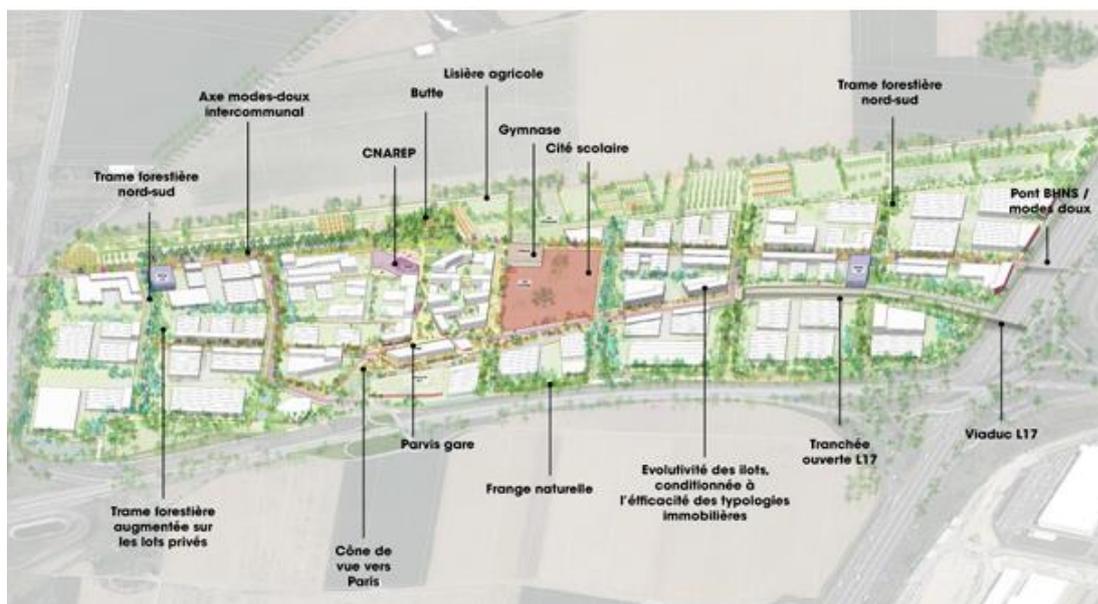


ENQUETE UNIQUE

Préalable, d'une part, à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur le secteur dit du « Triangle de Gonesse » à Gonesse (95), d'autre part à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Gonesse (95) et enquête parcellaire, au profit de Grand Paris Aménagement.

Réalisée du 28 mai au 30 juin 2025

PARTIE 1 – RAPPORT



Projet d'aménagement de la Zac du Triangle de Gonesse

Septembre 2025

Annie LE FEUVRE
Commissaire enquêteur

Le code de l'environnement précise que « *lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L 123-2 du code de l'environnement, il est procédé à une enquête unique.* »

A cet effet, la présente enquête unique est préalable :

- **A LA CREATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) DU « TRIANGLE DE GONESSE » à Gonesse (95)**
- **A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP) PORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE GONESSE (95)**
- **UNE ENQUETE PARCELLAIRE**

Au profit de Grand Paris Aménagement

Ainsi les documents suivant relatifs à cette enquête ont été rédigés :

PARTIE 1 – LE RAPPORT qui résume et analyse l'enquête unique et rassemble les éléments communs à l'enquête, à savoir, l'organisation et le déroulement de l'enquête unique ;

PARTIE 2 – LES CONCLUSIONS ET AVIS du commissaire enquêteur sur le projet de création de la ZAC, sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du PLU de Gonesse.

Le procès-verbal des opérations ainsi que l'avis du commissaire enquêteur relatifs à l'enquête parcellaire figurent dans un document séparé.

Ces documents sont indépendants et font l'objet de présentations séparées.

SOMMAIRE

Préambule	6
CHAPITRE 1 – LE PROJET	
Objectifs et orientations d'aménagement	8
CHAPITRE 2 – PRESENTATION DE L'ENQUETE	
1. Objet de l'enquête	11
2. La maîtrise d'ouvrage du projet	11
3. Cadre juridique de l'enquête	11
4. Désignation du commissaire enquêteur	12
5. Opérations relatives à l'enquête	12
- rencontres avec les Services de l'Etat et Grand Paris	
Aménagement - visite du site	12
- Modalités de l'enquête	12
6. Publicité de l'enquête	13
7. La concertation	14
8. Examen conjoint des personnes publiques associées	14
9. Documents mis à la disposition du public	15
CHAPITRE 3 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE	
1. Climat général de l'enquête	18
2. Permanences	18
3. Echanges divers	19
4. Recueil des registres	19
CHAPITRE 4 – LES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC	
3.1 Les observations du public	21
. Les registres d'enquête	21
. Communication des observations et propositions	
au maître d'ouvrage et mémoire en réponse	22
3.2 Les personnes publiques associées	74
3.3 Avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale	75
4. Remarques générales et analyse des observations par	
Le commissaire-enquêteur	76
CHAPITRE 5 – EVALUATION DU PROJET	
1 EVALUATION DU PROJET DE ZAC	
1. Cadre général dans lequel s'inscrit le projet	78
2. Examen de la procédure - Examen du dossier	79
3. Evaluation du projet au titre de la création de la ZAC	80
3.1 Choix du site – Historique du projet	80
3.2 Le projet du Grand Paris Express	81
3.3 Les objectifs de l'opération d'aménagement	81
3.4 Les aménagements programmés	82
3.5 La gare – Un point multimodal	86
3.6 Les accès routiers	86
3.7 La trame paysagère	87

