pollutions et nuisances

3.3.1 Qualité de l'air

Cette partie s'appuie sur les éléments développés dans l'état initial de la modification n°3 qui a permis de préciser plus finement les caractéristiques du territoire sur les sujets spécifiques et particulièrement sensibles sur le territoire que sont les problématiques de qualité de l'air.

3.3.1.1 Généralités et principes

Dans les grandes agglomérations, les polluants de l'air sont issus des transports routiers, des plateformes aéroportuaires, du chauffage domestique et de l'activité industrielle.

Polluants	Principales sources en France	Effets sur la santé humaine	Conséquences sur l'environnement
Dioxyde de Soufre (SO ₂)	80% industrie 10% résidentiel et tertiaire, chauffage urbain	Irritation des voies respiratoires	Pluie acide Dégradation des bâtiments
Dioxyde d'azote (NO ₂)	50% transport routier 25% industrie 5% résidentiel et tertiaire, chauffage urbain	Perturbation de la fonction respiratoire Troubles respiratoires chroniques Lésions à forte dose	Pluie acide Formation d'ozone Effet de serre (indirect)
Ozone (O ₃)	Polluant secondaire résultant de la transformation photochimique de certains polluants (NO _x et COV) en présence de rayonnement solaire (UV)	Irritations oculaires Altérations pulmonaires	Effet néfaste sur la végétation Effet de serre
Particules en suspension <2,5µm (PM _{2,5})	50% résidentiel 25% transport routier	Augmentation des risques de maladie cardiovasculaire et cancers pulmonaires Altération de la santé neurologique et santé périnatale	Salissures des bâtiments Retombées sur les cultures
Particules en suspension <10µm (PM ₁₀) Retombées de poussières	Activités industrielles Trafic routier, maritime, aérien Poussières naturelles	Altération de la fonction respiratoire Propriétés mutagènes et cancérigènes	Salissures des bâtiments Retombées sur les cultures
Métaux lourds (dans les particules en suspension ou poussière, nickel, plomb)	Procédés industriels Combustion du pétrole et du charbon Ordures ménagères	Affection du système nerveux, fonctions rénales, hépatiques et respiratoires Effets toxiques à court et / ou long terme	Retombées toxiques

3.3.1.2 Analyse du contexte intercommunal en matière de qualité de l'air

L'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) dans la région Ile de France est Airparif. Son réseau de stations de mesure pérennes permet une surveillance à l'année de la qualité de l'air en différentes zones de la région Ile-de-France.

Airparif a également la charge de réaliser l'inventaire des émissions de la région.

Le tableau ci-après présente les quantités émises en 2018 (dernières données disponibles) sur le territoire de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et la part qu'elles représentent par rapport aux émissions de la métropole, pour les polluants disponibles :

	NOX en t/an	PM ₁₀ en t/an	PM _{2,5} en t/an	COVMN en t/an	SO ₂ en t/an
CARPF	6 587,9	661	430	2 204	261
Part des émissions de la région Ile de France (en %)	9 %	4 %	5 %	3 %	5 %

Tableau 1 Quantités de polluants émises en 2018 (Source : Airparif)

La répartition des émissions de ces polluants par secteur d'activité pour le territoire de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France est présentée ci-dessous :

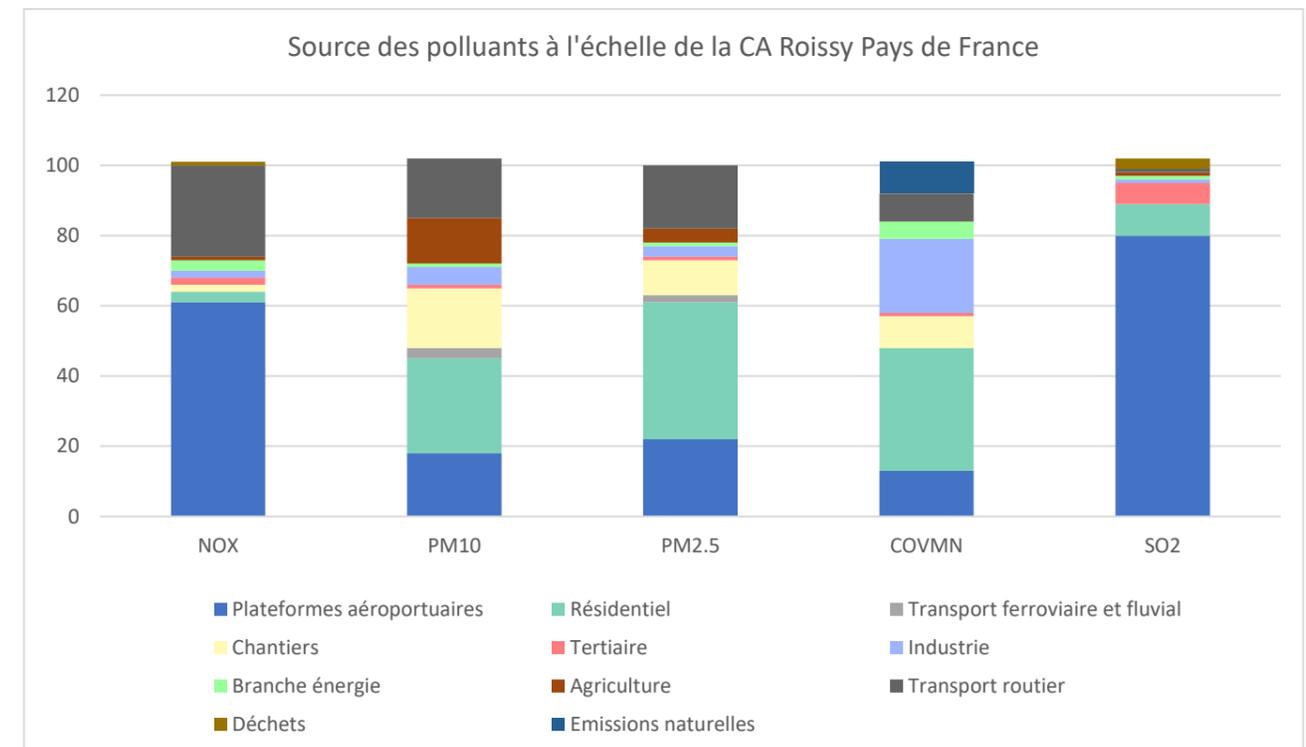


Figure 8 Source des polluants (Source : Airparif)

Il ressort de ces éléments que :

- Les plateformes aéroportuaires contribuent à l'ensemble des polluants et sont le principal contributeur de NO_x (61%) et de SO₂(80%) sur le territoire ;
- Le secteur résidentiel (chauffage) est le principal émetteur des particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) et des COVMN (respectivement 27%, 39 % et 35 %) ;
- Les chantiers constituent également une source de particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) et COVMN (respectivement 17%, 10% et 9%) ;
- Le transport routier est quant à lui majoritairement source de Nox (26%) mais également de particules (PM₁₀, PM_{2,5}, COVMN).

Les émissions liées aux plateformes aéroportuaires ne font pas partie du périmètre d'action du PLU ou de la modification du PLU. En revanche, il est possible d'envisager un travail sur le secteur résidentiel, les chantiers et le transport routier.

Les graphiques ci-dessous comparent, pour chaque polluant, les sources d'émissions identifiées à l'échelle de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France et à l'échelle de l'Ile de France.

NOX :

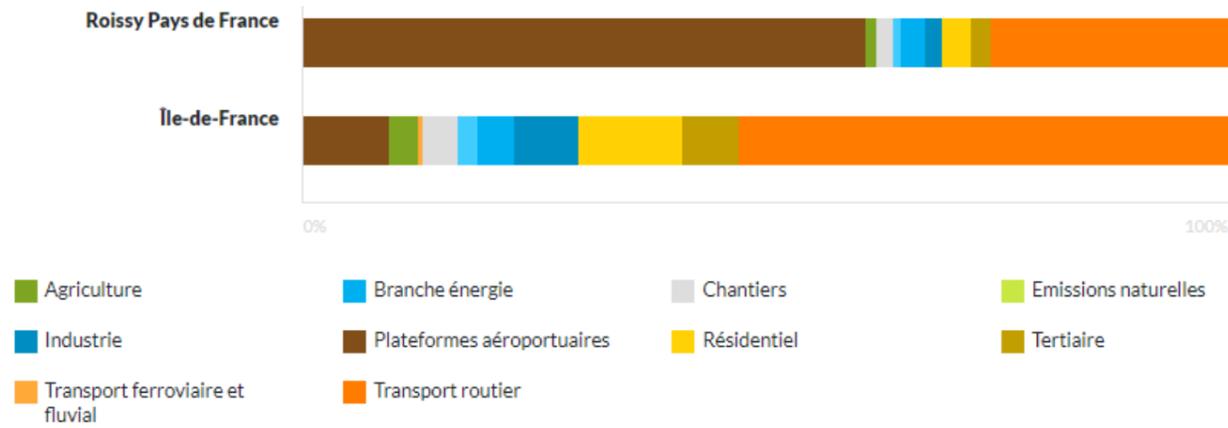


Figure 9 Répartition des émissions de NOX par secteur d'activités (Source : Airparif)

- > La production de NOX à l'échelle de la CARPF est principalement liée aux plateformes aéroportuaires (61%) tandis qu'à l'échelle de la région Ile de France, le principal secteur contributeur est le transport routier (53%), les plateformes aéroportuaires (9%) représentent une part inférieure à celle du résidentiel (11%).
- > **La CARPF présente une spécificité forte vis à vis de l'Ile de France en ce qui concerne la production des oxydes d'azote (NOX).**

PM10 :

- > La production de PM10 à l'échelle de la CARPF est principalement liée au résidentiel (27%) à l'image de la

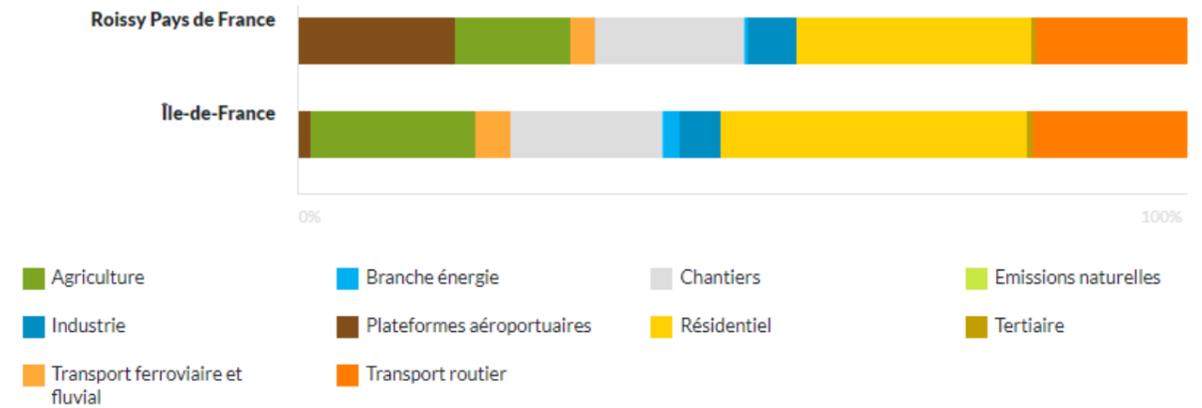


Figure 10 Répartition des émissions de PM10 par secteur d'activités (Source : Airparif)

- situation en Ile de France (35%). A l'exception des secteurs aéroportuaires et agricoles (respectivement plus important en matière de contribution pour la CARPF et pour l'Ile de France) les émissions sont semblables.
- > **Bien que les plateformes aéroportuaires représentent une source d'émissions plus importante à l'échelle de la CARPF que de l'Ile de France la répartition des sources de polluants est relativement similaire entre les deux échelles territoriales.**

PM2,5 :

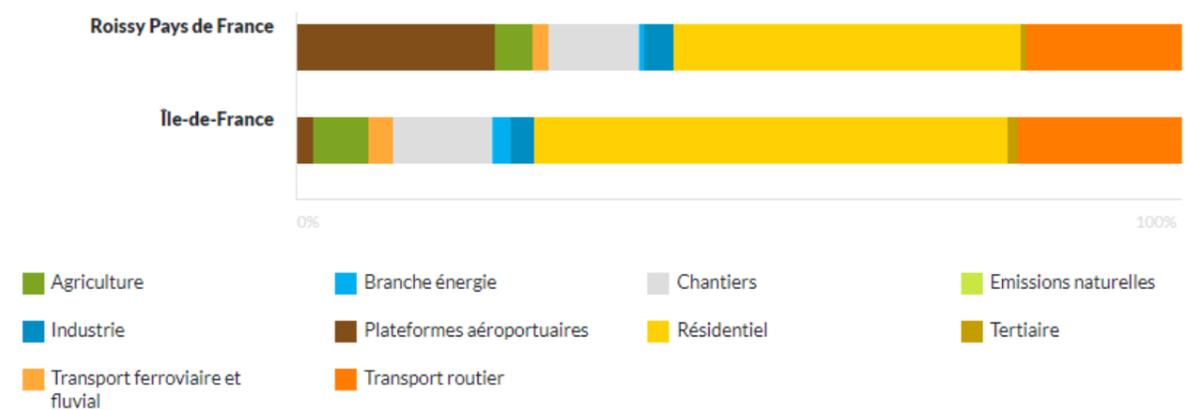


Figure 11 Répartition des émissions de PM2.5 par secteur d'activités (Source : Airparif)

- > La production de PM2,5 à l'échelle de la CARPF est principalement liée au résidentiel (39%) à l'image de la situation en Ile de France (54%). A l'exception du secteur aéroportuaire, nettement plus prégnant sur le territoire de la CARPF, les émissions sont semblables.
- > **Bien que les plateformes aéroportuaires représentent une source d'émissions plus importante à l'échelle de la CARPF que de l'Ile de France, la répartition des sources de polluants est relativement similaire entre les deux échelles territoriales.**

COVMN :

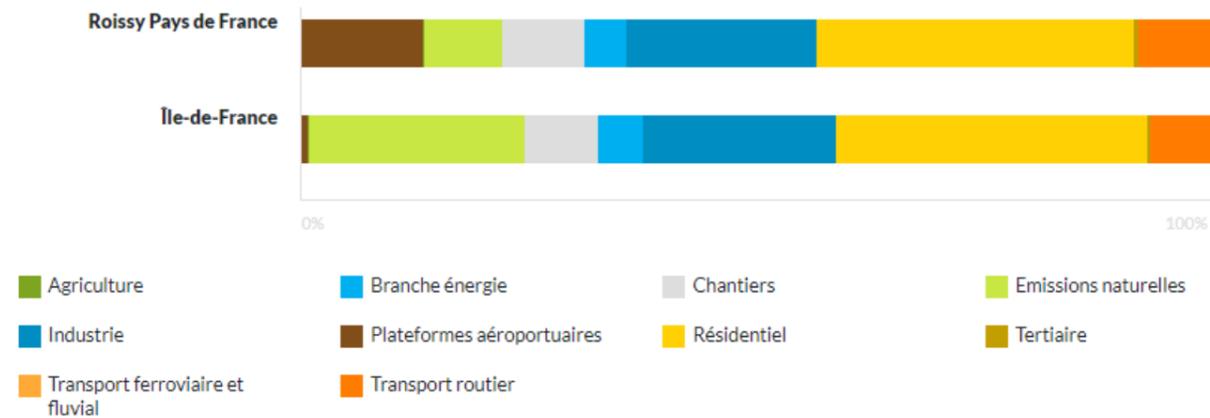


Figure 12 Répartition des émissions de COVMN par secteur d'activité (Source : Airparif)

- > La production de COVMN à l'échelle de la CARPF est principalement liée au résidentiel (35%) à l'image de la situation en Ile de France (54%). A l'exception du secteur aéroportuaire, nettement plus prégnant sur le territoire de la CARPF, les émissions sont semblables. Les émissions naturelles (composés émis par les plantes, sols...) sont une source importante à l'échelle de l'Ile de France qui ne se traduit pas spécialement à l'échelle de la CARPF.
- > **Bien que les plateformes aéroportuaires représentent une source d'émissions plus importante à l'échelle de la CARPF que de l'Ile de France, la répartition des sources de polluants est relativement similaire entre les deux échelles territoriales.**

SO₂ :

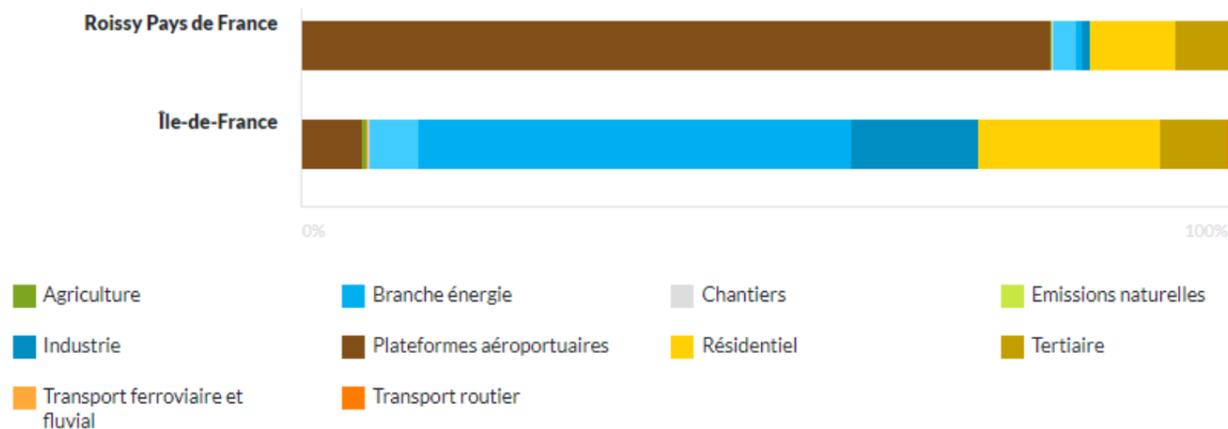


Figure 13 Répartition des émissions de SO₂ par secteur d'activité (Source : Airparif)

- > La production de SO₂ à l'échelle de la CARPF est principalement liée aux plateformes aéroportuaires (80%) tandis qu'à l'échelle de la région Ile de France, le principal secteur contributeur est l'énergie (46%), les plateformes aéroportuaires (6%) représentent une part inférieure à celle du résidentiel (20%).
- > **La CARPF présente une spécificité forte vis à vis de l'Ile de France en ce qui concerne la production du dioxyde de soufre (SO₂).**

3.3.1.3 Contribution du secteur aéroportuaire

Dans le cadre du suivi de la qualité de l'air à proximité des plateformes aéroportuaires, Airparif, via l'observatoire SURVOL, produit des bilans annuels. Dans le cadre de l'évaluation environnementale de la modification n°3 du PLU de Gonesse, les bilans mobilisés sont ceux de l'année 2019 (année « normale » la plus récente disponible). Les polluants étudiés dans le cadre de cette étude sont les oxydes d'azote (NOX) et les particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀).

3.3.1.3.1 Bilan 2019

Dans le cadre de la caractérisation de l'impact des aéroports, des cartes permettant d'analyser la contribution des plateformes à différents polluants ont été réalisées par Airparif. A noter que, cette étude se focalise sur 3 polluants : les oxydes d'azote (NOX) et les particules fines (PM_{2,5} / PM₁₀).

OXYDES D'AZOTE (NOX)

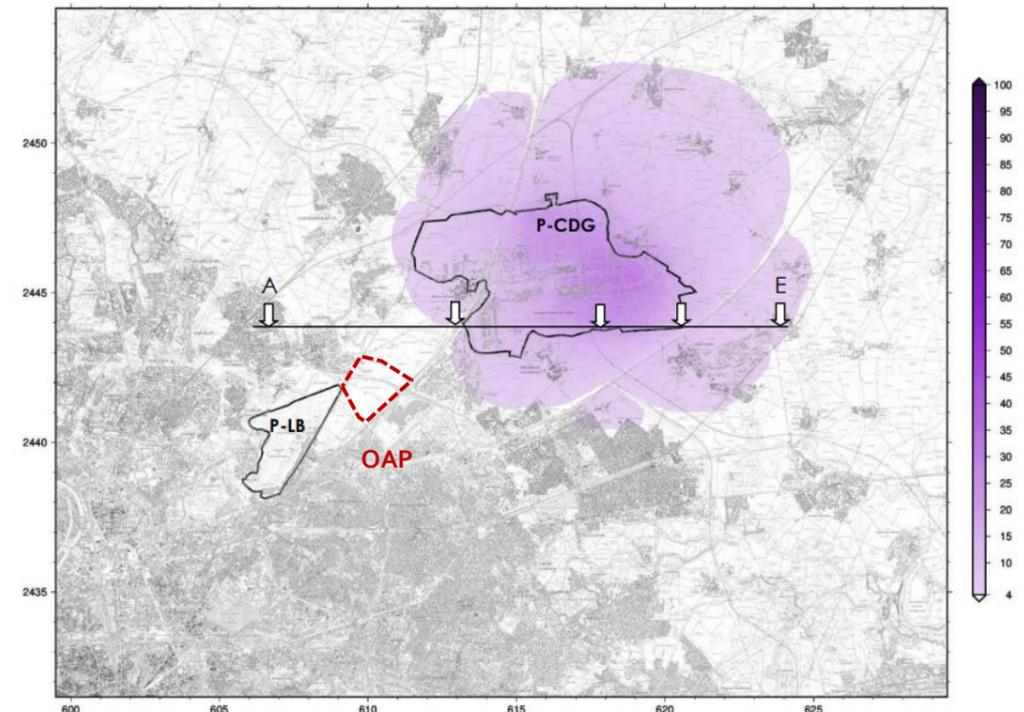


Figure 14 Contribution annuelle en % en oxydes d'azote des plateformes aéroportuaires de Paris Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (Source : Bilan 2019 de la qualité de l'air à proximité des plateformes aéroportuaires de Paris CDG et Paris-le Bourget)

Pour la commune de Gonesse (au niveau du repère A) la contribution en oxydes d'azote issue des activités aéroportuaires de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle est inférieure ou égale à 4% (minimum cartographié).

- **A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse la contribution en oxydes d'azote issue des activités aéroportuaires de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget est inférieure ou égale à 4% (minimum cartographié).**

PARTICULES PM₁₀ :

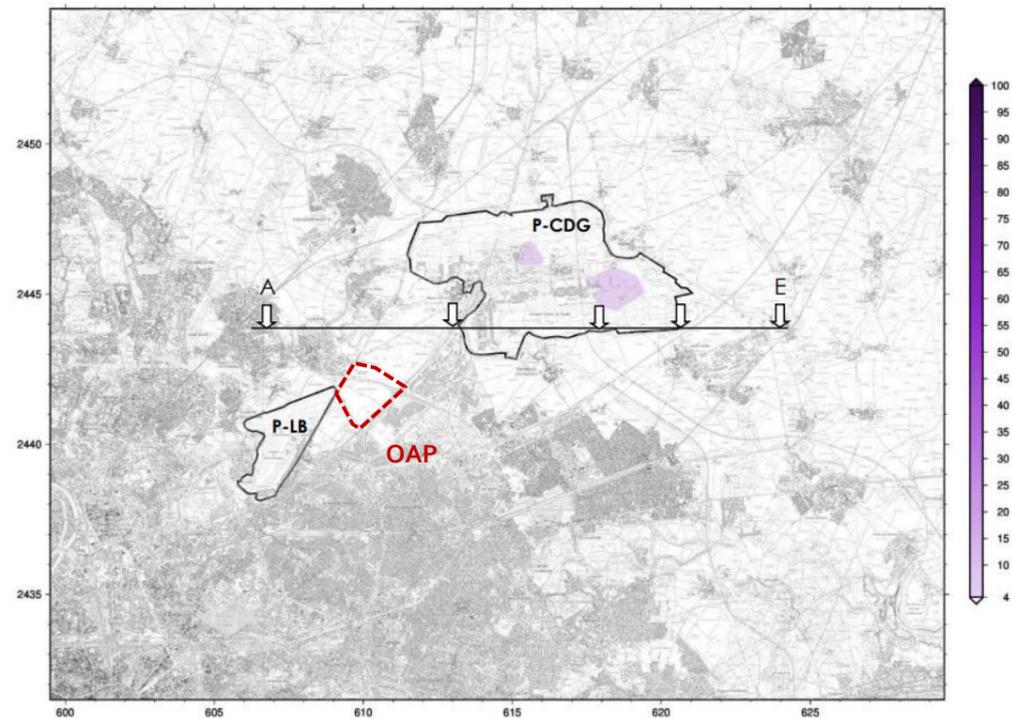


Figure 15 Contribution annuelle en % en PM₁₀ des plateformes aéroportuaires de Paris Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (Source : Bilan 2019 de la qualité de l'air à proximité des plateformes aéroportuaires de Paris CDG et Paris-le Bourget)

Pour la commune de Gonesse (au niveau du repère A) la contribution en particules PM₁₀ issue des activités aéroportuaires de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle est inférieure ou égale à 4% (minimum cartographié).

→ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse la contribution en oxydes d'azote issue des activités aéroportuaires de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget est inférieure ou égale à 4% (minimum cartographié).

PARTICULES PM_{2.5}

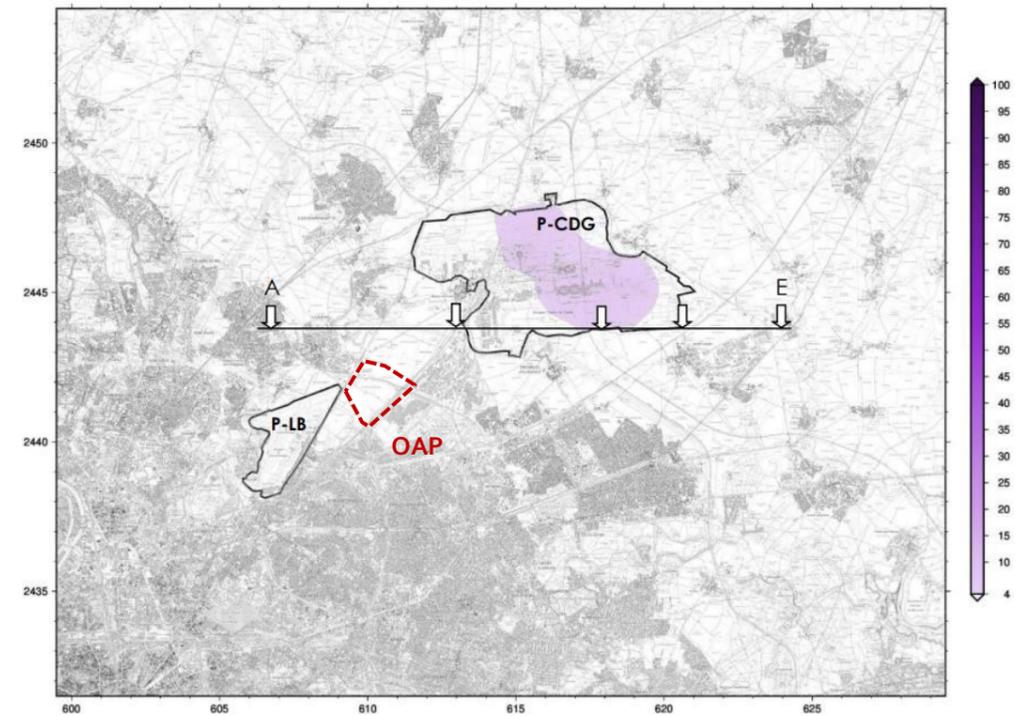


Figure 16 Contribution annuelle en % en PM_{2.5} des plateformes aéroportuaires de Paris Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (Source : Bilan 2019 de la qualité de l'air à proximité des plateformes aéroportuaires de Paris CDG et Paris-le Bourget)

On peut voir que pour la commune de Gonesse (au niveau du repère A), la contribution en particules PM_{2.5} issue des activités aéroportuaires de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle est inférieure ou égale à 4% (minimum cartographié).

> L'analyse de la contribution aéroportuaire en 2019 montre l'absence de contribution perceptible des plateformes aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget sur la commune de Gonesse et au niveau de la ZAC du Triangle de Gonesse pour les oxydes d'azote (NOX) et les particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀).

→ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, la contribution en oxydes d'azote issue des activités aéroportuaires de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget est inférieure ou égale à 4% (minimum cartographié).

3.3.1.4 Indice ATMO de la commune de Gonesse

Airparif calcule quotidiennement un indicateur journalier de la qualité de l'air (indice ATMO) à l'échelle de chaque commune ou au maximum à l'échelle intercommunale, à partir des concentrations dans l'air de cinq polluants réglementaires. Il s'agit de concentrations maximales horaires pour le dioxyde de soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂) et ozone (O₃), et de moyennes journalières pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5}. Il est à noter qu'il n'existe pas d'historique pour cet indice puisque ce dernier a été mis en place au 1^{er} janvier 2021.



Classes de l'indice ATMO (Airparif)

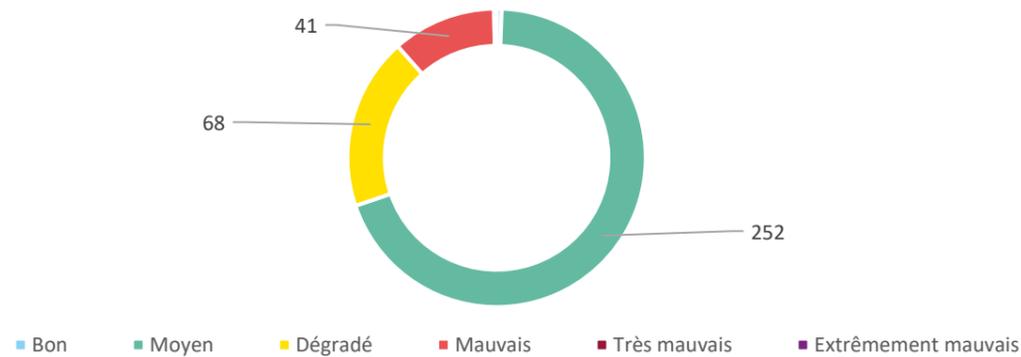
Pour chaque polluant, un sous-indice est calculé, l'indice ATMO correspondra alors au sous-indice le plus défavorable parmi ceux des 5 polluants. Il ne tient ainsi pas compte d'un éventuel effet cumulé ou « effet cocktail » des polluants.

En 2022¹, sur la commune de Gonesse, la qualité de l'air a majoritairement été qualifiée de :

- « moyenne » (69 % du temps).
- « dégradée » (19% du temps)
- « mauvaise » (11% du temps).

Les extrêmes sont globalement peu rencontrés, ainsi la situation « très mauvaise » a été rencontrée une seule fois tandis que la situation « très mauvaise » n'a jamais été rencontrée. A l'inverse du spectre de la qualité de l'air, la situation « bonne » n'a jamais été rencontrée non plus.

Répartition annuelle de l'indice global par qualificatif en nombre de jours (2022)



¹ La répartition annuelle de l'indice global ATMO 2021 étant inaccessible au moment de l'évaluation environnementale il a été nécessaire de se baser sur les données de 2022 disponibles sur les 7 premiers mois de l'année 2022.

3.3.1.5 Situation par rapport aux objectifs de qualité

De la même manière que pour les nuisances sonores, des valeurs limites et objectifs de qualité ont été définis dans la réglementation française ou par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) de manière à assurer la protection de la population par rapport à la pollution de l'air.

Ainsi, les niveaux suivants ont été définis pour les paramètres suivants :

	Valeur limite		Objectif de qualité
	Réglementation	OMS	
OZONE		100 µg/m ³ valeur maximale journalière sur 8 heures*	0 jours avec une concentration > 120µg/m ³ pendant 8h
BENZENE	Moyenne annuelle de 5 µg/m ³	Moyenne annuelle de 2µg/m ³	
NO ₂	Moyenne annuelle de 40 µg/m ³	Moyenne annuelle de 10 µg/m ³	
PM ₁₀	Moyenne annuelle de 40 µg/m ³	Moyenne annuelle de 15 µg/m ³	
PM ₁₀ (Nombre de jours supérieur à 50µg/m ³)	35 jours		
PM _{2.5}	Moyenne annuelle de 25 µg/m ³	Moyenne annuelle de 5 µg/m ³	Moyenne annuelle de 20 µg/m ³

Les graphiques ci-dessous permettent d'évaluer, sur la période 2012-2021, si les objectifs ont été atteints pour les différents polluants et de caractériser l'évolution au cours du temps de la concentration des différents polluants ou le nombre de jours annuels présentant certaines concentrations.

La valeur limite fixée dans la réglementation est représentée par un trait plein rose. —

La valeur limite fixée par l'OMS est représentée par un trait en pointillés rose. - - -

L'objectif de qualité indiqué dans la réglementation est représenté par un trait plein vert. —

NOTA BENE : Les valeurs indiquées dans les graphiques sont la résultante d'une moyenne des valeurs maximale et minimale identifiée sur la commune de Gonesse. A noter que, si la valeur maximale recensée dépasse la valeur limite réglementaire celle-ci sera retenue.

Ainsi, sur la commune de Gonesse, **entre l'année 2012 et l'année 2021** la totalité des polluants présentent des **concentrations inférieures** aux valeurs limites fixées dans la réglementation française.

En ce qui concerne les valeurs définies par l'OMS (pour le benzène, les PM₁₀ et les PM_{2.5}) seul le benzène est situé en dessous de la limite. Les PM₁₀ et les PM_{2.5} présentent des concentrations nettement supérieures à celles attendues par l'OMS.

Enfin, l'objectif de qualité de 0 jour avec une concentration supérieure à 120 µg/m³ pendant 8h pour l'ozone n'est jamais atteint.

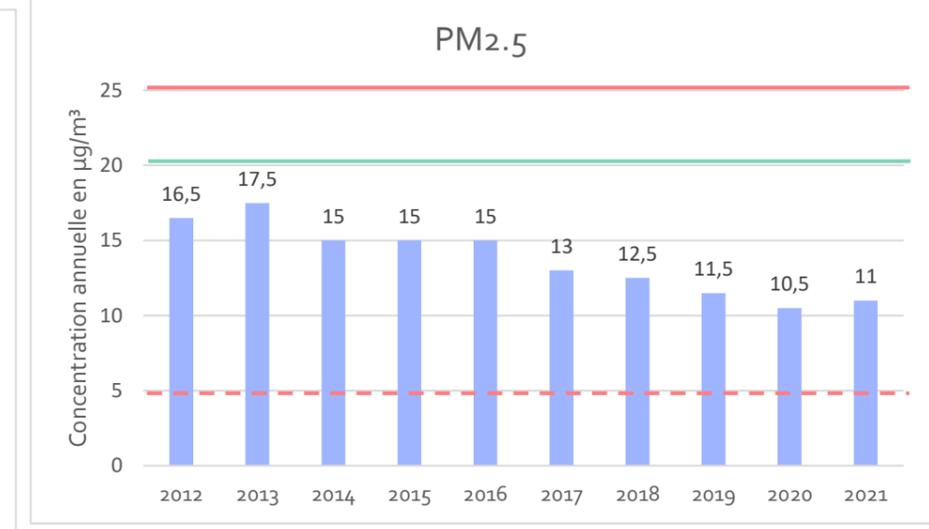
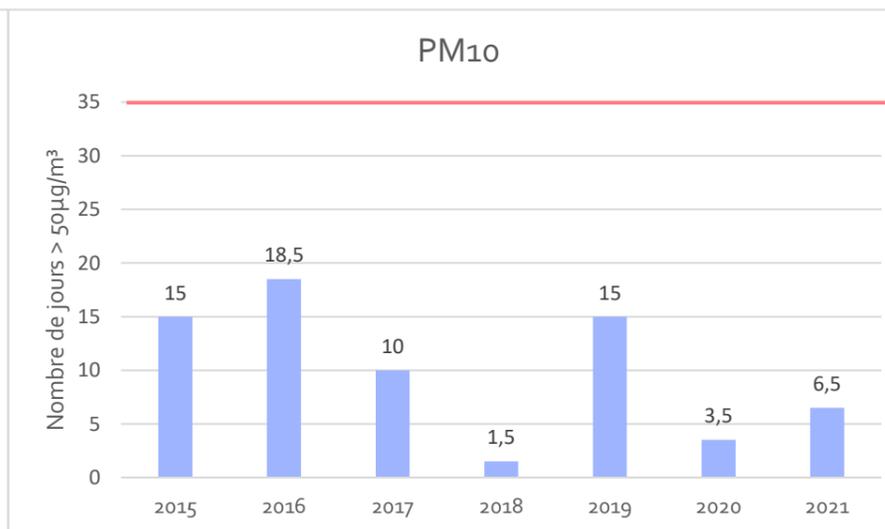
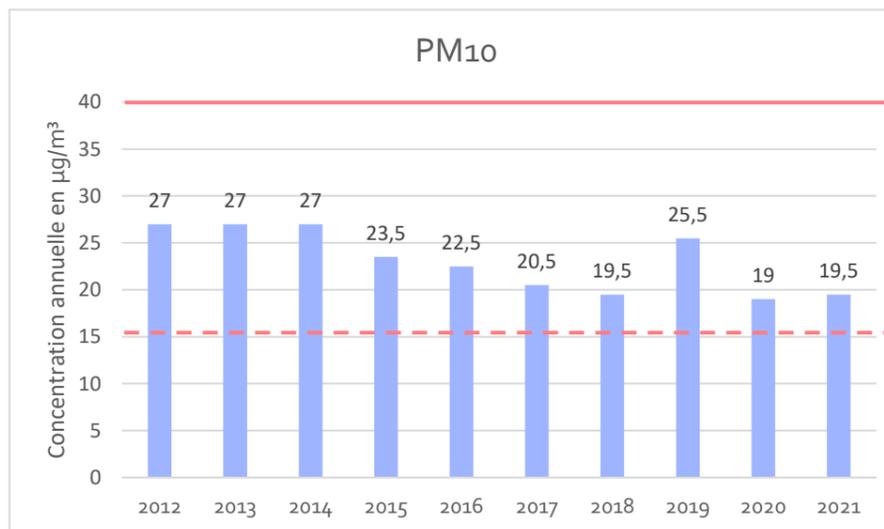
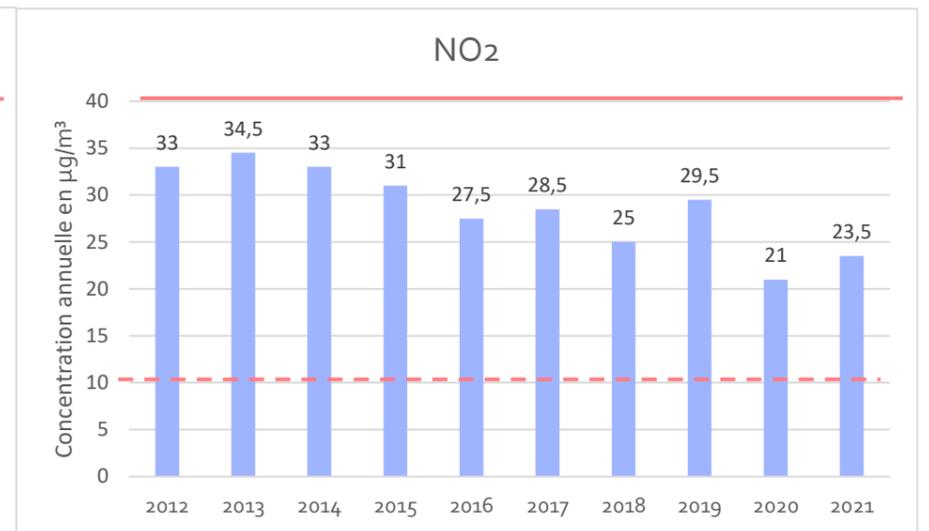
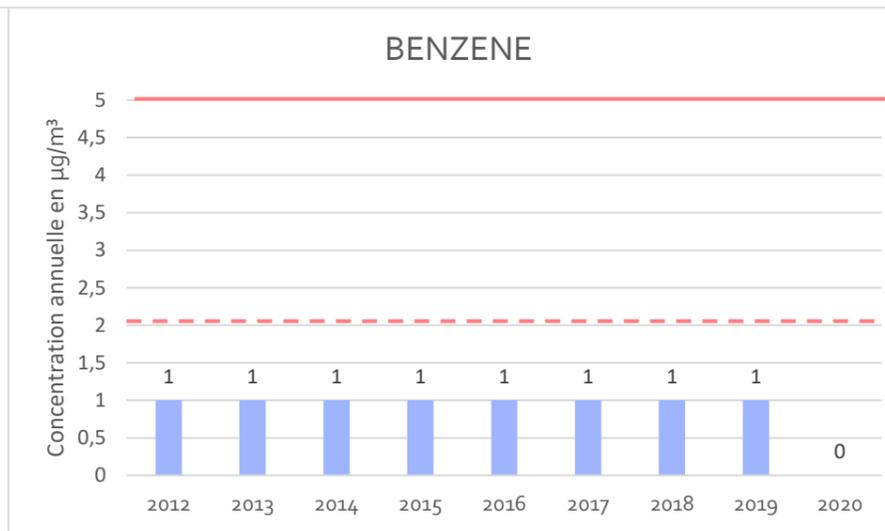
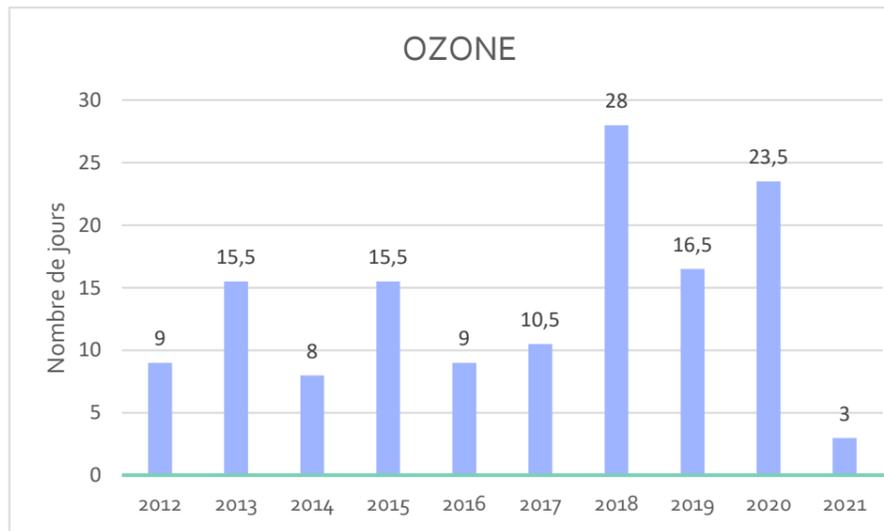


Figure 17 Paramètres d'analyse des principaux polluants atmosphériques (Source : Airparif)

3.3.1.6 Spatialisation des concentrations de polluants sur la commune de Gonesse

AirParif met à disposition du public des modélisations qui permettent d'estimer en tout point de l'Ile-de-France la concentration des divers polluants. Les modélisations présentées sont issues des données de 2022 à l'exception du benzène pour laquelle la dernière donnée disponible (non impactée par les mesures liées à la pandémie de COVID-19) est 2019.

Benzène

En 2019, la concentration moyenne annuelle de Benzène sur la commune répond à la valeur moyenne annuelle réglementaire ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) mais également à la valeur moyenne annuelle de l'OMS ($2 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

On peut néanmoins relever en 2019 une concentration légèrement plus élevée en benzène au niveau de l'échangeur.

- ➔ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, à l'exception de la portion située au niveau de l'échangeur, la valeur rencontrée pour le benzène répond aux exigences réglementaires et de l'OMS.

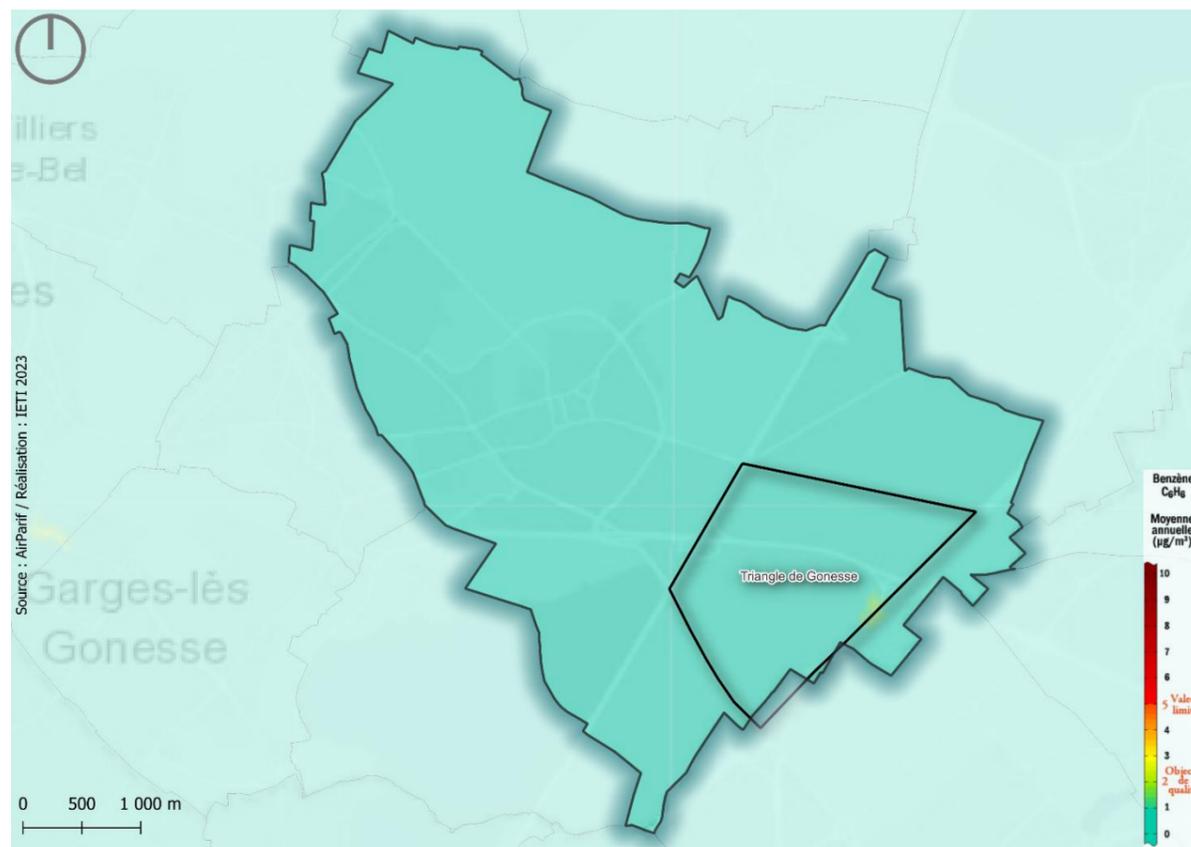


Figure 19 Concentration moyenne annuelle en benzène en 2019 (Source : Airparif)

Dioxyde d'azote (NO₂)

En 2022, la concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote sur la commune est conforme aux valeurs réglementaires : la moyenne annuelle est globalement inférieure à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mais n'est pas conforme aux valeurs limites fixées par l'OMS (moyenne annuelle de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

Il est néanmoins important de noter que, si cette valeur est globalement atteinte sur la commune il existe une forte disparité entre le secteur nord qui ne présente pas de dépassement des valeurs limites et les infrastructures routières nationales (A1, A3, A104) voire départementales (D170, D317, D970) qui mettent en avant des concentrations de polluants beaucoup plus importantes.

- ➔ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, l'influence de l'A1 est particulièrement perceptible avec des concentrations en polluants atteignant localement des niveaux beaucoup plus élevés avec une concentration pouvant atteindre plus de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (dépassement de la valeur réglementaire). En moyenne, sur le secteur, les niveaux sont de l'ordre de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ce qui est conforme à la valeur réglementaire mais pas à aux attentes de l'OMS. A noter que, dans le Val-d'Oise, 96% de la population est soumise à un dépassement des valeurs OMS en 2022.

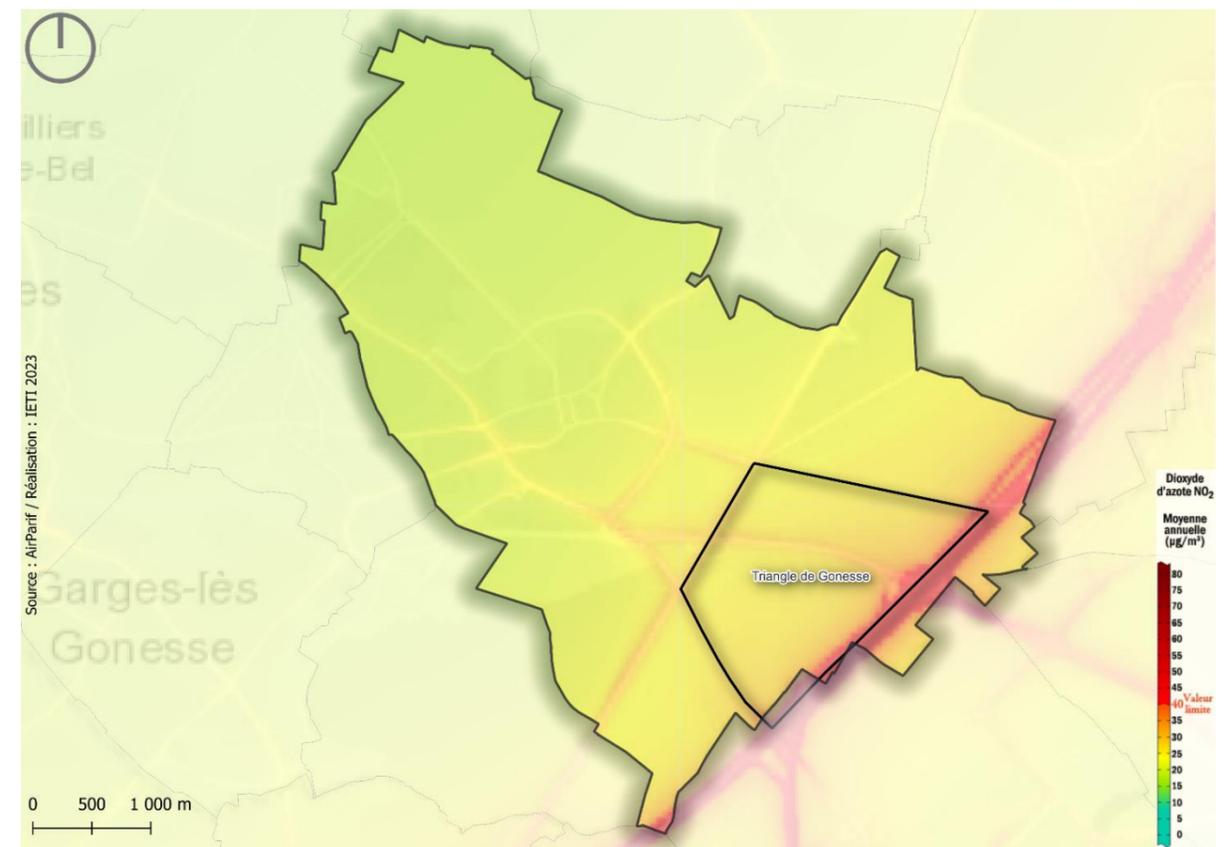


Figure 18 Concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote en 2022 (Source : Airparif)

Particules fines (PM_{2.5})

En 2022, la concentration moyenne annuelle de particules fines (PM_{2.5}) sur la commune de Gonesse est supérieure à la norme fixée par l'OMS (moyenne annuelle de 5 µg/m³) mais répond aux objectifs de qualité (moyenne annuelle de 20 µg/m³) et aux normes réglementaires françaises (moyenne annuelle de 25 µg/m³).

Les concentrations sont globalement homogènes sur le territoire communal avec des concentrations plus fortes, localisées uniquement au niveau des axes routiers.

- A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, l'influence de l'A1 est perceptible mais les niveaux de pollutions rencontrés sont globalement similaires à ceux identifiés sur le reste de la commune. Les valeurs rencontrées sont compatibles avec l'objectif de qualité et la norme réglementaire française mais supérieures aux valeurs OMS. A noter que, dans le Val-d'Oise, 96% de la population est soumise à un dépassement des valeurs OMS en 2022.

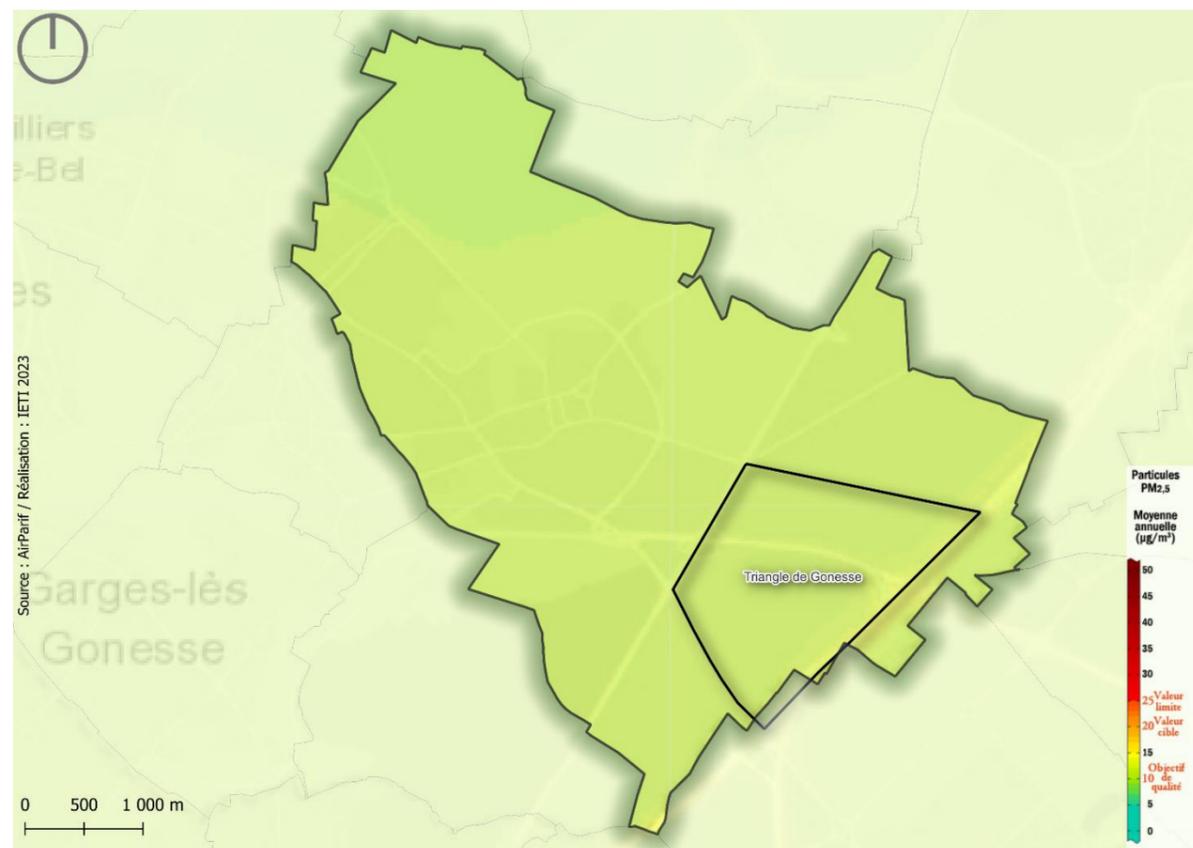


Figure 20 Concentration moyenne annuelle en PM_{2,5} en 2022 (Source : Airparif)

Particules fines (PM₁₀)

CONCENTRATION MOYENNE ANNUELLE :

En 2022, la concentration moyenne annuelle de particules fines (PM₁₀) sur la commune est supérieure aux valeurs fixées par l'OMS (moyenne annuelle de 15 µg/m³) mais inférieure aux valeurs réglementaires (moyenne annuelle de 40 µg/m³).

Les concentrations sont globalement homogènes sur le territoire communal avec des concentrations plus fortes, localisées uniquement au niveau des axes routiers.

- A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, l'influence de l'A1 est perceptible avec des concentrations pouvant atteindre 27 µg/m³ au droit de l'A1, le reste de la ZAC présentant des niveaux beaucoup plus faibles de l'ordre de 20 µg/m³. Les valeurs rencontrées sont compatibles avec la norme réglementaire française mais supérieures aux valeurs OMS. A noter que, dans le Val-d'Oise, 96% de la population est soumise à un dépassement des valeurs OMS en 2022.

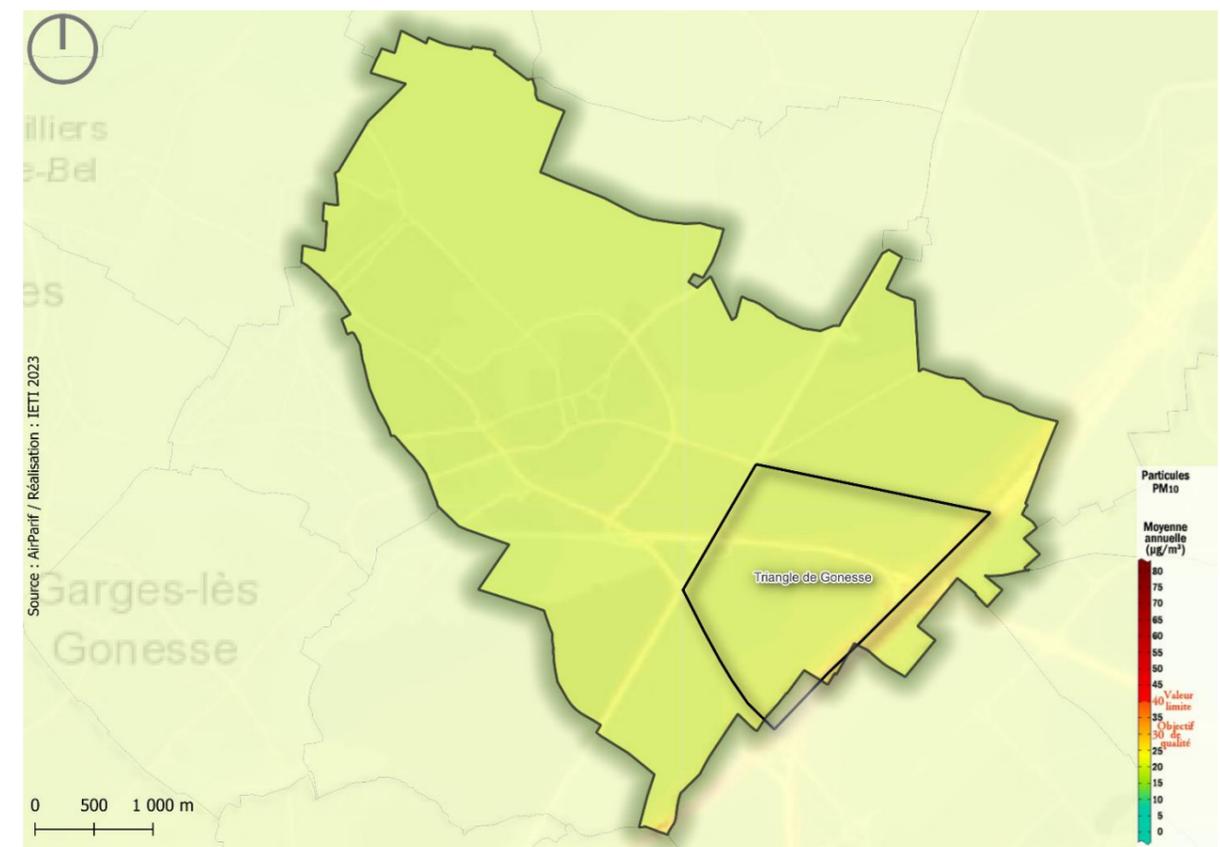


Figure 21 Concentration moyenne annuelle en PM₁₀ en 2022 (Source : Airparif)

NOMBRE DE JOURS AVEC UNE CONCENTRATION EN PM₁₀ SUPERIEURE A 50µg/m³ :

En 2022, le nombre de jours avec une concentration supérieure à 50µg/m³ en particules fines (PM₁₀) est inférieur au nombre de jours fixé dans la réglementation française (35 jours).

Y compris, au niveau des axes de communication, le nombre de jours présentant une concentration supérieure à 50µg/m³ en particules fines (PM₁₀) est de l'ordre de 10 à 15 jours.

- ➔ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, l'influence de l'A1 est perceptible avec jusqu'à 15 jours de dépassement au droit de l'A1. Le reste de la ZAC présentant plutôt un nombre de jour de dépassement de l'ordre de 4 jours. Les valeurs rencontrées sont compatibles avec la norme réglementaire française mais supérieures aux exigences OMS (3 jours supérieurs à 45 µg/m³). A noter que, dans le Val-d'Oise, 56% de la population est soumise à un dépassement des valeurs OMS en 2022.

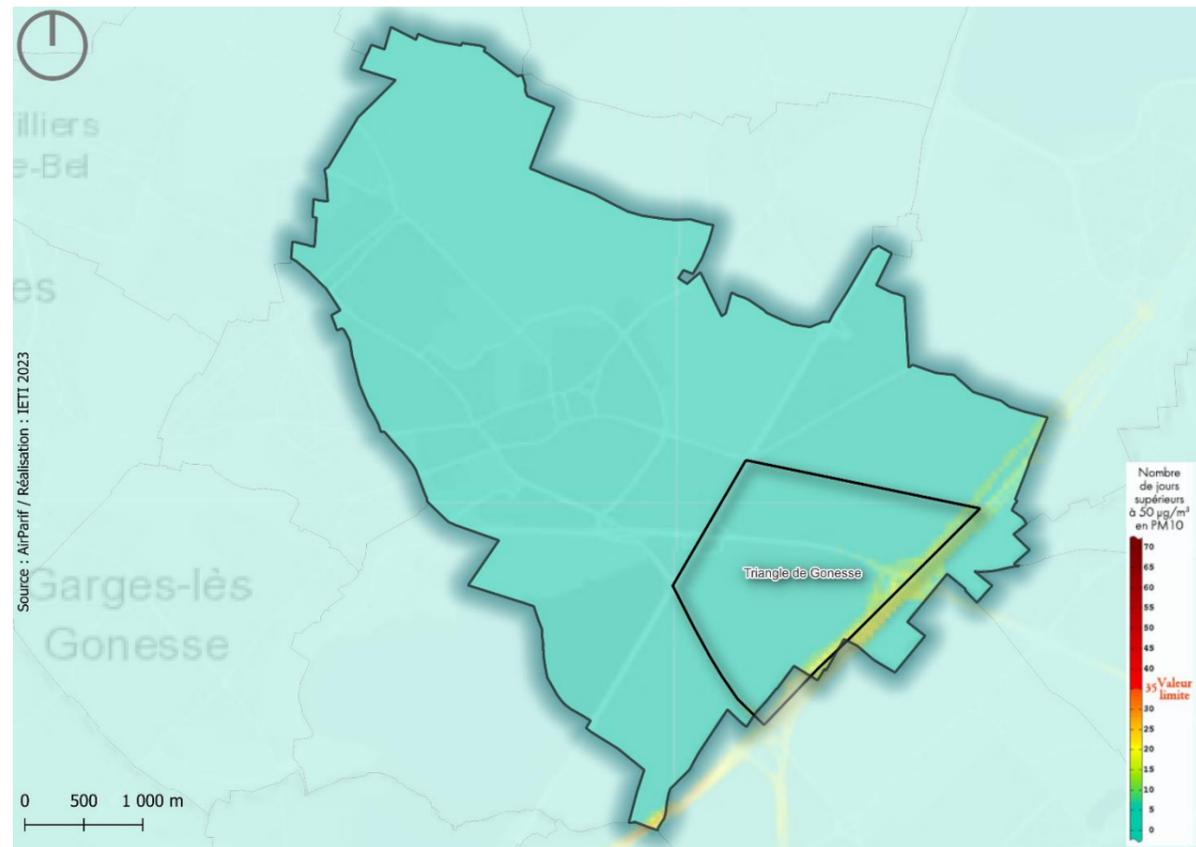


Figure 22 Nombre de jours >50 µg/m³ pour les PM₁₀ en 2022 (Source : Airparif)

Ozone

L'ozone est un polluant dit « secondaire » qui provient de la transformation chimique d'autres polluants (oxydes d'azotes et les composés organiques volatils). Celui-ci est particulièrement influencé par les conditions météorologiques et a tendance à augmenter lorsque les températures sont élevées.

En 2022, le nombre de jours avec une concentration sur 8h supérieure à 120 µg/m³ est de 11 jours. Cette valeur est supérieure à l'objectif de qualité (0 jours). A noter que, l'OMS préconise de retenir une concentration de 100 µg/m³ pour laquelle l'information n'est pas modélisée.

- ➔ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, l'influence du réseau routier n'est pas perceptible. Le reste de la ZAC présentant plutôt un nombre de jour de dépassement de l'ordre de 11 jours. Les valeurs rencontrées sont supérieures à l'objectif de qualité, à l'image de l'ensemble de la commune, avec la norme réglementaire française mais aussi supérieures aux exigences OMS.

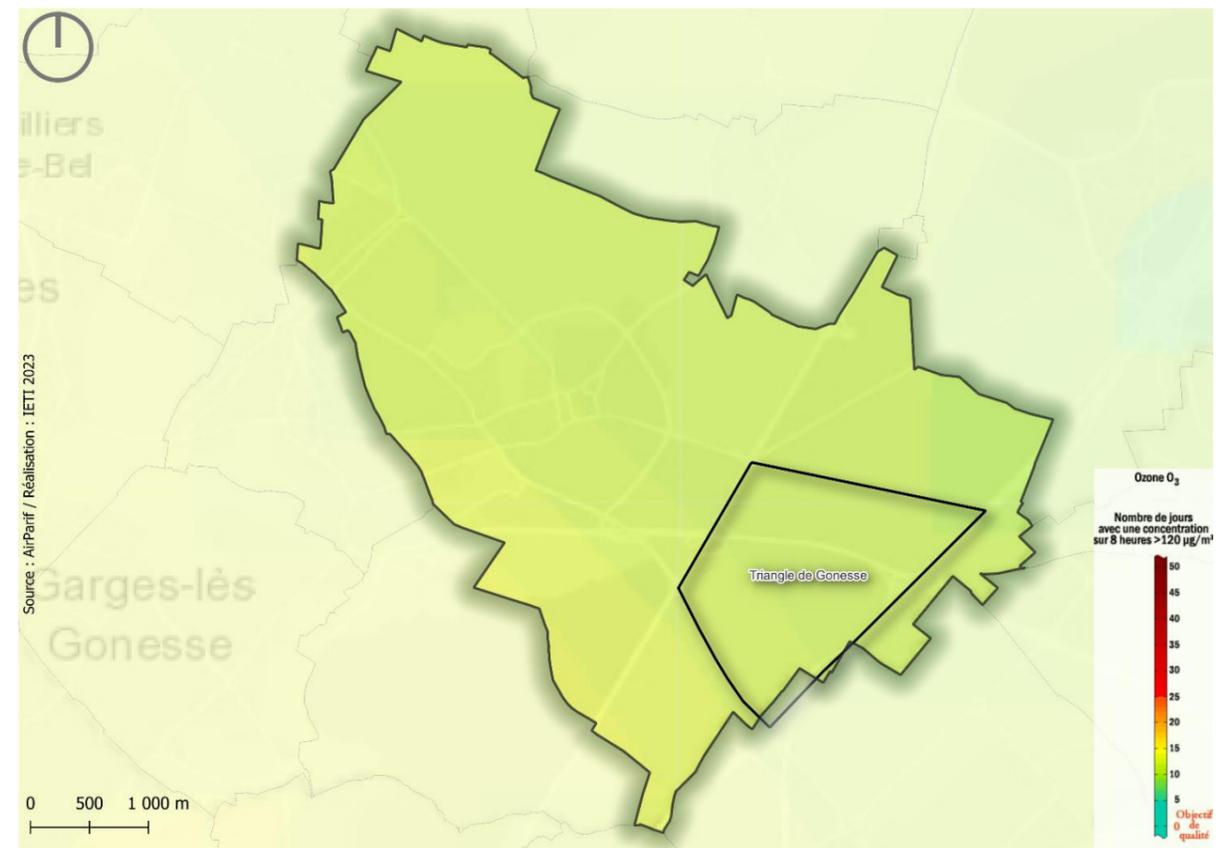


Figure 23 Nombre de jours >120 µg/m³ sur 8h pour l'ozone en 2022 (Source : Airparif)

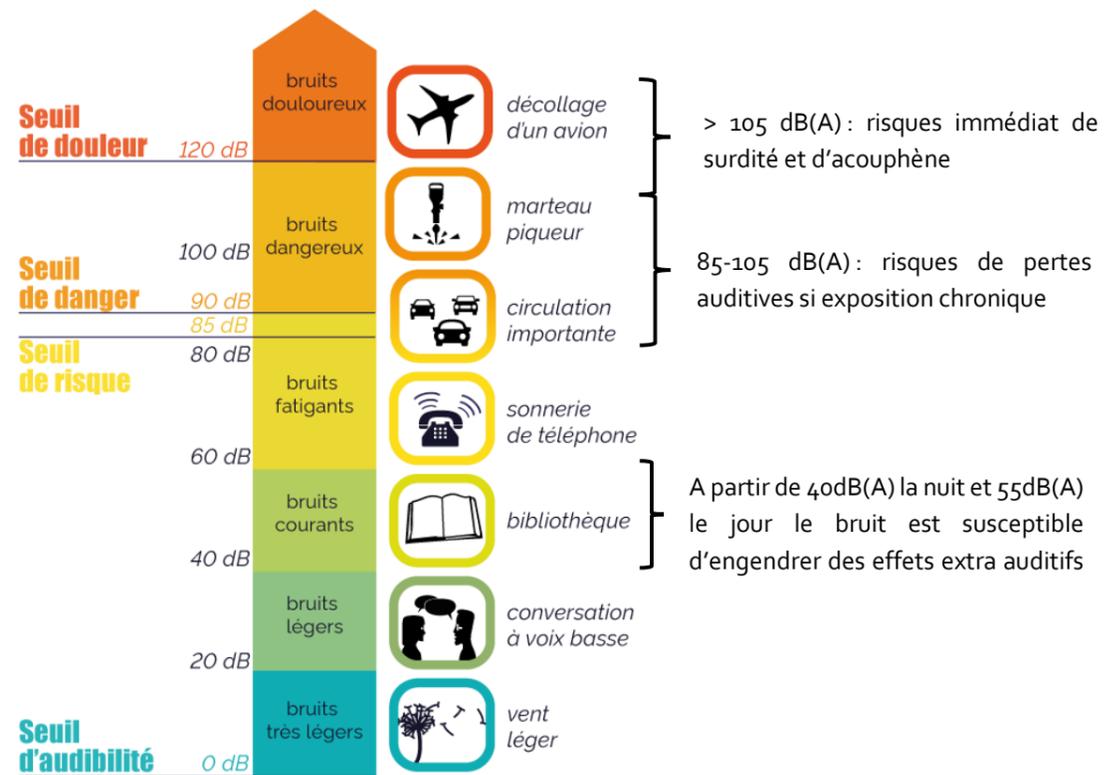
3.3.2 Nuisances sonores

Selon BruitParif, « le son devient un bruit lorsqu'il produit une sensation auditive considérée comme désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé ». La caractérisation du bruit, puisque propre à la perception de chaque individu, est donc complexe et dépend de multiples facteurs propres au contexte et aux personnes.

Aussi, afin de pouvoir caractériser l'exposition des populations au bruit dans le cadre de cette étude, il n'est pas question de mobiliser des éléments relatifs aux perceptions et au ressenti des habitants mais de s'appuyer sur des considérations sanitaires et sur les recommandations établies par les normes réglementaires françaises et l'organisation mondiale de la santé.

Type de bruit	Recommandation diurne (Lden)	Recommandation nocturne (Ln)
Aérien	45 dB (A)	40 dB (A)
Ferroviaire	54 dB (A)	44 dB (A)
Routier	53 dB (A)	45 dB (A)

La commune de Gonesse est située au sein de la Métropole du Grand Paris, au cœur de nombreux flux. Aussi, elle est concernée par des infrastructures sources de nuisances sonores d'origine routière (A1, RD317) ; ferroviaire (RER D et ligne SNCF) mais également aéroportuaire (aéroports de Roissy Charles de Gaulle et de Paris-le Bourget). L'ensemble de la commune est ainsi concerné par des nuisances sonores, multi sources, cumulatives.



L'échelle du niveau d'intensité sonore, qui permet d'identifier les différents seuils relatifs à la santé humaine, est présentée ci-dessous.

Certains effets du bruit sur la santé humaine sont actés scientifiquement, dont la plupart ne concernent pas l'audition. Il est soulevé :

- Des troubles extra-auditifs (fatigue, stress, troubles du sommeil) et de la gêne de manière avérée
- Des troubles de l'humeur, de l'apprentissage de manière potentielle.

En 2018, le rapport de l'OMS « Les lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement pour la région européenne » permet d'établir des recommandations d'expositions des bruits par types de bruit : dû au trafic routier, ferroviaire et aérien.

Les valeurs d'expositions recommandées sont variables en fonction du caractère diurne ou nocturne.

3.3.2.1 Cartes de bruit routier :

Les cartes présentées ci-dessous permettent de définir les nuisances sonores liées aux transports routiers sur la commune de Gonesse.

En limite est, Gonesse est traversée par l'autoroute A1, autoroute française la plus fréquentée qui relie Paris à Lille. Un échangeur est également présent entre l'A1 et la francilienne A104. De nombreuses autres voies sont sources de nuisances sonores sur le territoire et notamment : la RD317, la RD970, la RD 8 et, la RD 47.

3.3.2.1.1 Cartographie diurne

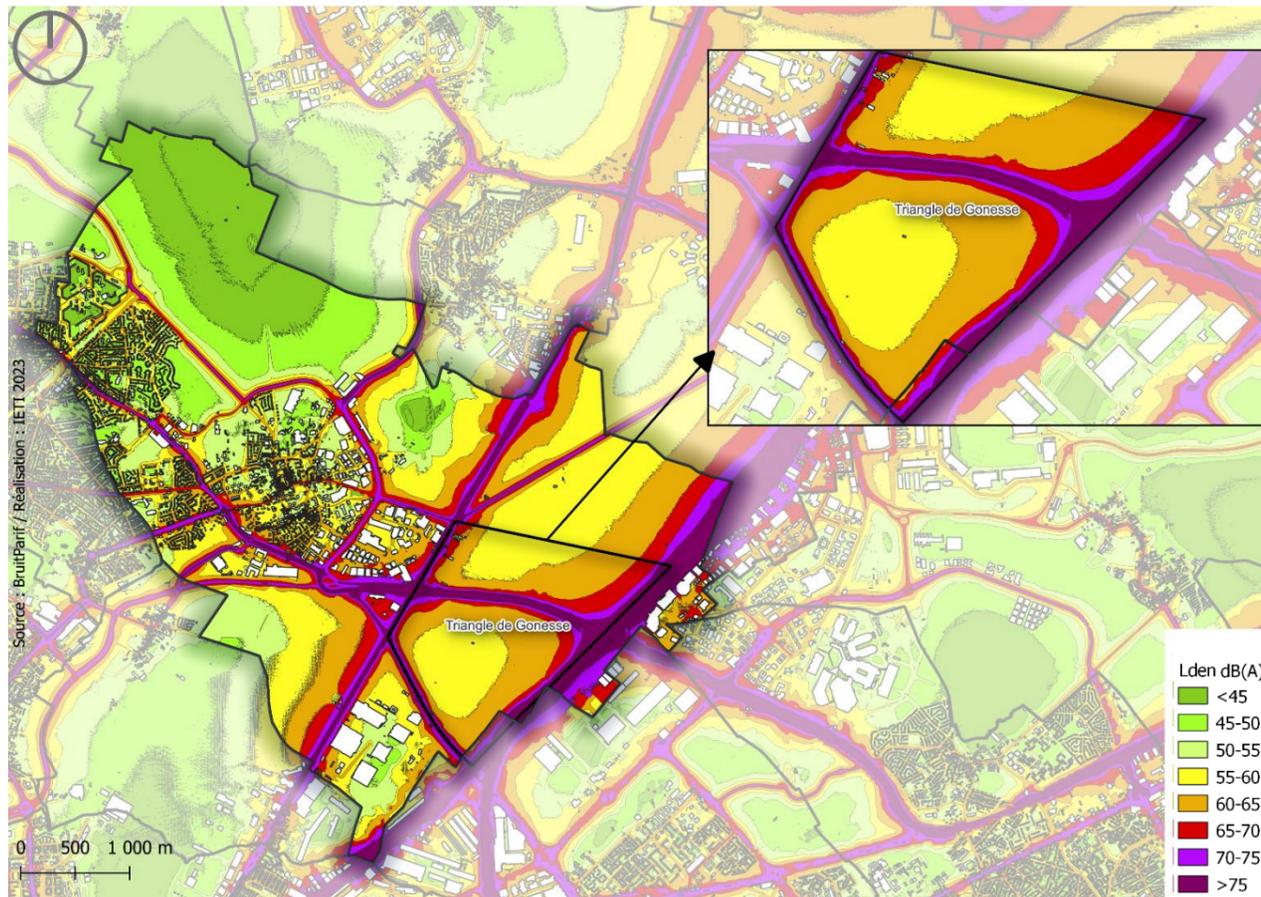


Figure 25 Bruit routier, période jour (Source : Bruitparif)

Sur la commune, les niveaux sonores sont très variables, atteignant jusqu'à plus de 75dB(A) au droit des infrastructures tout en étant inférieur à 45dB(A) au niveau des terres agricoles situées au nord du centre hospitalier.

- A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, les principales infrastructures sources de nuisances sont l'A1, la D170, la D370 et la D317. Les niveaux sonores routiers diurnes sont compris entre plus de 75dB(A) au droit des routes et 55 dB(A). Ces niveaux sont supérieurs aux niveaux recommandés par l'OMS (recommandation de 53 dB(A)).

3.3.2.1.2 Cartographie nocturne



Figure 26 Bruit routier, période nuit (Source : Bruitparif)

Durant la nuit, entre 22h et 6h, le trafic routier est plus réduit et concentré essentiellement sur les grands axes de circulation que sont l'autoroute A1 et la départementale RD 317. Les mesures sonores mesurées se situent entre 55 et 65 dB(A) autour de ses axes, contre 50 à 55 dB(A) sur les axes secondaires.

Rappelons que sur l'échelle de bruit, les mesures inférieures à 60 dB(A) sont qualifiées de non gênant.

- A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, les niveaux sonores routiers nocturnes sont compris entre 75dB(A) au droit des routes et 45 dB(A). Ces niveaux sont supérieurs aux niveaux recommandés par l'OMS (recommandation de 45 dB(A)) sur la majeure partie du site.

3.3.2.2 Cartes de bruit aérien :

Les cartes ci-dessous présentent les niveaux de bruits identifiés pour les nuisances liées aux Aéroports de Paris (Paris Le Bourget, Roissy-Charles-de-Gaulle).

3.3.2.2.1 Cartographie diurne

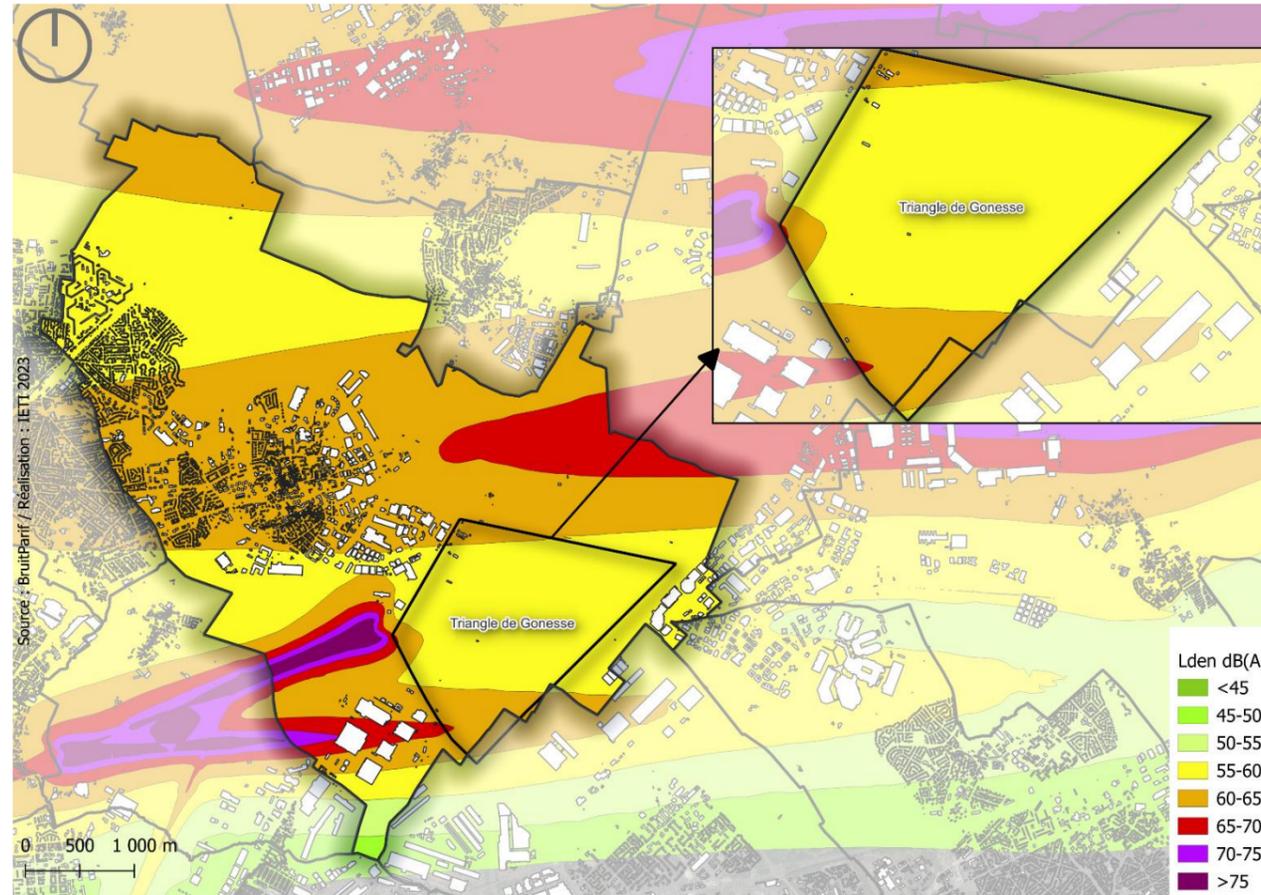


Figure 27 Bruit aérien, période jour (Source : Bruitparif)

Sur l'ensemble de la journée, le bruit généré par l'aéroport de Roissy est mesuré à 65 - 70 dB(A) et impacte le nord-est de la commune. Il atteint 60 – 65 dB(A) dans une bande d'est en ouest et touche le centre-ville et les principales zones d'activité.

Avec une piste de l'aéroport du Bourget sur la commune, le bruit généré est plus élevé (> 75 dB(A) sur la piste et 65 – 75 dB(A) en périphérie). Les espaces agricoles sont les plus impactés.

➔ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, les niveaux sonores aériens diurnes sont compris entre plus de 70dB(A) à l'extrême sud du secteur et par des niveaux compris entre 55 et 60 dB(A) sur la majeure partie du site. Ces niveaux sont supérieurs aux niveaux recommandés par l'OMS (recommandation de 45 dB(A)).

3.3.2.2.2 Cartographie nocturne

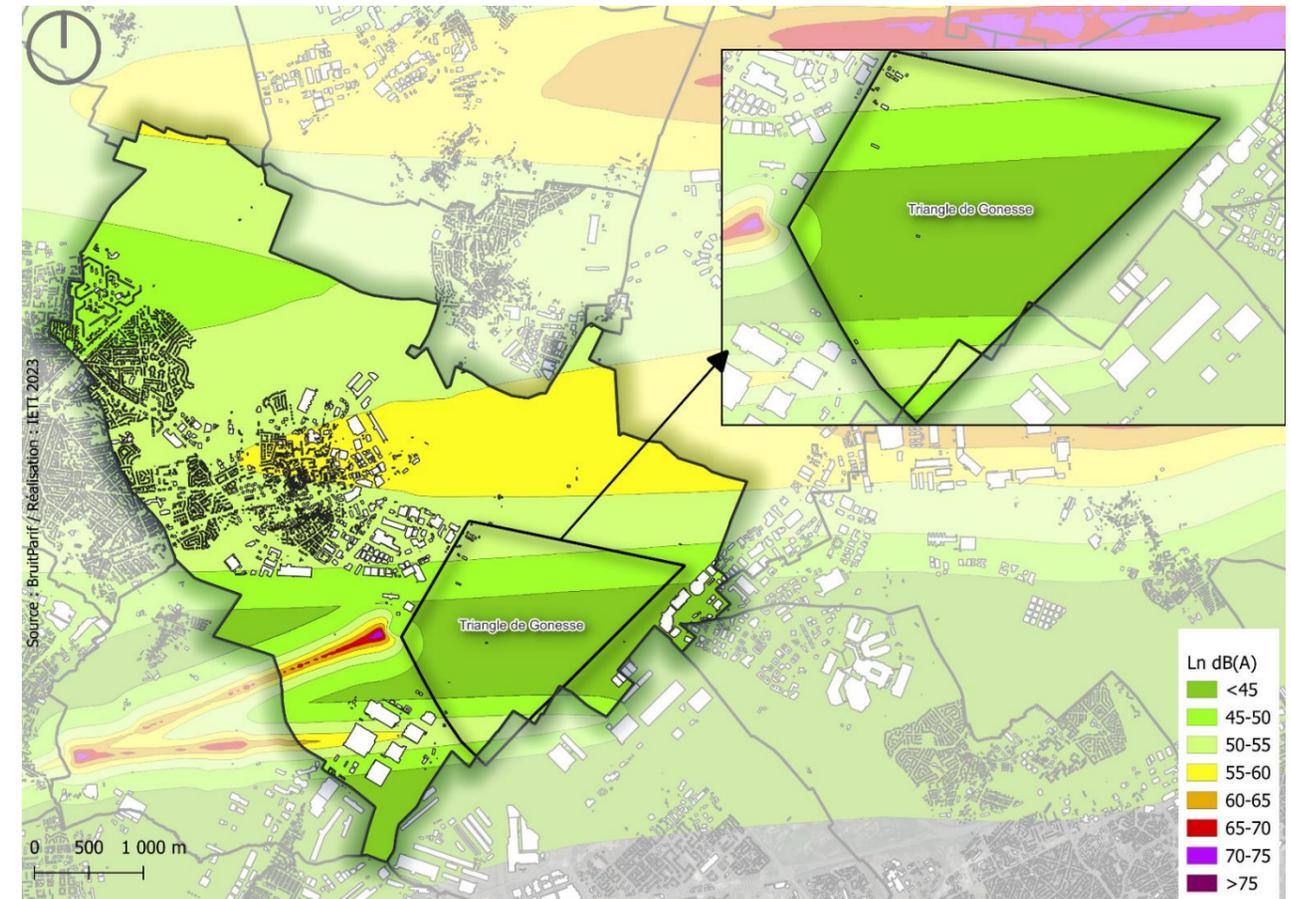


Figure 28 Bruit aérien, période nuit (Source : Bruitparif)

Contrairement à l'aéroport d'Orly qui a instauré un couvre-feu entre 23h30 et 6h15, l'aéroport de Roissy continue à assurer des vols nocturnes avec en moyenne 160 mouvements par nuit. Cela génère du bruit à hauteur de 55 – 60 dB(A) à l'est, dans les zones agricoles, et de 50 – 55 dB(A) sur le centre-ville. Ces mesures sont considérées comme acceptables sur l'échelle du bruit.

La part du trafic nocturne de l'aéroport du Bourget entre 22h et 6h s'élève à 6% du nombre total de mouvements, soit environ 10 mouvements par nuit. Les nuisances sont localisées au niveau des pistes de l'aéroport.

➔ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse les niveaux sonores aériens nocturnes sont compris entre 55dB(A) en périphérie et par des niveaux compris inférieurs à 45dB(A) sur la majeure partie du site. Ces niveaux sont supérieurs aux niveaux recommandés par l'OMS (recommandation de 40 dB(A)).

3.3.2.3 Cartes de bruit cumulées sur la commune :

Les cartes ci-dessous présentent les niveaux sonores cumulés pour les différentes sources de nuisances (aéroportuaire, ferroviaire, routière) en période de journée et en période nocturne.