3.8 Le phasage	89
2. EVALUATION DU PROJET AU TITRE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	
- La pertinence et la proportionnalité de l'opération L'expropriation est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?	90
- Le bilan coûts/avantages de l'opération	91
- La compatibilité avec les documents d'urbanisme	95
3. EVALUATION DU PROJET AU TITRE DE L'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAU DE GONESSE	
3.1 La modification de l'OAP de Gonesse	96
3.2 La mise en compatibilité du PLU de Gonesse :	
- Le PADD	98
- Le règlement	98
- Le plan de zonage	98



RAPPORT

PREAMBULE

Depuis les années 1990, le sud du Triangle de Gonesse est identifié par l'Etat et la Région Ile-de-France comme l'un des secteurs de développement du Grand Roissy pour le positionnement stratégique et économique de la France dans un pôle économique d'envergure mondiale.

- **1994** : Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) identifiait un périmètre de 450 hectares comme Pôle d'intérêt régional et autorisait son ouverture à l'urbanisation ;
- **2008** : Un projet est envisagé sur 300 hectares environ.
- **2010** : L'Etat annonce la création d'une gare du Grand Paris Express au sein du périmètre de projet ;
- **2015** : Le projet Europacity est annoncé sur 80 hectares ;
- **2016** : La ZAC « Triangle de Gonesse » est créée en septembre 2016 sur un périmètre de 299 hectares avec un programme prévoyant environ 1 885 000 m² d'activités, bureaux, hôtels, équipements, commerces et activités de loisirs et culture ;
- **2019** : L'Etat annonce l'abandon du projet Europacity estimant qu'il « ne correspond plus aux aspirations écologiques et sociétales des concitoyens ».
- **Le 7 mai 2021**, le Premier Ministre annonce le Plan d'actions pour le Val-d'Oise, proposant différentes mesures pour développer l'emploi sur le département. Parmi les actions proposées, le maintien de la ligne 17 est confirmé, de même que le projet du Triangle de Gonesse mais sur un périmètre concentré de 110 hectares, afin de limiter l'artificialisation des sols ;
- **17 septembre 2024** : Au regard des réorientations fixées par l'Etat, le périmètre et le programme de la ZAC de 2016 doivent évoluer. La ZAC initiale est supprimée par arrêté préfectoral en date du 17 septembre 2024.

Le dossier de création de ZAC proposé à la présente enquête porte sur un périmètre et un programme entièrement nouveaux.