3.3.2.3.1 Cartographie diurne :

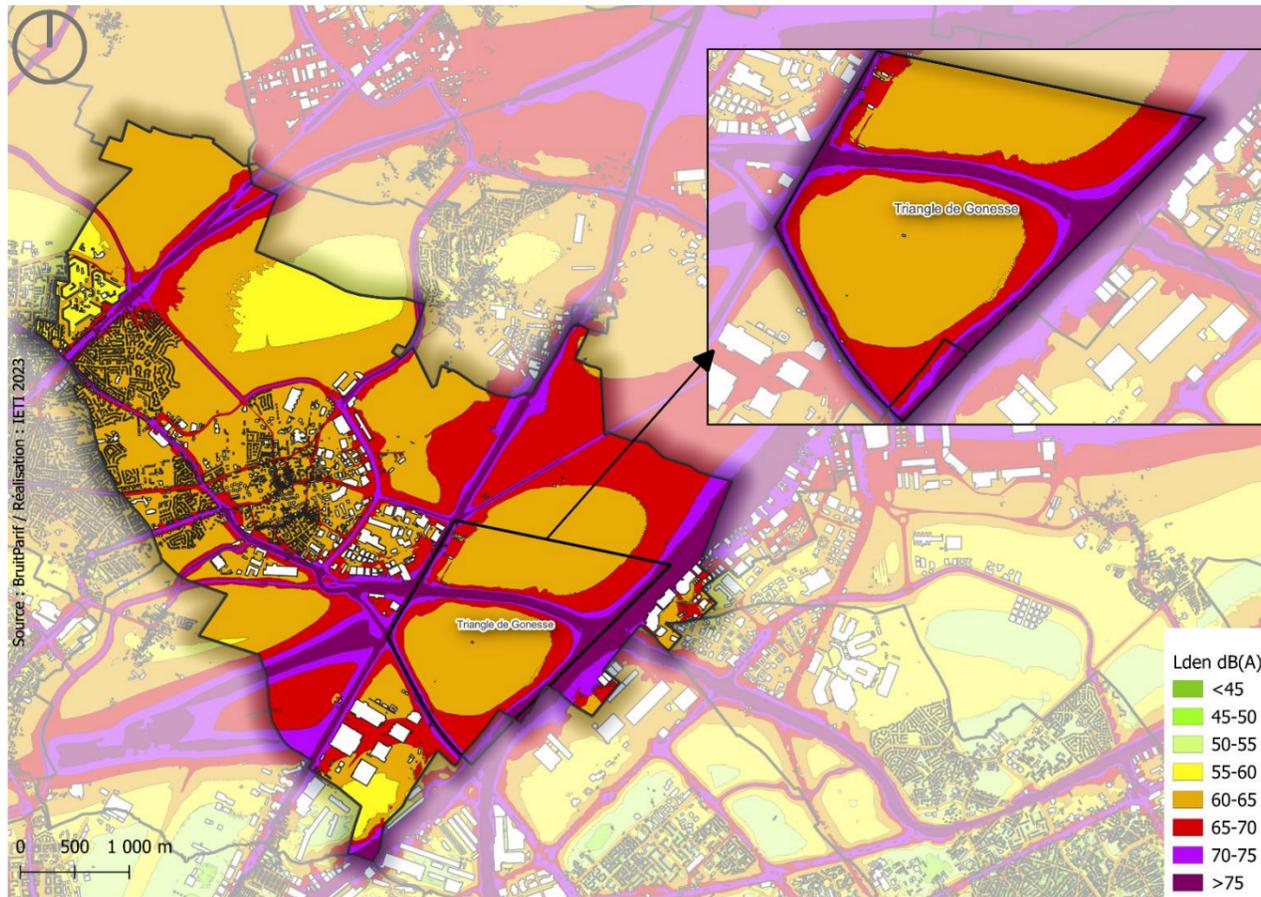


Figure 30 Bruit cumulé, période de jour (Source : Bruitparif)

Sur l'ensemble de la journée, Gonesse est impactée par du bruit provenant des infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien. La partie est de la commune, traversée par l'autoroute A1 et la RD 317, possédant une partie des pistes de l'aéroport du Bourget et concernée par les retombées sonores de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, est la plus sensible aux nuisances sonores. Les mesures acoustiques de bruit ambiant sont comprises entre 55 et 75 dB(A), et peuvent même être supérieures sur les deux grands axes de circulations et près des pistes du Bourget. Selon l'échelle de bruit, la gêne est fatigante à partir de 60 dB(A) et devient même inconfortable à partir de 80 dB(A).

La partie ouest de la commune est impactée essentiellement par la voie ferrée (RER D et ligne SNCF) qui produit du bruit à hauteur de 60-75 dB(A). Les habitations en périphérie de cette ligne sont les plus impactées. L'ensemble de la commune subit également du bruit généré par les axes de circulation secondaire structurant la commune avec une moyenne acoustique de 60 – 65 dB(A).

→ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, les niveaux sonores cumulés diurnes sont compris entre plus de 75dB(A) et 60 dB(A) sur la majeure partie du site. L'OMS ne fixe pas de recommandations par rapport aux nuisances sonores cumulées. Néanmoins, au regard de l'échelle du bruit, il ressort que ces niveaux sont susceptibles d'engendrer des effets extra-auditifs.

3.3.2.3.2 Cartographie nocturne :

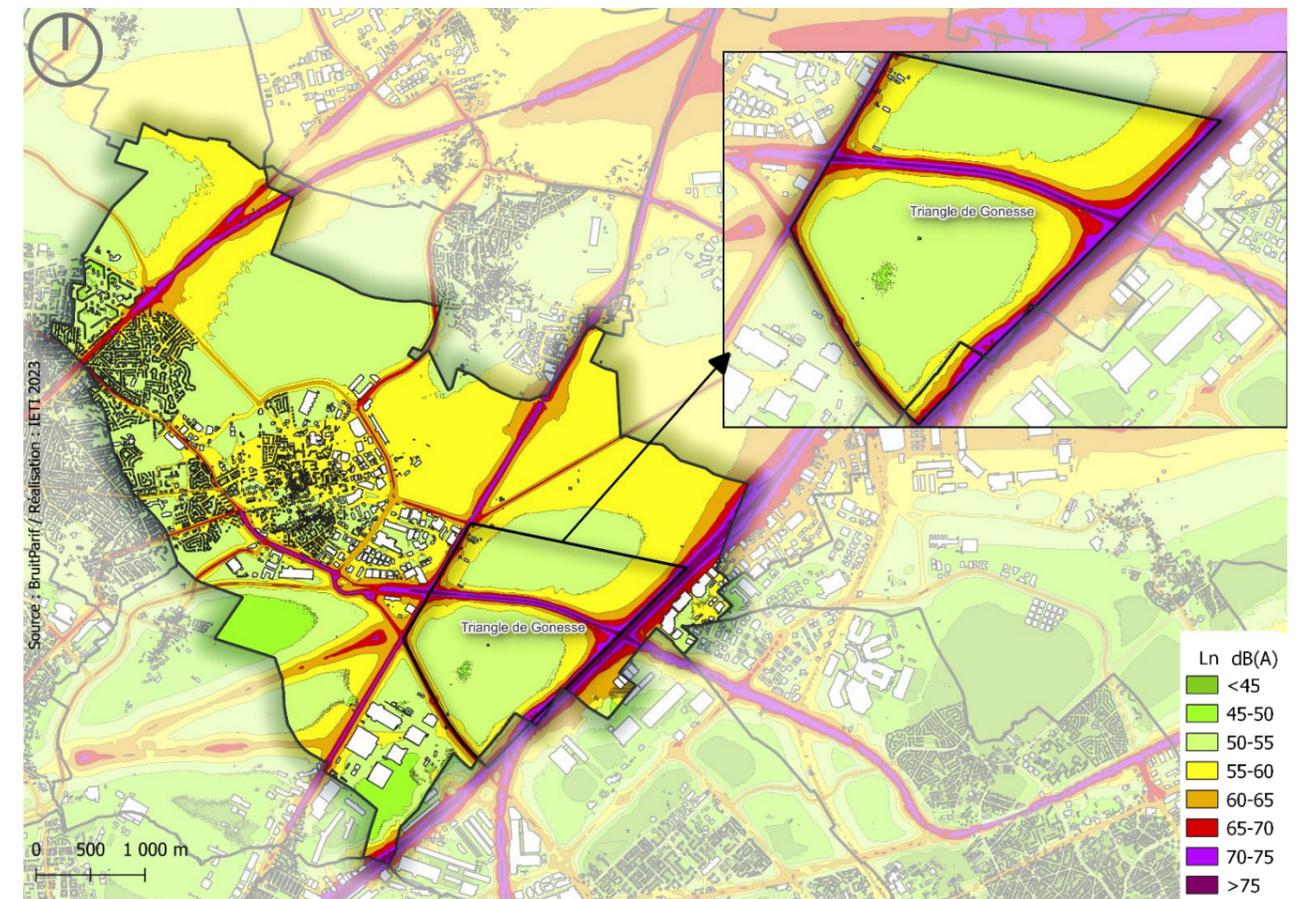


Figure 29 Bruit cumulé, période de nuit (Source : Bruitparif)

Sur la période nocturne, la commune est touchée par du bruit provenant de la voie ferrée, de l'autoroute A1 et des vols de nuit de l'aéroport de Roissy. Le centre-ville est concerné par des niveaux sonores de 55-60 dB(A) ce qui est considéré comme un niveau de bruit « courant ». Le reste de la commune est plus calme avec des mesures acoustiques de 50 – 55 dB(A), considéré comme supportable sur l'échelle de bruit. A noter que, au-delà de 40dB(A), la nuit le bruit est susceptible d'avoir un effet sur la santé.

→ A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, les niveaux sonores cumulés nocturnes sont compris entre 75dB(A) et 50 dB(A) sur la majeure partie du site. L'OMS ne fixe pas de recommandations par rapport aux nuisances sonores cumulées. Néanmoins, au regard de l'échelle du bruit, il ressort que ces niveaux sont susceptibles d'engendrer des effets extra-auditifs.

3.3.2.4 Plan d'exposition au bruit des Aéroports Roissy Charles de Gaulle et Paris-le Bourget

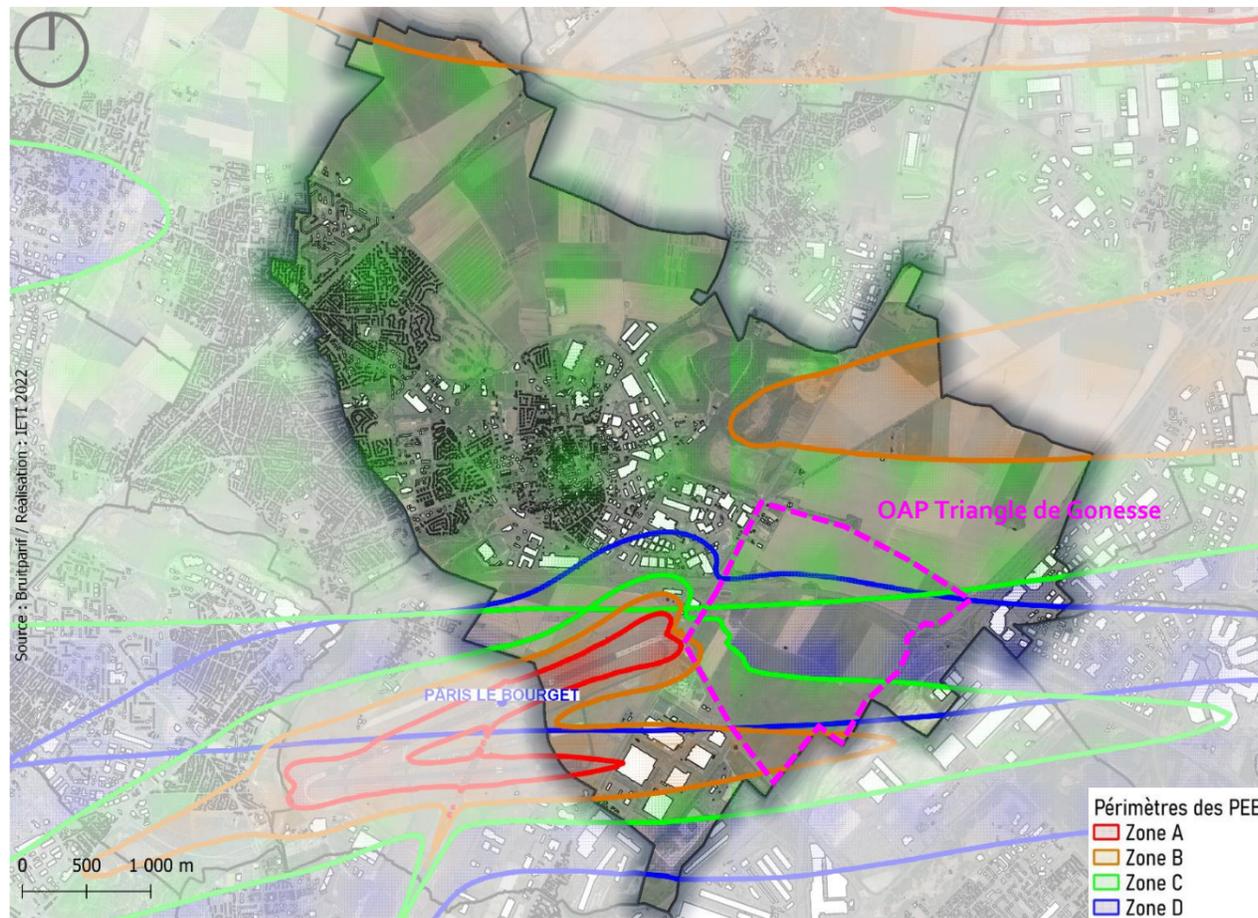


Figure 31. PEB sur la commune de Gonesse

La commune de Gonesse est concernée **en quasi-totalité** par les Plans d'Exposition au Bruit des Aéroports Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris-le Bourget.

Un Plan d'Exposition au Bruit permet de fixer des règles d'urbanisme dans un périmètre défini afin de ne pas exposer de nouvelle population aux nuisances sonores aéroportuaires. Le territoire concerné est découpé en zones soumises à des restrictions propres :

- Les zones A et B sont considérées comme des zones de bruit fort et seules les installations liées à l'activité aéroportuaire sont autorisées, ou les constructions nécessaires à l'activité agricole.
- La zone C est considérée comme une zone de bruit modéré où des constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservi par des équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.
- Dans la zone D, toutes les constructions sont autorisées, mais doivent être insonorisées.

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

D'un point de vue réglementaire, les Plans d'Exposition au Bruit ont été rendus obligatoires dans le code de l'urbanisme par la loi n°85-696 du 11 juillet 1985. La loi n°99-588 du 12 juillet 1999 (création de l'ACNUSA, définition de la zone D) et le décret n°2002-626 du 26 avril 2006 ont permis de venir préciser et encadrer les modalités d'élaboration et de révision des PEB.

Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) sont des documents d'urbanisme qui ont pour objectif d'éviter l'accroissement de la population exposée aux nuisances sonores induites par le secteur aéroportuaire. Ils visent, entre autres, la réglementation de l'utilisation des sols (types d'activités autorisées, limitation ou interdiction de construction de logements) et d'isolation acoustique.

Les PEB s'appuient sur un découpage en 4 zones des sites impactés par les nuisances sonores comme défini dans l'article R.112-3 du code de l'urbanisme :

- **Zone A** : zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- **Zone B** : zone comprise entre la courbe d'indice Lden70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs Lden62 et Lden65 ;
- **Zone C** : zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs Lden57 et Lden55 ;
- **Zone D** : zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden50.

Le territoire communal est concerné par les zones B et C de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et les zones A à D de l'aéroport Paris-Le Bourget.

Le secteur de l'OAP du Triangle de Gonesse est quant à lui concerné par :

- les zones C et D de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. La zone C étant la principale zone rencontrée sur le secteur.
- Les zones B, C et D de l'aéroport Paris-Le Bourget.

3.3.2.5 Présentation de la station de mesure du bruit aérien de Gonesse :

Compte tenu des nuisances sonores importantes liées à la présence de l'aéroport, la commune de Gonesse dispose d'une station de mesure des nuisances sonores générée par le trafic aérien de Paris Charles-de-Gaulle principalement. Cette station, située Rue Nicolas, est identifiée comme la station 95500-Gonesse-Médiathèque et a été mise en service en novembre 2011.

Elle permet de caractériser aussi bien le bruit ambiant que le bruit aérien (mesure des niveaux de bruits et des événements).

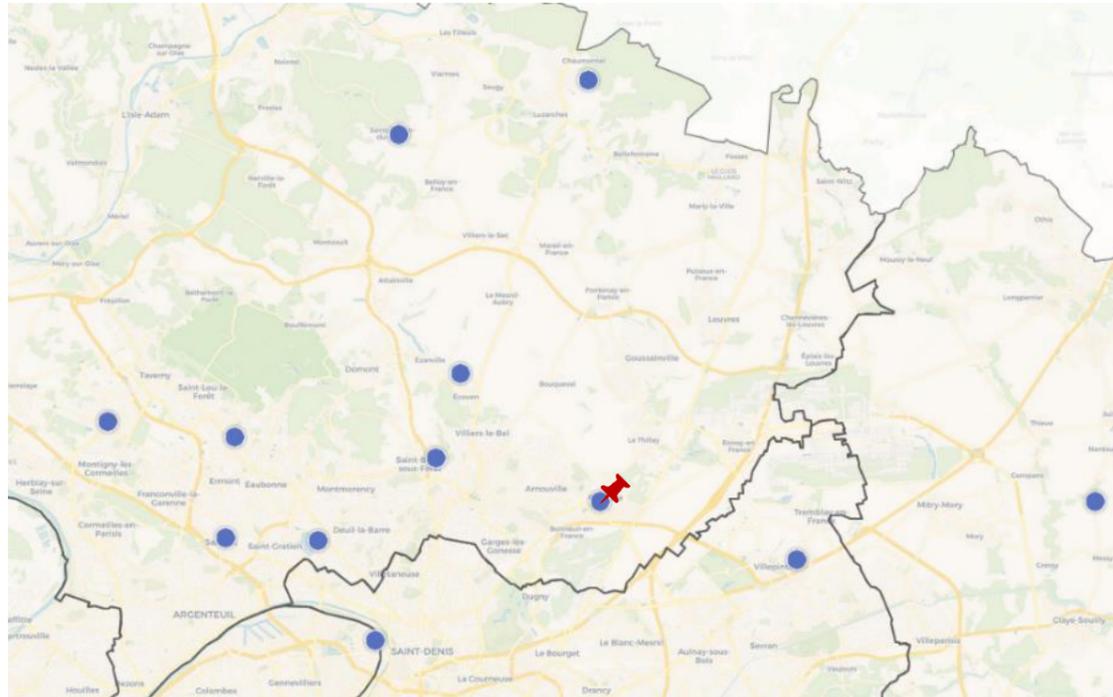


Figure 33 Positionnement de la station de la Médiathèque de Gonesse dans le réseau de stations permanentes de suivi du bruit aérien (Source : Bruitparif)



Figure 33 Visuel de la station de mesure (Source : bruitparif)

La station de mesure, située en plein cœur du centre urbain est située à proximité des différents secteurs de renouvellement urbain envisagés dans le cadre de la modification n°3 du PLU de Gonesse.

Ainsi, l'ensemble des stations sont situées à moins de 600m de la station de mesure du bruit aérien de Gonesse. Les plus proches (Leclerc Pair, Leclerc Impair) sont situées à moins de 200m du capteur sonore. Le secteur le plus distant est celui de « Point du Jour » qui est implanté à un peu moins de 600m de la station de mesure.

La station de mesure a donc été retenue pour les raisons suivantes :

- Elle permet de dresser un historique précis, depuis 2011, du bruit ambiant et du bruit aérien sur différents indicateurs ;
- Elle est située à proximité (moins de 600m) des sites d'études, et permet donc de disposer d'une mesure plus fiable que les cartes de bruit, issues de modélisations.

3.3.2.6 Analyse globale du bruit ambiant et aérien (2012-2021)

3.3.2.6.1 Analyse du bruit ambiant

Le bruit ambiant correspond à la résultante de toutes les sources de bruit présentes dans l'environnement. Il ne s'agit donc pas de distinguer la source du bruit mais d'établir, pour une période donnée le niveau de bruit.

Indicateurs énergétiques pour le bruit ambiant :

Le calcul de ce bruit ambiant s'appuie sur le niveau LAeq(T) qui permet d'exprimer la moyenne de l'énergie reçue (= bruit) au cours d'une période. Le niveau LAeq(T) peut ainsi être calculé pour 24h mais également sur des plages horaires définies afin de caractériser au plus juste le niveau de bruit en fonction de la période de la journée.

6 h	7 h	8 h	9 h	10 h	11 h	12 h	13 h	14 h	15 h	16 h	17 h	18 h	19 h	20 h	21 h	22 h	23 h	00 h	1 h	2 h	3 h	4 h	5 h
Lday												Levening						Lnight					

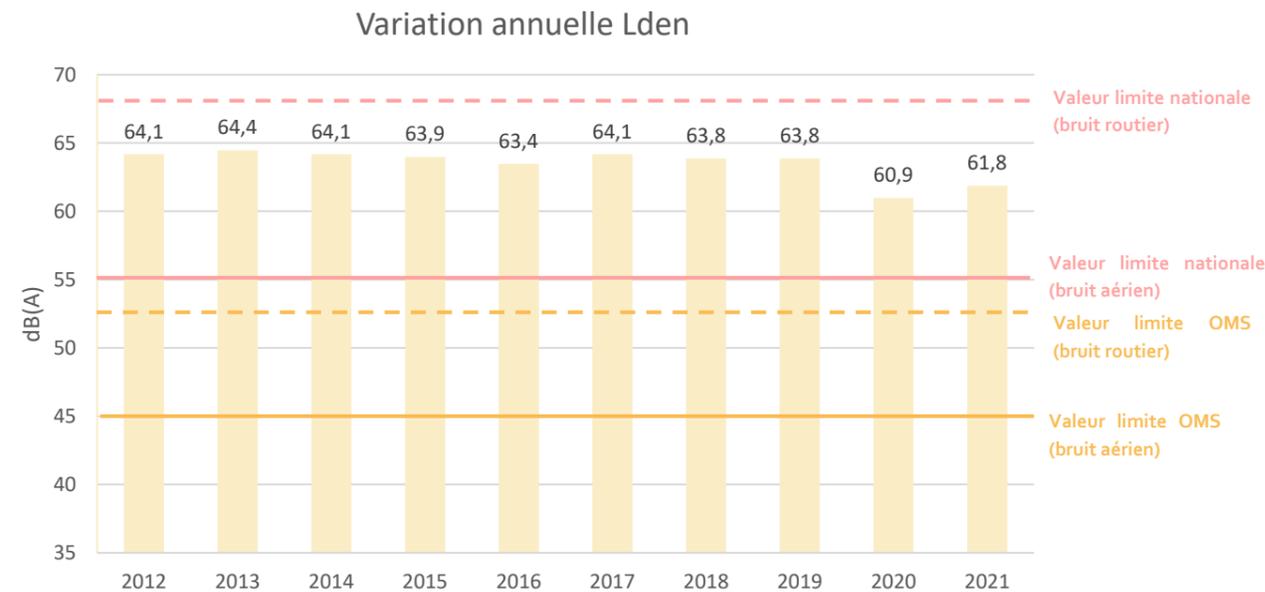
Sur la base de ces différents indicateurs peut être calculé l'indicateur Lden (level day-evening-night) qui caractérise le bruit moyen pondéré au cours de la journée. La pondération employée vise à donner un poids plus important en période de soirée (Levening) et en période nocturne (Lnight) afin de tenir compte de la sensibilité plus importante de la population au cours de ces périodes.

Que ce soit dans la réglementation nationale ou dans le cadre de l'OMS, les recommandations en termes de valeurs limites portent sur :

- Le niveau de Lden atteint,
- Le niveau de Ln atteint.

L'analyse du bruit ambiant sur la commune de Gonesse va donc être ciblée sur ces deux indicateurs.

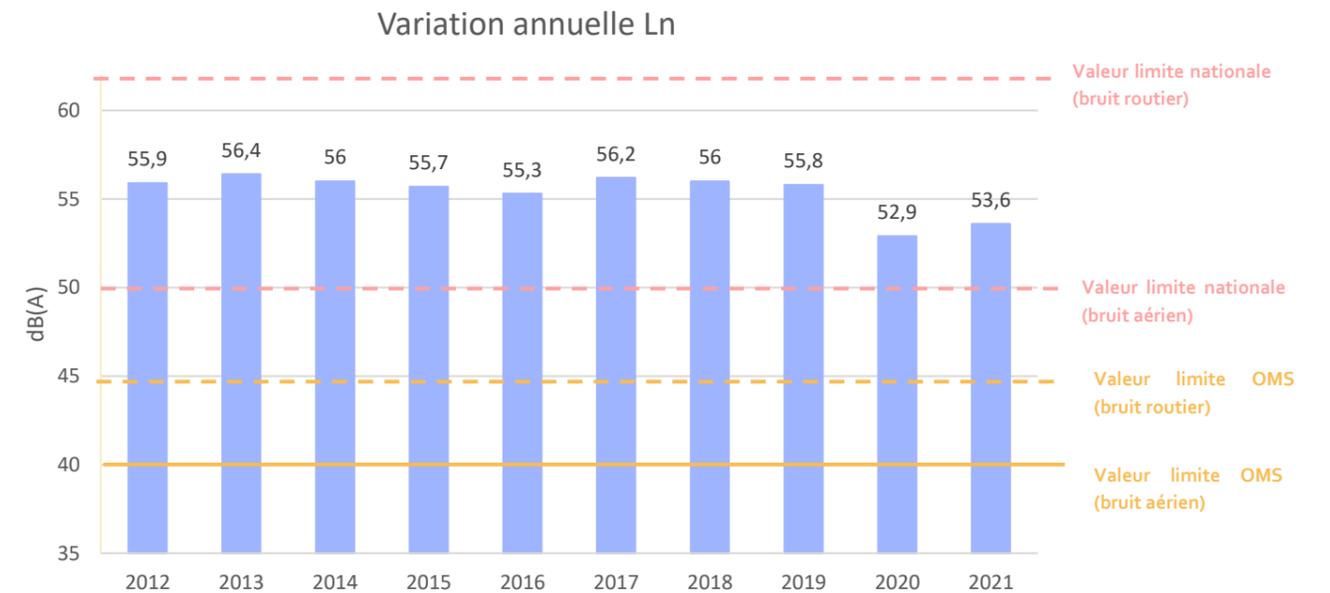
3.3.2.6.1.1 Analyse sur 24h (Lden)



Entre 2012 et 2021, le constat suivant peut être effectué en matière de bruit ambiant sur la commune de Gonesse :

- La moyenne annuelle des Lden s'établit entre un maximum de 64,4 dB(A) en 2013 et un minimum de 60,9 dB(A) en 2020. D'une manière générale, entre 2012 et 2021 les valeurs ont connu une diminution mais celle-ci est relativement faible (1% entre 2012 et 2019).
- Le niveau de bruit ambiant annuel établi sur la commune est supérieur aux valeurs limites fixées par l'OMS (aérien, routier) et par la réglementation nationale (aérien).

3.3.2.6.1.2 Bruit ambiant sur une nuit (22h-6h)



Entre 2012 et 2021, le constat suivant peut être effectué en matière de bruit ambiant sur la commune de Gonesse :

- La moyenne annuelle des Ln s'établit entre un maximum de 56,4 dB(A) en 2013 et un minimum de 52,9 dB(A) en 2020. D'une manière générale, entre 2012 et 2021 le niveau de bruit ambiant est resté constant. Les diminutions constatées en 2020 et 2021 étant liées à la baisse du trafic aérien engendrée par la pandémie.
- Le niveau de bruit ambiant annuel nocturne établi sur la commune est supérieur aux valeurs limites fixées par l'OMS (aérien, routier) et par la réglementation nationale (aérien).

La commune de Gonesse est concernée par un niveau de bruit ambiant pouvant être caractérisé de supportable entre 50dB(A) et 60 dB(A) à pénible entre 60 dB(A) et 65 dB(A). D'une manière générale, que ce soit au cours de la journée ou de la nuit ce niveau de bruit est constant depuis 2012 et est supérieur aux normes en vigueur à l'échelle nationale en matière de bruit aérien et aux normes de l'OMS vis-à-vis des bruits aériens et routiers.

La commune est donc concernée par une exposition de la population à un niveau sonore pouvant engendrer des incidences sanitaires (troubles extra-auditifs : fatigue, stress, troubles du sommeil / humeur / apprentissage, gêne).

➔ **A l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, le constat qui peut être fait est le même.**

3.3.2.6.2 Analyse du bruit aérien

De la même manière que pour le bruit ambiant, le bruit aérien peut être calculé au moyen d'indicateurs énergétiques ciblés sur la contribution aéroportuaire. Ces indicateurs énergétiques se déclinent de la même manière que ceux identifiés pour le calcul du bruit ambiant. A cela s'ajoute des indicateurs spécifiques, qui vont permettre d'attribuer des caractéristiques aux événements sonores liés aux aéronefs.

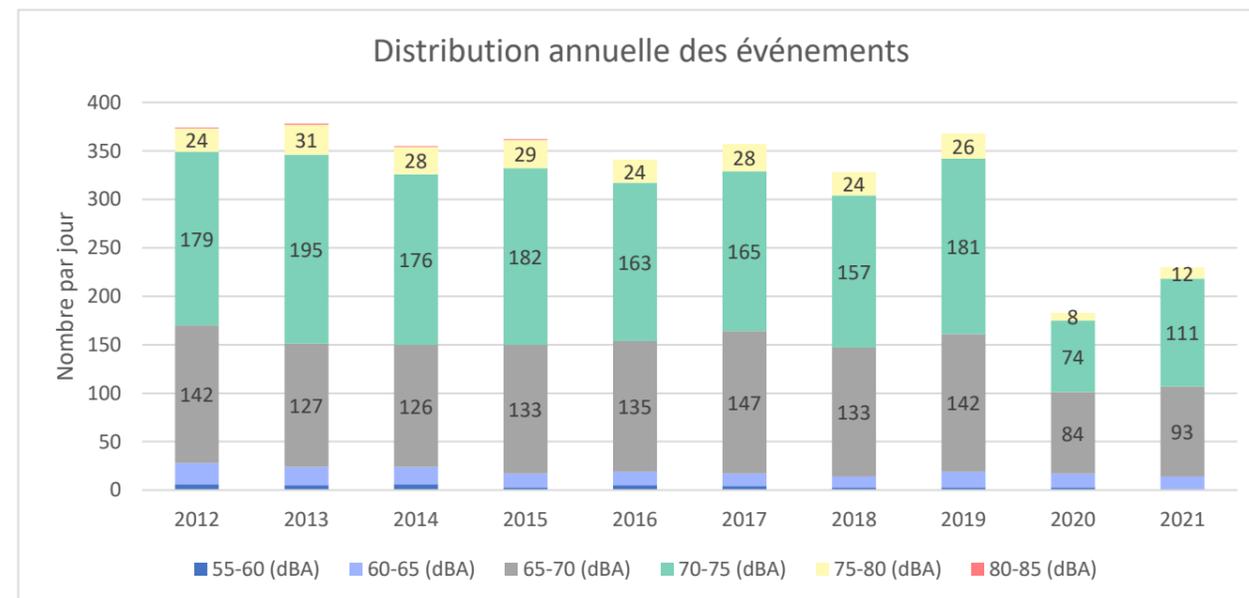
3.3.2.6.2.1 Indicateurs événementiels :

Ces indicateurs événements peuvent être de deux types :

- La distribution des événements par plage du niveau maximal atteint sur 1 seconde au passage de l'aéronef (LA_{max, 1s})
- Les indicateurs NAX, permettent d'identifier le nombre d'événements pour lesquels l'indicateur énergétique LA_{max} dépasse le seuil de bruit X. Des valeurs de références ont été établies pour les 3 indicateurs suivants :
 - o NA₆₂ : nombre d'événements de type aéronefs ayant généré plus de 62dB(A) en LA_{max} au cours d'une journée ;
 - o NA₆₅ : nombre d'événements de type aéronefs ayant généré plus de 65dB(A) en LA_{max} au cours d'une journée ;
 - o NA_{70, nuit} : nombre d'événements de type aéronefs ayant généré plus de 70dB(A) en LA_{max} entre 22h et 6h.

3.3.2.6.2.1.1 Analyse de la distribution des événements :

Analyse de la variation annuelle des événements (2012-2021)



Entre 2012 et 2021, le constat suivant sur la commune de Gonesse :

- D'une manière générale, les événements les plus représentés sont ceux dont les valeurs énergétiques dépassent 65 dB(A) avec une forte présence des classes d'événements :
 - o 65-70 dB(A) qui représente entre 35 et 45% des événements en fonction des années ;
 - o 70-75 dB(A) qui représentent entre 40 et 50% des événements en fonction des années.

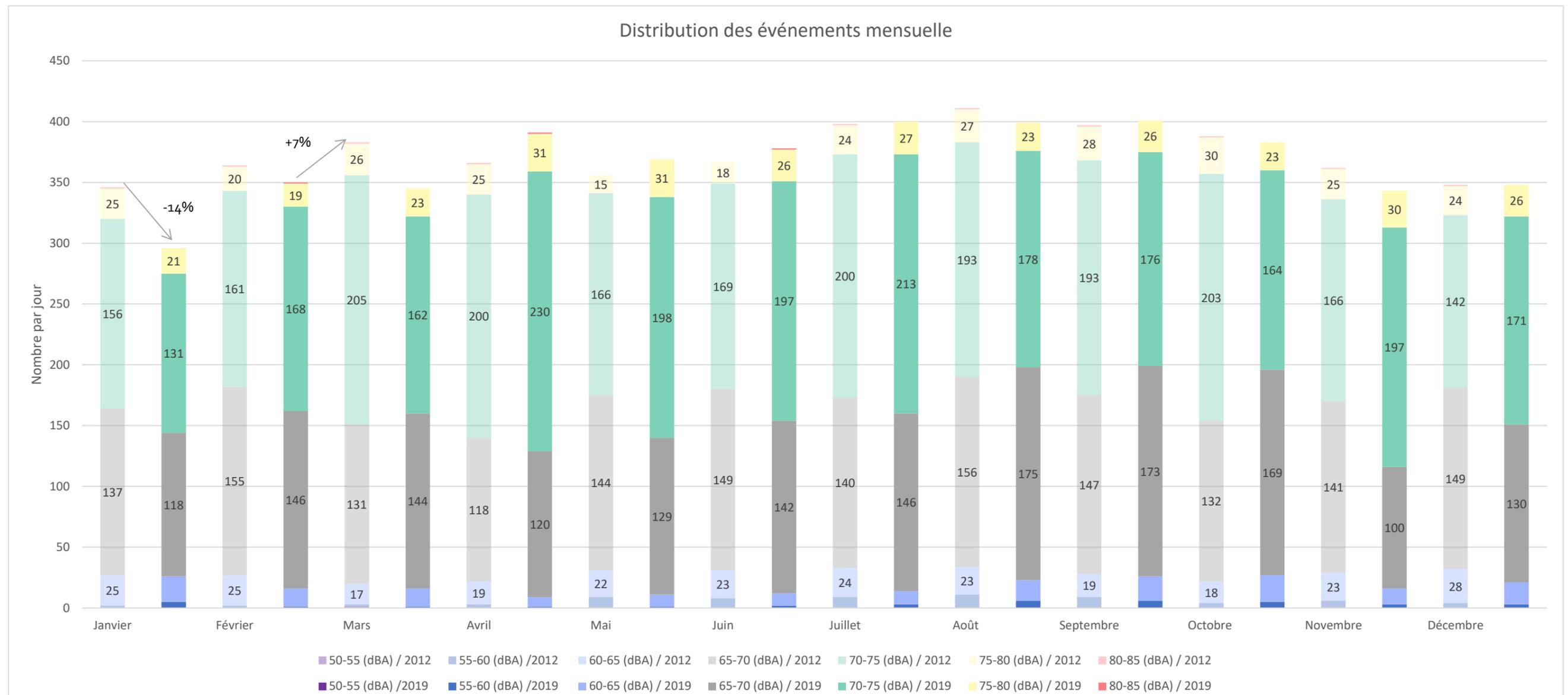
La distribution annuelle des événements met en avant un maintien de la répartition des classes au fil du temps. Ainsi, les événements les plus bruyants montrent une tendance constante sans augmentation ou diminution notable.

3.3.2.6.2.1.2 Analyse de la variation mensuelle des événements (2012 et 2019) :

La variation mensuelle des événements constitue une donnée importante dans la compréhension de la manière dont le bruit impacte la population Gonesse. En effet, les nuisances sonores sont particulièrement perçues lors des périodes printanières et estivales que ce soit en raison de l'augmentation du temps passé à l'extérieur ou des besoins supplémentaires de ventilation des logements (ouverture des fenêtres).

L'analyse de cette variation mensuelle porte sur les données récoltées en 2012 et en 2019 afin de :

- Traduire l'évolution entre les deux années de mesures les plus éloignées possibles,
- Tenir compte d'une année « classique » en ne retenant pas les données de 2020 et 2021 pour lesquels le flux aérien a été fortement impacté par la crise sanitaire.

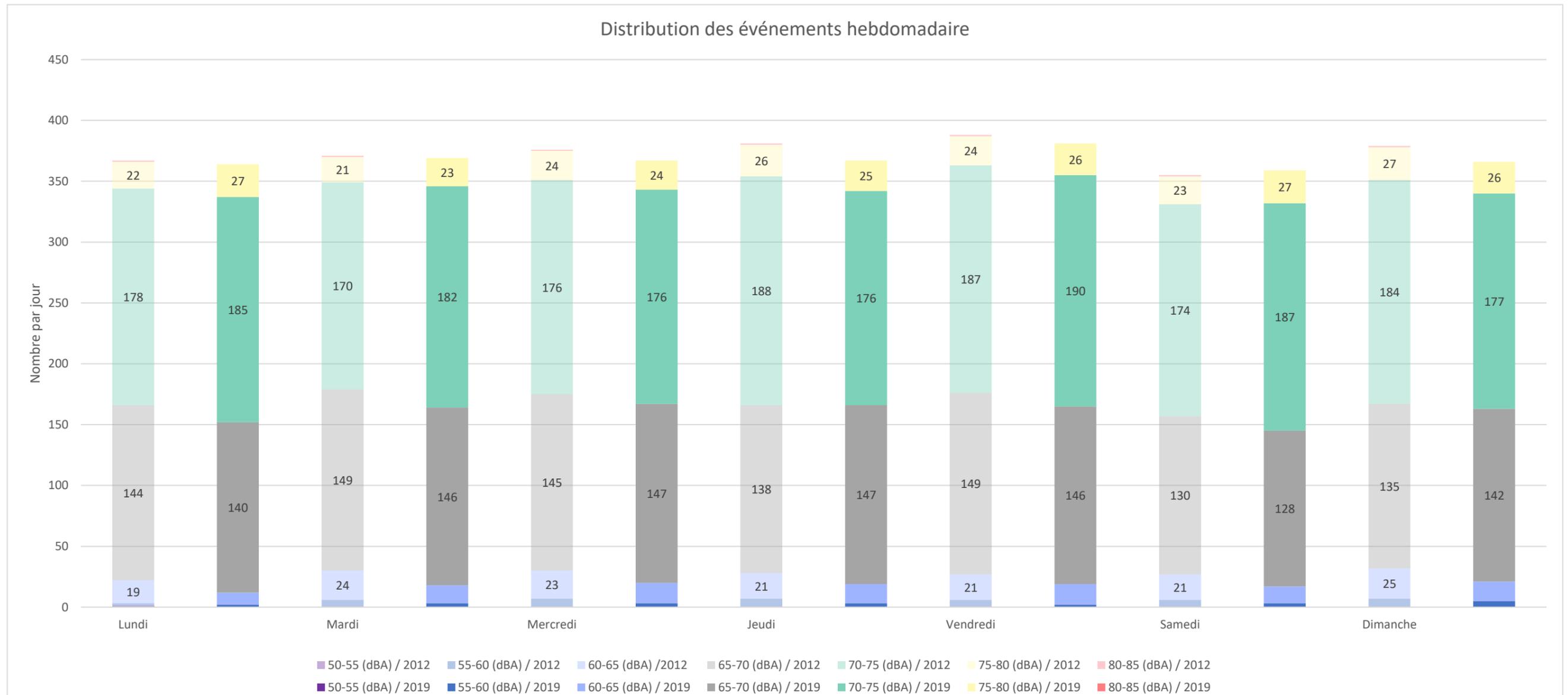


Le constat qui peut être fait, sur la commune est le suivant :

- Le nombre d'événements mensuels recensé est similaire entre 2012 et 2019, certains mois ont enregistré des diminutions du nombre d'événements (janvier, février, mars, août, décembre) tandis que d'autres ont connu une augmentation (avril, mai, juin, juillet, septembre). Néanmoins, ces augmentations et réductions du nombre d'événements sont inférieures à 15%.
 - o La diminution la plus prononcée a eu lieu au mois de janvier avec une diminution de 14% du nombre d'événements.
 - o L'augmentation la plus prononcée a eu lieu au mois d'avril avec une hausse de 7% du nombre d'événements.
- En 2012 comme en 2019, le nombre d'événements est quasiment équivalent sur l'ensemble des mois. Il n'y a pas d'augmentation ou de diminution significative du nombre d'événements à certaines périodes de l'année.

Analyse de la variation hebdomadaire des événements (2012 et 2019)

De la même manière que pour la distribution mensuelle, la distribution hebdomadaire permet d'éclairer et de mieux comprendre la manière dont le bruit impacte les populations. En effet, les périodes de weekend sont particulièrement impactantes pour les habitants.



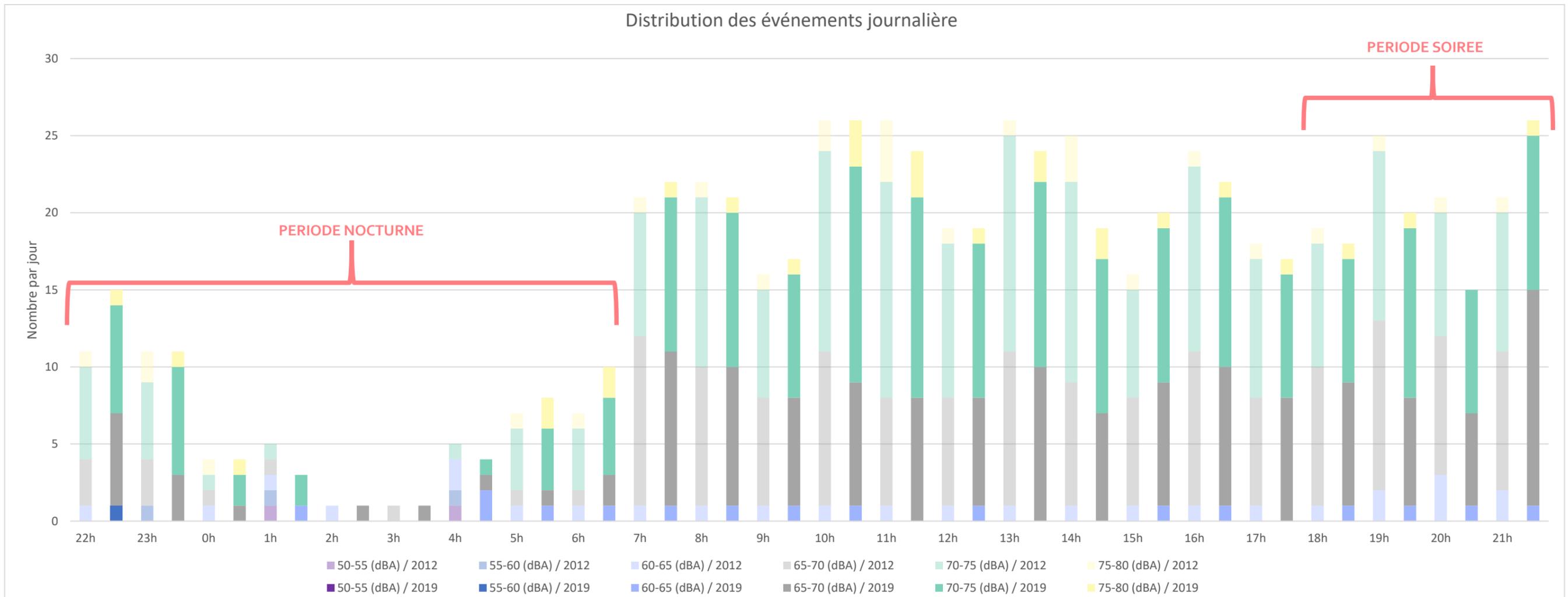
Le constat qui peut être fait, sur la commune est le suivant :

- Une similarité du nombre d'événements recensés sur la commune entre 2012 et 2019. Il n'y a pas eu de hausse ou de diminution significative des événements.
- Une constance au cours de la semaine des événements que ce soit en 2012 ou en 2019. Ainsi, il n'existe pas de jours pour lesquels le trafic varierait à la hausse ou à la baisse par rapport au reste de la semaine.

Analyse de la variation journalière des événements (2012 et 2019)

La variation journalière des événements permet de caractériser le niveau de bruit, au regard des périodes les plus sensibles pour la population. L'étude journalière se base d'ailleurs sur les périodes les plus sensibles :

- Période de soirée de 18h à 22h
- Période nocturne de 22h à 6h.



Le constat qui peut être fait, sur la commune est le suivant :

- Une variabilité de la distribution journalière des événements qui ne se traduit pas spécialement par une tendance claire d'évolution entre 2012 et 2019 à l'exception d'une augmentation du nombre d'événements en 2019 sur les créneaux de 21h (+24%) et 22h (+36%).
- Sur les périodes les plus sensibles aux nuisances sonores (soirée, nuit) les événements sont principalement concentrés en soirée que ce soit en 2012 ou en 2019.
- Les nuisances sonores en période de soirée ne sont pas significativement plus basses qu'en journée, et ce malgré une sensibilité plus accrue de la population.

3.3.2.6.2.1.3 Synthèse des analyses concernant les événements

Globalement, les événements liés au trafic aérien sont constants entre 2012 et 2019 avec un maintien du nombre d'évènements et des répartitions semblables quelle que soit la temporalité étudiée (hebdomadaire, mensuel, annuel).

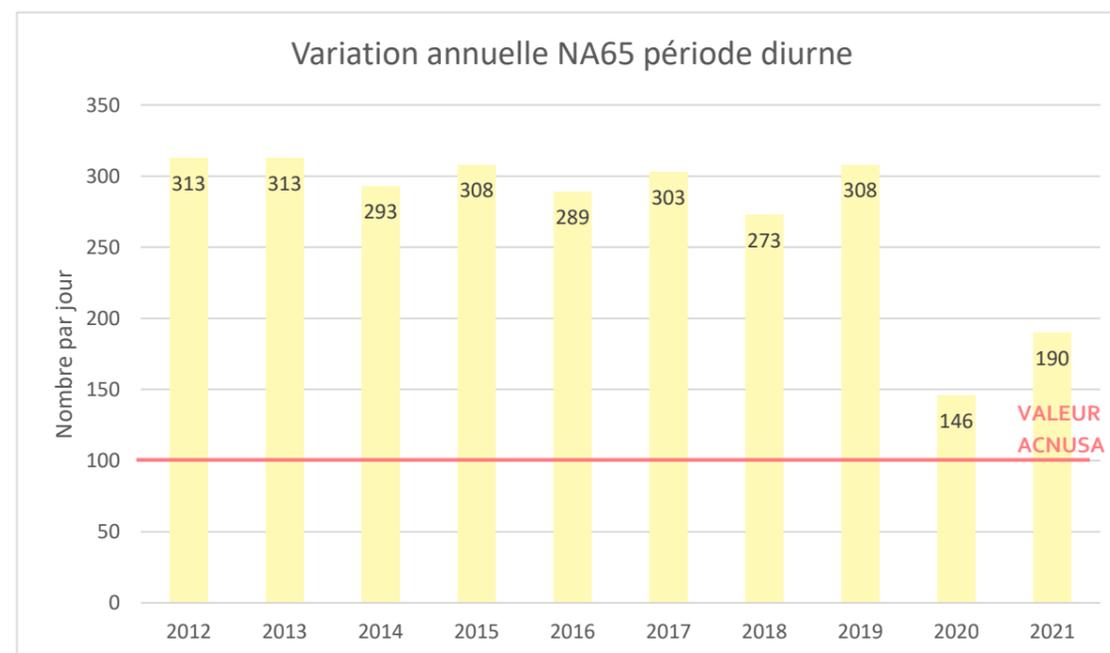
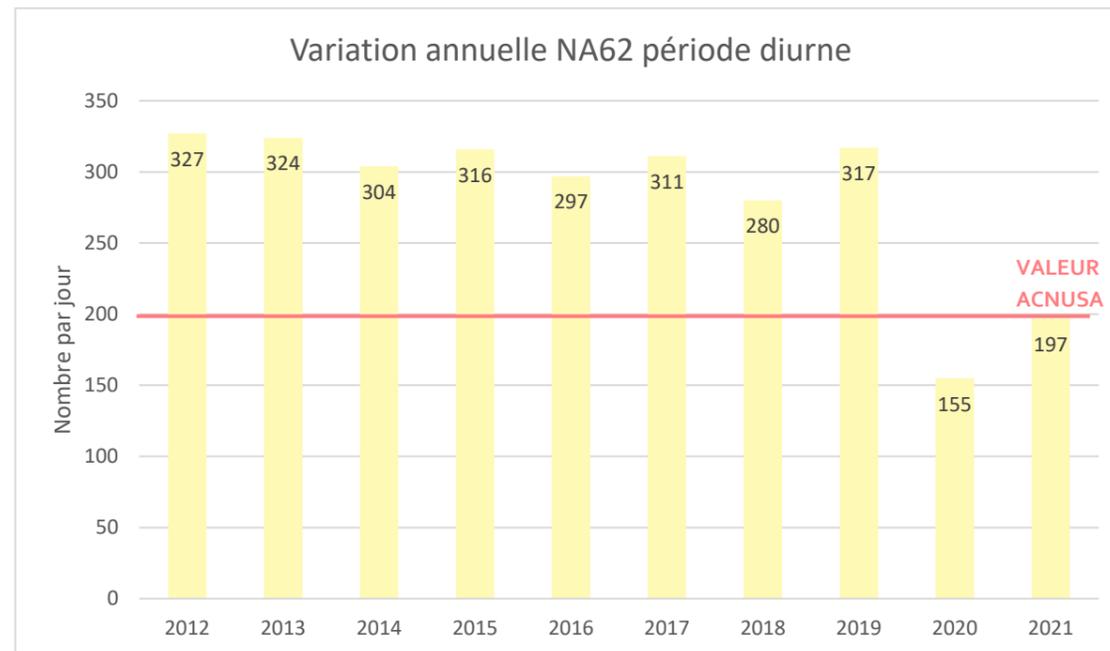
Il n'existe pas de variabilité au cours de la semaine ou de l'année, ce qui traduit une exposition permanente aux nuisances. A l'échelle journalière, si une baisse est bien observée en période nocturne, les soirées sont concernées par de nombreux événements ce qui expose les habitants à des nuisances lors de périodes vulnérables.

3.3.2.6.2.2 Analyse des indicateurs évènementiels :

3.3.2.6.2.2.1 Analyse de la variation annuelle des indicateurs évènementiels :

3.3.2.6.2.2.1.1 Indicateurs NA62 et NA65

L'analyse des indicateurs NA62 et NA65 permet de définir, combien de fois, sur une période de 24h, les niveaux sonores respectifs de 62 et 65 dB(A) sont dépassés. L'ACNUSA a défini des valeurs recommandées visant à limiter l'exposition des populations à des nuisances sonores excessives.

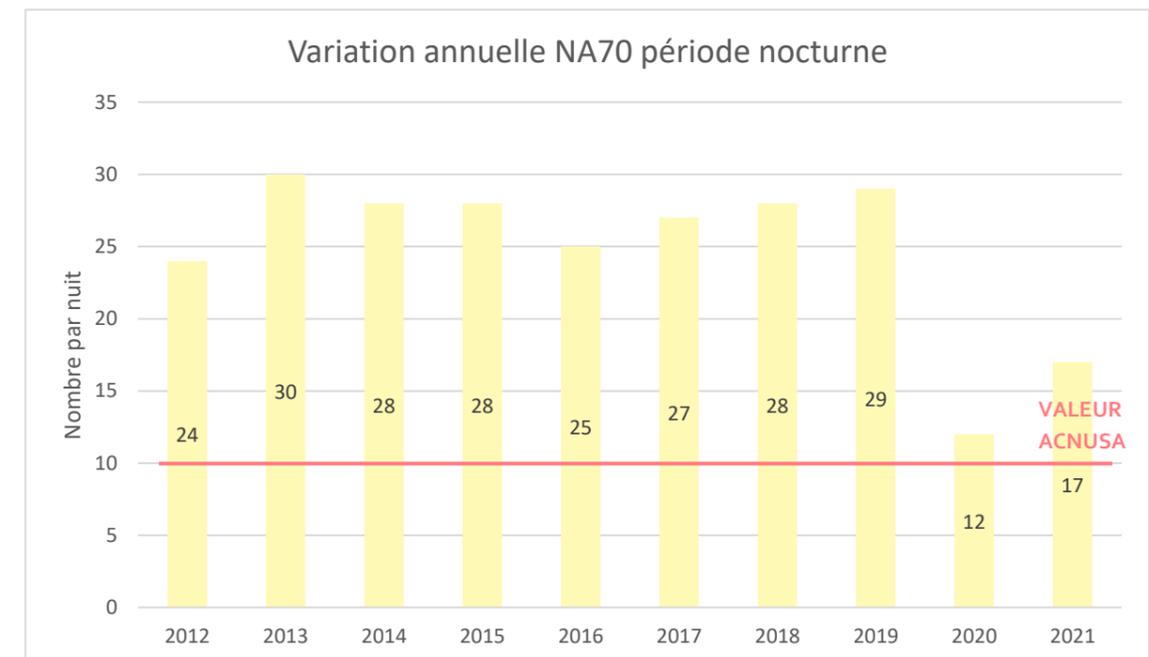


Sur la commune de Gonesse, le constat suivant peut être dressé :

- Pour l'indicateur NA62 :
 - o Il y a **en moyenne**, entre 2012 et 2019, **310 avions par jour qui produisent un niveau sonore maximal supérieur à 62dB(A)**.
 - o La valeur recommandée de l'ACNUSA de 200 avions par jour pour l'indicateur NA62 a été respectée **uniquement en 2020 et 2021**, années au cours desquels le flux aérien a fait l'objet d'une réduction plus ou moins drastique.
- Pour l'indicateur NA65 :
 - o Il y a **en moyenne**, entre 2012 et 2019, **300 avions par jour qui produisent un niveau sonore maximal supérieur à 65 dB(A)**.
 - o La valeur recommandée de l'ACNUSA de 100 avions par jour pour l'indicateur NA65 n'a jamais été respectée, sur la période 2012-2021 et ce malgré la réduction importante du flux aérien en 2020 et 2021.

3.3.2.6.2.2.1.2 Indicateur NA70

L'indicateur NA70 fait l'objet d'une analyse distincte car les recommandations de l'ACNUSA portent sur les nuisances au cours de la nuit.



Sur la commune de Gonesse, le constat suivant peut être dressé :

- Il y a **en moyenne**, entre 2012 et 2019, **27 avions par nuit qui produisent un niveau sonore maximal supérieur à 70 dB(A) en période nocturne**.
- La valeur recommandée de l'ACNUSA de 10 avions par période de nuit pour l'indicateur NA70 n'a jamais été respectée, sur la période 2012-2021, et ce malgré la réduction importante du flux aérien en 2020 et 2021.

En synthèse, les Gonesseois sont exposés à une part très importante d'aéronefs dépassant les 65dB(A) en niveau sonore maximal en journée. Le nombre d'événements est par ailleurs 3 fois supérieur aux recommandations effectuées par l'ACNUSA. En période nocturne, le **nombre d'événements dépassant 70 dB(A)** est en moyenne **2,7 fois supérieur aux recommandations** effectuées par l'ACNUSA.

Les Gonesseois sont donc exposés à un **dépassement important et permanent des valeurs limites fixées par l'ACNUSA**.

Compte tenu de l'absence de respect de ces valeurs au cours des baisses de flux aérien en 2020 et 2021, ces nuisances nécessitent des mesures d'une ampleur importante (réduction du nombre de vol, amélioration de la technologie) afin de répondre aux recommandations.

La commune de Gonesse fait partie d'une intercommunalité concernée par de nombreuses infrastructures de transport routières (autoroutes, départementales) et des infrastructures aéroportuaires (Roissy Charles de Gaulle, Paris-le Bourget).

Aussi, l'intercommunalité est concernée par des nuisances sonores fortes, liées à la présence de transports bruyants.

A l'échelle de la commune de Gonesse, le constat qui peut être fait est celui d'une commune :

- Exposée à un niveau de bruit ambiant caractérisé comme supportable à pénible ;
- Concernée par des dépassements des normes fixées à l'échelle nationale et par l'ACNUSA (bruit aérien) et par l'OMS (bruit routier, bruit aérien).

A noter que, ces nuisances sonores sont constantes depuis 2012 et que l'exposition est problématique peu importe le pas de temps considéré (annuel, mensuel, hebdomadaire, journalier). Aussi, les populations sont exposées même au cours des périodes pour lesquelles la vulnérabilité de la population est la plus importante (été, weekend, soirée et nuit).

Au regard de cette exposition la population est exposée à :

- Des troubles extra-auditifs (fatigue, stress, troubles du sommeil) et de la gêne de manière avérée ;
- Des troubles de l'humeur, de l'apprentissage de manière potentielle.

A noter que, d'après une étude menée par BruitParif en 2019 les Gonesseois perdent 31,1 mois en bonne santé à cause des nuisances sonores (33,5 mois à Vaudherland) dont 22,3 mois sont liés aux nuisances aéroportuaires (23,3 mois à Vaudherland).

La population de Gonesse est donc **vulnérable au bruit**. **Les actions à mettre en œuvre doivent viser prioritairement :**

- La qualité acoustique des logements ;
- Un travail sur la qualité des formes urbaines au regard du contexte acoustique.

3.3.3 Pollution des sols

Il a été identifié, dans le cadre de l'Etat Initial du PLU, deux sites sur la commune dont la pollution est avérée :

- Le « point noir de Gonesse » situé à proximité du croisement de la D170 et de la D317
 - o Ce site fait l'objet d'une pollution de nature variée (hydrocarbures, matière fécale, composés organohalogénés, déchets industriels) liée à des déversements ayant eu lieu entre 1930 et 1990.
- L'OPAC de l'Oise implanté à l'angle de la rue Lefebvre (Arnouville-lès-Gonesse) et de la rue Gabriel Péri (Gonesse)
 - o Ce site fait l'objet d'une pollution aux hydrocarbures et aux métaux (cadmium, mercure, sélénium, zinc)

En ce qui concerne la pollution potentielle des sols, près de 103 sites ont été identifiés sur la commune.

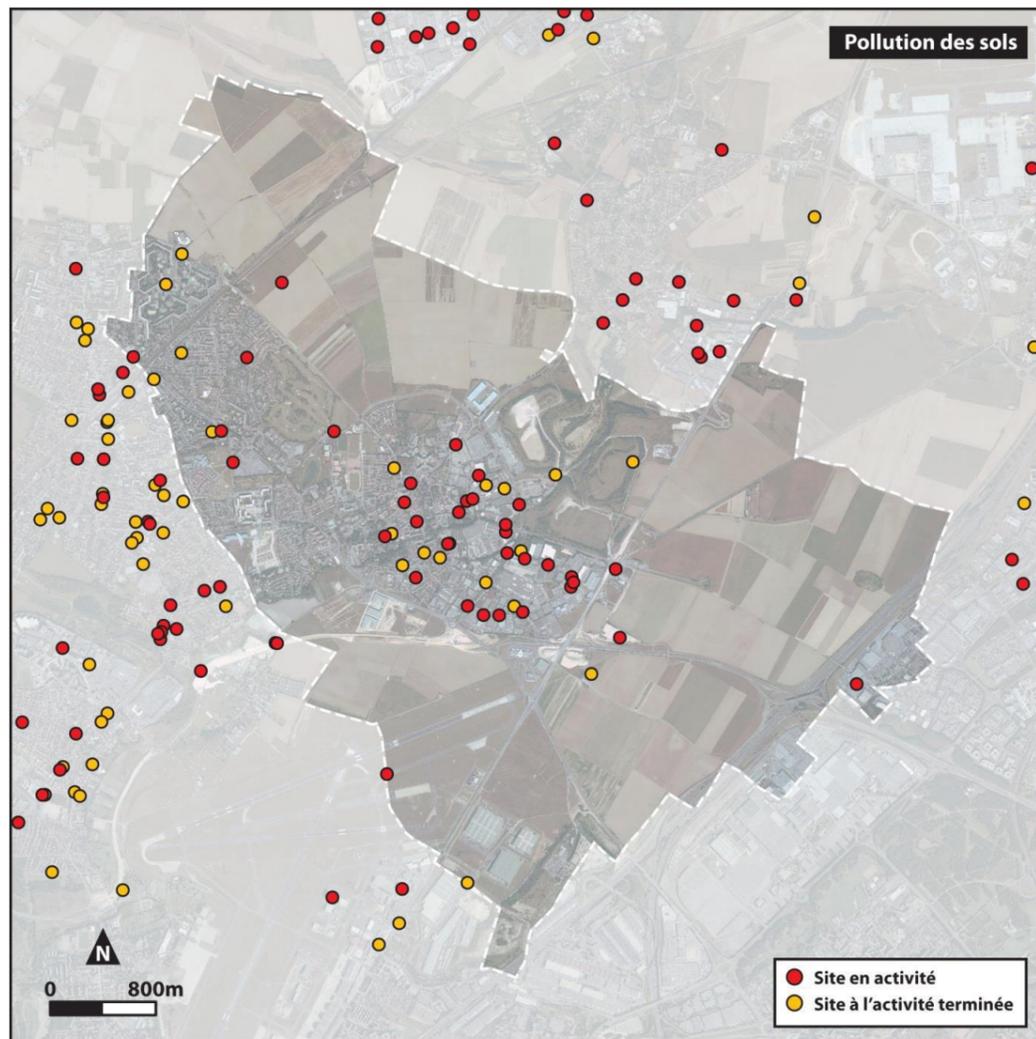


Figure 35 Carte des sites CASIAS sur Gonesse (Source : PLU Gonesse)

Il existe de nombreux sites recensés dans la base de données CASIAS dans le centre urbain de Gonesse. Aussi, la carte ci-dessous vise à spatialiser, à l'échelle des secteurs identifiés dans la modification, les sites recensés afin d'identifier les potentielles pollutions de sols. Il en ressort que, **aucun des secteurs n'est concerné par un site CASIAS**. En revanche, **il existe de nombreux sites à proximité** des secteurs de renouvellement urbain.

→ A l'échelle de l'OAP du Triangle de Gonesse, le site est concerné par la présence du « point noir de Gonesse ». Ce site a fait l'objet de plusieurs occupations historiques (ancien site de la SARM – Société Anonyme Recyclage Matière – puis décharge de Gonesse). D'après des études menées par l'EPA Plaine de France le site est concerné par une pollution des sols, des eaux et des gaz du sol. Dans le cadre de l'état initial de l'étude d'impact de la ZAC, la mise à jour des connaissances en matière de pollution permet d'envisager les mesures de gestion nécessaires à sa reconversion.



Figure 34 Localisation du Point Noir de Gonesse (Source : AnteaGroup 2012, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)

3.3.4 Gestion des déchets

La gestion des déchets sur le territoire communal est assurée par le SIGIDURS (Syndicat Intercommunal pour la Gestion et l'Incinération des Déchets Urbains de la Région de Sarcelle).

Les déchets ménagers collectés sur la commune sont envoyés à l'usine de Sarcelles pour traitement / valorisation avec production de chaleur et d'électricité.

Sur la période 2006-2010, il a été observé une tendance à la baisse des tonnages d'ordures ménagères et une augmentation de la récupération du verre et de la collecte sélective en porte à porte.

A noter que, la présence du centre hospitalier de Gonesse entraîne une production importante de déchets d'activités de soins à risques infectieux (DASRI) avec l'un des tonnages les plus importants d'île de France.

Les enjeux identifiés, lors de l'élaboration du PLU de Gonesse, en ce qui concerne la gestion des pollutions et nuisances sont les suivants :

- Réduire le bruit en agissant à la source et en renforçant l'isolement acoustique en façade ;
- Diminuer la production de déchets de 50 kg/habitant, augmenter le recyclage de 60% et développer le compostage et la méthanisation (objectifs PREDMA) ;
- Renforcer l'attractivité du territoire en agissant sur les pollutions et les nuisances ;
- Limiter les atteintes à la santé humaine en luttant contre le bruit et la pollution de l'air ainsi qu'en évitant l'exposition des populations aux pollutions du sol.

3.4 Gestion des ressources naturelles

3.4.1 Eau

L'eau consommée à Gonesse était initialement issue de captages communaux qui ont été fermés pour des raisons sanitaires. A l'heure actuelle, l'eau potable est donc originaire de l'usine de potabilisation d'Annet sur Marne.

En ce qui concerne l'assainissement, c'est le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne qui a la charge du réseau. Les eaux sont ensuite acheminées à la station d'épuration de Bonneuil en France qui possède une capacité de 55 000m³/jour et a reçu quotidiennement 49.636 m³ d'eaux usées (2017). Ce qui représente une charge d'environ 90% de la capacité de la station.

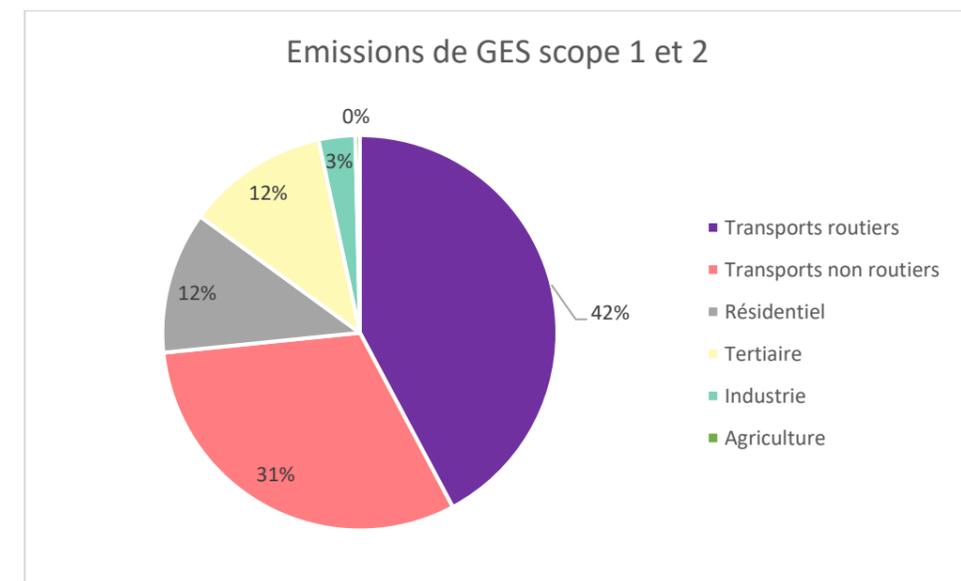
Les eaux traitées sont ensuite rejetées dans la Morée.

3.4.2 Energie et émissions de GES²

3.4.2.1 Emissions de GES :

En 2018, sur la commune de Gonesse, les émissions de GES (directes et indirectes) ont représenté 165 ktCO₂eq. Les principaux émetteurs identifiés étant les transports routiers et non routiers qui représentent près des trois-quarts des émissions du territoire (73,4 %).

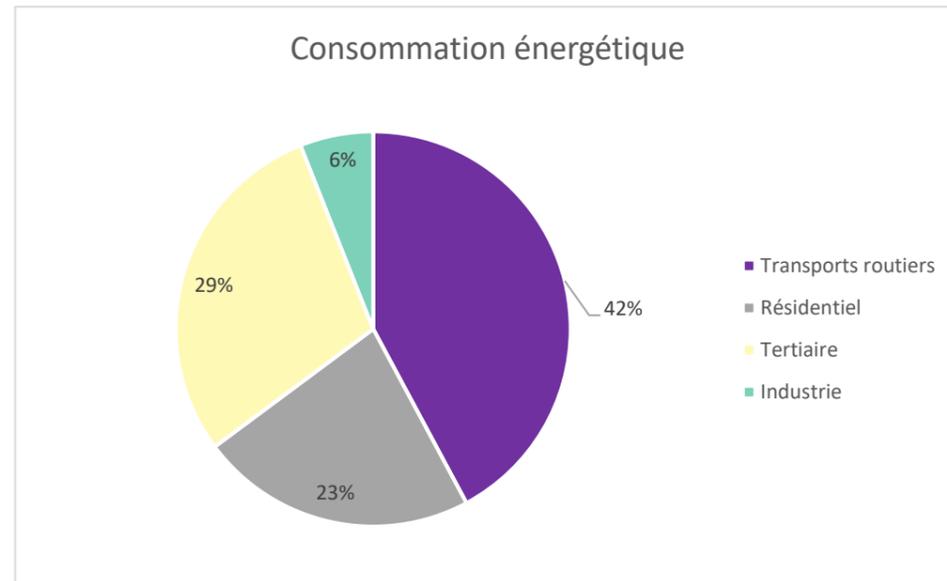
Les émissions du résidentiel représentent environ 12% des émissions ce qui est équivalent aux consommations du tertiaire.



3.4.2.2 Consommations énergétiques

En 2018, les consommations énergétiques de la commune de Gonesse ont représenté 600GWh. Les principaux secteurs consommateurs sont les transports routiers (42%) et le tertiaire (29%) ainsi que le résidentiel (23%).

² Cette partie a fait l'objet de mise à jour par rapport au PLU.



Les principales sources d'énergies mobilisées sont les produits pétroliers (44%), l'électricité (27%) et le gaz naturel (24%). Cette consommation est principalement dédiée à l'usage d'électricité spécifique, de force motrice (62%) ce qui s'explique par la part majeure des dépenses liées aux transports.

En ce qui concerne le résidentiel, la consommation est majoritairement orientée vers la production de chauffage (66%). Ce qui souligne des besoins de chauffage importants.

3.4.2.3 Energies renouvelables

En matière d'énergie renouvelable, la commune dispose d'un potentiel exploitable en :

- Géothermie avec un potentiel fort à très fort ;
- Solaire (photovoltaïque, thermique, hydride).

➔ La ZAC du Triangle de Gonesse est actuellement occupée par des terres agricoles dont le potentiel d'émission et de consommation énergétique n'est pas connue de manière précise. Néanmoins, à l'échelle de la commune, les émissions liées aux activités agricoles représentent moins de 1% des consommations et des émissions.

Les enjeux identifiés, lors de l'élaboration du PLU de Gonesse, en ce qui concerne la gestion des ressources naturelles sont les suivants :

- Promouvoir une utilisation économe de l'eau potable et encourager la récupération-réutilisation de l'eau de pluie.
- Réduire les émissions de GES₁₇ d'un « facteur 4 » en procédant par ordre prioritaire à :
 - o La réduction de 20% des consommations d'énergie (objectif SRCAE) ;
 - o La réutilisation de l'énergie et la mutualisation des sources d'énergie ;
 - o Le recours aux énergies renouvelables et aux matériaux peu émetteurs de GES.
- Encourager la réduction des consommations d'énergie des entreprises locales (bâtiment tertiaire et transport) pour éviter un impact trop important de la hausse du prix de l'énergie sur l'économie locale.
- Prendre en compte les objectifs du SDAGE Seine-Normandie et du SAGE Croult – Enghien – Vieille Mer pour revenir à un bon potentiel des eaux de surface et bon état écologique des eaux souterraines d'ici à 2021.
- Encourager une gestion économe de la ressource en eau potable afin d'obtenir des impacts positifs sur le budget des ménages.
- Favoriser la création de quartiers urbains compacts, peu consommateurs d'énergie.

3.5 Risques naturels et technologiques

3.5.1 Risques naturels

3.5.1.1 Inondation

Les risques naturels recensés sur la commune de Gonesse sont principalement liés à des phénomènes d'inondation par :

- Débordement du Croult ;
- Ruissellement le long des axes pluviaux sur les plateaux agricoles ;
- Remontée de nappe phréatique.

Des travaux ont été menés sur le territoire afin de limiter ces phénomènes et une étude hydrogéologique a été réalisée sur le territoire afin de préciser le risque de remontée de nappe. Les conclusions sont les suivantes :

- Sur le coteau les risques sont très limités en raison de la profondeur des nappes ;
- Dans la vallée, les risques sont liés à la pression de la nappe qui peut rejaillir en cas de percement lors de travaux et des forages (présents dans le secteur) sont susceptibles d'entraîner des remontées de nappes ;
- Le centre-ville, est particulièrement vulnérable en raison de la présence d'une nappe non captive qui est susceptible en période de pluie ou d'aménagement d'entraîner des phénomènes de remontées de nappe.

→ La ZAC du Triangle de Gonesse est concernée par une sensibilité faible à forte au phénomène de remontées de nappe et est également concernée par des phénomènes de ruissellement liés à la nature des sols présents (sols limoneux avec tendance à la battance).

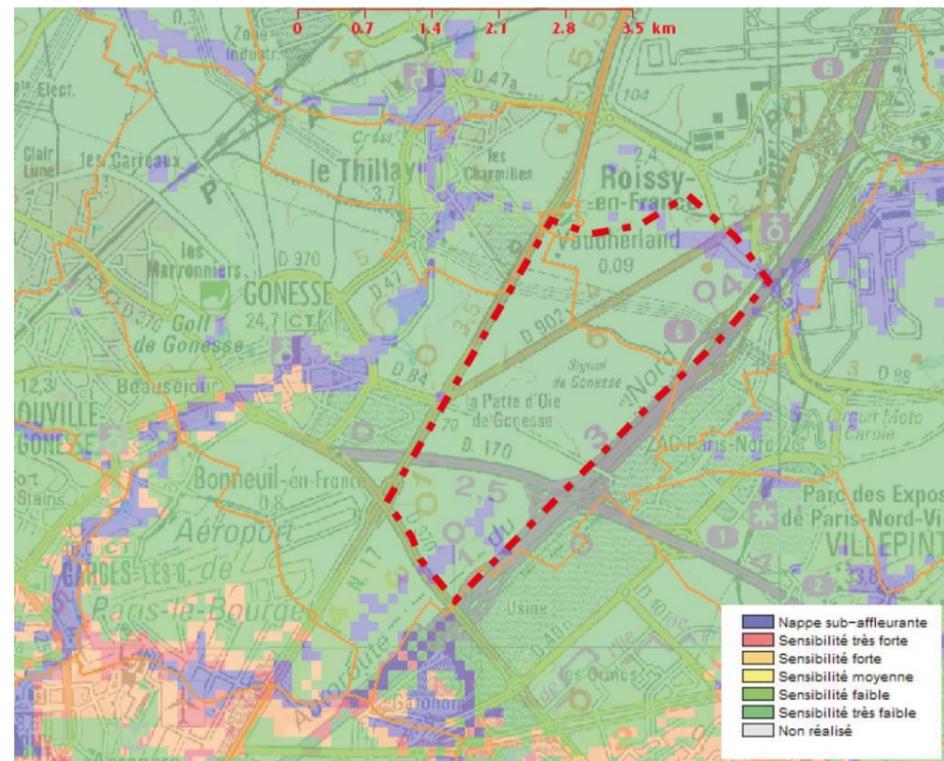


Figure 36 Carte de remontées de nappe (Source : BRGM, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)

3.5.1.2 Mouvements de terrain

A Gonesse, l'exploitation de carrières (marne) a contribué à favoriser les effondrements sur la commune. Aussi, la commune est concernée par le Plan de Prévention des Risques de mouvement de Terrain, lequel fixe les mesures à mettre en œuvre dans le cadre d'aménagement.

→ La ZAC du Triangle de Gonesse est concernée dans sa partie sud par le PPRMT, elle est concernée par un zonage B1 qui concerne les lieux faiblement exposés pour lesquels les travaux de construction ou d'extension font l'objet de recommandations basées en partie sur l'étude du sous-sol.



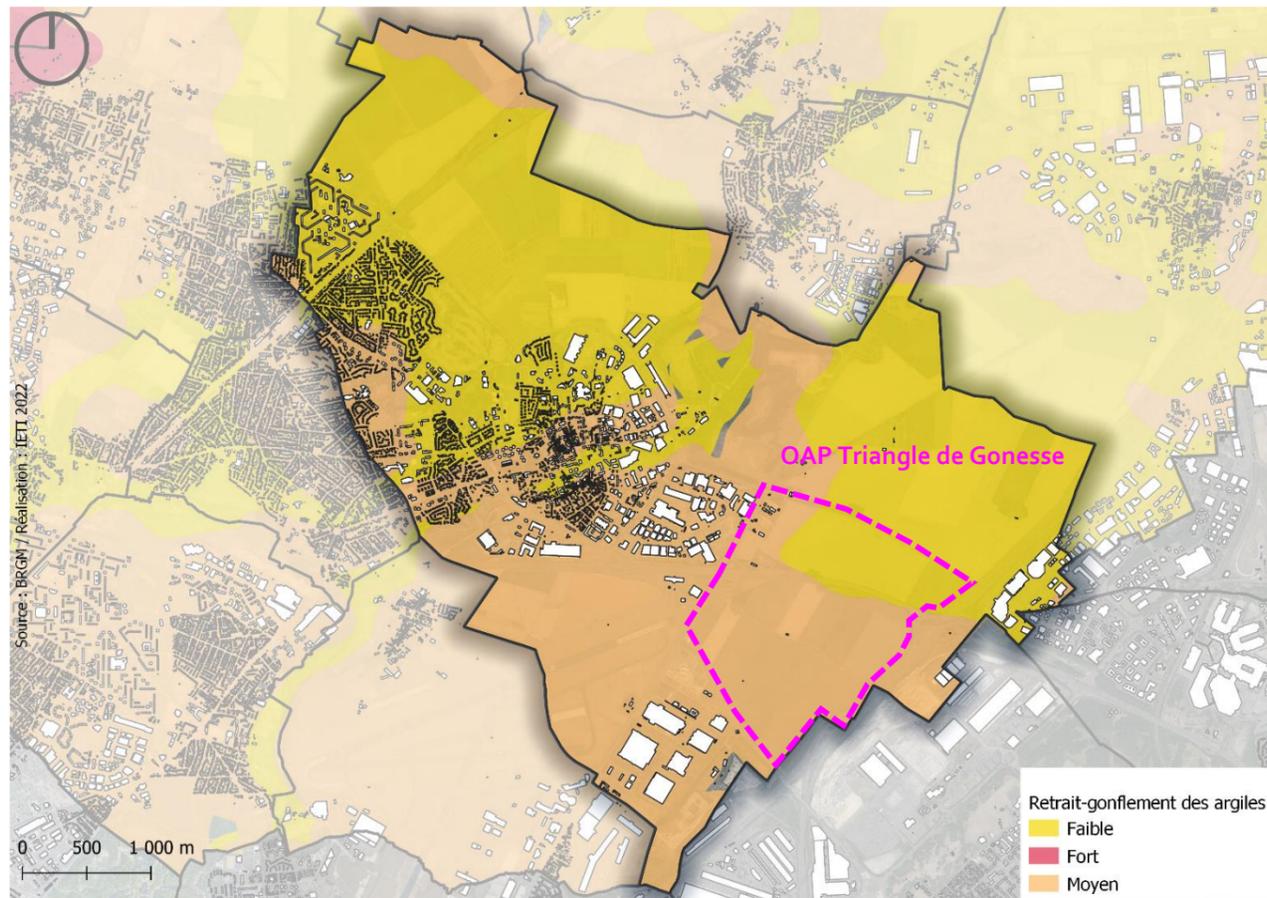
Figure 37 Cartographie du PPR Mouvement de terrain sur la commune de Gonesse (Source : PPR, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)

3.5.1.3 Aléa retrait gonflement des argiles³

Sur la commune de Gonesse, le phénomène d'aléa retrait gonflement des argiles est qualifié de faible à moyen. L'aléa faible étant localisé principalement au nord du Croult et sur les plaines agricoles au nord de la Patte d'Oie.

→ La ZAC du Triangle de Gonesse est concernée par une sensibilité faible à moyenne au phénomène de retrait-gonflement des argiles. La majeure partie du secteur étant concerné par une sensibilité moyenne.

³ La carte a été mise à jour par rapport au PLU.



3.5.1.5 Sismicité

La sismicité sur la commune de Gonesse est qualifiée de très faible.

3.5.1.4 Terrains alluvionnaires compressibles

Il existe, dans le centre urbain de Gonesse, des terrains alluvionnaires compressibles. Ceux-ci entraînent une instabilité des sols qui est aggravée avec la position haute de la nappe aquifère.

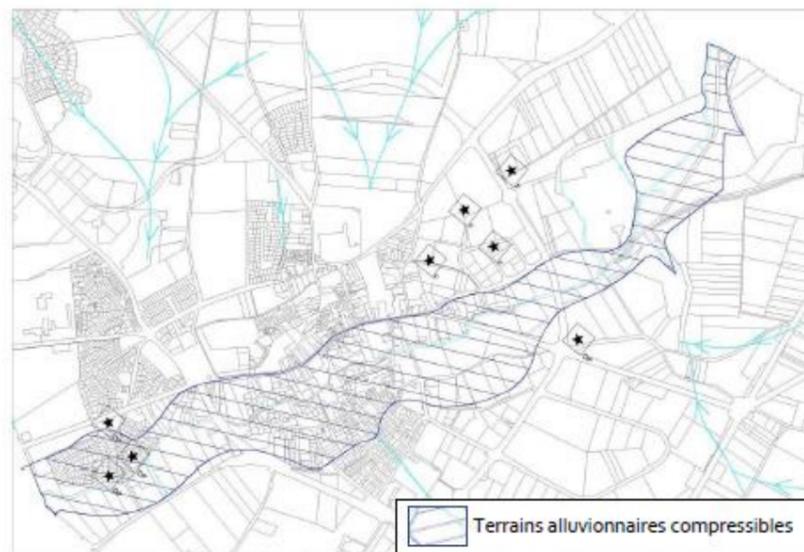


Figure 38 Carte des terrains alluvionnaires compressibles (Source : PLU Gonesse)

→ La ZAC du Triangle de Gonesse n'est pas concernée par ce genre de terrains.

3.5.2 Risques technologiques

3.5.2.1 Transport de matières dangereuses

La commune de Gonesse est traversée par des axes routiers de portée nationale (A1) et départementale (RD317, RD370) sur lesquels sont susceptibles d'être transportés des matières dangereuses. Par ailleurs, la voie ferrée à l'ouest de la commune est également susceptible de transporter des matières dangereuses.

→ L'OAP du Triangle de Gonesse n'est pas spécialement concernée par ces problématiques.

3.5.2.2 Canalisations de gaz naturel

Il existe des canalisations de gaz naturel exploitées par GRT Gaz sur la commune. Celles-ci passent au nord de la commune et sont situées à distance du centre-ville. Des servitudes associées à des restrictions de construction sur des zones allant de 5 à 415 m de part et d'autre de la canalisation ce qui est inférieur à la distance entre la canalisation et le centre-ville.

→ L'OAP du Triangle de Gonesse n'est pas concernée par le passage d'une canalisation de transports de gaz qui passe en partie Nord (carré agricole) du secteur de la ZAC.

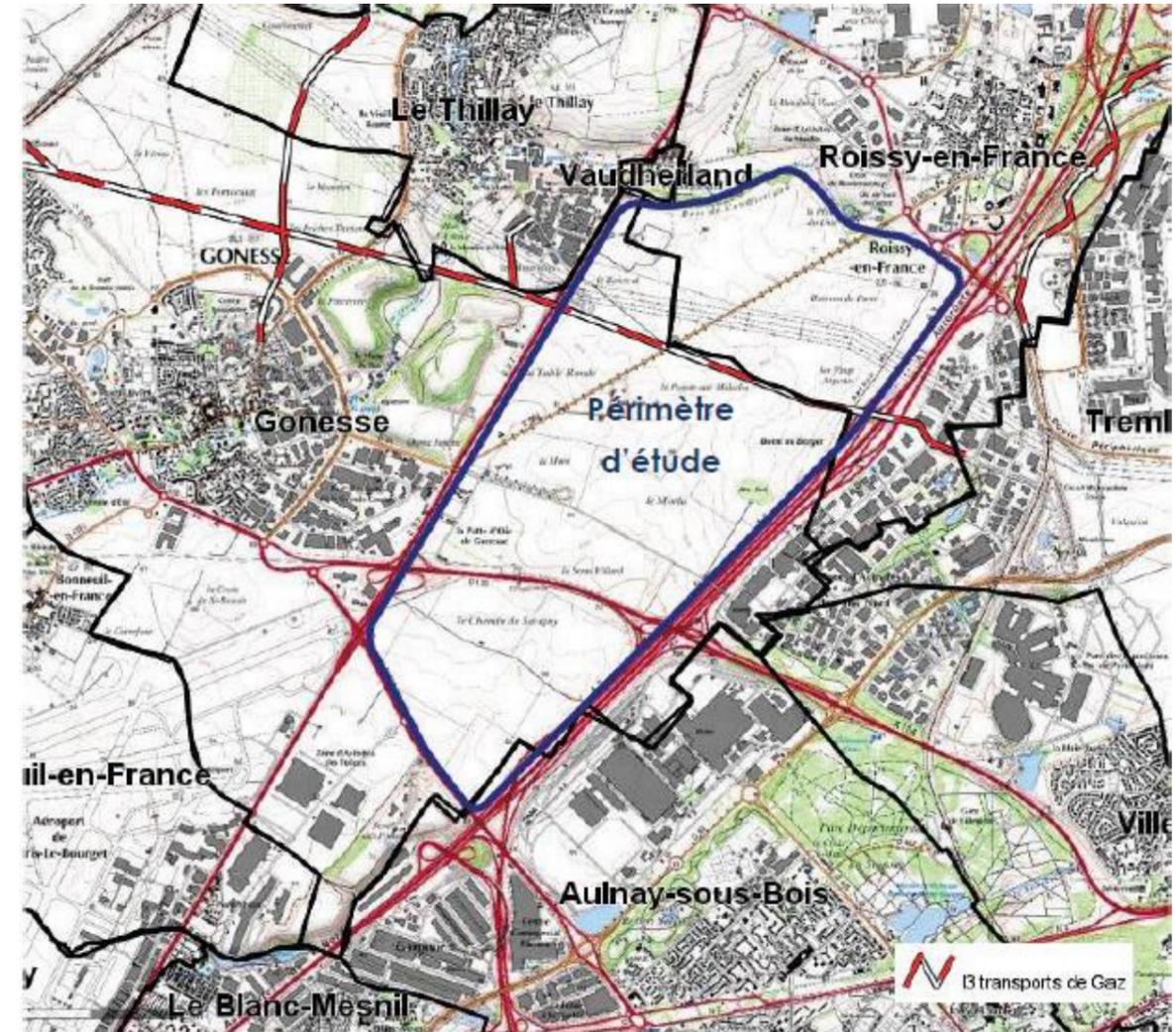


Figure 39 Périmètre de la servitude autour de la canalisation de transport de gaz (Source : DDT95, tiré de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC)

3.5.2.3 Risques industriels

Il existe sur la commune de Gonesse 40 sites industriels⁴ :

- 20 sites ne relèvent ni du régime d'enregistrement ni du régime d'autorisation (régime déclaratif) ;
- 8 sites relèvent du régime d'enregistrement :
 - o Centre hospitalier de Gonesse,
 - o Demathieu Bard Construction,
 - o GIP Blanchisserie inter hospitalière,
 - o MOVIANTO (ex DGX PHARMA),
 - o SAS,
 - o SCI DEBO,
 - o SCI LEVI ET DAVID,

⁴ Chiffre mis à jour par rapport au PLU.

- SEDIFRAIS
- 12 sites relèvent du régime d'autorisation :
 - Alcyon (ex SEGRO, ex MORY DUCROS, ex DHL)
 - Aubry ntv (ex-Aubry Moreau)
 - Auto 2001
 - GL Events Services (ex SNC Tulipes Nord)
 - Manutan (Tulipes Nord)
 - Perrien Pim (ex Reisch)
 - Prologis France CLV
 - SCI CER Gallia
 - SCI SEGRO Logistics Park Aulnay (implanté pour partie à Aulnay)
 - Triade électronique
 - Site Chimirec

Il existe par ailleurs un site SEVESO, implanté pour partie à Villepinte (Nord Stock Chem).

→ L'OAP du Triangle de Gonesse n'est concernée par aucun site SEVESO mais est située à proximité du site Nord Stock Chem.

3.5.2.4 Servitudes aéronautiques :

- L'OAP du Triangle de Gonesse est concernée par le passage de nombreuses servitudes aéronautiques :
- Servitude de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles (fixe des obligations en matière de limitation d'obstacles à la propagation des ondes) ;
 - Servitude aéronautiques de dégagement (fixe des obligations en matière de hauteur de bâti constructible).

Les enjeux identifiés, lors de l'élaboration du PLU de Gonesse, en ce qui concerne les risques naturels et technologiques sont les suivants :

- Anticiper les risques par une prise en compte très en amont des aléas naturels et des facteurs de vulnérabilité lors des projets d'aménagement et de construction.
- Maîtriser l'urbanisation en interdisant les nouvelles constructions sur tous les axes de ruissellement.
- Maîtriser le développement des activités économiques génératrices de risques industriels majeurs.