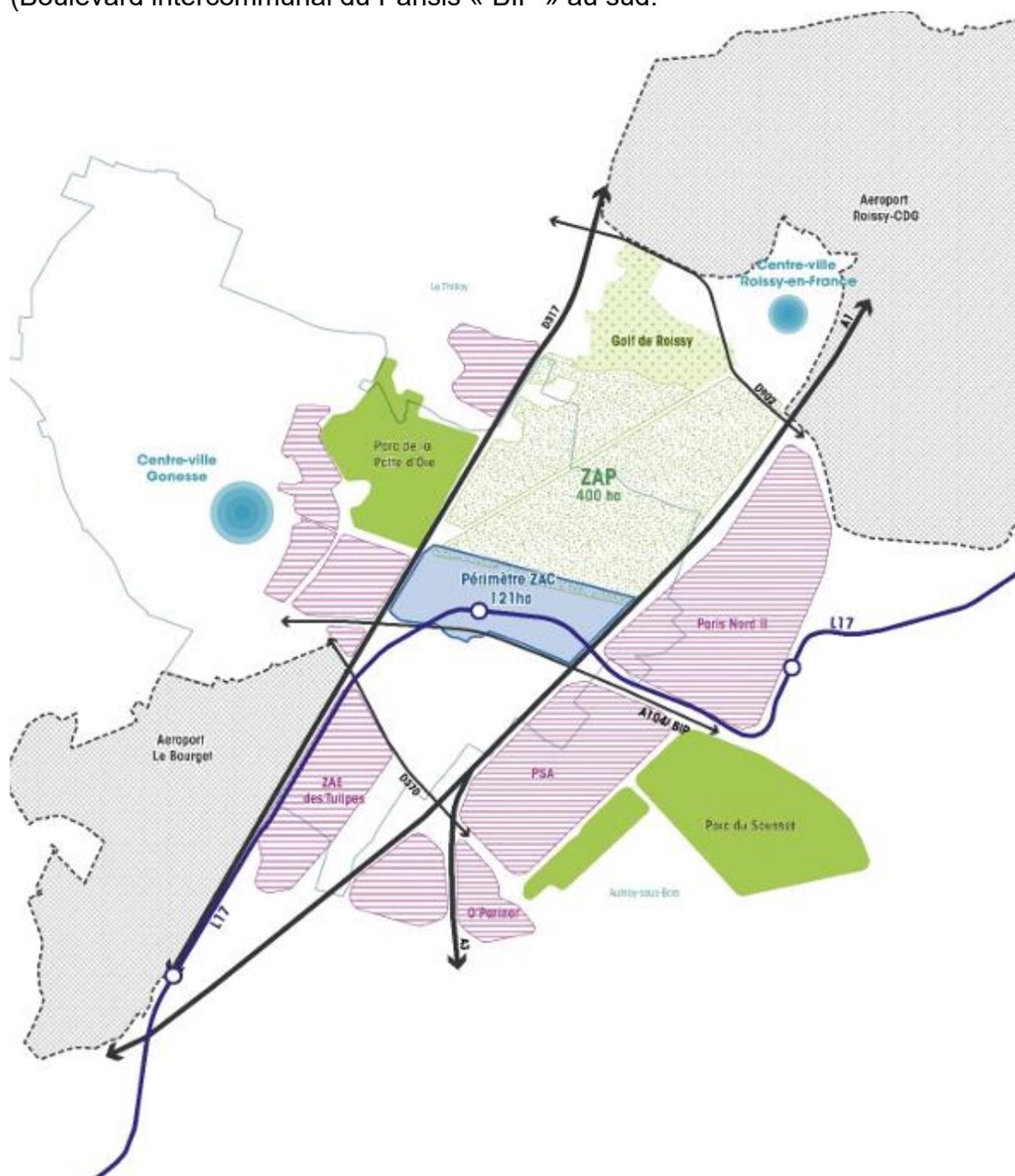


CHAPITRE 1 – LE PROJET

CHAPITRE 1 – LE PROJET

1 – OBJECTIFS ET ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Le périmètre de projet, inscrit dans la commune de Gonesse, est aujourd'hui composé d'une zone agricole située aux franges de l'unité urbaine parisienne, à 12 km de la capitale. Il est délimité par l'autoroute A1 à l'Est, proche de la limite communale d'Aulnay-sous-Bois, la RD 317 à l'ouest, la RD 302 au nord et la D 170 (Boulevard intercommunal du Parisis « BIP ») au sud.



Situation du périmètre de la ZAC

A la suite de la présentation du Plan d'Actions pour le Val-d'Oise, les principaux objectifs ont été établis pour le projet d'aménagement du « Triangle de Gonesse », à savoir :

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

La position de la ZAC, imbriquée entre différentes infrastructures, et la montée en puissance des enjeux liés à l'artificialisation et à l'imperméabilisation des sols, impliquent une urbanisation du site aux ambitions d'aménagement fortes.

A cet effet, le projet envisage une stratégie d'aménagement durable fondée sur 3 axes :

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

La ZAC s'appuiera tout d'abord sur les projets annoncés pour le Plan Val d'Oise, à savoir :

- **La cité scolaire à vocation internationale** (collège et lycée général comprenant près de 600 collégiens et 1 715 lycéens) ainsi qu'un gymnase ;
- **Le CAREP, centre des arts de la rue** ;
- **Des bureaux**, pouvant accueillir une administration d'Etat ;
- **Des entreprises** dans les secteurs d'activités tels que la bioéconomie, seront principalement ciblées pour s'implanter sur le site.



CHAPITRE 2 - PRESENTATION DE L'ENQUETE

CHAPITRE 2 – PRESENTATION DE L'ENQUETE

1 – OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête est préalable à :

- La création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur le secteur dit du « Triangle de Gonesse » à Gonesse (95),
La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet ;
La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Gonesse ;
La cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet au profit de GRAND PARIS AMENAGEMENT, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), dont le siège social est 11 rue de Cambrai, PARIS 19^{ème}.



2. LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET

Le projet d'aménagement du « Triangle de Gonesse » est conduit sous la maîtrise d'ouvrage de Grand Paris Aménagement.