3.6 Identification des enjeux environnementaux et caractérisation des sensibilités environnementales

A partir d'une compilation des données existantes (porter à connaissance de l'État, documents cadres, données d'organismes publics, d'association [ATMO, etc.], études terrains) les principaux enjeux environnementaux ont été établis puis classés en tenant compte de leur sensibilité vis-à-vis du projet de territoire et de la pression urbaine, ceci afin d'intégrer les besoins identifiés en environnement dans les réflexions du PLU.

Ainsi pour chacun des domaines environnementaux, le tableau de synthèse ci-après décrit les éléments d'analyse permettant de juger de la sensibilité du territoire et les pressions qui s'exercent. La portée spatiale de ces sensibilités ou risques permet de mettre en évidence les zones particulièrement affectées. La caractérisation s'est faite selon la dénomination suivante :

Thématique très sensible pour le territoire

Thématique moyennement sensible pour le territoire

Thématique peu sensible pour le territoire

	ECHELLE COMMUNALE	ECHELLE OAP TRIANGLE GONESSE
CADRE PHYSIQUE Topographie – Géologie – Hydrographie - Paysage	Le territoire communal est soumis à des contraintes liées à son socle physique (notamment du point de vue géologique). Le paysage est caractéristique d'un paysage urbain avec des espaces agricoles d'une grande superficie en partie nord.	Le secteur du Triangle de Gonesse présente globalement peu de contraintes topographique et climatique. En revanche, il est concerné par un phénomène de transition paysagère et la présence de vues qui nécessitent d'être intégrées.
BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS Espaces verts – Zones humides – Trame verte et bleue	Il existe deux espaces naturels sensibles sur la Commune (Parc de la Patte d'Oie et zone humide du Vignois). Sont par ailleurs identifiés des espaces naturels d'intérêt pour la trame verte et bleue (vallée du Croult notamment) et la présence d'espaces agricoles de grande dimension. Enfin, des continuités écologiques sont identifiées au SRCE et au SDRIF.	Le triangle de Gonesse est concerné par des espaces agricoles, dont la naturalité est très variable. L'OAP porte notamment sur le sud du secteur présentant une naturalité faible. La présence d'une zone humide avérée a été décrite au sud du secteur.
GESTION DES RESSOURCES ET DES DECHETS Gestion de l'eau – Gestion des déchets – Production d'ENR – Consommation d'énergie et émissions de GES	La commune dispose d'infrastructures pour le traitement des déchets et des ressources en capacité suffisante. Les sources d'énergies mobilisées sur le territoire sont majoritairement fossiles mais un bon potentiel de développement des énergies renouvelables est identifié. En revanche, les consommations énergétiques et les émissions de GES sont importantes.	A l'heure actuelle les réseaux ne sont pas développés (AEP, assainissement), néanmoins le secteur s'inscrit dans un contexte de ZAC qui prévoit l'intégration et la desserte du secteur. La gestion d'une manière générale sur la commune n'est pas problématique avec des infrastructures en capacité. Le secteur est aujourd'hui peu émissif et peu consommateur en énergie et dispose d'une capacité à produire des énergies renouvelables.
POLLUTIONS ET NUISANCES Nuisances sonores – Pollutions atmosphériques – Ilots de chaleur urbain	La commune est située à proximité d'infrastructures sources de problématiques en matière de nuisances sonores (aéroports, réseau routier) et est concernée par des problématiques liées à la présence de polluants atmosphériques sur le territoire. L'existence de sites pollués ou de sites émetteurs de polluants est identifiée sur le territoire.	L'OAP du Triangle de Gonesse se situe dans un secteur concerné par des nuisances sonores liées à une grande diversité de sources et des émissions de polluants atmosphériques en lien avec l'A1. Le secteur est également concerné par la proximité avec le site pollué du point noir de la ville de Gonesse.
RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	La commune est soumise à une diversité de risques naturels (inondation, mouvement de terrain, retrait-gonflement des argiles, terrains alluvionnaires) et technologiques faisant pour la plupart l'objet d'une intégration dans des documents cadres.	L'OAP du Triangle de Gonesse est située à distance de TMD. La sensibilité aux risques naturels n'est pas spécialement marquée, (présence d'un aléa argiles moyen et de phénomènes de ruissellement). Le secteur est également concerné de manière très marquée par des servitudes liées à l'activité aéronautique des aéroports du Bourget et Roissy Charles de Gaulle

4 Méthode utilisée au cours de l'évaluation environnementale

4.1 Appréhension du contexte et des enjeux

L'évaluation environnementale de la modification n°4 du PLU de Gonesse ne répond pas à un impératif réglementaire mais à une demande de la part de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale au regard du contenu du dossier de modification du PLU.

Aussi, il était nécessaire dans un premier temps de chercher à **s'approprier le contexte et la teneur de la modification** mais également de **comprendre et analyser** les différents **retours émis par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale**.

L'objectif étant de pouvoir **cibler les problématiques** pouvant être soulevées par les différents acteurs au regard du contenu de la modification.

Toujours dans le cadre de l'appréhension et de la compréhension du contexte, il était nécessaire de pouvoir **appréhender le fonctionnement du territoire** de Gonesse en termes de développement mais également la **sensibilité environnementale** de celui-ci.

Aussi, la lecture de l'état initial de l'environnement, ont permis de **cibler les thématiques prioritaires** dans le cadre de l'évaluation environnementale de la modification n°4 du PLU.

4.2 Analyse de la compatibilité du projet de modification vis-à-vis des documents cadres

D'un point de vue réglementaire, le PLU se doit d'être compatible avec un certain nombre de documents cadres et directeurs. Sur le territoire de la commune de Gonesse il est donc nécessaire de justifier de la compatibilité avec :

- Les orientations générales du Schéma Directeur de la Région Ile de France ;
- Les orientations du PEB de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et du PEB de l'aéroport du Bourget ;
- Les orientations fondamentales et objectifs de qualité et quantité des eaux du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie 2022-2027 ;
- Les orientations fondamentales et objectifs de protection du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Croult-Engbien-Vieille Mer ;
- Les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale de Roissy Pays de France ;
- Les objectifs du Contrat de Développement Territorial Cœur Economique Roissy Terres de France ;
- Les objectifs du Plan Local d'Habitat Intercommunal Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France.

Dans l'ensemble des cas, il s'agit d'un rapport de compatibilité et non pas de conformité (pas de traduction au sens strict des orientations et objectifs).

Il s'agit donc, dans l'analyse, de vérifier que les éléments de la modification n°4 du PLU ne sont pas en contradiction avec les documents supérieurs et qu'elles participent, à leur échelle, à l'atteinte des objectifs fixés.

Aussi, pour chaque document imposant un rapport de compatibilité au PLU les orientations ou objectifs ont été détaillés sous la forme de tableaux.

⁵ A noter que, dans certains cas, des mesures complémentaires sont également proposées pour des impacts résiduels positifs. L'idée étant de venir renforcer davantage encore cette incidence positive.

4.3 Présentation de la méthode d'évaluation des impacts

- La méthode employée est la suivante :
 - Le site a fait l'objet d'une caractérisation au regard de son contexte environnemental :
 - Il s'agissait de préciser, à l'échelle du site, les spécificités de celui-ci au regard des différents volets environnementaux détaillés dans l'état initial de l'environnement du PLU et complétés par l'analyse produite dans le cadre de l'étude d'impact du dossier de réalisation de la ZAC du Triangle de Gonesse. Cette caractérisation a pour objectif de mieux comprendre le fonctionnement du secteur.
 - Les enjeux ont été définis sur la base des conclusions de l'étude d'impact.
 - Le site a fait l'objet d'une analyse des incidences.

4.3.1.1 Analyse des incidences du projet de modification

L'évaluation environnementale s'est appuyée sur la méthodologie développée dans l'évaluation environnementale du PLU de Gonesse. L'objectif étant de pouvoir assurer la cohérence entre les différentes études environnementales menées dans le cadre du PLU.

Les incidences ont donc été caractérisées de la manière suivante :

- **Incidence très positive (++)** : la disposition contribue à limiter ou réduire les effets sur un ou plusieurs thèmes de l'environnement ;
- **Incidence positive (+)** : la disposition produit des effets positifs mais limités. Des actions peuvent être envisagées pour augmenter l'intensité des effets ;
- **Incidence neutre** : la disposition ne produit pas d'effet sur l'environnement
- **Incidence mitigée (+/-)** : la disposition a des effets positifs et négatifs sur un ou plusieurs thèmes de l'environnement
- **Incidence négative (-)** : la disposition a des effets notables défavorables mais limités
- **Incidence très négative (--)** : la disposition a des effets notables largement défavorables sur un ou plusieurs thèmes environnementaux résultant d'un choix volontariste en faveur du projet

A noter que, pour des incidences semblables dans leurs caractéristiques, le niveau associé a été adapté en fonction de la sensibilité du site évaluée lors de la première étape.

Concernant les incidences, leur analyse a été faite de la manière suivante :

1. Les **incidences brutes** du projet ont été définies dans un premier temps, il s'agit de **l'impact initial** ;
2. Les mesures mises en œuvre dans le PLU (à l'heure actuelle et à travers la modification) et permettant l'évitement, la réduction ou la compensation des impacts ont été détaillées ;
3. Sur la base des mesures définies dans le PLU, l'impact initial a été réévalué de manière à estimer **l'impact résiduel** subsistant après la mise en œuvre des mesures ;
4. Si l'impact résiduel présente un caractère négatif ou très négatif, des mesures complémentaires visant l'évitement, la réduction ou la compensation sont alors proposées⁵ afin d'amener autant que possible le projet à avoir une incidence neutre sur l'environnement.

L'ensemble de cette analyse est formalisé sous la forme de tableaux de synthèse afin de faciliter la lecture et la compréhension de la démarche mise en œuvre :

THEMATIQUE	INCIDENCES	IMPACT INITIAL	MESURES	IMPACT RESIDUEL	MESURES COMPLEMENTAIRES A ENVISAGER
Il est indiqué la thématique étudiée	Les caractéristiques de l'incidence sont présentées	Le niveau d'impact des incidences est évalué	Les mesures mises en œuvre sont décrites	Le niveau d'impact est réévalué au regard des mesures	Les mesures proposées (non mises en œuvre dans le cadre du PLU) sont présentées

4.4 Définition des mesures d'évitement, réduction, compensation

Compte tenu du fait qu'il est recherché une incidence neutre, voire positive, du plan sur l'environnement il a été nécessaire lorsque les incidences du plan présentaient un impact résiduel de préconiser des mesures complémentaires.

Ces mesures ont été définies de manière à viser, selon le respect de l'ordre suivant :

- L'évitement des incidences ;
- La réduction des incidences ;
- La compensation des incidences si besoin.

4.5 Concertation et co-construction de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est par définition une **démarche** et non pas une **simple procédure**.

Elle doit notamment permettre :

- Un travail itératif, visant l'amélioration, du projet ;
- Un accès à l'information du public.

Ces deux points ont fait l'objet d'un travail commun avec la ville de Gonesse (maîtrise d'ouvrage) :

> TRAVAIL ITERATIF :

Afin de proposer une amélioration du projet, un travail itératif a été mené. Ainsi, au regard des incidences particulièrement fortes pour la population en matière d'exposition aux nuisances sonores et pollutions atmosphériques une analyse du document (PLU avec les éléments de modification) a été faite au démarrage de la mission.

Ce travail itératif autour de l'évaluation environnementale s'est également appuyé sur des échanges avec la ville de Gonesse :

DATE	OBJECTIF DE LA REUNION
12 juillet 2023	Première lecture de l'avis de la MRAe et échanges sur les sujets soulevés et à analyser.
25 août 2023	Réunion de lancement et d'échanges avec les partenaires du projet : - Présentation des enjeux soulignés par la MRAe et partage des premiers points d'alertes et points d'attention à avoir vis-à-vis de la modification de l'OAP
Septembre 2023-juillet 2024	Echanges sur les points de la modification et identification des évolutions à apporter au document.

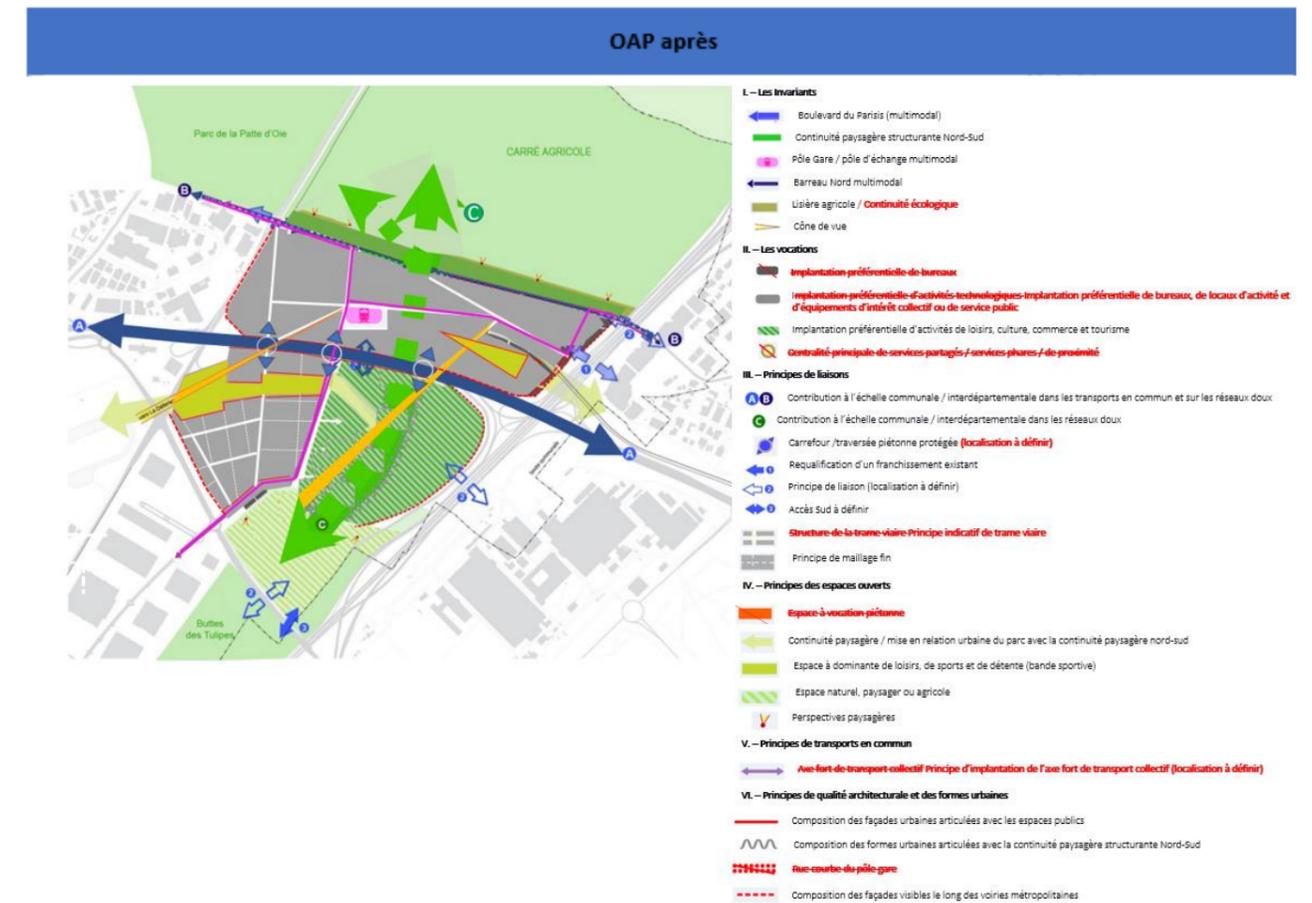
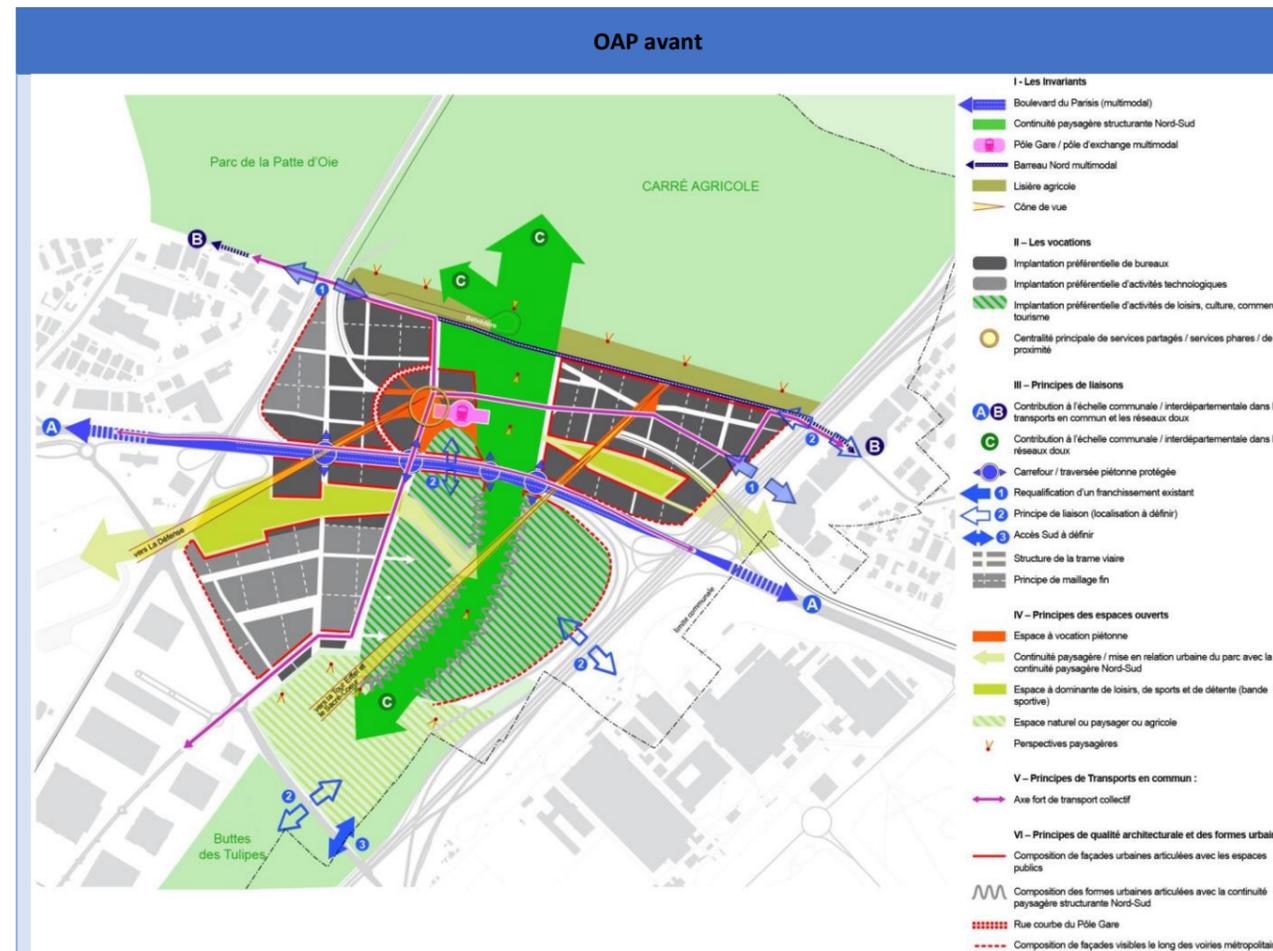
5 Evaluation de l'impact des modifications du PLU

Dans le cadre de la modification n°4 du PLU, les évolutions du document concernent exclusivement l'OAP du Triangle de Gonesse. Elles concernent aussi bien le tracé de l'OAP que le corps de celle-ci. La modification est présentée en détail dans la pièce « Notice de présentation de la modification n°4 du PLU de Gonesse ».

5.1 Modifications prévues dans l'OAP du Triangle de Gonesse

L'ensemble des éléments décrits ci-dessous sont tirés de la « Notice de présentation de la modification n°4 du PLU de Gonesse ».

Le schéma de l'OAP connaît un certain nombre d'évolutions qui sont déclinées ci-dessous.



5.1.2 Ajouts tenant compte des modifications apportées au régime des OAP par les lois n°2021-1104 du 22 août 2021 et n° 2023-973 du 23 octobre 2023.

5.1.2.1 Justification de la modification

La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 et dans une moindre mesure, la loi relative à l'industrie verte du 23 octobre 2023, sont venues enrichir le régime des OAP. A titre d'exemple, les articles L. 156-6-1 et L. 151-6-2 du Code de l'Urbanisme contraignent dorénavant les OAP à définir 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 ;
- Les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques.

Il est ainsi proposé de mettre à jour le paragraphe liminaire présentant le cadre réglementaire des OAP.

5.1.2.2 Proposition de modification du paragraphe liminaire sur le rôle et contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Conformément à l'article L.151-6 du code de l'urbanisme en vigueur au 1^{er} janvier 2016, le PLU comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Conformément à l'article L.151-7, ces orientations peuvent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ; • 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 ; • Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ; • Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ; • Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ; • Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports. 	<p>Conformément à l'article L.151-6 du code de l'urbanisme en vigueur au 1^{er} janvier 2016, le PLU comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Conformément aux articles L.151-6-1 et L.151-6-2 du code de l'urbanisme, les OAP définissent, en cohérence avec le PADD, 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, ainsi que les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques.</p> <p>Conformément à l'article L.151-7, ces orientations peuvent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, 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 ; • 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 ; • Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ; • 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 ; • Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ; • Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports ; • 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.

5.1.3 Mise à jour du titre de la carte de phasage prévisionnel

5.1.3.1 Justification de la modification

Au regard des obligations de l'article L. 151-6-1 du code l'urbanisme, il est proposé de modifier le titre de la partie 4 et de le remplacer par « échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles ».

5.1.3.2 Proposition de modification de la partie 4

Rédaction avant	Rédaction après
Partie 4 : le phasage prévisionnel	Partie 4 : le phasage prévisionnel Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles

5.1.4 Ajout d'une précision indiquant que la lisière agricole constitue une continuité écologique

5.1.4.1 Justification de la modification

L'article L.151-6-2 du code de l'urbanisme dispose dorénavant que « 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 ».

Le rapport de présentation de la révision identifie déjà une continuité écologique au nord du Triangle de Gonesse et la décline dans les OAP du Triangle de Gonesse par la création d'une lisière agricole, et des prescriptions liées à l'aménagement de celle-ci.

Les informations présentes dans les OAP concernant la lisière agricole et sa préservation sont déjà amplement suffisantes et il n'apparaît pas utile d'ajouter des éléments supplémentaires sur ce volet qui est déjà correctement traité par les OAP du Triangle de Gonesse. Il est en effet indiqué que :

« L'objectif de la lisière agricole est d'assurer la diversification de la fonction agricole : elle doit assurer un rôle productif par l'exploitation des terres agricoles proches. L'installation d'une ferme, accessible aux populations avoisinantes et aux employés du nouveau quartier, est prévue. La ferme du Triangle est un lieu de production agricole et de vente directe, de formation, d'événementiel, etc.

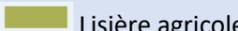
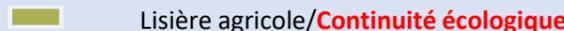
La lisière agricole doit ainsi assurer la transition entre des espaces agricoles pérennisés et le projet urbain matérialisé par un front bâti. Cette lisière est un espace aménagé à la fois pour des raisons de qualité d'espace public et de cadre de vie mais également afin de recréer une bande paysagère et végétale à même de supporter l'installation d'une biodiversité locale. L'aménagement de zones favorables au Cochevis huppé, à la Mante religieuse et au Léopard des murailles, en compensation aux atteintes du projet vis-à-vis de ces espèces animales pourrait notamment guider la réalisation des aménagements.

Cette lisière agricole permet également de garantir une bonne accessibilité de l'espace agricole.

La lisière agricole permet de répondre aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'une continuité écologique est-ouest. »

La lisière agricole a été imaginée pour sanctuariser la continuité écologique repérée dans le cadre du rapport de présentation. A ce titre, une précision sera ajoutée indiquant que la lisière agricole constitue la continuité écologique est/ouest repérée et prévue à l'article L. 151-6-2 du code de l'urbanisme.

5.1.4.2 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement et I Les invariants

Rédaction avant	Rédaction après
 Lisière agricole	 Lisière agricole/ Continuité écologique

5.1.5 Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne

5.1.5.1 Justification de la modification

La présente procédure part du principe que les OAP en vigueur donnent une représentation trop précise et restrictive des orientations dont la conception doit pouvoir évoluer.

Il en est ainsi pour la représentation schématique des espaces à vocation piétonne. Il n'en reste pas moins que la place du piéton et des modes doux reste un axe majeur des orientations d'aménagement du Triangle de Gonesse. Il est ainsi proposé de supprimer la représentation graphique des espaces à vocation piétonne.

En contrepartie, et afin d'optimiser le maillage pour l'intégration de ces espaces, il est proposé de décliner les principes d'aménagement pour les modes doux à tous les espaces ouverts en les mettant en chapeau du chapitre IV sur les Principes des espaces ouverts de la partie 2. Les principes existants seront renforcés et précisés.

Il apparaît aussi opportun d'apporter une modification à la notion de porosité pour les îlots du pôle gare en supprimant la notion d'îlots traversables et/ou comportant des RDC semi publics traversables au profit d'une formulation plus générique indiquant que les îlots du pôle gare devront assurer une forme de porosité visuelle et/ou physique.

En effet, une approche plus englobante de la notion d'ouverture des îlots est préférable à la généralisation d'îlots traversables autour du pôle gare, qui pourrait exclure l'implantation de certains programmes tels que des équipements publics (II.2.D.a) potentiellement non traversables par le public.

5.1.5.2 Proposition de modification de la partie 2, le Schéma d'aménagement

Rédaction avant	Rédaction après
 Espace à vocation piétonne	 Espace à vocation piétonne

5.1.5.3 Proposition de modification de la partie 2, IV Principes des espaces ouverts

Rédaction avant	Rédaction après
 Espace à vocation piétonne Le projet vise à offrir un réseau de circulations douces confortables grâce à une trame de rues et de cheminements pour les piétons et cyclistes. La place de la gare est au cœur du projet et forme la porte d'entrée du quartier. Elle est l'espace public principal apaisé (espace piéton), dense en ce qui concerne sa vitalité urbaine et hautement qualitatif. Pour améliorer l'accessibilité, la centralité et la visibilité de la gare multimodale, les îlots du pôle gare sont partiellement perméables et traversables par les piétons et/ou sont constitués d'immeubles dont les rez-de-chaussée semi publics sont traversables.	 Espace à vocation piétonne Le projet vise à offrir un réseau de circulations douces confortables grâce à une trame de rues et de cheminements pour les piétons et cyclistes. La place de la gare est au cœur du projet et forme la porte d'entrée du quartier. Elle est l'espace public principal apaisé (espace piéton), dense en ce qui concerne sa vitalité urbaine et hautement qualitatif. Pour améliorer l'accessibilité, la centralité et la visibilité de la gare multimodale, les îlots du pôle gare sont partiellement perméables et traversables par les piétons et/ou sont constitués d'immeubles dont les rez-de-chaussée semi publics sont traversables offrent une certaine porosité visuelle et/ou physique. La plupart de ces cheminements piétons sont orientés et cheminent vers la place centrale de la gare.

<p>La plupart de ces cheminements piétons sont orientés et cheminent vers la place centrale de la gare.</p>	<p>La trame viaire, au-delà des besoins de desserte pour les véhicules des différents îlots du quartier, doit permettre d'intégrer un maillage de circulations favorable aux piétons et aux cyclistes. Afin de garantir et encourager le recours aux modes actifs, une réflexion sur le dimensionnement et l'intégration paysagère de ces circulations doit être menée en assurant la mise en place de cheminements dédiés, généreux et sécurisés pour les usagers. Ce maillage devra être pensé et optimisé de manière à créer un faisceau de cheminements internes à la zone.</p> <p>Dans l'objectif de donner place au piéton au sein du secteur, les cheminements devront être travaillés de manière qualitative en offrant des espaces de circulation généreux, clairement identifiables, sécurisés et continus. Une attention particulière devra être portée par rapport à l'accessibilité des équipements publics et d'intérêt collectif depuis la gare. L'aménagement des trottoirs devra permettre la mobilité de tous (revêtement stable) tout en favorisant la gestion des eaux pluviales (porosité). Le traitement du mobilier urbain et paysager de ces espaces devra permettre d'assurer des circulations confortables tout au long de l'année (limitation de l'inconfort thermique lié au vent en hiver, limitation de l'ensoleillement direct en été) et devra permettre aux piétons d'effectuer des haltes confortables (assises, ombrage...).</p> <p>Afin d'encourager le déploiement des modes actifs, le traitement des connexions et de l'intermodalité doit être intégré finement en favorisant des parcours aisés et confortables, en offrant des conditions de stationnement sécurisé pour les cyclistes, trottinettes, etc... Cette offre sera notamment pertinente à développer à proximité des points d'intérêts.</p> <p>Les Diagonales, lieux de rencontre et de sociabilité, complètent la trame urbaine. Supports importants de la gestion des eaux, elles offrent un espace public de qualité.</p> <p>Afin de renforcer la qualité paysagère et de renforcer l'intégration des enjeux environnementaux, il devra être recherché un travail fin de traitement des espaces qui favorise une végétalisation qualitative, source d'aménités environnementales et sociales (infiltration et gestion des eaux pluviales, absorption des polluants, réduction des nuisances sonores, réduction du phénomène d'îlot de chaleur urbain). Aussi, les éléments suivants seront à considérer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La végétalisation des espaces doit s'appuyer sur une palette d'essences végétales diversifiées, résilientes face au dérèglement climatique (sécheresse, précipitations hétérogènes) ; - Une recherche de diversification des strates doit être mise en œuvre afin de favoriser un traitement des espaces libres et des espaces verts qualitatif : supports de biodiversité, sources de fraîcheur et de bien-être ; - La végétalisation doit être réfléchie en cohérence avec le bâti de manière à favoriser l'ombrage des
---	---

	<p>bâtiments en période estivale et l'apport solaire en hiver.</p> <p>Le traitement des espaces extérieurs libres ou artificialisés doit être également réfléchi de manière à favoriser le confort thermique à l'échelle de l'îlot afin de participer à la réduction des besoins de rafraîchissement en été. Aussi, la conception des espaces extérieurs et du bâti doit chercher à limiter les phénomènes d'accumulation de chaleur en favorisant l'usage de matériaux avec un albédo élevé (recommandation : albédo entre 0,3 et 0,4 afin d'éviter les phénomènes d'éblouissement), et une densité faible.</p>
--	--

5.1.6 Introduction d'une mention sur la possibilité de réaliser en amont de la requalification du BIP des ouvrages d'accès aux constructions qui seraient édifiées dans le périmètre du projet.

5.1.6.1 Justification de la modification

La requalification du BIP est un élément essentiel des OAP du Triangle de Gonesse. Cependant, l'évolution du phasage de l'opération et plus particulièrement la priorisation de la réalisation d'aménagements sur la partie nord du site, nécessite d'envisager une évolution des modalités de desserte des programmes qui seraient éventuellement livrés avant la requalification du Boulevard Interurbain du Parisis en boulevard urbain.

Il est ainsi proposé d'ajouter un alinéa dans la partie 2 « les invariants », indiquant que la requalification du BIP ne s'oppose pas à la réalisation d'accès à toutes les constructions et aménagements qui seraient édifiées avant.

5.1.6.2 Proposition de modification de la partie 2, I Les invariants

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Boulevard du Parisis (multimodal) L'actuel Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) sera transformé en une vaste avenue urbaine traversant d'est en ouest le quartier du Triangle de Gonesse. Le futur Boulevard Intercommunal du Parisis sera partagé en plusieurs voies de circulation dédiées à chaque mode de déplacement : voiture, bus, vélo, piéton et autres modes actifs. La vitesse sera réduite (50 km/h) sur le tronçon central. L'avenue requalifiée assurera une fonction de desserte du quartier tout en continuant à accueillir une partie du trafic de transit est-ouest. L'ambition du projet vise à créer, au cœur de la vie du quartier, un axe principal aux larges trottoirs bordés d'arbres, qui desserve le pôle gare et propose de nombreux commerces et restaurants en terrasse. Le BIP requalifié constituera une adresse principale dans le quartier. La trame des plantations, les essences utilisées et la division des espaces permettent une lecture claire et renforcent le caractère urbain et unificateur du boulevard.</p>	<p>Boulevard du Parisis (multimodal) L'actuel Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) sera transformé en une vaste avenue urbaine traversant d'est en ouest le quartier du Triangle de Gonesse. Le futur Boulevard Intercommunal du Parisis sera partagé en plusieurs voies de circulation dédiées à chaque mode de déplacement : voiture, bus, vélo, piéton et autres modes actifs. La vitesse sera réduite (50 km/h) sur le tronçon central. L'avenue requalifiée assurera une fonction de desserte du quartier tout en continuant à accueillir une partie du trafic de transit est-ouest. L'ambition du projet vise à créer, au cœur de la vie du quartier, un axe principal aux larges trottoirs bordés d'arbres, qui desserve le pôle gare et propose de nombreux commerces et restaurants en terrasse. Le BIP requalifié constituera une adresse principale dans le quartier. La trame des plantations, les essences utilisées et la division des espaces permettent une lecture claire et renforcent le caractère urbain et unificateur du boulevard.</p> <p>La requalification du BIP ne s'oppose pas à la réalisation, en amont, de tous aménagements sur ledit boulevard, quels qu'ils soient, visant à permettre l'accès aux constructions qui seraient édifiées.</p>

5.1.7 Modification de la légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport collectif (localisation à définir).

5.1.7.1 Justification de la modification

La gare du Triangle de Gonesse doit voir le jour en 2028. L'offre de transport de rabattement et de desserte fine est en train de s'organiser. Il s'agit de préciser que la structure de la trame viaire, support de l'offre en transports en commun, telle que représentée dans les OAP en vigueur, doit bien être comprise comme un principe d'aménagement et non comme une trame figée.

Il est proposé de modifier le schéma d'aménagement et les prescriptions des principes de transport en commun (partie 2, V) en ce sens.

5.1.7.2 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement

Rédaction avant	Rédaction après
	

5.1.7.3 Proposition de modification de la partie 2, V Principes de transports en commun

Rédaction avant	Rédaction après
 <p>Les axes forts d'accueil du transport collectif sont positionnés pour favoriser l'intermodalité et une excellente desserte des quartiers. La quasi-totalité du développement urbain se situe dans une zone où l'accès aux transports en commun est facilité : à moins de 500 m de la gare du Triangle, ou à moins de 300 m d'un arrêt de BHNS.</p>	 <p>Les axes forts d'accueil du transport collectif sont positionnés pour favoriser selon un principe favorisant l'intermodalité et une excellente desserte des quartiers. La quasi-totalité du développement urbain se situe dans une zone où l'accès aux transports en commun est facilité : à moins de 500 m de la gare du Triangle, ou à moins de 300 m d'un arrêt de BHNS.</p>

5.1.8 Apport d'une précision concernant les carrefours et traversées piétonnes

5.1.8.1 Justification de la modification

Les traversées piétonnes entre la partie Nord et Sud sont positionnées précisément et en phase avec la trame viaire. Pourtant, à ce stade de l'avancée du projet, le positionnement des carrefours et leur nombre exact ne sont pas définis.

Deux modifications seront apportées au schéma d'aménagement et aux prescriptions sur les principes de liaison (partie 2, III Principes de liaisons) pour indiquer que leur nombre et leur positionnement reste à définir en accord avec la future trame viaire.

5.1.8.2 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement

Schématisme avant	schématisation après
 <p>Carrefour / traversée piétonne protégée</p>	 <p>Carrefour / traversée piétonne protégée (localisation à définir)</p>

5.1.8.3 Proposition de modification de la partie 2, III Principes de liaisons

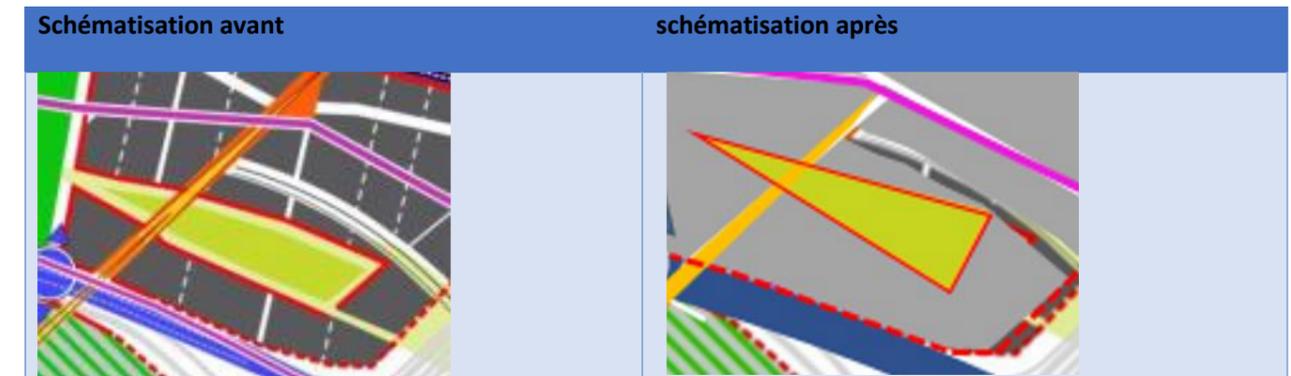
Schématisme avant	schématisation après
 <p>Carrefour / traversée piétonne protégée</p> <p>L'objectif est d'installer de véritables carrefours à niveau sur les deux principaux axes nord-sud et au centre (transports publics), afin de créer une porte d'entrée au quartier desservant les parties nord et sud de l'opération et permettant la traversée facile de cet axe structurant. Ces carrefours devront être franchissables par les véhicules particuliers, les transports en commun, les piétons et les bicyclettes.</p>	 <p>Carrefour / traversée piétonne protégée (localisation à définir)</p> <p>L'objectif est d'installer de véritables carrefours à niveau sur les deux principaux axes nord-sud et au centre (transports publics), afin de créer une porte d'entrée au quartier desservant les parties nord et sud de l'opération et permettant la traversée facile de cet axe structurant. Ces carrefours devront être franchissables par les véhicules particuliers, les transports en commun, les piétons et les bicyclettes.</p>

5.1.9 Modification de la représentation des espaces à dominante de loisirs, de sports et de détente (bande sportive)

5.1.9.1 Justification de la modification

Les OAP donnent également une représentation trop précise et restrictive de la bande sportive dont la conception doit pouvoir évoluer avec la définition du projet d'aménagement. Il est ainsi proposé d'en avoir une représentation plus schématique.

5.1.9.2 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement



5.1.10 Suppression de la notion de diagonales.

5.1.10.1 Justification de la modification

Le principe de diagonale est représenté sur le schéma pour valoriser une vue sur Paris (Sacré-Cœur et Tour Eiffel) alors que les possibilités de vues sont multiples, et qu'elles peuvent être déclinées sur plusieurs axes nord/sud qui irrigueront l'opération.

Ainsi, les OAP en vigueur donnent une représentation trop précise et restrictive de ces espaces dont la conception doit pouvoir évoluer avec la définition du projet.

Il est ainsi proposé de supprimer la mention de diagonale des prescriptions de la partie 2.

5.1.10.2 Proposition de modification de la partie 2, I Les invariants

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Cône de vue</p> <p>Les éléments paysagers existants tels que l'alignement d'arbres et le belvédère au nord du site, les « Buttes des Tulipes » au sud, sont intégrés dans la conception du projet urbain et du plan de déplacement. La topographie est valorisée par le dispositif des parcs du projet urbain.</p> <p>Les cônes de vue vers La Défense et vers le Sacré Cœur et la Tour Eiffel sont valorisés depuis le pôle gare et les diagonales et inscrivent l'utilisateur dans une plus grande échelle.</p> <p>Les hauteurs des constructions situées dans les perspectives paysagères et les cônes de vue ne peuvent être telles qu'elles entravent les vues.</p>	<p>Cône de vue</p> <p>Les éléments paysagers existants tels que l'alignement d'arbres et le belvédère au nord du site, les « Buttes des Tulipes » au sud, sont intégrés dans la conception du projet urbain et du plan de déplacement. La topographie est valorisée par le dispositif des parcs du projet urbain.</p> <p>Les cônes de vue vers La Défense et vers le Sacré Cœur et la Tour Eiffel sont valorisés depuis le pôle gare et les diagonales et inscrivent l'utilisateur dans une plus grande échelle.</p> <p>Les hauteurs des constructions situées dans les perspectives paysagères et les cônes de vue ne peuvent être telles qu'elles entravent les vues.</p>

5.1.10.3 Proposition de modification de la partie 2, IV Principes des espaces ouverts

Rédaction avant	Rédaction après
Les Diagonales, lieux de rencontre et de sociabilité, complètent la trame urbaine. Supports importants de la gestion des eaux, elles offrent un espace public de qualité.	Les Diagonales, lieux de rencontre et de sociabilité, complètent la trame urbaine. Supports importants de la gestion des eaux, elles offrent un espace public de qualité.

5.1.11 Elargissement de la notion de centralité

5.1.11.1 Justification de la modification

La représentation d'un cercle à l'ouest de la gare exprimant la notion de centralité est trop restrictive. D'une part, ce cercle est extrêmement fin et suggère une centralité uniquement à l'ouest de la gare. D'autre part, même si la centralité se situera principalement autour de la gare, les prescriptions suggèrent d'autres centralités qui ne sont pas représentées et difficilement représentables à ce stade de l'avancée de l'opération.

Par conséquent, il y a lieu de supprimer la représentation de la centralité sur le schéma d'aménagement et de généraliser les prescriptions de centralité et de densification à tous les abords de la gare. Les prescriptions existantes seront conservées et annexées aux prescriptions sur les implantations préférentielles, tout en précisant que dans les abords de la gare, pour favoriser une qualité architecturale et paysagère, les équipements publics seront privilégiés.

Certaines prescriptions, notamment celles sur les heures d'ouvertures, vont au-delà des orientations possibles dans une OAP et doivent être supprimées.

5.1.11.2 Proposition de modification de la partie 2, le schéma d'aménagement

Rédaction avant	Rédaction après
 Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité	 Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité

5.1.11.3 Proposition de modification de la partie 2, II Les vocations

Rédaction avant	Rédaction après
 Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité L'objectif est de concentrer les espaces d'activités et de services à caractère public en un nombre limité de « pôles de services » sur les emplacements centraux, tels que les nœuds des transports en commun, le pôle gare, le BIP, les axes diagonaux, etc. Il s'agit d'encourager des horaires d'ouverture	 Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité L'objectif est de concentrer les espaces d'activités et de services à caractère public en un nombre limité de « pôles de services » sur les emplacements centraux, tels que les nœuds des transports en commun, le pôle gare, le BIP, les axes diagonaux, etc. Il s'agit d'encourager des horaires d'ouverture étendus pour

étendus pour souligner le caractère urbain. Ces lieux associent les fonctions de mobilité, de services, accueillent les rez-de-chaussée animés, et sont des lieux de rencontre, et de sociabilité.	souligner le caractère urbain. Ces lieux associent les fonctions de mobilité, de services, accueillent les rez-de-chaussée animés, et sont des lieux de rencontre, et de sociabilité.
La centralité principale se trouve autour du pôle gare.	La centralité principale se trouve autour du pôle gare.
Le projet doit privilégier le développement de la notion de services partagés aux entreprises, comme des centres d'affaires, salles de réunions, équipements technologiques, reprographie, mais aussi les services de mobilité (covoiturage, etc.).	Le projet doit privilégier le développement de la notion de services partagés aux entreprises, comme des centres d'affaires, salles de réunions, équipements technologiques, reprographie, mais aussi les services de mobilité (covoiturage, etc.).

5.1.12 Ajout d'une précision sur la densité du développement urbain

5.1.12.1 Justification de la modification

Dans le préambule, il est indiqué que « **La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée. Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable** ».

La mention de parcs généreusement dimensionnés va à l'encontre même du principe de compacité exprimé dans le même paragraphe. La part du végétal est pourtant essentielle dans la conception du projet, à la fois dans le traitement des espaces libres comme dans celui des espaces bâtis. Elle doit ainsi être proportionnée et ne doit pas altérer l'objectif majeur de compacité et de densité aux abords de la nouvelle gare. Il est ainsi proposé d'ajouter une mention dans le préambule en ce sens.

5.1.12.2 Proposition de modification du préambule

Rédaction avant	Rédaction après
La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée. Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-	La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée. Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant dont le dimensionnement permettra de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création

sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.	d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.
--	---

5.1.13 Modification de la légende « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire ».

5.1.13.1 Justification de la modification

Il s'agit de préciser que la structure de la trame viaire représentée dans les OAP en vigueur doit bien être comprise comme un principe d'aménagement et non comme une trame dont les caractéristiques précises seraient figées.

Il est ainsi proposé de :

- Modifier la légende en remplaçant « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire » ;
- Modifier le volet prescriptif en retirant des éléments normés figeant la trame viaire. Cela permettra d'accueillir des opérations avec des densités différentes de celles imposées par la structure de la trame viaire des OAP existantes.

Ces modifications n'altèrent pas les principes paysagers régulant la trame viaire et les principes structurant la qualité paysagère n'en seront pas affectés.

5.1.13.2 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement

Rédaction avant	Rédaction après
 Structure de la trame viaire	 Structure de la trame viaire Principe indicatif de trame viaire

5.1.13.3 Proposition de modification de la partie 2, III les principes de liaison (26)

Rédaction avant	Rédaction après
 Structure de la trame viaire Pour le secteur 1AUtdg1, le plan d'aménagement du quartier d'affaires s'appuie sur une grille orthogonale. Elle est le point de départ du plan masse. Le boulevard du Paris donne l'axe 1er de la trame urbaine. Les trois axes majeurs nord-sud sont accessibles par les carrefours à niveau du boulevard urbain. La grille orthogonale offre plusieurs intérêts, en : - permettant de s'affranchir des contraintes physiques tout en révélant la topographie ;	 Structure de la trame viaire Principe indicatif de trame viaire Pour le secteur 1AUtdg1, le plan d'aménagement du quartier d'affaires s'appuie sur une grille orthogonale. Elle est le point de départ du plan masse. Le boulevard du Paris donne l'axe 1er de la trame urbaine. Les trois axes majeurs nord-sud sont accessibles par les carrefours à niveau du boulevard urbain. La grille orthogonale offre plusieurs intérêts, en : - permettant de s'affranchir des contraintes physiques tout en révélant la topographie ;

<ul style="list-style-type: none"> - organisant l'espace urbanisé d'une manière rationnelle et facilement compréhensible, et en restant adaptable (souplesse d'organisation spatiale) ; - intégrant les besoins en termes de qualité d'accessibilité grâce à la facilité à se repérer ; - permettant un grand nombre de possibilités combinatoires, grâce à son homogénéité ; - conciliant la densité du bâti avec un ensoleillement des façades et l'intimité des usages ; <p>La distance maximale entre les axes est-ouest (rues) de la grille est déterminée par la profondeur maximale d'un îlot sans avoir besoin d'introduire une voie d'accès additionnelle interne. Cette distance est de +/- 100-150 mètres.</p> <p>Pour donner au quartier une intimité et une urbanité (contrairement aux parcs d'affaires classiques), les axes est-ouest sont déformés pour fermer les vues et redonner une échelle humaine à l'îlot. Les façades forment l'espace urbain de ces rues. Afin de renforcer les liens est-ouest, les rues sont fortement plantées en opposition aux rues nord-sud.</p> <p>La distorsion des axes est-ouest contraste avec l'effet d'ouverture des axes (voies, traversées piétonnes, servitudes) nord-sud. Ces derniers garantissent des lignes de vue vers le Carré Agricole et Paris, et assurent une excellente desserte aux îlots.</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg2, la façade ouest du projet devra assurer la porosité urbaine par des continuités de la maille viaire. Les formes urbaines et architecturales ouvertes seront privilégiées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - organisant l'espace urbanisé d'une manière rationnelle et facilement compréhensible, et en restant adaptable (souplesse d'organisation spatiale) ; - intégrant les besoins en termes de qualité d'accessibilité grâce à la facilité à se repérer ; - permettant un grand nombre de possibilités combinatoires, grâce à son homogénéité ; - conciliant la densité du bâti avec un ensoleillement des façades et l'intimité des usages ; <p>La distance maximale entre les axes est-ouest (rues) de la grille est déterminée par la profondeur maximale d'un îlot sans avoir besoin d'introduire une voie d'accès additionnelle interne. Cette distance est de +/- 100-150 mètres.</p> <p>Pour donner au quartier une intimité et une urbanité (contrairement aux parcs d'affaires classiques), les axes est-ouest sont déformés pour fermer les vues et redonner une échelle humaine à l'îlot. Les façades forment l'espace urbain de ces rues. Afin de renforcer les liens est-ouest, les rues sont fortement plantées en opposition aux rues nord-sud.</p> <p>La distorsion des axes est-ouest contraste avec l'effet d'ouverture des axes (voies, traversées piétonnes, servitudes) nord-sud. Ces derniers garantissent des lignes de vue vers le Carré Agricole et Paris, et assurent une excellente desserte aux îlots.</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg2, la façade ouest du projet devra assurer la porosité urbaine par des continuités de la maille viaire. Les formes urbaines et architecturales ouvertes seront privilégiées.</p>
--	---

5.1.14 Suppression de la représentation du principe de maillage fin en partie nord

5.1.14.1 Justification de la modification

Les OAP en vigueur déclinent de manière trop précise le principe de maillage fin, laissant trop peu de marge de manœuvre à la conception urbaine de ces espaces. En outre, ce carcan normé ne favorise pas la densité aux abords de la gare et l'implantation éventuelle de constructions plus denses. Il est donc proposé de supprimer le maillage fin du schéma en partie nord.

5.1.14.2 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement



et offre une excellente visibilité des façades construites du pôle gare.	excellente visibilité des façades construites du pôle gare.
--	--

5.1.1 Suppression de la notion de rue courbe du pôle gare.

5.1.1.1 Justification de la modification

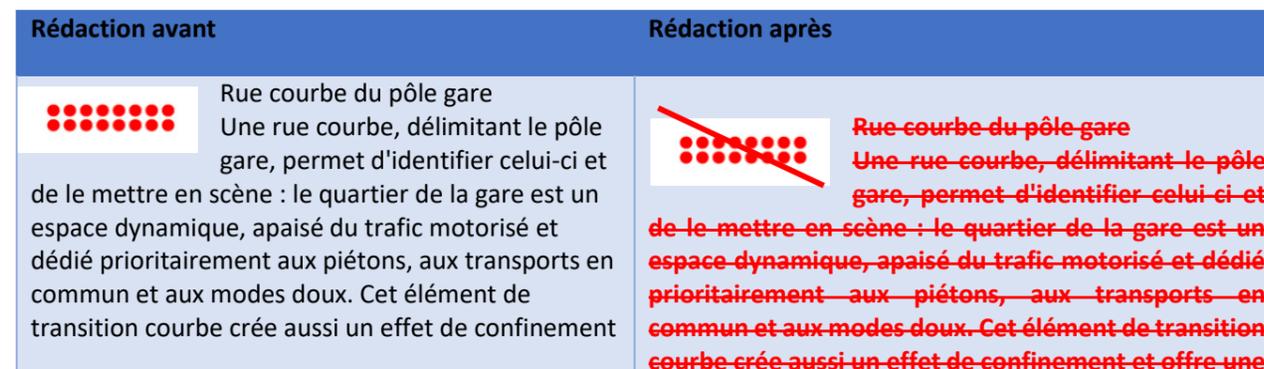
La représentation de la rue courbe du pôle gare est trop précise et restrictive pour concevoir les aménagements des abords de la gare qui doivent être calibrés en fonction de l'évolution des flux prévus. En outre, cet aménagement est très ouvert et consommateur d'espace.

Afin de permettre la densification des abords proches de la gare, il est donc proposé de supprimer le principe de rue courbe du schéma et des prescriptions afférentes de la partie 2.

5.1.1.2 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement



5.1.1.3 Proposition de modification de la partie 2, VI Principes de qualité architecturales et des formes urbaines



5.1.2 Précisions sur les conditions de constructibilité et d'utilisation de la continuité paysagère

5.1.2.1 Justification de la modification

Les OAP indiquent que la continuité paysagère s'adresse à tous les usagers du quartier (touristes, salariés, riverains du bassin de vie). La rédaction actuelle pouvait sembler exclure de la contribution à la continuité paysagère certains espaces privés non accessibles à un public extérieur. Pour assurer la valorisation de tous les éléments compris en son sein, il convient d'étoffer les prescriptions et de réaffirmer que tant les espaces publics que les espaces ouverts privés devront contribuer à la continuité paysagère notamment en leur donnant une dimension sociale.

En outre, les OAP en vigueur ne prévoient aucun principe à respecter pour les constructions implantées dans la partie nord de la continuité paysagère, alors que cela est précisé pour la partie sud et pour la lisière agricole. La partie déclinant les prescriptions d'aménagement sera amendée : Il s'agit de s'assurer de l'inscription de la partie nord de la continuité paysagère dans une stratégie contributive valorisante en terme paysager et écologique.

Le préambule sera aussi modifié pour mieux traduire l'équilibre entre espaces construits et espaces publics/verts.

5.1.2.2 Proposition de modification du préambule (2)

Rédaction avant	Rédaction après
<p>La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée.</p> <p>Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.</p>	<p>La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée.</p> <p>Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant dont le dimensionnement permettra de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère nord-sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.</p>

5.1.2.3 Proposition de modification de la partie 1, les grands principes d'aménagement du secteur

Rédaction avant	Rédaction après
<p>La continuité paysagère nord-sud La continuité paysagère nord-sud est l'espace emblématique du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse. Elle constitue une véritable centralité accessible au public, en garantissant la perméabilité et l'ouverture du quartier sur le paysage</p>	<p>La continuité paysagère nord-sud La continuité paysagère nord-sud est l'espace emblématique du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse. Elle constitue une véritable centralité pouvant être accessible au public, en garantissant la perméabilité et l'ouverture du quartier</p>

et en établissant les liaisons avec les parcs périurbains environnants.

La continuité paysagère nord-sud s'adresse à tous les usagers du quartier, qu'ils soient touristes, salariés ou visiteurs, riverains du bassin de vie. Elle est envisagée à la fois comme un lieu calme au sein de l'environnement aéroportuaire de transit, et comme un lieu de rencontres et de sociabilités.

La continuité paysagère nord-sud, de par son emplacement, constitue par ailleurs le vallon principal du Triangle de Gonesse et assure de ce fait pour partie la fonction de gestion des eaux de pluies.

La continuité paysagère nord-sud, dans sa partie sud, pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité).

sur le paysage et en établissant les liaisons avec les parcs périurbains environnants.

La continuité paysagère nord-sud s'adresse à tous les usagers du quartier, qu'ils soient touristes, salariés ou visiteurs, riverains du bassin de vie.

La continuité paysagère repose aussi bien sur les espaces publics que sur les espaces privés. Le traitement de ces espaces doit permettre une ambition commune. La continuité paysagère profitera aux usagers du quartier, que ce soit par l'accès à certains espaces verts et de nature ou le traitement paysager qualitatif de certains espaces privés. Elle est envisagée à la fois comme un lieu calme au sein de l'environnement aéroportuaire de transit, et comme un lieu de rencontres et de sociabilités.

La continuité paysagère nord-sud, de par son emplacement, constitue par ailleurs le vallon principal du Triangle de Gonesse et assure de ce fait pour partie la fonction de gestion des eaux de pluies.

La continuité paysagère nord-sud, dans sa partie sud, pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité).

Les constructions sont autorisées au sein de cette continuité paysagère à condition qu'elles contribuent, via l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures, à la trame verte constitutive de la continuité paysagère. Afin de valoriser la biodiversité et de favoriser le traitement qualitatif des espaces, les projets de construction pourront utilement s'appuyer sur des labels et certifications valorisant et intégrant la biodiversité (label Biodiversity, démarche Effinature etc...).

D'une manière générale, le traitement des espaces libres et/ou des toitures doit témoigner d'un réel effort paysager et écologique en favorisant : la diversité végétale (essences, strates), la diversité des milieux, la création d'espaces refuges pour la biodiversité, la valorisation des sols en place et de la pleine terre.

5.1.2.4 Proposition de modification de la partie 2, I les Invariants

environnementaux (biodiversité, gestion des eaux pluviales, etc.).

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Continuité paysagère structurante nord-sud</p> <p>Il s'agit de la colonne vertébrale végétale du projet, assurant une continuité entre le nord et le sud, reliant le Carré Agricole au nord au parc sud et aux buttes des Tulipes.</p> <p>La continuité paysagère est structurée en plusieurs secteurs dans sa longueur. Elle intègre une dimension agricole dans la continuité de la lisière et permet très ponctuellement la réalisation de constructions. Dans la partie située au sud du BIP, il pourra s'agir de constructions éphémères et/ou de type kiosques et/ou de structure de loisirs (rollercoaster, etc.) et/ou culturels (type « Folie » du Parc de la Villette, constructions ludiques, etc.).</p> <p>Le parc créatif, situé au nord du BIP, bordé par des voiries structurantes nord-sud, offre de multiples cheminements pour les circulations douces.</p> <p>Dans sa partie sud, la continuité paysagère pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité). Un parc au sud assurera notamment la gestion des eaux pluviales et des déblais-remblais.</p> <p>Ce réseau sera un élément d'identité de la continuité paysagère et de l'ensemble du Triangle de Gonesse. Il permettra - à l'échelle territoriale</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise en système des espaces verts et des parcs périurbains voisins ainsi que la réalisation d'un réseau cyclable intercommunal et régional. <p>La continuité paysagère nord-sud sera d'une largeur suffisante et majoritairement en pleine terre pour assurer une continuité structurante à son échelle (physique, topographique et visuelle). Les différents secteurs de la continuité paysagère permettront d'assurer une partie de la gestion des eaux pluviales.</p>	<p>Continuité paysagère structurante nord-sud</p> <p>Il s'agit de la colonne vertébrale végétale du projet, assurant une continuité entre le nord et le sud, reliant le Carré Agricole au nord au parc sud et aux buttes des Tulipes.</p> <p>La continuité paysagère est structurée en plusieurs secteurs dans sa longueur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elle intègre une dimension agricole dans la continuité de la lisière et permet très ponctuellement la réalisation de constructions en lien avec l'agriculture ; - Dans la partie Nord du Triangle située entre le BIP et la bande agricole, les constructions sont permises sous réserve qu'elles contribuent par l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures à la trame verte ; - Dans la partie située au sud du BIP, il pourra s'agir de constructions éphémères et/ou de type kiosques et/ou de structure de loisirs (rollercoaster, etc.) et/ou culturels (type «Folie» du Parc de la Villette, constructions ludiques, etc.). <p>Le Un parc créatif, situé au nord du BIP, bordé par des voiries structurantes nord-sud, offre de multiples cheminements pour les circulations douces. Dans sa partie sud La continuité paysagère pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité) et/ou par l'aménagement des espaces libres. Un parc au sud assurera notamment la gestion des eaux pluviales et des déblais-remblais.</p> <p>Ce réseau sera un élément d'identité de la continuité paysagère et de l'ensemble du Triangle de Gonesse. Il permettra - à l'échelle territoriale - la mise en système des espaces verts et des parcs périurbains voisins ainsi que la réalisation d'un réseau cyclable intercommunal et régional.</p> <p>La continuité paysagère nord-sud sera conçue d'une largeur suffisante et majoritairement en pleine terre pour assurer une continuité de manière à assurer une trame structurante à son l'échelle (physique, topographique et visuelle). Les différents secteurs de la continuité paysagère permettront d'assurer une partie de la gestion des eaux pluviales du site, tant en terme de paysage que par sa contribution aux enjeux</p>

5.1.3 Modification de la représentation de la continuité paysagère et matérialisation des vocations en son sein

5.1.3.1 Justification de la modification

La représentation de la continuité paysagère sous une forme fermée, laisse penser à un zonage spécifique du règlement graphique. Cependant, hormis la gare qui a été classée en zone 1 AUgp, tout le reste de la continuité paysagère est bien classé dans la même zone que la partie nord du Triangle de Gonesse.

La continuité paysagère n'est effectivement pas une zone spécifique, mais une bande dans laquelle la prise en compte du paysage et du végétal est renforcée par des prescriptions pour contribuer à la trame verte.

La limite de cette bande n'est pas fixe. Il peut y avoir une porosité du végétal vers l'extérieur de la continuité paysagère. Cette porosité peut également se décliner entre les espaces libres et les espaces bâtis.

En outre, dans cette continuité paysagère, les vocations ne sont pas identifiées. Cela émanait des choix graphiques qui avaient été adoptés. Il y a un aplat de couleur pour les vocations et un autre aplat pour matérialiser la continuité paysagère. L'aplat matérialisant les vocations (ou implantations préférentielles) ne couvre pas la continuité paysagère. Pourtant, dans la continuité paysagère, la programmation envisagée est la même que celle du reste de la partie Nord de l'opération.

La continuité paysagère se trouve ainsi au centre de plusieurs objectifs qu'il faut concilier par des choix de représentation graphique cohérents.

Par conséquent, il est proposé de modifier la représentation de la continuité paysagère dans le schéma des OAP.

5.1.3.2 Proposition de modification de la Partie 2, Le schéma d'aménagement



5.1.4 Modification du plan des hauteurs maximales et des prescriptions.

5.1.4.1 Justification de la modification

Le plan des hauteurs ne spatialise pas les hauteurs dans la continuité paysagère. Dans cette bande, les hauteurs sont définies par des prescriptions figurant aux termes de la partie 3 :

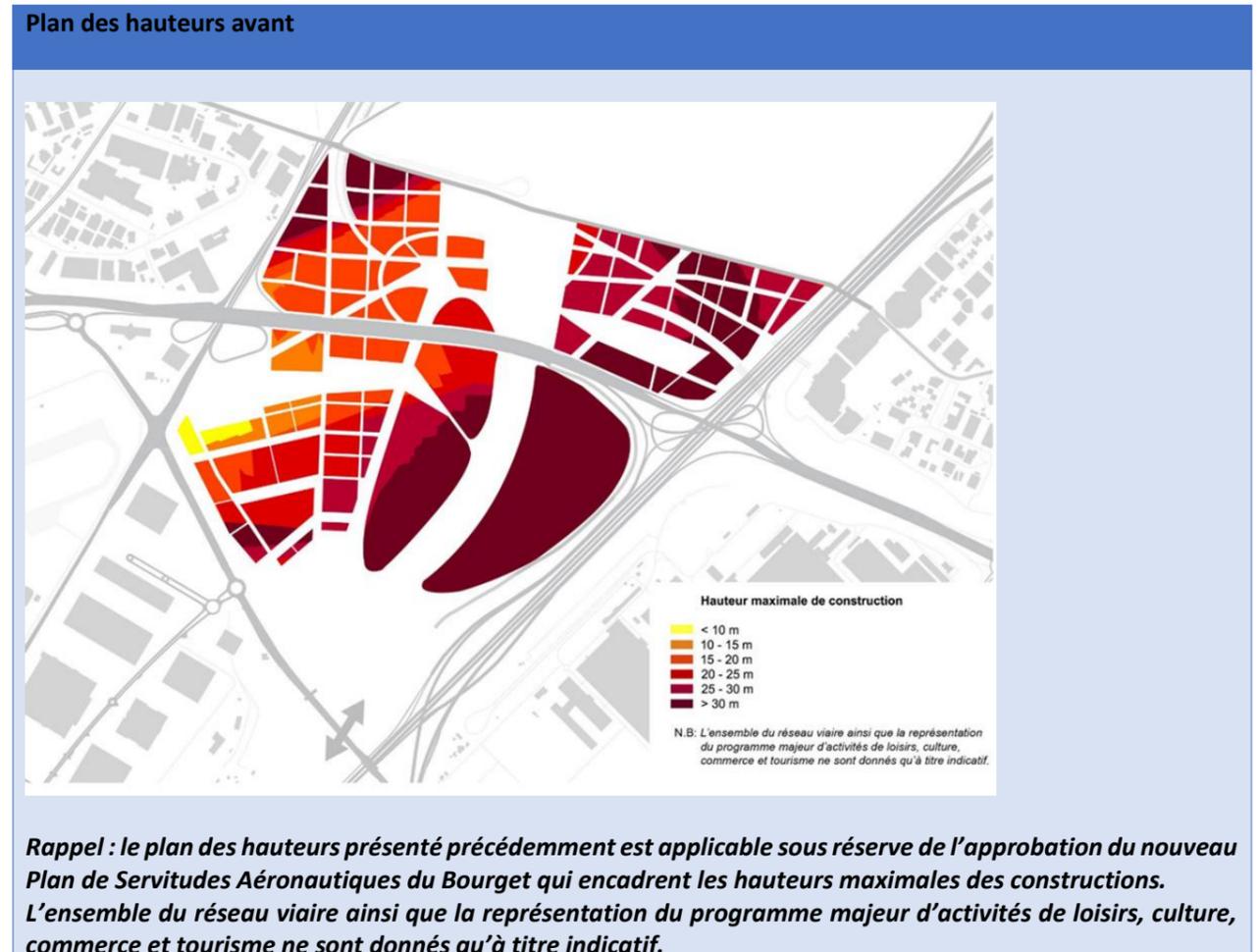
"La hauteur des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère structurante nord-sud devra tenir compte des perspectives paysagères. Hors constructions avoisinant la gare, la hauteur maximale est fixée à 25 mètres."

Il sera délicat de vérifier la compatibilité des projets avec ces principes, dans la mesure où il y aura une porosité importante entre la continuité paysagère et le reste de l'opération. Ainsi des projets à cheval seront à la fois limités par un plan des hauteurs, et par des prescriptions figurant en annexe du plan.

En outre, les OAP identifient un caractère ponctuel des constructions dans la continuité paysagère. Cependant, ce caractère ponctuel n'est pas justifié, difficilement applicable et très consommateur d'espace. Puisque l'ADN de cette procédure est principalement de permettre de densifier les abords de la gare, la suppression de cet article, qui est principalement motivée par une volonté de clarification des règles applicables, s'en trouve confortée.

Il est ainsi proposé d'unifier les modalités de limitation des hauteurs en supprimant les prescriptions et en complétant le plan dans la partie nord de la continuité paysagère.

5.1.4.2 Proposition de modification de la partie 3, Plan des hauteurs maximales



La hauteur maximale des constructions est fixée graphiquement (cf. plan ci-dessus).

Principes généraux

La ZAC du Triangle de Gonesse, par sa situation géographique et la topographie du site, bénéficie de vues vers la métropole parisienne et la plaine agricole qui l'inscrivent dans le territoire et lui confèrent une identité propre. Le projet d'aménagement tient compte de la topographie naturelle du site qui montre un dénivellement important entre les limites nord et sud de la ZAC. Cette disposition naturelle permet la création de vues remarquables vers Paris, la lisière agricole ou le Carré Agricole par un principe de « ville terrasse » proposant l'aménagement d'espaces de détente, de rencontre et de loisirs sur les toitures et par l'épannelage des bâtiments.

Le plan des hauteurs maximales des constructions du projet est la résultante du plan topographique (le socle) et du plan de dégagement aéroportuaire du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget (le plafond).

Hauteurs maximales des constructions pour les secteurs renseignés graphiquement

 < 10 m

Hauteur des constructions inférieure à 10 mètres

La hauteur maximale des constructions est inférieure à 10 mètres.

 10 - 15 m

Hauteur des constructions comprise entre 10 et 15 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 10 et 15 mètres.

 15 - 20 m

Hauteur des constructions comprise entre 15 et 20 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 15 et 20 mètres.

 20 - 25 m

Hauteur des constructions comprise entre 20 et 25 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 20 et 25 mètres.

 25 - 30 m

Hauteur des constructions comprise entre 25 et 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 25 et 30 mètres.

 > 30 m

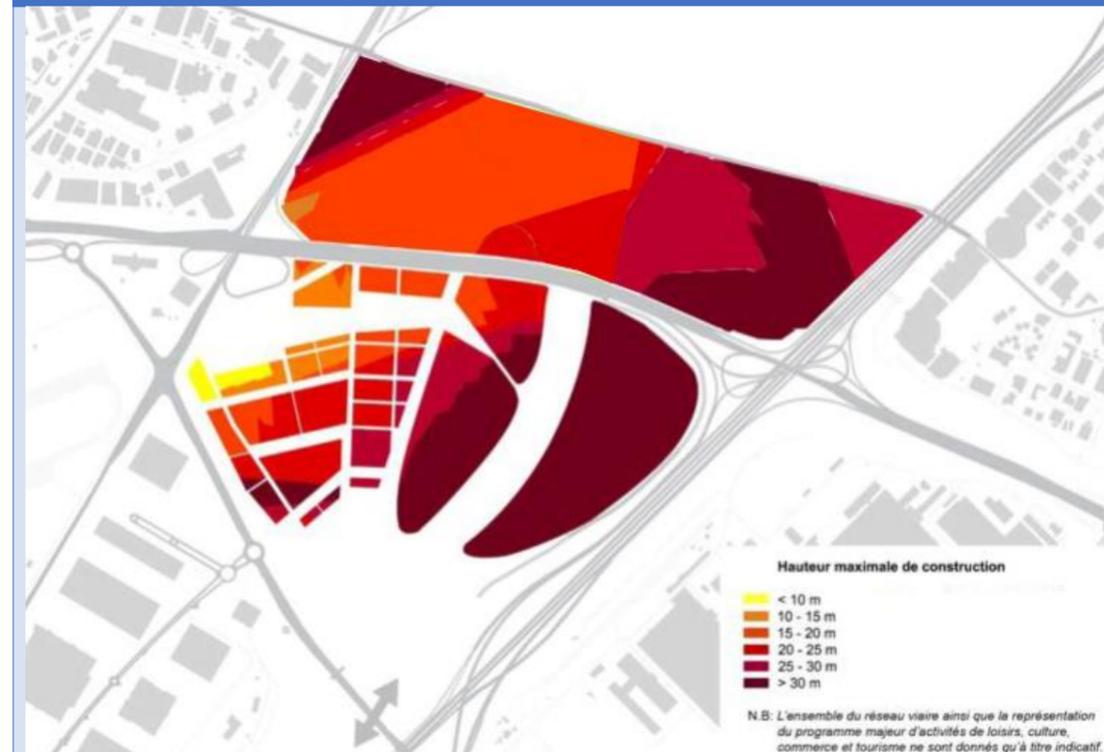
Hauteur des constructions supérieure à 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est supérieure à 30 mètres, dans la limite des hauteurs maximales des constructions encadrées par le nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget et sous réserve de son approbation.

Hauteurs maximales des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère nord-sud

La hauteur des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère structurante nord-sud devra tenir compte des perspectives paysagères. Hors constructions avoisinant la gare, la hauteur maximale est fixée à 25 mètres.

Plan des hauteurs après



Rappel : le plan des hauteurs présenté précédemment est applicable sous réserve de l'approbation du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget qui encadrent les hauteurs maximales des constructions.

L'ensemble du réseau viaire ainsi que la représentation du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme ne sont donnés qu'à titre indicatif.

La hauteur maximale des constructions est fixée graphiquement (cf. plan ci-dessus).

Principes généraux

La ZAC du Triangle de Gonesse, par sa situation géographique et la topographie du site, bénéficie de vues vers la métropole parisienne et la plaine agricole qui l'inscrivent dans le territoire et lui confèrent une identité propre. Le projet d'aménagement tient compte de la topographie naturelle du site qui montre un dénivellement important entre les limites nord et sud de la ZAC. Cette disposition naturelle permet la création de vues remarquables vers Paris, la lisière agricole ou le Carré Agricole par un principe de « ville terrasse » proposant l'aménagement d'espaces de détente, de rencontre et de loisirs sur les toitures et par l'épannelage des bâtiments.

Le plan des hauteurs maximales des constructions du projet est la résultante du plan topographique (le socle) et du plan de dégagement aéroportuaire du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget (le plafond).

Hauteurs maximales des constructions pour les secteurs renseignés graphiquement

 < 10 m

Hauteur des constructions inférieure à 10 mètres

La hauteur maximale des constructions est inférieure à 10 mètres.

 10 - 15 m

Hauteur des constructions comprise entre 10 et 15 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 10 et 15 mètres.

 15 - 20 m

Hauteur des constructions comprise entre 15 et 20 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 15 et 20 mètres.

 20 - 25 m

Hauteur des constructions comprise entre 20 et 25 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 20 et 25 mètres.

 25 - 30 m

Hauteur des constructions comprise entre 25 et 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 25 et 30 mètres.

 > 30 m

Hauteur des constructions supérieure à 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est supérieure à 30 mètres, dans la limite des hauteurs maximales des constructions encadrées par le nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget et sous réserve de son approbation.

~~Hauteurs maximales des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère nord-sud~~

~~La hauteur des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère structurante nord-sud devra tenir compte des perspectives paysagères. Hors constructions avoisinant la gare, la hauteur maximale est fixée à 25 mètres.~~

5.1.5 Renforcement des ambitions de performance énergétique du bâti

5.1.5.1 Justification de la modification

Afin de conforter et limiter les émissions de GES liées au bâti et de garantir un moindre impact des nouvelles réalisations sur la qualité de l'air, il semble nécessaire de renforcer, dans le cadre des OAP, la prise en compte de la performance énergétique du bâtiment. Ces mesures ont pour objectif de :

- Limiter les émissions liées au bâti ;
- Limiter la consommation énergétique liée au bâti.

5.1.5.2 Proposition de modification de la partie 1, les grands principes d'aménagement du secteur

Proposition d'ajout

Principes génériques :

Performance énergétique du bâti

Dans le cadre des différentes opérations, la réalisation des bâtiments doit favoriser une consommation d'énergie primaire la plus faible possible. Pour ce faire, différents leviers peuvent être envisagés :

- Les bâtiments seront préférentiellement conçus et orientés de façon à profiter au maximum des apports solaires passifs en hiver. Les espaces libres seront, en priorité, orientés au sud et/ou à l'ouest ;
- La conception des bâtiments doit chercher à éviter le recours à un refroidissement actif (limitation des apports solaires en été) ;
- Le recours aux énergies renouvelables sera recherché afin d'alimenter en partie le bâtiment. Des solutions de mutualisation pourront être envisagées.
 - o Les solutions développées peuvent être de type solaire, géothermique...

Par ailleurs, le traitement des espaces extérieurs libres ou artificialisés doit être également réfléchi de manière à favoriser le confort thermique à l'échelle de l'îlot afin de participer à la réduction des besoins de rafraîchissement en été. Aussi, la conception des espaces extérieurs et du bâti doit poursuivre l'objectif de limiter les phénomènes d'accumulation de chaleur en favorisant l'usage de matériaux avec un albédo élevé (recommandation : albédo entre 0,3 et 0,4 afin d'éviter les phénomènes d'éblouissement) et des matériaux de faible densité.

Par ailleurs, afin de réduire l'empreinte carbone liée à la construction de nouveaux bâtiments (75% de l'empreinte carbone du bâtiment), il doit être recherché une économie de ressource globale à l'échelle du périmètre opérationnel en valorisant des matériaux issus du réemploi et/ou recyclés dans les projets.

5.1.6 Renforcement des ambitions en matière de végétalisation et de limitation des îlots de chaleur.

5.1.6.1 Justification de la modification

Le traitement et la végétalisation des espaces libres et de l'espace public est un élément important pour assurer l'intégration paysagère du projet mais également pour renforcer la qualité acoustique, absorber les polluants émis par les véhicules et d'une manière générale renforcer la qualité du site pour les usagers.

L'organisation et la végétalisation des espaces extérieurs privés ou publics contribue également à la lutte contre le phénomène des îlots de chaleurs. Il est ainsi proposé d'ajouter un paragraphe dans le chapitre traitant des espaces ouverts afin d'étendre ces principes valorisants à tous les espaces ouverts.

5.1.6.2 Proposition de modification de la partie 2, IV Principes des espaces ouverts

Proposition d'ajout
<p>Afin de renforcer la qualité paysagère et l'intégration des enjeux environnementaux, il devra être recherché un travail fin de traitement des espaces qui favorise une végétalisation qualitative, source d'aménités environnementales et sociales (infiltration et gestion des eaux pluviales, absorption des polluants, réduction des nuisances sonores, réduction du phénomène d'îlot de chaleur urbain). Aussi, les éléments suivants seront à considérer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La végétalisation des espaces doit s'appuyer sur une palette d'essences végétales diversifiées, résilientes face au dérèglement climatique (sécheresse, précipitations hétérogènes) ; - Une recherche de diversification des strates doit être mise en œuvre afin de favoriser un traitement des espaces libres et des espaces verts qualitatif : supports de biodiversité, sources de fraîcheur et de bien-être ; - La végétalisation doit être réfléchie en cohérence avec le bâti de manière à favoriser l'ombrage des bâtiments en période estivale et l'apport solaire en hiver. <p>Le traitement des espaces extérieurs libres ou artificialisés doit être également réfléchi de manière à favoriser le confort thermique à l'échelle de l'îlot afin de participer à la réduction des besoins de rafraîchissement en été. Aussi, la conception des espaces extérieurs et du bâti doit chercher à limiter les phénomènes d'accumulation de chaleur en favorisant l'usage de matériaux avec un albédo élevé (recommandation : albédo entre 0,3 et 0,4 afin d'éviter les phénomènes d'éblouissement) et une densité faible.</p>

5.1.7 Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse

5.1.7.1 Justification

Les administrations de l'Etat et les collectivités locales sont susceptibles de porter des projets ambitieux sur ce site stratégique. Il convient ainsi de permettre l'implantation des équipements d'intérêt collectif ou de service public. Il convient également de favoriser le principe d'implantation de ces équipements en cœur de quartier. A la fois d'un point de vue urbain pour assurer la qualité architecturale et paysagère à proximité de la gare, mais aussi pour préserver les utilisateurs de ces équipements, pouvant être une population sensible, des nuisances routières en périphérie du site. Par ailleurs, les bureaux, locaux d'activité et équipements d'intérêt collectif ou de service public ne seront plus représentés que par un seul symbole.

5.1.7.2 Proposition de modification du préambule

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Le parti d'aménagement mise sur une qualité urbaine et architecturale innovante, à travers notamment : la création de façades urbaines hautement qualitatives (rez-de-chaussée animés en lien avec les espaces publics, différenciation des séquences horizontales des constructions, intégration dans le paysage des pieds d'immeubles composés de parking, etc.) ; la valorisation des toitures terrasses des projets comme « 5ème façade » (accessibles et offrant des vues vers Paris, répondant aux enjeux de développement durable tels que la gestion des eaux pluviales, la production d'énergie, le confort acoustique, prolongeant les espaces publics, etc.).</p> <p>La compacité de l'aménagement urbain et la densité des constructions, permettent la création d'espaces verts généreux.</p> <p>Le dimensionnement des macro-îlots permet de minimiser l'emprise au sol des bâtiments, d'optimiser la desserte par les différents réseaux et de réduire les déplacements.</p>	<p>Le parti d'aménagement mise sur une qualité urbaine et architecturale innovante, à travers notamment: la création de façades urbaines hautement qualitatives pour les constructions destinées à accueillir des bureaux et locaux d'activité (rez-de-chaussée animés en lien avec les espaces publics, différenciation des séquences horizontales des constructions, intégration dans le paysage des pieds d'immeubles composés de parking, etc.); la valorisation des toitures terrasses des projets comme «5ème façade» (accessibles et offrant le cas échéant des vues vers Paris, répondant aux enjeux de développement durable tels que la gestion des eaux pluviales, la production d'énergie, le confort acoustique, ou prolongeant les espaces publics, etc.).</p> <p>La compacité de l'aménagement urbain et la densité des constructions, permettent la création d'espaces verts généreux.</p> <p>Le dimensionnement des macro-îlots permet de minimiser l'emprise au sol des bâtiments, d'optimiser la desserte par les différents réseaux et de réduire les déplacements.</p>

5.1.7.3 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement

Rédaction avant	Rédaction après
 <p>Implantation préférentielle de bureaux Implantation préférentielle d'activités technologiques</p>	 <p>Implantation préférentielle de bureaux Implantation préférentielle d'activités technologiques Implantation préférentielle de bureaux, de locaux d'activité et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public</p>

5.1.7.4 Proposition de modification de la partie 2, Il les vocations (22)

Rédaction avant	Rédaction après
 <p>Implantation préférentielle de bureaux Implantation préférentielle d'activités technologiques</p>	 <p>Implantation préférentielle de bureaux Implantation préférentielle d'activités technologiques Implantation préférentielle de bureaux, de locaux d'activité et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public</p> <p>Les équipements d'intérêt collectif ou de service public devront privilégier une implantation en cœur de quartier, à distance des axes les plus bruyants. Le traitement des axes situés à proximité doit permettre de limiter les nuisances sonores locales.</p>

5.1.8 Ajout d'une précision sur la composition des macro-îlots

5.1.8.1 Justification

Dans les grands principes d'aménagement du secteur, il est prévu de proscrire les rues intérieures. Ce parti pris d'aménagement a une logique de compacité des îlots. Toutefois l'environnement urbain résultant est très peu malléable et surtout peu en phase avec certains projets. Notamment pour les équipements d'intérêt collectif ou de service public rendus possibles par cette procédure qui peuvent être des équipements d'envergure avec des circulations intérieures induites par leur objet.

Il est ainsi proposé d'amender cet article en ajoutant les conditions dans lesquelles des dérogations s'appliquent. L'amendement de cet article contribue aussi à l'objectif de cette procédure qui est d'adapter les OAP à la temporalité d'un projet urbain.

5.1.8.2 Proposition de modification de la partie 1, les grands principes d'aménagement du secteur

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Macro-îlots ouverts / rendre poreux et ouverts les îlots privés Orienté sur la rue et directement accessible</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg1, l'implantation des nouveaux bâtiments devra présenter un alignement de façade sur rue, sans rue intérieure dans les îlots ni espaces semi privés clôturés. L'accès direct aux bâtiments se fera depuis les espaces publics extérieurs. L'alignement sur rue implique la constitution d'un espace central extérieur. Ces espaces devront être concentrés et partagés à l'échelle du quartier urbain, offrant une véritable porosité grâce à de multiples cheminements traversants en évitant des bâtiments démesurés.</p>	<p>Macro-îlots ouverts / rendre poreux et ouverts les îlots privés Orienté sur la rue et directement accessible</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg1, l'implantation des nouveaux bâtiments devra présenter un alignement de façade sur rue, sans rue intérieure dans les îlots ni espaces semi privés clôturés, sauf considérations techniques ou d'usage spécifiques aux projets d'équipements d'intérêt collectif ou de service public. L'accès direct aux bâtiments se fera depuis les espaces publics extérieurs. L'alignement sur rue implique la constitution d'un espace central extérieur. Ces espaces devront être concentrés et partagés à l'échelle du quartier urbain, offrant une véritable porosité grâce à de multiples cheminements traversants en évitant des bâtiments démesurés, sauf considérations techniques ou</p>

<p>Pour le secteur 1AUtdg2, le long de la continuité paysagère nord-sud, les formes urbaines devront faire l'objet d'un traitement qualitatif sur les espaces verts et ouverts. Elles participeront au renforcement des qualités paysagères du site. Les espaces de stationnement, les zones de service ou encore les espaces engazonnés inutiles ne pourront être implantés sur ces façades urbaines. Les façades les plus représentatives seront orientées sur la continuité paysagère structurante nord-sud privilégiant une forte différenciation architecturale.</p>	<p>d'usage spécifiques aux projets d'équipements d'intérêt collectif ou de service public.</p> <p>Pour le secteur 1AUtdg2, le long de la continuité paysagère nord-sud, les formes urbaines devront faire l'objet d'un traitement qualitatif sur les espaces verts et ouverts. Elles participeront au renforcement des qualités paysagères du site. Les espaces de stationnement, les zones de service ou encore les espaces engazonnés inutiles ne pourront être implantés sur ces façades urbaines. Les façades les plus représentatives seront orientées sur la continuité paysagère structurante nord-sud privilégiant une forte différenciation architecturale.</p>
---	---

5.1.9 Suppression de la représentation des espaces d'implantation préférentielle d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme entre la gare et le BIP.

5.1.9.1 Justification de la modification

Le projet initial avait programmé l'implantation préférentielle d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme entre la gare et le BIP pour créer un lien urbain entre les activités au sud du BIP à dominante de loisirs et celles présentes au nord à dominante tertiaires. Néanmoins, la gare ferroviaire suppose la mise en place d'un parcours intermodal à proximité (parking relais, dépose minute, éco-station bus, etc.), particulièrement entre la gare et le BIP, de sorte que l'implantation préférentielle d'activités de loisirs, cultures, commerce et tourisme à cet endroit n'apparaît pas adaptée. Aussi, est-il proposé de favoriser l'implantation de bureaux, de locaux d'activités et d'équipements d'intérêt collectif ou de service public comme sur le reste de la partie nord des OAP du Triangle de Gonesse.

5.1.9.2 Proposition de modification de la partie 2, Le schéma d'aménagement

Schématisme avant	schématisation après
	

5.1.10 Introduction de la possibilité de réaliser des équipements d'intérêt collectif ou de service public en première phase du projet, sous réserve de la réalisation des aménagements nécessaires à leur desserte.

5.1.10.1 Justification

Pour s'inscrire dans la logique d'ouverture et de mixité prévue par la présente procédure, il est prévu d'élargir le principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse.

Ce principe sera intégré dans la partie 4 consacrée à l'échéancier prévisionnel qui vient remplacer le plan de phasage prévisionnel.

5.1.10.2 Proposition de modification de la partie 4

Rédaction avant	Rédaction après
<p>Partie 4 : le phasage prévisionnel</p> <p>Plan de phasage prévisionnel (2018-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> Phase 1 (2018-2026) Phase 2 (2024-2030) Phase 3 (2028-2035) <p>N.B. L'ensemble du réseau viaire n'est donné qu'à titre indicatif.</p> <p>Phase 1 (2018-2026)</p> <p>Adossée aux infrastructures de transport existantes (BIP, RD317, BHNS), la première phase d'aménagement se déploie autour de la gare multimodale et assoit son développement sur la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express. Elle comprend une programmation diversifiée dans le quartier d'affaires (bureaux, activités, services et équipements) et le développement du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme au sud du Boulevard Interurbain du Parisis (BIP). Elle intègre également l'aménagement d'espaces publics à vocation paysagère, écologique et hydraulique majeurs (parc central, parc sportif, parc des tulipes au sud), ainsi que l'intégralité de la lisière agricole (environ 23 ha), interface agricole entre le quartier d'affaires et le Carré agricole de 400 ha. Le BIP sera également requalifié en boulevard urbain.</p>	<p>Partie 4 : le phasage prévisionnel Echéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles</p> <p>Plan de phasage prévisionnel (2018-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> Phase 1 (2018-2026) Phase 2 (2024-2030) Phase 3 (2028-2035) <p>N.B. L'ensemble du réseau viaire n'est donné qu'à titre indicatif.</p> <p>Phase 1 (2018-2026)</p> <p>Adossée aux infrastructures de transport existantes (BIP, RD317, BHNS), la première phase d'aménagement se déploie autour de la gare multimodale et assoit son développement sur la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express. Elle comprend une programmation diversifiée dans le quartier d'affaires (bureaux, activités, services et équipements) et le développement du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme au sud du Boulevard Interurbain du Parisis (BIP). Elle intègre également l'aménagement d'espaces publics à vocation paysagère, écologique et hydraulique majeurs (parc central, parc sportif, parc des tulipes au sud), ainsi que l'intégralité de la lisière agricole (environ 23 ha), interface agricole entre le quartier d'affaires et le Carré agricole de 400 ha. Le BIP sera également requalifié en boulevard urbain. Les équipements d'intérêt collectif ou de service public pourront être réalisés dès la première phase indépendamment des autres aménagements</p>

<p>Phase 2 (2024-2030)</p> <p>L'aménagement se poursuit au nord-est, à proximité de la gare et dans la continuité du développement de la phase 1. L'attractivité nouvelle générée par l'arrivée du métro et le développement du quartier, permettra l'implantation de programmes tertiaires dans cette seconde phase (bureaux, services et équipements), qui pourront tirer profit de la vitrine le long de l'autoroute A1 et de la qualité de vie et d'usage de la lisière agricole au nord.</p>	<p>programmés, sous la seule réserve des aménagements nécessaires à leur desserte.</p>
<p>Phase 3 (2028-2035)</p> <p>La dernière phase d'aménagement se développe dans le prolongement ouest du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme et en vitrine du BIP requalifié. La programmation mixte (activités et bureaux) se développera en lien avec les zones d'activités existantes au sud, le long de la RD 370, et permettra de traiter l'entrée de ville sud de Gonesse.</p>	<p>Phase 2 (2024-2030)</p> <p>L'aménagement se poursuit au nord-est, à proximité de la gare et dans la continuité du développement de la phase 1. L'attractivité nouvelle générée par l'arrivée du métro et le développement du quartier, permettra l'implantation de programmes tertiaires dans cette seconde phase (bureaux, services et équipements), qui pourront tirer profit de la vitrine le long de l'autoroute A1 et de la qualité de vie et d'usage de la lisière agricole au nord.</p>
	<p>Phase 3 (2028-2035)</p> <p>La dernière phase d'aménagement se développe dans le prolongement ouest du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme et en vitrine du BIP requalifié. La programmation mixte (activités et bureaux) se développera en lien avec les zones d'activités existantes au sud, le long de la RD 370, et permettra de traiter l'entrée de ville sud de Gonesse.</p>

5.1.11 Ajout d'une annexe informative

5.1.11.1 Contexte et enjeu

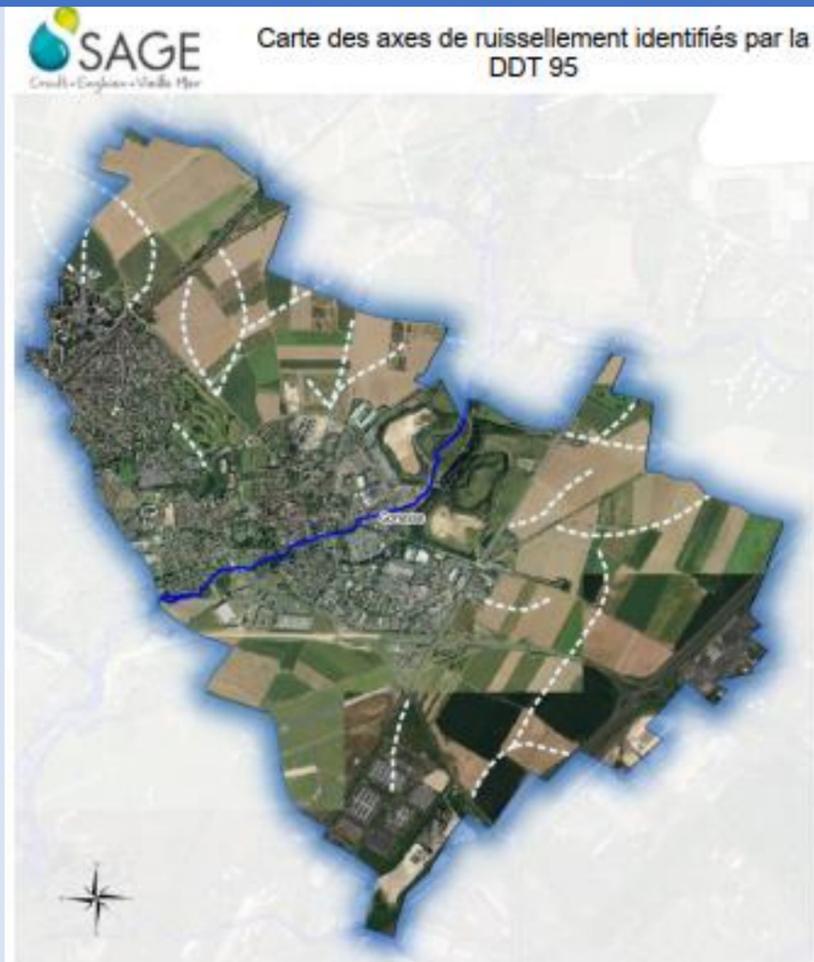
Lors de la procédure de modification n° 3 du PLU, le SAGE Croult Enghien Vieille Mer a demandé de reporter les axes de ruissellement annexés au Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux (SAGE) sur le plan de zonage du PLU. Cela n'a pas pu être réalisé car cela constituait alors une modification trop importante. Il a également été indiqué dans l'annexe à la délibération que cela serait fait à l'occasion d'une procédure ultérieure.

Toutefois, la présente procédure n'a pour objet de modifier ni le règlement graphique, ni le règlement écrit.

Puisque le SAGE offre également la possibilité d'annexer cette carte au PLU, il semble alors opportun d'opter pour cette solution.

5.1.11.2 Proposition d'ajout

Annexe informative



5.2 Evolution potentielle dans le cadre du PLU en vigueur (scénario au fil de l'eau)

A l'heure actuelle, le Triangle de Gonesse fait déjà l'objet d'une OAP qui permet de définir les conditions d'urbanisation de ce secteur spécifique de la ville de Gonesse. L'exercice de prospective, présenté dans le tableau ci-dessous permet d'apprécier l'évolution potentielle du secteur au regard des dynamiques actuelles portées par le PLU. Les évolutions s'appuient sur celles présentées et caractérisées dans le cadre de l'évaluation environnementale de la révision du PLU.

THEMATIQUE	EVOLUTION POTENTIELLE (PLU EN VIGUEUR)
Caractéristiques physique du territoire	<p>En augmentant les surfaces bâties le projet contribue à modifier le microclimat local. Néanmoins, les dispositions fléchées, dans le cadre de l'OAP notamment, permettent de favoriser le maintien d'espaces en pleine terre, la présence du végétal, l'intégration de la gestion des eaux pluviales ce qui contribue à limiter l'élévation des températures et la modification des caractéristiques physiques du secteur.</p> <p>A noter qu'il est possible, en fonction de l'organisation interne à l'échelle plus fine des quartiers, que des modifications du climat local soient engendrées.</p> <p>D'une manière générale, l'urbanisation du secteur engendre également des mouvements de terrains, liés notamment aux déblais des infrastructures du métro, du BIP qui sont susceptibles de faire évoluer la topographie et l'écoulement des eaux.</p>
Biodiversité et milieux naturels	<p>L'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse permet l'urbanisation d'une part importante de terres agricoles. La perte de biodiversité qui y est associée reste mineure, hormis la destruction potentielle de la zone humide.</p> <p>La disparition de terres cultivables, si elle ne répond pas directement de la biodiversité constitue également un impact fort pour les espaces et les milieux naturels.</p> <p>Les dispositions prises dans le cadre de l'OAP (sur la base de l'étude d'impact) ont privilégié un scénario compact, qui permet de conserver un maximum d'espaces agricoles au nord du secteur. Le traitement et la préservation d'espaces de parcs et de zones de lisières, ainsi que la possibilité d'effectuer des compensations de zones humides mais également l'ambition de renforcer l'intégration du bâtiment dans le secteur permettent de préserver une part des espaces naturels et de valoriser, au sein du projet les continuités paysagères et écologiques.</p> <p>La réflexion autour des problématiques liées au milieu agricole s'est intégrée dans une dynamique supra-communale afin de pouvoir travailler à une échelle pertinente. Le projet permet néanmoins la préservation d'une partie des terres et garantit la mise en œuvre d'un espace de transition entre les espaces agricoles et urbanisés afin de garantir une meilleure cohabitation des usages.</p>
Pollutions et nuisances	<p>L'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse se traduit par une augmentation des émissions de GES et de polluants mais également des déchets. Les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet (incitation à l'usage des transports en commun et des modes actifs : limitation des vitesses, politique de stationnement adaptée, définition d'espaces à vocation piétonne / mesures de réduction et d'amélioration du tri etc..) contribuent à limiter l'augmentation des flux véhicules et visent à améliorer la gestion des effluents sur le site.</p>
Gestion des ressources naturelles	<p>L'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse contribue à l'artificialisation de sol ce qui réduit les possibilités d'infiltration et la perméabilité globale du territoire et donc les capacités de recharge du sol. Cela permet également une augmentation des consommations énergétiques.</p> <p>Les mesures mises en œuvre (création de parcs, mise en œuvre de dispositions spécifiques pour la gestion des eaux pluviales, mise en œuvre de coefficients de biotope, exigences énergétiques renforcées, couverture à 70% des besoins du quartier par des énergies renouvelables et de récupération) permettent toutefois de réduire cette pression en venant modérer l'imperméabilisation des surfaces et en contribuant à favoriser la sobriété du bâti et le recours à des énergies non fossiles.</p>
Risques naturels et technologiques	<p>L'imperméabilisation des secteurs concernés par la ZAC peut contribuer à renforcer les phénomènes de ruissellement. En revanche, les destinations autorisées au sein de l'OAP ne sont pas de nature à aggraver les phénomènes de risque technologique (pas d'ICPE). Le traitement préconisé au sein de l'OAP (maintien d'espaces libres, création de parcs, végétalisation de l'espace public et amélioration de la gestion des eaux pluviales avec une limitation des débits, des ouvrages de rétention paysagers etc..) contribue à limiter fortement les phénomènes de</p>

	ruissellement et peut participer à les réduire en améliorant le traitement et la gestion de l'eau sur un secteur aujourd'hui non imperméabilisé mais soumis à une forte battance des sols.
Paysages et patrimoine	L'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse conduit à une artificialisation et une augmentation de la constructibilité sur un paysage agricole. Le périmètre de l'enveloppe urbaine évolue et tend à modifier la perception du territoire. Les mesures mises en œuvre dans le cadre de l'OAP tendent à favoriser d'une part la protection d'espaces agricoles et d'autre part la création d'une continuité paysagère Nord-Sud, la préservation de cônes de vue, un aménagement proposant des vues.

5.3 Présentation des scénariis envisagés pour la modification

D'une manière initiale, le projet de modification n'a pas fait l'objet de scénariis. En effet, celui-ci visait uniquement à répondre à des besoins de précisions et d'évolution de la représentation graphique de l'OAP. Il est à noter que, si cette OAP n'a pas fait l'objet de scénariis, celle-ci vise à encadrer le projet de ZAC et s'est nourrie de celui-ci qui a fait l'objet de plusieurs variantes.

Dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale, des évolutions ont permis de remettre en question certaines modifications et de requestionner le scénario retenu en proposant d'une part la réintégration de dispositions ayant été supprimées et d'autre part, le renforcement des ambitions portées par l'OAP.

L'ensemble de ces éléments sont présentés dans la partie 5.5.

5.4 Analyse des incidences de la modification du PLU

Le tableau ci-dessous permet de caractériser les incidences de la modification et notamment en quoi la modification, et les effets de celle-ci sont susceptibles de venir impacter l'environnement. Cette analyse se base sur une comparaison avec le scénario au fil de l'eau et la manière dont le projet de modification va faire évoluer la situation existante.

Le tableau présente, par thématique, les incidences attendues et le niveau d'impact qui peut y être associé ainsi que les mesures rencontrées dans les différentes pièces du PLU afin de venir limiter ces incidences.

Le tableau ci-dessous fait émerger les incidences potentielles de chacune des modifications de l'OAP :

ELEMENTS DE LA MODIFICATION	INCIDENCE	EFFET POTENTIEL
Ajouts tenant compte des modifications apportées au régime des OAP par les lois n°2021-1104 du 22 août 2021 et n° 2023-973 du 23 octobre 2023	Cette modification permet uniquement de mettre à jour le propos sur la portée des OAP.	NEUTRE
Mise à jour du titre de la carte de phasage prévisionnel	Cette modification concerne uniquement une reformulation de titre.	NEUTRE
Ajout d'une précision indiquant que la lisière agricole constitue une continuité écologique	Cette modification permet de renforcer l'ambition d'un caractère multifonctionnel de la lisière agricole et d'acter son intérêt, au sein du projet, au sein de la trame verte et bleue locale.	POSITIF
Evolution des modalités de prise en compte des modes doux et notamment des espaces à vocation piétonne	Cette modification spatialise moins finement les espaces à vocation piétonne ce qui les rend moins perceptibles en l'état mais les attentes sont portées à l'échelle de l'ensemble des espaces ouverts ce qui généralise des pratiques visant à renforcer la qualité des espaces pour les mobilités douces.	MITIGE
Introduction d'une mention sur la possibilité de réaliser en amont de la requalification du BIP des ouvrages d'accès aux constructions qui seraient édifiées dans le périmètre du projet.	Cette modification engendre simplement une évolution de la temporalité de réalisation des ouvrages. Il s'agit de pouvoir faire évoluer les secteurs préalablement à la requalification du BIP. L'incidence potentielle est limitée, d'un point de vue temporaire, elle peut accroître l'accès en véhicule à certains secteurs en l'attente de la constitution des voies piétonnes et cyclables. Toutefois d'une manière générale, le projet de modification n'engendre pas d'évolution substantielle de la situation à terme.	NEUTRE
Modification de la légende « axe fort de transport collectif » par « principe d'implantation de l'axe fort de transport en collectif (localisation à définir).	Cette modification constitue en une évolution de formulation et de représentation spatiale des éléments de la modification. Cette évolution, si elle ne spatialise plus aussi finement l'axe de transport en commun, est plus conforme à la représentation d'une OAP.	NEUTRE
Apport d'une précision concernant les carrefours et traversées piétonnes	Cette modification vise à rappeler que la position des carrefours et traversées piétonnes est indicative.	NEUTRE
Modification de la représentation des espaces à dominante de loisirs, de sports et de détente (bande sportive)	Cette modification vise à donner une dimension plus schématique de la bande sportive mais ne change pas le principe de mise en œuvre d'une telle infrastructure.	NEUTRE
Suppression de la notion de diagonales.	Cette modification supprime la notion de diagonales, sans remettre en question la nécessité de conserver des vues et perspectives paysagères sur Paris.	NEUTRE

Elargissement de la notion de centralité	Cette modification supprime la représentation cartographique trop restrictive des centralités et fait évoluer des dispositions qui ne relèvent pas du document d'OAP et permet ainsi d'étendre sur l'ensemble du secteur la notion de création de centralités.	POSITIF
Ajout d'une précision sur la densité du développement urbain	Cette modification permet de préciser la notion de dimensionnement du parc afin de garantir la possibilité d'assurer une certaine compacité urbaine tout en conservant l'ambition de disposer d'un équilibre entre parcs / espaces publics et espaces bâtis.	NEUTRE
Modification de la légende « structure de la trame viaire » par « principe indicatif de trame viaire ».	Cette modification permet d'apporter une certaine souplesse à la réalisation. Elle permet notamment de faire évoluer les distances maximales entre deux rues. L'incidence de cette modification est principalement relative à la composition urbaine.	NEUTRE
Suppression de la représentation du principe de maillage fin en partie nord	Cette modification apporte davantage de souplesse dans la réalisation et l'implantation des îlots. Le règlement n'est pas remis en question en ce qui concerne les implantations au sein des lots. L'incidence de cette modification est principalement relative à la composition urbaine.	NEUTRE
Suppression de la notion de rue courbe du pôle gare.	Cette modification supprime la spatialisation d'un espace apaisé et permettant la connexion et la mise en valeur du quartier.	NEGATIF
Précisions sur les conditions de constructibilité et d'utilisation de la continuité paysagère	Cette modification vise à préciser les conditions de constructibilité au sein de la continuité paysagère. Elle acte ainsi de manière affirmée le fait que la continuité paysagère fera l'objet de constructions (celles-ci n'étant pas interdites de manière initiale). Des dispositions sont toutefois ajoutées afin de soumettre à condition les opérations ayant lieu au niveau de cette continuité ce qui permet de renforcer l'ambition portée sur ces réalisations.	MITIGE
Modification de la représentation de la continuité paysagère et matérialisation des vocations en son sein	Cette modification vise à donner une représentation de la continuité paysagère plus schématique en définissant l'orientation sous forme de flèche, plus cohérente avec la vocation d'une OAP. Néanmoins, cette orientation sous forme de flèche engendre une lecture spatiale complexe de la continuité paysagère. Elle acte également de manière plus affirmée la constructibilité du secteur.	TRES NEGATIF
Modification du plan des hauteurs maximales et des prescriptions.	Cette modification permet de compléter le plan des hauteurs global sur l'ensemble de l'OAP en y incluant les éléments de la continuité paysagère. Elle permet ainsi d'unifier les modalités de limitation des hauteurs en supprimant les prescriptions et en complétant le plan dans la partie nord de la continuité paysagère. Il est à noter que, dans le cadre de l'évaluation environnementale, le plan des hauteurs qui devait initialement être supprimé a finalement été conservé.	NEUTRE
Renforcement des ambitions de performance énergétique du bâti	Cette modification est un ajout lié à la procédure d'évaluation environnementale et vise à proposer une augmentation de l'ambition de l'OAP vis-à-vis des constructions réalisées.	POSITIF
Renforcement des ambitions en matière de végétalisation et de limitation des îlots de chaleur.	Cette modification est un ajout lié à la procédure d'évaluation environnementale et vise à proposer une augmentation de l'ambition de l'OAP vis-à-vis du	POSITIF

	traitement de l'espace ouvert et des espaces publics pour garantir leur résilience face au dérèglement climatique.	
Elargissement du principe d'implantation préférentielle aux équipements d'intérêt collectif ou de service public dans la partie nord du Triangle de Gonesse	Cette modification permet de faire évoluer de manière claire au sein de l'OAP les destinations autorisées dans le secteur. A savoir que celles-ci étaient déjà autorisées par le biais du règlement mais non par l'OAP. L'incidence de cette modification porte notamment sur la typologie des populations potentiellement accueillies sur le site.	NEGATIF
Ajout d'une précision sur la composition des macro-îlots	Cette modification permet de préciser que les établissements publics peuvent mettre en œuvre des modalités spécifiques pour répondre à leurs impératifs en matière de sécurité ou autres...	NEUTRE
Suppression de la représentation des espaces d'implantation préférentielle d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme entre la gare et le BIP.	Cette modification permet de faire évoluer la vocation du secteur au nord du BIP sans pour autant remettre en question la nécessité ou la faisabilité de ces opérations au sein de l'OAP. L'incidence porte principalement sur la répartition de ces vocations sur le territoire.	NEUTRE
Introduction de la possibilité de réaliser des équipements d'intérêt collectif ou de service public en première phase du projet, sous réserve de la réalisation des aménagements nécessaires à leur desserte.	Cette modification permet d'adapter le phasage à l'ouverture à de nouvelles vocations de manière à répondre à la nouvelle implantation préférentielle.	NEUTRE
Ajout d'une annexe informative : Cartes des axes de ruissellement identifiés par la DDT95	Cette modification permet de répondre à une meilleure intégration des connaissances en matière de risque par ruissellement sur le territoire.	POSITIF

Il est nécessaire, dans le cadre de l'évaluation environnementale, d'analyser de manière transversale l'incidence de ces différentes évolutions. En effet, certaines mesures en réponse à l'incidence négative de certaines modifications ont pu être apportées à travers d'autres modifications ou certaines modifications peuvent avoir un effet cumulé aggravant leur incidence négative.

Ainsi, le tableau ci-dessous présente l'incidence globale de la modification de l'OAP :

THEMATIQUE	INCIDENCES	IMPACT	MESURES	IMPACT RESIDUEL
Cadre physique MODERE	L'évolution de l'OAP dans le cadre de la modification ne fait pas évoluer les caractéristiques physiques liées à la topographie et au sous-sol (pas d'augmentation des emprises de projet, pas d'évolution du règlement concernant l'emprise au sol, etc..) et n'a donc pas d'incidences sur ce paramètre. Les cônes de vue existants et le plan des hauteurs sont maintenus ce qui contribue à conserver les perspectives définies dans les études précédentes et à conserver un gabarit de construction cohérent avec celui projeté dans la précédente version du PLU.	NEUTRE		
Biodiversité et milieux naturels MODERE	<p>Dans le cadre de l'évolution de l'OAP, le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La précision des objectifs vis-à-vis de la continuité paysagère qui doit s'adresser à tous les usagers, tout en garantissant l'inclusion des espaces privés dans la continuité paysagère ; - La définition de mesures spécifiques pour les constructions implantées au sein de la trame verte visant à renforcer l'ambition écologique des constructions réalisées au sein de la continuité paysagère ; - La suppression de la représentation spatialisée de la continuité paysagère par une représentation schématique sous forme de flèche d'intention ; - L'ajout de dispositions vis-à-vis du traitement des espaces ouverts dans la partie 2 en cherchant à favoriser un traitement qualitatif des espaces et de la nature ; - La suppression de la disposition écrite limitant la constructibilité à 25m au sein de la continuité paysagère au niveau de la gare tout en encadrant les hauteurs au moyen du plan des hauteurs ce qui maintient la limite de hauteur à 25m ; - La restriction de la constructibilité au niveau de la lisière agricole aux constructions en lien avec l'agriculture uniquement ; - La suppression de la notion de « majoritairement en pleine terre » dans la définition de la continuité paysagère structurante nord-sud ; - L'ajout de la notion de continuité écologique au niveau de la lisière agricole ; <p>→ L'incidence de ces différentes mesures se traduit par une approche moins spatialisée de la continuité paysagère limitant ainsi sa perception au sein du projet (sans pour autant en obérer la réalisation). La constructibilité est également moins restrictive</p>	TRES NEGATIF (--)	<p>L'OAP du Triangle de Gonesse précise que des espaces seront spécifiquement dédiés à la biodiversité et au maintien du caractère « naturel et agricole » du secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La lisière agricole qui doit permettre notamment de : assurer la transition entre des espaces agricoles pérennisés et le projet urbain matérialisé par un front bâti. Cette lisière est un espace aménagé à la fois pour des raisons de qualité d'espace public et de cadre de vie mais également afin de recréer une bande paysagère et végétale à même de supporter l'installation d'une biodiversité locale. L'aménagement de zones favorables au Cochevis huppé, à la Mante religieuse et au Léopard des murailles, en compensation aux atteintes du projet vis à vis de ces espèces animales pourrait notamment guider la réalisation des aménagements. Cette lisière agricole permet également de garantir une bonne accessibilité de l'espace agricole. La lisière agricole permet de répondre aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'une continuité écologique est- ouest. - L'espace naturel, paysager ou agricole qui doit : faire le lien entre le projet urbain et les Buttes des Tulipes. Il sera ouvert à une utilisation agricole éventuelle, privilégiant des modes d'exploitation de type maraîchage ou développant des techniques répondant aux contraintes de l'agriculture urbaine. Cette utilisation offrira une mixité des usages et des paysages au sein de cet espace vert. Il joue un rôle clef en tant qu'espace de rétention dans la gestion des eaux pluviales. Il pourrait être affecté au principe de compensation en réponse à la présence d'une zone humide dans le projet. <p>Le règlement précise par ailleurs que les réalisations faites au sein des zones 1AUtdg1 et 1AUtdg2 doivent respecter les dispositions suivantes en matière de traitement des espaces extérieurs qui permettent de favoriser un traitement intégrant la biodiversité.</p> <p>Art. 1AU-12 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ; - 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.) ; - Dans le cas de réalisation d'aires de stationnement en surface, celles-ci doivent faire l'objet d'un traitement paysagé de qualité. - 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) : <ul style="list-style-type: none"> o 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 ; o pour les autres constructions, le coefficient minimal est fixé à 0,4. 	<p>NEGATIF (-)</p> <p>Le choix d'une représentation sous forme très schématique de la continuité paysagère en sa partie nord n'obère pas la capacité du projet à mettre en œuvre une telle continuité paysagère. Elle rend néanmoins moins perceptible, à travers le tracé, la volonté portée en matière d'ampleur de cette continuité. Les incidences négatives sont ainsi principalement liées à une plus grande difficulté à l'échelle du PLU pour définir l'inscription ou non des projets dans la continuité paysagère.</p> <p>Il est toutefois à noter que l'évaluation environnementale et les échanges entre les porteurs de projets ont permis de renforcer les ambitions mises en œuvre au sein des constructions réalisées dans la continuité paysagère afin que celles-ci s'inscrivent dans une logique globale de performance écologique et en valorisant une végétalisation et des actions portant au-delà de l'action quantitative (cf chapitre 5.5).</p> <p>A titre d'information, il est à noter que ces sujets sont traités en parallèle à travers le plan guide, le cahier de prescriptions et les fiches de lots les ambitions à porter dans les différents lots à l'échelle du projet.</p>

	<p>(sans modification des dispositions réglementaires en vigueur). Disparition de la notion de pleine terre majoritaire de la définition de la continuité structurante tout en renforçant les exigences à l'échelle des différents lots bâtis au sein de la continuité paysagère en incitant notamment à la valorisation des sols en place et de la pleine terre.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Pour les constructions autorisées dans le secteur 1AUtdg2, le coefficient de biotope minimal est fixé à 0,4. <p>Art. 1AU-13 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 a 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. 														
<p>Gestion des ressources naturelles FAIBLE</p>	<p>L'évolution de l'OAP ne prévoit pas de faire évoluer les emprises au sol autorisées et ne prévoit pas l'arrivée de nouvelles populations. En revanche, elle autorise spécifiquement les destinations d'équipements publics et d'intérêt collectif. Les consommations énergétiques, en eau potable seront sensiblement identiques à celles envisagées pour des destinations de bureaux et d'activités. Il n'est pas prévu l'implantation d'industrie qui nécessiterait des apports plus importants en matière énergétique ou en eau.</p> <p>→ L'incidence de la modification consiste en une simple évolution des typologies proposées, elle n'engendre pas une augmentation significative des besoins et des consommations de ressources naturelles.</p>	<p>NEUTRE</p>	<p>Le règlement permet d'assurer la qualité environnementale et thermique des bâtiments en prévoyant notamment :</p> <p>Art. 1AU-11 : Les constructions doivent favoriser :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ; - la réduction et la valorisation des déchets ; - la préservation et le développement de la biodiversité ; - la réutilisation des eaux de pluies. <p>Pour les projets soumis à l'application de la réglementation thermique, les exigences suivantes devront être respectées :</p> <table border="1" data-bbox="1142 951 2000 1220"> <thead> <tr> <th>Critère d'Analyse</th> <th></th> <th>Prescriptions</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Bbio : 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.</td> <td>Bureau</td> <td>Bbio < Bbio max* - 30 %</td> </tr> <tr> <td>Commerce et activités de service</td> <td>Bbio < Bbio max* - 20 %</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Cep : 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.</td> <td>Bureau</td> <td>Cep < Cep max* - 30 %</td> </tr> <tr> <td>Commerce et activités de service</td> <td>Cep < Cep max* - 20 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Coefficients établis sur les bases de la RT 2012.</p> <p>Bien que cela sorte du cadre du PLU, la réglementation en vigueur doit être respectée (RE2020 et seuils en évolution).</p>	Critère d'Analyse		Prescriptions	Bbio : 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 %	Cep : 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 %	
Critère d'Analyse		Prescriptions															
Bbio : 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 %															
Cep : 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 %															
<p>Pollutions et nuisances FORT</p>	<p>L'évolution du Triangle de Gonesse permet de diversifier les typologies accueillies sur le secteur en autorisant spécifiquement les équipements d'intérêts collectifs ou de service public au sein de l'ensemble de la ZAC. La suppression de la spatialisation fine des espaces à destination des mobilités douces (diagonales, espaces à vocation piétonne) pourrait contribuer à limiter le recours aux modes actifs pour les usagers ce qui peut se traduire par un recours plus important aux véhicules motorisés. Cependant, des mesures ont été établies à l'échelle de l'ensemble de la trame viaire afin de faciliter le déploiement des modes actifs et l'apaisement des voiries et de redonner place au piéton. L'objectif étant de proposer un aménagement, à l'échelle du projet qui favorise le piéton en tout lieu.</p>	<p>NEGATIF (-)</p>	<p>Dans le cadre de l'OAP du Triangle de Gonesse il est précisé que, la diminution des nuisances sonores peut être travaillée par le biais de plusieurs leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de socles pour les îlots (parkings talus végétalisés) ; - Création d'un front bâti pour diminuer les nuisances sonores le long du BIP, le long de la RD317, le long de la RD370 - Aménagement d'un maillage végétal sur la partie Nord du BIP. <p>Une OAP « Confort acoustique : Protéger le bâti et les personnes contre les nuisances sonores aériennes » a été établie dans le cadre de la modification n°3 du PLU de Gonesse et permet de renforcer la prise en compte des nuisances acoustiques. Elles permettent d'agir sur deux paramètres principaux : l'évitement des nuisances (orientation adaptée du bâti, limitation des réflexions sonores) ; la réduction des nuisances (adaptation des mesures d'isolation, renforcement des aménités des espaces extérieurs). Ces mesures s'appliquent à différentes échelles (parcelle, bâti) :</p> <p>MESURES RELATIVES A L'AMENAGEMENT PAYSAGER DES PARCELLES, CŒURS D'ÎLOTS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le traitement des espaces paysagers et des cœurs d'îlot doit permettre de limiter la réverbération sonore et contribuer à créer une ambiance sonore agréable : 	<p>NEUTRE</p>													

	<p>De la même manière les équipements collectifs ou à destination du public doivent préférentiellement être mis en œuvre à distance des axes les plus bruyants et le traitement des axes situés à proximité doit permettre de réduire les nuisances sonores. Enfin, les mesures de végétalisation et de traitement de l'espace public ainsi que la prise en compte de la performance du bâti contribuent à améliorer le confort des espaces et indirectement l'amélioration de la qualité acoustique en permettant l'absorption des nuisances sonores et en renforçant l'isolation thermique, et donc en partie phonique, des bâtiments.</p> <p>→ L'incidence de ces différentes mesures se traduit par une augmentation de la vulnérabilité des populations accueillies sur le site en autorisant spécifiquement des destinations permettant l'accueil potentiel de personnes âgées ou d'enfants en bas âge. Il est à noter que, l'ambition en matière de circulations douces et piétonnes, si elle n'est plus spatialisée, s'applique désormais à l'ensemble des espaces de circulations ce qui favorise une accessibilité à l'ensemble du site aux modes doux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver au maximum le caractère perméable des surfaces (pleine terre, sols perméables – graviers, dalle gazon) • Privilégier les arbres de haute tige et les essences à feuillage dense • Planter des sources sonores apaisantes (par exemple : fontaine) <p>MESURES RELATIVES AUX FORMES BATIES :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les dispositions prises pour la conception des bâtiments doivent prendre en compte les trajets aériens en phase de décollage face à l'ouest et d'atterrissage face à l'est ; - Les formes bâties susceptibles d'aggraver les nuisances (ensembles fermés, patios, formes non parallélépipédiques) sont à éviter ; - Il est possible, lorsque les bâtiments ne peuvent pas être suffisamment éloignés, de recourir à la couverture des espaces extérieurs (type rue couverte) tout en ayant une isolation acoustique renforcée des façades à l'intérieur <p>MESURES RELATIVES AU BATI :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'orientation des façades principales des nouvelles constructions doit se faire parallèlement à la trajectoire des avions (façade orientées Sud ou Nord) ; - Les implantations et distances entre les bâtiments doivent respecter des distances minimales : <ul style="list-style-type: none"> • Deux fois la hauteur à l'égout pour les bâtiments d'une hauteur égale ou inférieure à R+3 • Trois fois la hauteur à l'égout pour les bâtiments d'une hauteur supérieure à R+3 • En cas d'impossibilité (technique, financière...) la mise en place de matériaux absorbants spécifiques doit permettre d'atteindre le même résultat en privilégiant une isolation acoustique par l'extérieur adaptée - Les bâtiments avec balcons doivent mettre en œuvre des mesures spécifiques par rapport à ceux-ci afin de limiter les réflexions sonores sur les bâtiments alentours : <ul style="list-style-type: none"> • Recours à des balcons avec garde-corps incliné et plein • Localisation des balcons sur les façades parallèles aux trajectoires du trafic aérien, • Traitement des parties supérieures des balcons avec des matériaux acoustiques absorbants pour limiter la propagation vers les logements. - Les constructions avec loggias doivent également mettre en œuvre des mesures spécifiques afin de réduire la propagation du bruit vers les logements tout en garantissant le confort d'été. <ul style="list-style-type: none"> • Emploi de garde-corps pleins ; • Traitement des plafonds et flancs avec un matériau absorbant acoustique ; • Implantation des loggias sur les façades parallèles à la trajectoire du trafic aérien ; • Recours à des loggias fermés à privilégier avec une attention particulière à la ventilation et au confort d'été. - Le recours à des loggias fermées est privilégié sous réserve qu'elles puissent être parfaitement ventilées et ne pas nuire au confort d'été des logements. <p>A noter que, à l'heure actuelle, une note acoustique et un accompagnement acoustique est demandé pour l'ensemble des projets réalisés sur le territoire communal et qu'une notice visant à intégrer.</p> <p>Dans le cadre du règlement il est précisé que la destination d'habitat est exceptionnelle et que le traitement des bâtiments à destination d'accueil de public doit faire l'objet d'une isolation acoustique adaptée ce qui permet de réduire l'exposition des populations (durée, intensité) :</p>	
--	---	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - Les constructions à usage de bureaux, d'équipement d'intérêt collectif et services publics et d'activités de service devront présenter une isolation acoustique à l'égard du bruit des avions conforme à la réglementation en vigueur. - Les constructions à destination d'habitation, sous conditions et dans les limites suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • être utiles au fonctionnement ou à la surveillance des constructions ou installations présentes sur l'unité foncière ; • dans la limite de 100 m² de surface de plancher au maximum par unité foncière ; • sans excéder 1 logement par unité foncière ; • ne pas être isolées des autres constructions. 	
<p>Risques naturels et technologiques FORT</p>	<p>L'évolution du Triangle de Gonesse permet de diversifier les typologies accueillies sur le secteur en autorisant spécifiquement les équipements d'intérêts collectifs ou de service public au sein de l'ensemble de la ZAC et permet donc une diversification des profils accueillis sur le site d'étude.</p> <p>→ L'incidence de la modification consiste en une augmentation potentielle de la sensibilité des populations (risque argile, risque TMD) accueillies sur le secteur en permettant l'implantation d'équipements d'intérêts collectif ou de service public en lien avec la présence de la canalisation de gaz. En revanche, elle ne contribue pas à aggraver la situation sur le secteur (pas d'autorisation des industries polluantes).</p>	<p>NEGATIF (-)</p>	<p>La commune est concernée par un Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain (PPRMT) qui a valeur de servitude d'utilité publique (SUP) et permet d'assurer la prise en compte des recommandations visant l'adaptation au contexte en matière de mouvements de terrains : (réalisation d'une étude de sol, sensibilisation du porteur de projet aux besoins de travaux de confortement et de fondations spéciales).</p> <p>L'ensemble des canalisations sont concernées par des servitudes qui définissent les conditions selon lesquelles des établissements recevant du public (ERP) peuvent s'implanter à proximité des secteurs.</p> <p>Les différentes servitudes aéronautiques définissent les conditions dans lesquelles peuvent s'édifier les constructions et l'évolution.</p> <p>Par ailleurs le règlement rappelle que :</p> <p>Dispositions générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Classement sonore</u> : [...] Les constructions situées dans la zone affectée par le bruit devront faire l'objet d'une isolation acoustique renforcée, en application des articles L.571-9 et L.571-10 du code de l'environnement, dans les secteurs qui, situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, sont affectés par le bruit. - <u>PPRMNT</u> : [...] Tout aménagement, ou utilisation du sol sur le territoire communal doit être conforme au règlement du PPRN-MT. - <u>Argiles</u> : La carte « Retrait-gonflement des sols argileux » annexée matérialise les secteurs géographiques du territoire communal présentant des risques de mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des sols argileux. Dans ces secteurs, il importe au constructeur de prendre des précautions particulières pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol. Ces précautions sont rappelées dans la plaquette « retrait gonflement des sols argileux » figurant en annexe du règlement. - <u>Inondations pluviales</u> : Dans les secteurs agricoles ou naturels éloignés de l'urbanisation ou destinés à être maintenus en dehors de toute extension de l'urbanisation, et dans lesquels le ruissellement se concentre dans un talweg, toute construction, remblai ou clôture susceptible de faire obstacle à l'écoulement sont interdits. Dans les secteurs où le ruissellement se concentre sur des infrastructures ou des voies, seront évitées sur une distance de 10 m de part et d'autre du bord de celle-ci, toutes les ouvertures (notamment les soupiroux et les portes de garage) en façade sur la voie et situées sous le niveau susceptible d'être atteint par les écoulements sont interdites. Une surélévation minimale de 0,50 m par rapport au niveau de l'infrastructure pourra être conseillée. Dans les secteurs urbains ou situés à proximité de l'agglomération et dans lesquels l'écoulement se produit dans un talweg, toute construction sera évitée sur une distance de 5 m de part et d'autre de l'axe d'écoulement ainsi que tout remblai ou clôture susceptible d'aggraver le risque ailleurs. 	<p>NEUTRE</p>

Globalement, le projet présente relativement peu d'évolutions par rapport à la précédente version du PLU.

Les incidences mitigées sont liées à deux évolutions distinctes de l'OAP :

- La densification des abords de la gare de Gonesse, nécessite une plus grande constructibilité au sein de la continuité paysagère ce qui vient grever le potentiel d'accueil de la biodiversité de celle-ci et vient limiter son caractère « paysager ». Des mesures ont été mises en œuvre afin de renforcer l'ambition écologique et la végétalisation qualitative des réalisations. Les hauteurs ont été réduites par rapport aux précédentes dispositions et l'obligation de végétalisation des toitures, dans une logique d'insertion paysagère a été mise en œuvre.
 - Il est à noter que, si la densification au sein de la continuité paysagère contribue à limiter la portée « environnementale » de celle-ci, elle permet toutefois de contribuer à une accessibilité facilitée par les modes doux depuis la gare du Grand Paris Express ce qui limite les émissions de GES et les nuisances sonores liées à des déplacements motorisés.

- L'intégration renforcée au sein de l'OAP de la destination d'équipements d'intérêts collectifs et publics contribue à diversifier les populations accueillies sur le territoire ce qui augmente la vulnérabilité du secteur. De nombreuses mesures sont déjà prises dans le PLU de Gonesse (OAP Triangle de Gonesse, OAP Acoustique, règlement) pour limiter l'exposition aux nuisances sonores. Des implantations préférentielles sont préconisées pour ces équipements afin de limiter l'exposition à des nuisances.
 - Il est à noter que, l'implantation de tels équipements, si elle n'était pas explicitement fléchée par l'OAP, était autorisée par le règlement.

5.5 Evolution du document dans le cadre de l'évaluation environnementale de la modification n°4 du PLU de Gonesse

Le processus d'évaluation environnementale du document a permis de questionner les choix effectués dans le cadre de la modification n°4 du PLU de Gonesse.

Les différents compléments apportés par le biais de l'évaluation environnementale sont développés ci-dessous.

Ceux-ci ont été intégrés dans les tableaux d'analyse, et ont notamment permis de définir le niveau d'incidence finale de la modification n°4 du PLU sur l'environnement.

Cette partie a uniquement vocation à identifier, de manière claire, les apports effectués au document dans le cadre de l'évaluation environnementale. Ce paragraphe vise ainsi à témoigner de la démarche itérative mise en œuvre dans le cadre de la procédure au cours de laquelle les différentes parties-prenantes ont été amenées à questionner le projet de modification de manière à intégrer les enjeux environnementaux dans le projet.

Il est ainsi notamment ressorti dans les échanges :

- la nécessité de **conserver le plan des hauteurs existant dans l'OAP** afin de pouvoir maintenir la limitation des hauteurs de bâtiments possibles sur le secteur. Bien que celles-ci soient encadrées par les servitudes aéronautiques, il a été jugé que la suppression du plan des hauteurs pouvait conduire à des impacts trop négatifs pour le territoire en autorisant de manière implicite des modifications de la topographie qui permettraient l'augmentation de la hauteur des bâtiments tout en restant conforme aux servitudes aéronautiques. Les incidences sur la densification et sur le poids carbone de l'opération étant particulièrement fortes, il a été fait le choix de conserver ce plan. Celui-ci a par ailleurs fait l'objet de compléments, au sein de la continuité paysagère pour laquelle aucune matérialisation n'était faite. La hauteur maximale autorisée y a été définie de manière conforme aux recommandations des servitudes aéronautiques et la hauteur maximale autorisée est de 25m.
 - **Le plan des hauteurs a donc été conservé et précisé afin d'encadrer de manière les hauteurs permises au sein de la continuité paysagère.**
- la nécessité de **définir des mesures générales vis-à-vis des circulations par modes doux et actifs**. En effet, la suppression de la spatialisation précise des espaces à vocation piétonne, des diagonales et du maillage fin permet de conserver le caractère relativement souple de l'OAP mais il a été jugé que ces suppressions conduisaient à réduire l'ambition de la modification en matière de promotion des modes actifs et des alternatives à la voiture individuelle et que l'incidence était particulièrement forte sur les consommations énergétiques, les émissions de GES et les nuisances sonores.
 - Il a ainsi été proposé de faire l'ajout suivant : « La trame viaire, au-delà des besoins de desserte véhicules des différents îlots du quartier doit permettre d'intégrer un maillage de circulations favorable aux piétons et aux cyclistes. Afin de garantir et encourager le recours aux modes actifs, une réflexion sur le dimensionnement et l'intégration paysagère de ces circulations doit être menée afin d'assurer la mise en place de cheminements dédiés, généreux et sécurisés pour les usagers. Ce maillage devra être pensé et optimisé de manière à créer un faisceau de cheminements internes à la zone. Dans l'objectif de redonner place au piéton au sein du secteur, les cheminements devront être travaillés de manière qualitative en offrant des espaces de circulation généreux, clairement identifiables, sécurisés, continus. Une attention particulière devra être portée par rapport à l'accessibilité des équipements publics et

d'intérêt collectif depuis la gare. L'aménagement des trottoirs devra permettre la mobilité de tous (revêtement stable) tout en favorisant la gestion des eaux pluviales (porosité). Le traitement du mobilier urbain et paysager de ces espaces devra permettre d'assurer des circulations confortables tout au long de l'année (limitation de l'inconfort thermique lié au vent en hiver, limitation de l'ensoleillement direct en été) et devra permettre aux piétons d'effectuer des haltes confortables (assises, ombrage...). Afin d'encourager le déploiement des modes actifs, le traitement des connexions et de l'intermodalité doit être intégré finement en favorisant des parcours aisés et confortables, en offrant des conditions de stationnement sécurisés pour les cyclistes, trottinettes etc... Cette offre sera notamment pertinente à développer à proximité des points d'intérêts. »

- **Cette disposition a été intégrée au corps de l'OAP et a permis de renforcer l'ambition générale portée sur le traitement des espaces publics en déployant, à l'ensemble des voiries, des exigences visant à améliorer le confort des modes doux et actifs.**

- la nécessité de **renforcer les exigences en matière de végétalisation des espaces libres et publics**. Bien que le projet ne vise pas à réduire les ambitions en matière de végétalisation, il paraissait nécessaire d'apporter des précisions au document existant d'OAP afin de venir renforcer l'ambition globale de celle-ci vis-à-vis de la végétalisation des espaces et la prise en compte du dérèglement climatique :

- Il a ainsi été proposé de faire l'ajout suivant : « Afin de renforcer la qualité paysagère et de renforcer l'intégration des enjeux environnementaux il devra être recherché un travail fin de traitement des espaces qui favorise une végétalisation qualitative, source d'aménités environnementales et sociales (infiltration et gestion des eaux pluviales, absorption des polluants, réduction des nuisances sonores, réduction du phénomène d'îlot de chaleur urbain). Aussi, les éléments suivants seront à considérer :
 - La végétalisation des espaces doit s'appuyer sur une palette d'essences végétales diversifiées, résilientes face au dérèglement climatique (sécheresse, précipitations hétérogènes).
 - Une recherche de diversification des strates doit être mise en œuvre afin de favoriser un traitement des espaces libres et des espaces verts qualitatif : supports de biodiversité, sources de fraîcheur et de bien-être.
 - La végétalisation doit être réfléchi en cohérence avec le bâti de manière à favoriser l'ombrage des bâtiments en période estivale et l'apport solaire en hiver.

Le traitement des espaces extérieurs libres ou artificialisés doit être également réfléchi de manière à favoriser le confort thermique à l'échelle de l'îlot afin de participer à la réduction des besoins de rafraîchissement en été. Aussi, la conception des espaces extérieurs et du bâti doit chercher à limiter les phénomènes d'accumulation de chaleur en favorisant l'usage de matériaux avec un albédo élevé (recommandation : albédo entre 0,3 et 0,4 afin d'éviter les phénomènes d'éblouissement), et une densité faible. »

- **Cette disposition a été intégrée au corps de l'OAP afin de préciser davantage les attendus en matière de traitement de l'espace public dans une perspective d'amélioration globale du projet.**

- la nécessité de **conserver le caractère accessible et ouvert à tous de la continuité paysagère**. En effet, il était prévu, afin d'intégrer les espaces privés, de supprimer la disposition qui indiquait que la continuité paysagère devait s'adresser à tous les usagers du quartier. Il a néanmoins été jugé qu'une reformulation paraissait plus intéressante afin de pouvoir conserver cette notion d'accessibilité à la continuité paysagère tout en précisant que celle-ci s'appuie également sur des espaces privés.

- Il a ainsi été proposé de faire l'ajout suivant : « *La continuité paysagère repose aussi bien sur les espaces publics que sur les espaces privés. Le traitement de ces espaces doit permettre une ambition commune. La trame verte doit pouvoir s'adresser à tous les usagers du quartier (touristes, salariés, riverains du bassin de vie) que ce soit par l'accessibilité d'espaces verts et de nature ou la visibilité sur des espaces privés au traitement paysager qualitatif.* »
- À la suite d'échanges avec les différentes parties prenantes la formulation a été retravaillée de la manière suivante : « *La continuité paysagère repose aussi bien sur les espaces publics que sur les espaces privés. Le traitement de ces espaces doit permettre une ambition commune. La continuité paysagère profitera aux usagers du quartier, que ce soit par l'accès à certains espaces verts et de nature ou le traitement paysager qualitatif de certains espaces privés.* »
- **Cette disposition a été intégrée au corps de l'OAP et a permis de réaffirmer le caractère accessible et social de la continuité paysagère tout en distinguant un apport distinct des espaces privés et publics à celle-ci.**

- la nécessité de **compléter et préciser les attendus en matière de sobriété énergétique et de résilience face au dérèglement climatique** des réalisations au sein de l'OAP du Triangle de Gonesse afin d'améliorer la prise en compte des enjeux liés à la réduction des émissions de GES et d'adaptation face au phénomène d'îlot de chaleur urbain. Il est toutefois à noter que le règlement, et l'OAP proposaient déjà des mesures et qu'il ne s'agissait pas de répondre à une absence de prise en compte des thématiques mais de venir renforcer celle-ci :

- Il a ainsi été proposé de faire l'ajout suivant : « *Dans le cadre des différentes opérations, la réalisation des bâtiments doit favoriser une consommation d'énergie primaire la plus faible possible. Pour ce faire différents leviers doivent être envisagés :*
 - *les bâtiments devront être conçus et orientés de façon à profiter au maximum des apports solaires passifs en hiver. Les espaces libres seront, en priorité, orientés au sud et/ou à l'ouest ;*
 - *La conception des bâtiments doit permettre d'éviter le recours à un refroidissement actif (limitation des apports solaires en été) ;*
 - *Le recours aux énergies renouvelables sera recherché afin d'alimenter en partie le bâtiment. Des solutions de mutualisation pourront être envisagées.*
 - *Les solutions développées peuvent être de type solaire, géothermique...*

Par ailleurs, le traitement des espaces extérieurs libres ou artificialisés doit être également réfléchi de manière à favoriser le confort thermique à l'échelle de l'îlot afin de participer à la réduction des besoins de rafraîchissement en été. Aussi, la conception des espaces extérieurs et du bâti doit poursuivre l'objectif de limiter les phénomènes d'accumulation de chaleur en favorisant l'usage de matériaux avec un albédo élevé (recommandation : albédo entre 0,3 et 0,4 afin d'éviter les phénomènes d'éblouissement) et une densité faible.

Par ailleurs, afin de réduire l'empreinte carbone liée à la construction de nouveaux bâtiments (75% de l'empreinte carbone du bâtiment) il doit être recherché une économie de ressource globale à l'échelle du périmètre opérationnel en valorisant des matériaux issus du réemploi et/ou recyclés dans les projets. »

- **Ces compléments ont été ajoutés à l'OAP afin d'ancrer le projet dans des principes généraux renforcés de prise en compte des enjeux climatiques et de sobriété énergétique.**

- la nécessité de proposer une **ambition supplémentaire pour les constructions s'implantant au sein de la continuité paysagère**. En effet, la constructibilité étant moins restreinte au sein de la continuité paysagère, il a été considéré que pour limiter les incidences sur la biodiversité et pouvoir constituer une trame paysagère et écologique structurante et cohérente, un renforcement des ambitions porté sur les nouvelles constructions (en l'état, végétalisation des toitures) devait être mis en œuvre.

- Il a ainsi été proposé de faire l'ajout suivant : « *Afin de valoriser la biodiversité et de favoriser le traitement qualitatif des espaces, les projets de construction pourront utilement s'appuyer sur des labels et certifications valorisant et intégrant la biodiversité (label Biodiversity, démarche Effinature etc...). D'une manière générale, le traitement des espaces libres, et/ou des toitures doit témoigner d'un réel effort paysager et écologique en favorisant : la diversité végétale (essences, strates), la diversité des milieux, la création d'espaces refuges pour la biodiversité, la valorisation des sols en place et de la pleine terre.* »
- **Ces compléments ont été ajoutés à l'OAP afin de renforcer les ambitions et recommandations faites auprès des porteurs de projets au sein de la continuité paysagère.**

- la nécessité de **proposer des implantations préférentielles pour les équipements d'intérêt collectif et/ou de service public**. En effet, il était prévu d'intégrer cette nouvelle destination sans mesures spécifiques vis-à-vis de la localisation préférentielle de ces bâtiments.

- Il a ainsi été proposé de faire l'ajout suivant : « *Les équipements d'intérêt collectifs ou de service public devront privilégier une implantation en cœur de quartier, à distance des axes les plus bruyants. Le traitement des axes situés à proximité doit permettre de limiter les nuisances sonores locales.* »
- **Cette implantation préférentielle a été indiquée dans l'OAP afin de, tout en conservant le caractère souple de l'OAP cohérent avec un projet d'aménagement à long terme, indiquer des localisations préférentielles pour les équipements présentant un potentiel d'accueil de personnes plus sensibles aux nuisances (sonores, pollutions atmosphériques).**

7 Exposé des conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement

Comme vu au chapitre 3.2, la commune de Gonesse n'est pas concernée par un site Natura 2000. Les sites les plus proches sont ceux du Parc départemental George Valbon à la Courneuve (4,5 km au Sud-Ouest) et le parc départemental du Sausset (4,5km au Sud-Est). Ces deux parcs font partie des 14 entités constituant le site Natura 2000 FR1112013 – Sites de Seine-Saint-Denis.

Le projet de modification n°4 du PLU de Gonesse n'a aucune incidence directe sur les sites Natura 2000 puisqu'il n'existe aucun site sur la commune.

Il ne présente aucune incidence indirecte non plus compte tenu du fait que le projet de modification du PLU ne prévoit pas l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs présentant un intérêt spécifique pour l'avifaune mais vient faire évoluer les modalités d'un secteur existant.

8 Compatibilité avec les documents cadres

8.1 SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France a été approuvé le 27 décembre 2013. Celui-ci fait actuellement l'objet d'une révision qui n'a pas encore été approuvée. Le document applicable reste donc la version datée de 2013.

D'après l'état initial du PLU, la commune est concernée par les éléments suivants dans la carte de destination générale des sols :

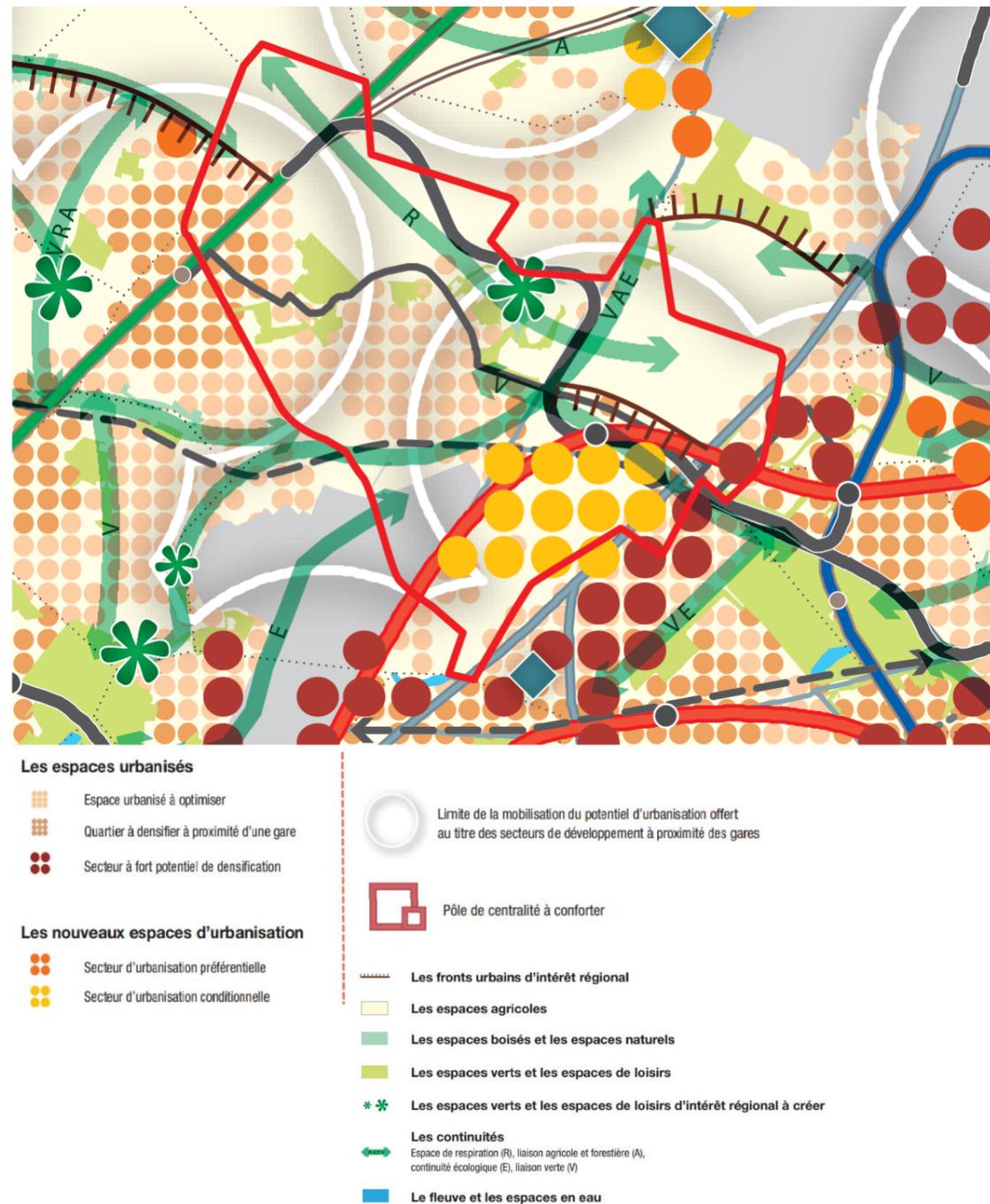


Figure 40 Orientations du SDRIF sur la commune de Gonesse (Source : PLU Gonesse)

	COMPATIBILITE
Espaces urbanisés à optimiser (partie résidentielle ouest)	La modification du PLU n'est pas concernée.
Quartier à densifier à proximité d'une gare (Quartier Fauconnière et Marronniers / Tulipes, Quartiers à proximité de la gare Villiers le Bel – Gonesse – Arnouville)	La modification du PLU n'est pas concernée.
Secteurs à fort potentiel de densification (secteurs à l'est de l'autoroute)	La modification du PLU n'est pas concernée.
Secteurs d'urbanisation conditionnelle (pôle multimodal du triangle de Gonesse)	Le secteur d'urbanisation conditionnelle du pôle multimodal de Gonesse est lié à la réalisation de la Gare du Grand Paris Express. Le projet de modification vise à faire évoluer l'OAP qui définit les modalités de cette urbanisation nouvelle sans remettre en cause le principe de conditionnalité de cette urbanisation à la réalisation de la gare du GPE.
Espaces verts et espaces de loisirs (Golf, jardins familiaux, principaux parcs et squares)	La modification du PLU n'est pas concernée.
Espaces verts et espaces de loisirs d'intérêt régional à créer (Parc de la patte d'oie)	La modification du PLU n'est pas concernée.
Continuités à maintenir (espace de respiration des espaces agricoles et de la Patte d'Oie / liaison verte entre le Croult, le parc de la Patte d'Oie, le parc du Sausset / liaison verte agricole et écologique du Croult, de la Patte d'Oie et des espaces agricoles)	Le projet de modification vise à faire évoluer l'OAP qui définit les modalités de l'urbanisation du Triangle de Gonesse sans remettre en question le principe précédemment institué de liaison agricole correspondant à la liaison verte identifiée.
Front urbain d'intérêt régional	Le projet de modification vise à faire évoluer l'OAP qui définit les modalités de l'urbanisation du Triangle de Gonesse sans remettre en question le principe précédemment institué de ne pas urbaniser le secteur au nord du chemin de Gonesse à Villepinte.

8.2 SDAGE

Par ailleurs, le SDAGE 2022-2027, adopté le 23 mars 2022, identifie les dispositions suivantes comme étant en lien avec les documents d'urbanisme :

ORIENTATION FONDAMENTALE	ORIENTATION	DISPOSITIONS	COMPATIBILITE
Pour un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée	1.1 Préserver les milieux humides et aquatiques continentaux et littoraux et les zones d'expansion des crues pour assurer la pérennité de leur fonctionnement	1.1.1 Identifier et protéger les milieux humides dans les documents régionaux de planification 1.1.2 Cartographier et protéger les zones humides dans les documents d'urbanisme 1.1.3 Protéger les milieux humides et les espaces contribuant à limiter les risques d'inondation par débordement de cours d'eau ou par submersion marine dans les documents d'urbanisme	La modification du PLU vise à faire évoluer l'OAP du Triangle de Gonesse sans remettre en question le dessin et la répartition de l'aménagement, défini dans le cadre de l'étude d'impact de manière à assurer la préservation voire la possibilité d'assurer de la compensation.
	1.2 Préserver le lit majeur des rivières et les milieux associés nécessaires au bon fonctionnement hydromorphologique et à l'atteinte du bon état	1.2.1 Cartographier et préserver le lit majeur et ses fonctionnalités	
Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'alimentation en eau potable	2.1 Préserver la qualité de l'eau des captages d'eau potable et restaurer celle des plus dégradés	2.1.2 Protéger les captages dans les documents d'urbanisme 2.1.7 Lutter contre le ruissellement à l'amont des prises d'eau et des captages en zone karstique	La modification du PLU n'est pas concernée.
	2.4 Aménager les bassins versants et les parcelles pour limiter le transfert des pollutions diffuses	2.4.2 Développer et maintenir les éléments fixes du paysage qui freinent les ruissellements	
Pour un territoire sain : réduire les pressions ponctuelles	3.2 Améliorer la collecte des eaux usées et la gestion du temps de pluie pour supprimer les rejets d'eaux usées non traitées dans le milieu	3.2.2 Limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser la gestion à la source des eaux de pluie dans les documents d'urbanisme, pour les secteurs ouverts à l'urbanisation 3.2.3 Améliorer la gestion des eaux pluviales des territoires urbanisés 3.2.5 Définir une stratégie d'aménagement du territoire qui prenne en compte tous les types d'événements pluvieux	La modification du PLU vise à faire évoluer l'OAP du Triangle de Gonesse tout en maintenant l'exigence fixée précédemment dans l'OAP. Celle-ci visant à l'amélioration de la gestion des eaux pluviales par infiltration et prévoyant le dimensionnement pour l'occurrence cinquantennale, elle est compatible avec les exigences du SDAGE.
Pour un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face aux enjeux du changement climatique	4.1 Limiter les effets de l'urbanisation sur la ressource en eau et les milieux aquatiques	4.1.1 Adapter la ville aux canicules 4.1.3 Concilier aménagement et disponibilité des ressources en eau dans les documents d'urbanisme	La modification du PLU permet de favoriser la gestion des eaux pluviales au point de chute ou a minima leur rétention. La capacité de densification du secteur n'évoluant pas, la modification ne remet pas en question la disponibilité de la ressource en eau.

8.3 SAGE

Le projet de modification n°3 du PLU vise à intégrer plus finement le SAGE dans le document d'urbanisme, en réponse au porter à connaissance transmis par la Commission Locale de l'Eau du SAGE. Le SAGE a été approuvé le 28 janvier 2020.

OBJECTIF GENERAL	OBJECTIF	COMPATIBILITE
1. Redonner de la place à l'eau dans les dynamiques d'aménagement du territoire pour rendre visible l'eau et ses paysages en maîtrisant les risques	1.1 Renforcer la trame bleue en préservant et en gagnant des espaces pour les milieux humides et aquatiques 1.2 Intégrer la gestion des eaux pluviales et du ruissellement au plus tôt dans les processus d'aménagement et d'urbanisation, en veillant à la qualité paysagère des aménagements et des ouvrages, ainsi qu'à leur contribution à l'adaptation du territoire aux changements climatiques. 1.3 Maîtriser les inondations et vivre avec les crues	La modification du PLU vise à faire évoluer l'OAP du Triangle de Gonesse tout en maintenant l'exigence fixée précédemment dans l'OAP. Celle-ci visant à l'amélioration de la gestion des eaux pluviales par infiltration et prévoyant le dimensionnement pour l'occurrence cinquantennale, elle permet d'améliorer la gestion des eaux.
2. Rééquilibrer les fonctions hydraulique, écologique et paysagère des cours d'eau, des infrastructures hydro-écologiques et des milieux aquatiques diffus pour soutenir la création d'un lien social	2.1 Développer et améliorer la gestion écologique des cours d'eau et des milieux humides diffus 2.2 Développer et renforcer la gestion multifonctionnelle des ouvrages hydrauliques 2.3 Redécouvrir les cours d'eau et anciens rus	La modification du PLU vise à faire évoluer l'OAP du Triangle de Gonesse tout en maintenant le principe de multifonctionnalité des espaces naturels, en visant notamment la gestion des eaux pluviales.
3. Fixer une ambition pour la qualité des eaux superficielles.	3.1 Renforcer collectivement les actions de dépollution et d'amélioration de l'hydromorphologie des cours d'eau et du lac d'Enghien pour satisfaire aux exigences de qualité, et permettre le développement de nouveaux usages 3.2 : Fiabiliser le fonctionnement de l'ensemble des systèmes d'assainissement pour supprimer les rejets permanents de temps sec et réduire les rejets de temps de pluie 3.3 Maîtriser les apports polluants liés aux eaux de ruissellement sur les surfaces imperméabilisées 3.4 Promouvoir les actions à la source pour réduire les pollutions diffuses, les substances dangereuses, les micropolluants et les polluants émergents	La modification du PLU vise à faire évoluer l'OAP du Triangle de Gonesse tout en maintenant l'exigence fixée précédemment dans l'OAP. Celle-ci visant à l'amélioration de la gestion des eaux pluviales par infiltration et prévoyant le dimensionnement pour l'occurrence cinquantennale, elle permet d'améliorer la gestion des eaux.
4. Développer des usages créateurs de lien social autour de l'eau	4.1 Développer les aménagements favorisant les usages liés à l'eau 4.2 Sensibiliser aux enjeux de l'eau	La modification du PLU n'est pas concernée.
5. Engager la reconquête patrimoniale des eaux souterraines et la pérennisation de leurs usages	5.1 Développer la connaissance des eaux souterraines sur le territoire du SAGE 5.2 Sécuriser la ressource en eau sur le long terme dans une logique patrimoniale et de sécurisation de l'alimentation en eau potable 5.3 Promouvoir la protection et la reconquête de la qualité des eaux souterraines vis-à-vis des pollutions non agricoles	La modification du PLU n'est pas concernée.

6. Organiser et faire vivre la gouvernance du SAGE	6.1 Assurer le portage politique du SAGE en s'appuyant sur une coalition d'acteurs. 6.2 Assurer la mise en œuvre opérationnelle du SAGE 6.3 Assurer une mission de veille et de vigilance et constituer un pôle ressource 6.4 Sensibiliser et informer sur le SAGE	La modification du PLU n'est pas concernée.
--	---	---

8.4 PGRI Seine Normandie

Le PGRI 2022-2027 de la Seine-Normandie s'inscrit dans la continuité du premier PGRI qui a été approuvé le 7 décembre 2015, pour la période 2016-2021.

THEMATIQUE	COMPATIBILITE
Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité	Le projet de modification de l'OAP du Triangle de Gonesse ne remet pas en question les principes développés précédemment qui prévoient d'assurer la gestion des eaux pluviales pour une occurrence cinquantennale et de favoriser la gestion des eaux pluviales de manière à limiter les phénomènes de ruissellement.
Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages	
Améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à gérer la crise	La modification du PLU n'est pas concernée.
Mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque	

8.5 SCOT

Le SCOT de Roissy Pays de France a été approuvé le 19 décembre 2019. La modification du PLU doit être compatible avec les objectifs déclinés dans le DOO.

A noter qu'il est identifié, dans le cadre de la disposition [P104] que l'offre de bureaux doit être prioritairement développée sur le Triangle de Gonesse et aux niveaux de polarité autour des gares et futures gares du Grand Paris Express.

OBJECTIF GENERAL	OBJECTIF STRATEGIQUE	COMPATIBILITE
1. Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire	1.1 Protéger et valoriser les espaces naturels et forestiers du territoire	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question l'économie de projet définie précédemment et garantit la préservation du carré agricole au nord de Gonesse et les espaces naturels ou paysagers définis dans le cadre du projet. Il ne permet pas de renforcer cette protection et valorisation. Néanmoins, le projet s'implante sur des espaces agricoles et ne remet pas en question la protection d'espaces naturels et forestiers.
	1.2 Protéger et valoriser les ressources agricoles	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question l'économie de projet définie précédemment et garantit la préservation du carré agricole au nord de Gonesse.
	1.3 Préserver les ressources et en développer de nouvelles	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question l'économie de projet définie précédemment et garantit la préservation du carré agricole au nord de Gonesse.
	1.4 Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question les modalités de gestion des eaux pluviales et la prise en compte des risques à avoir sur le secteur de projet.
2. Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisés	2.1 Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain	Le projet de modification du PLU de Gonesse permet de favoriser l'intensification du secteur du Triangle de Gonesse en favorisant la diversification des fonctions développées sur le secteur.
	2.2 Maîtriser les extensions urbaines	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question le périmètre défini dans le précédent projet en matière de développement urbain dans le secteur du Triangle de Gonesse.
3. Améliorer les déplacements au sein du territoire en	3.1 Faciliter les déplacements	Le projet de modification du PLU de Gonesse vise à conforter la réalisation du projet du Triangle de Gonesse, qui s'implante à proximité de la gare du GPE.

développant les mobilités durables	3.2 Organiser le stationnement et lutter contre l'imperméabilisation	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne prévoit pas de modification substantielle du projet et n'empêche pas la lutte contre l'imperméabilisation permise par le caractère dense de la construction autour de la gare du GPE et ne remet pas en question les principes de stationnement développés qui visent à assurer une mutualisation et favoriser les solutions évolutives.
4. Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie	4.1 Répondre aux besoins en logements et en équipements	Le projet de modification du PLU de Gonesse prévoit de développer et renforcer l'offre en équipements en ouvrant plus clairement le secteur à la vocation préférentielle d'activités et équipements d'intérêts collectifs ou services publics.
	4.2 Renforcer l'offre en équipements	
	4.3 Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers.	Le projet de modification du PLU de Gonesse prévoit de conserver l'accessibilité à tous de la continuité paysagère et ne prévoit pas la réduction des surfaces destinées à des parcs, etc. La qualité des constructions est également à conserver et renforcer.
5. Conforter le développement économique du territoire		Le projet de modification du PLU de Gonesse prévoit de développer et renforcer l'offre en équipements en ouvrant plus clairement le secteur à la vocation préférentielle d'activités et équipements d'intérêts collectifs ou services publics. Il conforte également la vocation économique du territoire en garantissant la mise en œuvre de projets visant la création de bureaux et d'activités.

8.6 CDT

La commune de Gonesse est concernée par le CDT Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France approuvé le 27 février 2014.

THEMATIQUES	OBJECTIFS	COMPATIBILITE
1. Emplois et développement économique	1.1 Créer de nouveaux emplois et améliorer le taux d'emploi local 1.2 Développer l'offre de formation 1.3 Développer et coordonner les actions locales de développement économique	Le projet de modification du PLU de Gonesse prévoit de développer et renforcer l'offre en équipements en ouvrant plus clairement le secteur à la vocation préférentielle d'activités et équipements d'intérêts collectifs ou services publics. Il conforte également la vocation économique du territoire en garantissant la mise en œuvre de projets visant la création de bureaux et d'activités.
2. Transports et déplacements	2.1 Renforcer les transports en commun et les modes actifs 2.2 Améliorer la performance du réseau viaire	Le projet de modification du PLU de Gonesse permet de favoriser l'intensification du secteur du Triangle de Gonesse en favorisant la diversification des fonctions développées sur le secteur ce qui favorise le recours au transport en commun structurant de la ligne du GPE.
3. Habitat	3.1 S'inscrire dans l'objectif de production de 950 logements par an voulu par la loi Grand Paris	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	3.2 Développer la qualité de l'offre de logements	
	3.3 Achever les projets de rénovation urbaine engagés et améliorer le parc existant	
4. Urbanisation et aménagement durable	4.1 Densification et limitation de l'étalement urbain	Le projet de modification du PLU de Gonesse permet de favoriser l'intensification du secteur du Triangle de Gonesse et ne remet pas en question la préservation du carré agricole et des espaces naturels et paysagers.
	4.2 Aménager le corridor métropolitain	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	4.3 Aménager le vallon de Vaudherland	

	4.4 Aménager le vallon du Sausset	
5. Paysages et environnement	5.1 Mettre en place des liaisons paysagères reliant les espaces ouverts du territoire	Le projet de modification vise à faire évoluer l'OAP qui définit les modalités de l'urbanisation du Triangle de Gonesse sans remettre en question le principe précédemment institué de liaison agricole correspondant à la liaison verte identifiée.
	5.2 Valoriser, renforcer les continuités écologiques, les zones humides et la biodiversité	La modification du PLU vise à faire évoluer l'OAP du Triangle de Gonesse sans remettre en question le dessin et la répartition de l'aménagement, défini dans le cadre de l'étude d'impact de manière à assurer la préservation voire la possibilité d'assurer de la compensation. La modification assure également le maintien des grandes orientations données sur le secteur.
	5.3 Assurer la fonctionnalité des franges agricoles	Le projet de modification vise à faire évoluer l'OAP qui définit les modalités de l'urbanisation du Triangle de Gonesse sans remettre en question le principe précédemment institué de liaison agricole correspondant à la liaison verte identifiée.
	5.4 Mettre en place un cahier de prescriptions environnementales	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	5.5 Améliorer la gestion de l'eau	Le projet de modification ne remet pas en question les principes de gestion des eaux pluviales fixés dans l'OAP précédemment (gestion de la pluie à occurrence cinquantennale) avec la création de bassins, de parc, etc. Le maintien de ces exigences permet de garantir une meilleure gestion des eaux pluviales sur le territoire en renforçant les capacités d'infiltration et de gestion par rapport à l'état actuel (terrains agricoles soumis au ruissellement).

8.7 PLHi

Le plan local de l'habitat intercommunal de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France a été adopté le 19 décembre 2019.

Compte tenu du fait que le projet de modification concerne l'OAP du Triangle de Gonesse, qui prévoit le développement d'un secteur à vocation économique et de service public la compatibilité de cette modification avec le PLHi n'est pas étudiée. En effet, la procédure de modification n'est pas concernée par les objectifs fléchés dans le cadre du PLHi compte tenu du fait qu'elle n'adresse pas la thématique de l'habitat.

8.8 PCAET

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF) a été adopté le 21 octobre 2021. Celui-ci a permis de déterminer les objectifs en matière de production d'énergie renouvelable, consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre sur le territoire afin de respecter la Stratégie Nationale Bas Carbone. Les objectifs suivants sont donc fixés sur le territoire :

- En 2030 :
 - Une production d'énergie renouvelable de 1 720 GWh ;
 - Une réduction de 25% des consommations d'énergie par rapport à 2015 ;
 - Une réduction de 31% des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 2015.
- En 2050 :
 - Une réduction de 51% des consommations d'énergie par rapport à 2015 ;
 - Une réduction de 76% des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 2015.

Pour atteindre ces objectifs, la Communauté d'Agglomération a fixé 8 axes transverses et des actions associées :

AXE	ACTION	COMPATIBILITE
Bâtiments et habitat	1.1. Mettre en place un accompagnement efficace et simplifié des ménages en situation de précarité énergétique	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.

	1.2. Accompagner les ménages dans leur projet de rénovation énergétique	
	1.3. Communiquer, informer et sensibiliser les élus et les habitants sur la rénovation énergétique	
	1.4. Renforcer les compétences et la sensibilisation des acteurs du bâtiment à la préservation des ressources et à l'économie circulaire	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	1.5. Améliorer la performance énergétique du bâti et favoriser la production d'énergies renouvelables dans le parc résidentiel	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	1.6. Intégrer les enjeux climat air énergie dans les politiques d'aménagement sur l'ensemble du territoire	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question les surfaces de projet envisagés et permet de renforcer l'ambition en matière de végétalisation à l'échelle de l'OAP ce qui contribue à améliorer la situation de l'existant.
Mobilité et déplacements	2.1. Réaliser un Plan Local de Mobilité (PLM)	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	2.2. Optimiser la desserte en bus du territoire	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	2.3. Favoriser l'usage des transports en commun par tous les usagers	Le projet de modification du PLU de Gonesse permet de favoriser l'intensification du secteur du Triangle de Gonesse aux abords de la gare du Grand Paris Express et facilite ainsi le report sur un transport en commun structurant.
	2.4. Favoriser le recours et l'usage confortable et sécurisé des mobilités actives	Le projet de modification ne spatialise plus de secteurs spécifiques pour le développement des mobilités douces et piétonnes mais permet de décliner cette disposition à l'ensemble du traitement de la trame viaire.
	2.5. Développer des intermodalités nouvelles, entre voiture et transport doux	
	2.6. Promouvoir des pratiques plus vertueuses de la voiture	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	2.7. Faciliter l'accès à des véhicules moins polluants	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	2.8. Limiter les déplacements domicile travail	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	2.9. Créer des liens en tant que territoire n°1 de logistique francilien, pour être interlocuteur de l'élaboration du Pacte pour la Logistique Métropolitaine	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	2.10. S'appuyer sur la lutte contre les nuisances sonores pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre	Le projet de modification ne spatialise plus de secteurs spécifiques pour le développement des mobilités douces et piétonnes mais permet de décliner cette disposition à l'ensemble du traitement de la trame viaire.
	2.11. Améliorer la coordination des acteurs en faveur de la qualité de l'air	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
Economie et consommation	3.1. Lutter contre le gaspillage et la précarité alimentaire	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	3.2. Créer une filière des déchets du bâtiment et des travaux publics	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	3.3. Valoriser les biodéchets alimentaires en compost et en biogaz	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	3.4. Favoriser le réemploi	Le projet de modification permet d'intégrer le réemploi dans les principes de construction des bâtiments ou de réalisation des espaces publics...
	3.5. Sensibiliser les habitants et les professionnels du secteur de la production alimentaire	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	3.6. Concevoir et mettre en œuvre une véritable stratégie territoriale de production et distribution alimentaire	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	3.7. Encourager les producteurs locaux à la relocalisation	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	3.8. Mettre en place d'un observatoire des bonnes pratiques sur la restauration collective, notamment scolaire	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.

	3.9 Accompagner les entreprises aux économies d'énergies et au déploiement des énergies renouvelables et de récupération	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	3.10. Limiter l'impact carbone de l'activité économique en agissant sur l'éclairage	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
Environnement	4.1. S'appuyer sur un schéma de Trame Verte et Bleue pour développer de nouveaux supports de nature	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	4.2. Renforcer la végétation sur le territoire pour réduire l'impact climatique et accroître la capacité du territoire à capter le carbone en s'appuyant sur la Trame Verte et Bleue	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question les surfaces de projet envisagés et permet de renforcer l'ambition en matière de végétalisation à l'échelle de l'OAP ce qui contribue à améliorer la situation de l'existant.
	4.3. Accompagner les exploitations innovantes et à faible impact carbone dans le cadre de la Charte agricole et forestière	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
Nouvelles énergies	5.1. Développer le solaire photovoltaïque et thermique	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question la possibilité de développer des solutions de production énergétique en toiture définie dans le cadre du projet.
	5.2 Créer un observatoire de la maîtrise de la demande énergétique et des ENR dont les réseaux de chaleur sur le territoire	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	5.3. Développer la géothermie	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	5.4. Développer et créer des réseaux de chaleur vertueux et des réseaux de froid	Le projet de modification du PLU de Gonesse ne remet pas en question et tend à favoriser davantage encore la densification du projet aux abords de la gare ce qui est favorable à l'implantation ou la constitution d'un réseau de chaleur et/ou de froid.
	5.5. Faire naître des projets de production de biogaz et accompagner leur mise en œuvre	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	5.6 Structurer la filière bois locale et développer le chauffage bois de dernière génération	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
Améliorer la qualité de l'air	6.1. Communiquer les bons gestes auprès des acteurs du territoire	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	6.2. Informer sur les enjeux sanitaires	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	6.3. Suivre et évaluer l'impact du PCAET sur la qualité de l'air du territoire à partir du Plan air	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
Exemplarité	7.1. Faire un audit énergétique des installations de chauffage, de l'isolation et des consommations d'énergie au sein de la Communauté d'Agglomération	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	7.2. Engager la CARPF et les communes dans un projet de transition énergétique des bâtiments publics	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	7.3. Renforcer les déplacements doux et rendre la flotte de véhicules publics exemplaires	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	7.4. Mettre en place des politiques d'achats responsables	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	7.5. Limiter le volume de déchets produits par la collectivité	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
Gouvernance	8.1. Mettre en œuvre le Club climat	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	8.2. Favoriser les initiatives des citoyens	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.
	8.3. Porter et suivre le PCAET	Le projet de modification du PLU n'est pas concerné.

8.9 Plans d'Expositions au Bruit (PEB)

La commune de Gonesse est concernée **en quasi-totalité** par les Plans d'Exposition au Bruit des Aéroports Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris-le Bourget.

Un Plan d'Exposition au Bruit permet de fixer des règles d'urbanisme dans un périmètre défini afin de ne pas exposer de nouvelle population aux nuisances sonores aéroportuaires. Le territoire concerné est découpé en zones soumises à des restrictions propres :

- Les zones A et B sont considérées comme des zones de bruit fort et seules les installations liées à l'activité aéroportuaire sont autorisées, ou les constructions nécessaires à l'activité agricole.
- La zone C est considérée comme une zone de bruit modéré où des constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservi par des équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.
- Dans la zone D, toutes les constructions sont autorisées, mais doivent être insonorisées.

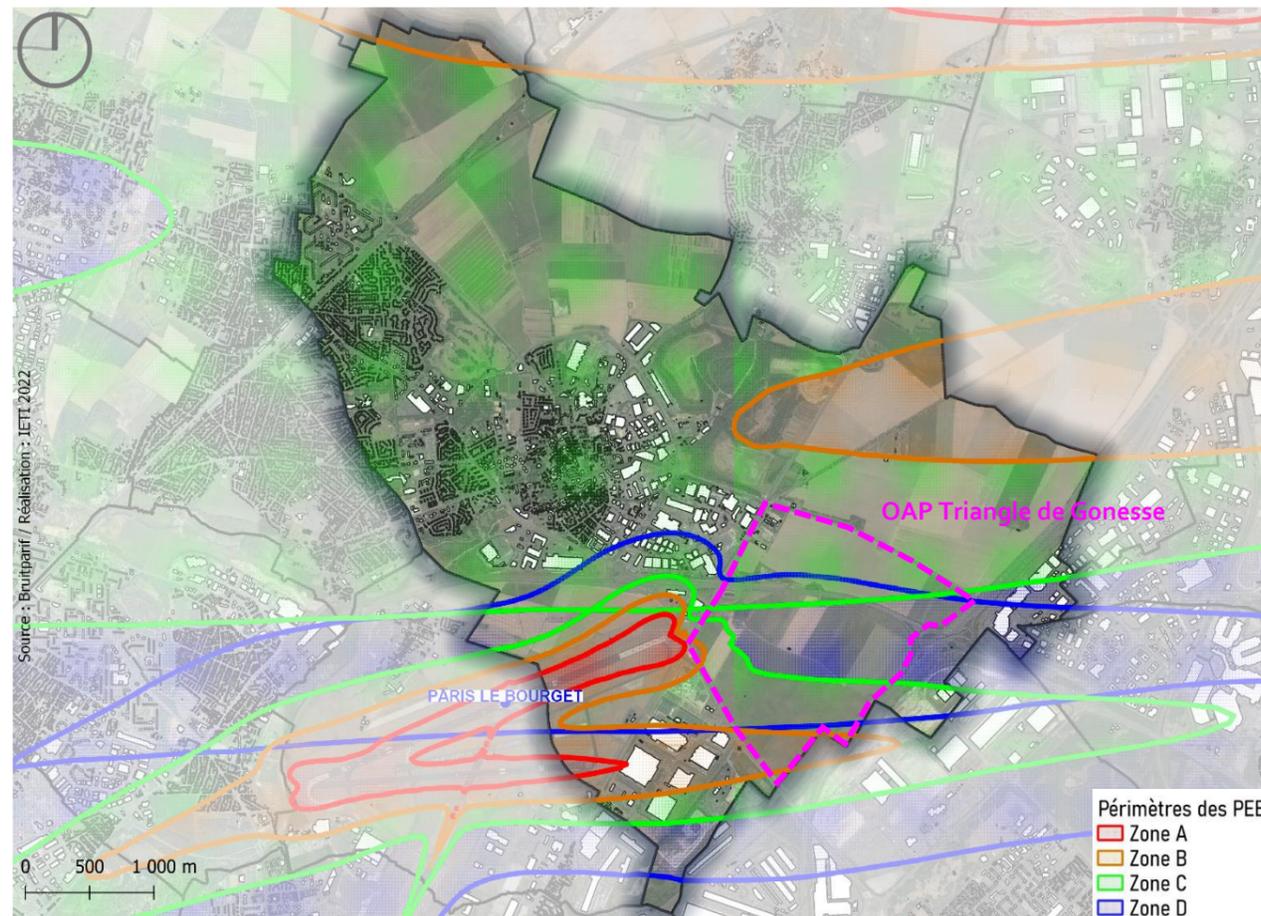


Figure 41 PEB sur la commune de Gonesse

8.9.1 PEB Roissy Charles de Gaulle et PEB Le Bourget :

Le secteur de l'OAP du Triangle de Gonesse est concerné par : les zones C et D de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. La zone C étant la principale zone rencontrée sur le secteur. Le secteur de l'OAP du Triangle de Gonesse est concerné par les zones B, C et D de l'aéroport Paris-Le Bourget.

OBJECTIF STRATEGIQUE	COMPATIBILITE
Les zones A et B sont considérées comme des zones de bruit fort et seules les installations liées à l'activité aéroportuaire sont autorisées, ou les constructions nécessaires à l'activité agricole.	L'évolution de l'OAP ne remet pas en cause le principe d'espace paysager ou agricole défini au sud, dans l'emprise de la zone B.
La zone C est considérée comme une zone de bruit modéré où des constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservi par des équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.	L'évolution de l'OAP ne remet pas en cause le principe précédemment défini d'avoir une constructibilité, en lien avec le Contrat de Développement Territorial, et s'il accroît la capacité d'accueil du secteur, il ne permet pas pour autant d'augmenter la capacité d'accueil à destination d'habitat.
Dans la zone D, toutes les constructions sont autorisées, mais doivent être insonorisées.	L'évolution de l'OAP ne remet pas en cause le principe de constructibilité nécessitant une insonorisation adaptée afin de limiter les nuisances sonores.

8.10 Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUIF)

Le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de déplacements, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Ile de France Mobilités est, actuellement, en train d'élaborer son Plan des Mobilités en Ile de France dont l'approbation est fléchée pour l'année 2024.

Il n'existe pas, sur le territoire de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France de Plan Local de Mobilité (PLM) celui-ci étant en cours d'élaboration sans définition claire des orientations et de la stratégie à l'heure actuelle. Il convient donc de se référer au PDUIF 2010-2020 :

THEMATIQUE	OBJECTIF	COMPATIBILITE
Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs	Action 1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture	Le projet de modification du PLU de Gonesse permet de favoriser l'intensification du secteur du Triangle de Gonesse aux abords de la gare du Grand Paris Express et facilite ainsi le report sur un transport en commun structurant. Le projet de modification ne spatialise plus de secteurs spécifiques pour le développement des mobilités douces et piétonnes mais permet de décliner cette disposition à l'ensemble du traitement de la trame viaire.
DÉFI 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs	Action 2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant Action 2.2 Un métro modernisé et étendu Action 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante Action 2.4 Un réseau de bus plus attractif Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité Action 2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs Action 2.7 Faciliter l'achat des titres de transport Action 2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo Action 2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage	La modification du PLU n'est pas concernée.

DÉFIS 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo	<p>Action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs</p> <p>Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines</p> <p>Action 3.1 Aménager la rue pour le piéton</p> <p>Action 4.1 Rendre la voirie cyclable</p> <p>Action 4.2 Favoriser le stationnement des vélos</p> <p>Action 4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics</p>	Le projet de modification ne spatialise plus de secteurs spécifiques pour le développement des mobilités douces et piétonnes mais permet de décliner cette disposition à l'ensemble du traitement de la trame viaire.
DÉFI 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés	<p>Action 5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière</p> <p>Action 5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable</p> <p>Action 5.3 Encadrer le développement du stationnement privé</p> <p>Action 5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion</p> <p>Action 5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage</p> <p>Action 5.6 Encourager l'autopartage</p>	Le projet de modification ne remet pas en question les principes visant à développer des solutions de parking mutualisées et permettant le report modal. L'extension de la demande d'une constitution d'une trame viaire favorable aux piétons et aux modes doux constitue également un levier pour favoriser l'accessibilité piétons – cycles sur le territoire.
DÉFI 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements	<p>Action 6.1 Rendre la voirie accessible</p> <p>Action 6.2 Rendre les transports collectifs accessibles</p>	
DÉFI 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train	<p>Action 7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique</p> <p>Action 7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau</p> <p>Action 7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire</p> <p>Action 7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison</p> <p>Action 7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises</p>	La modification du PLU n'est pas concernée.
DÉFI 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF		La modification du PLU n'est pas concernée.
DÉFI 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements	<p>Action 9.1 Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations</p> <p>Action 9.2 Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires</p> <p>Action 9.3 Donner une information complète,</p>	La modification du PLU n'est pas concernée.

	multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité	
Actions à caractère environnemental	<p>Env 1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules</p> <p>ENV 2 Réduire les nuisances sonores liées aux transports</p>	La modification du PLU n'est pas concernée.

9 Indicateurs de suivi

Il est nécessaire, dans le cadre de l'évaluation environnementale de mettre en œuvre et justifier des moyens de suivi des mesures permettant de justifier des niveaux d'incidences environnementales. Le tableau ci-dessous permet de détailler, pour chacune des thématiques et des mesures, les modalités de suivi et les indicateurs de suivi à exploiter.

Les indicateurs définis dans le cadre du PLU sont également mobilisables lorsque ceux-ci sont adaptés.

THEMATIQUE	MESURES	MODALITE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI	TENDANCES D'EVOLUTION
Caractéristiques physique du territoire	<p>Limiter l'artificialisation des sols / garantir la qualité paysagère, écologique des espaces paysagers / renforcer la qualité de vie des habitants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien des plantations de haute tige (sous réserve de leur bon état phytosanitaire) - Traitement soigné des espaces paysagers adaptée au terrain et à son environnement (contiguïté avec espaces verts voisins) - Recommandation d'espaces verts d'un seul tenant - Gestion des eaux pluviales à la parcelle selon des techniques alternatives - Perméabilisation des parkings - Déploiement de la RE2020 	Analyse en phase PC	- Notice paysagère et notice de gestion des pluviales	<p>100% des PC déposés conformes aux attentes du PLU</p> <p>Augmentation des projets proposant un % de pleine terre et/ou une surface éco-aménageable (CBS) supérieure à celle indiquée dans le PLU (0,2 ou 0,4 en fonction)</p>
Biodiversité et milieux naturels	<ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte des continuités écologiques dans la conception des clôtures (passage petite faune) - Réalisation étude zone humide 			
Pollutions et nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Orientation, formes et implantation du bâti ; - Intégration des préoccupations 		<p>Analyse des notes acoustiques</p> <p>Analyse à la livraison et 1 an après</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Niveau d'affaiblissement acoustique des bâtiments en dB(A) à la livraison et un an après <p>100% des niveaux d'affaiblissement mesurés à la livraison et un an après compatible</p>

	acoustiques (dans la construction, au niveau des balcons, loggias)		- Nombre d'opérations mettant en œuvre des solutions s'appuyant sur les formes urbaines	
Gestion des ressources naturelles	<ul style="list-style-type: none"> - Gestion alternative des eaux pluviales - La mise en place de dispositifs hydro économes dans le cadre des nouvelles constructions permet de réduire la pression sur la ressource en eau potable. 	Analyse en phase PC	<ul style="list-style-type: none"> - % de pleine terre ; - % de surface perméable ; 	<p>100% des PC déposés conformes aux attentes du PLU</p> <p>Augmentation des projets proposant un % de pleine terre / surface perméable plus ambitieux que le PLU</p>
Risques naturels et technologiques	Respect des servitudes	/	/	/
Paysages et patrimoine	Respect des périmètres MH et SPR	/	/	/