3 – CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

Différents documents régissent cette enquête publique et, notamment :

- Le code de l'environnement ;
- Le code de l'urbanisme ;
- Le code des transports ;
- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Le Plan d'actions pour le Val-d'Oise annoncé le 7 mai 2021 par le 1^{er} Ministre ;
- Le SDRIF de 2013 en vigueur au moment de l'élaboration du projet et la prise en compte du SDRIF.E (adopté le 10 juin 2025) ;
- Le Contrat de Développement Territorial Val-de-France Gonesse Bonneuil-en-France signé le 27 février 2014 ;
- Le SCoT de la Communauté d'agglomération de Roissy-Pays-de-France approuvé le 19 décembre 2019 ;
- Le Plan local d'urbanisme de la commune de Gonesse ;
- L'arrêté préfectoral n° 2024-17997 du 17 septembre 2024 supprimant la première ZAC créée en septembre 2016 ;
- L'avis délibéré de l'autorité environnementale adopté lors de la séance du 9 avril 2025 et mémoire en réponse du maître d'ouvrage du 6 mai 2025 ;
- L'arrêté préfectoral du 13 mai 2025 prescrivant la présente enquête.



4- DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Par une décision du 23 avril 2025, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise m'a désignée en qualité de commissaire-enquêteur pour cette enquête publique (**pièce jointe n° 1**).



5 – OPERATIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DE L'ENQUETE

5.1 -,Rencontres avec les Services de l'Etat et Grand Paris Aménagement – Visite du site

- **Un premier contact en visioconférence a été organisé afin de mettre en place l'enquête, en date du 7 mai 2025 avec les personnes en charge du dossier chez Grand Paris Aménagement et à la Préfecture du Val-d'Oise.**
- A cette occasion, l'organisation de l'enquête a été précisée : conditions matérielles de déroulement de l'enquête (dates et lieu des permanences, etc...) ; les conditions réglementaires (procédure) de déroulement de l'enquête (publicité dans les journaux, affichage, rédaction de l'arrêté, les conditions de consultation des dossiers et de dépôt des observations, etc...

- **Une rencontre avec les responsables du projet chez Grand Paris Aménagement – Visite du site.**

J'ai rencontré, le 26 mai 2025, à Gonesse, Messieur Diégo GUTTIERREZ, Jean-Raphaël CLASTOT, Marc ALECIAN et Madame Sarah Marie MARIEZ, personnes en charge du projet objet de l'enquête.

A cette occasion m'a été présenté le projet d'aménagement du « Triangle de Gonesse à Gonesse (95).et l'organisation de l'enquête a été précisée.

Une visite du site du projet a été organisée lors de cette rencontre et j'ai ainsi pu apprécier la construction de la Gare et la situation du projet, notamment, au regard des échanges routiers.

5.2 Modalités de l'enquête

Le code de l'environnement précise que « *lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L 123-2 du code de l'environnement, il est procédé à une enquête unique.* »

A cet effet, le projet d'aménagement du « Triangle de Gonesse » se déclinant en plusieurs modalités, une enquête unique a été choisie préalablement à :

- La création de la ZAC du « Triangle de Gonesse ;
- La déclaration d'utilité publique du projet emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Gonesse ;
- La cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Par arrêté n° 2025-18339 du 13 mai 2025, Le Préfet du Val-d'Oise a prescrit les modalités de l'enquête en conformité avec les lois et décrets en vigueur, à savoir :

- L'enquête unique se déroulera du mercredi 28 mai 2025 au lundi 30 juin 2025 ;
- Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Gonesse – Direction de l'urbanisme, 4 Place du Général de Gaulle – 95500 Gonesse ;
- Les dossiers ainsi que les registres d'enquêtes, seront déposés et consultables au siège de l'enquête indiqué ci-dessus, pendant la durée de l'enquête, aux heures d'ouverture au public ; des observations pourront être déposées sur ce registre ou la possibilité d'adresser une correspondance au commissaire-enquêteur ;
- Le dossier sera également consultable sur le site internet prévu à cet effet ; <https://www.registre-numerique.fr/zac-triangle-gonesse> et des observations pourront également y être déposées ou bien envoyées par courrier électronique à l'adresse suivante : zac-triangle-gonesse.mail.registre-numerique.fr
- L'avis d'enquête sera également publié sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise ainsi que sur le site internet de GPA.
- Pendant 5 permanences, le commissaire-enquêteur recevra les observations du public au siège de la mairie de Gonesse – Direction de l'urbanisme, 4 Place Charles-de-Gaulle – 95500 GONESSE :
 - . Mercredi 28 mai 2025, de 9h00 à 12h00
 - . Jeudi 5 juin 2025, de 14h00 à 17h00
 - . Mardi 17 juin 2025, de 14h00 à 17h00
 - . Lundi 23 juin, de 9h00 à 12h00
 - . Lundi 30 juin 2025, de 14h00 à 17h00
- Un avis au public sera publié dans deux journaux locaux diffusés dans le département de Val-d'Oise, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours.
- Ainsi qu'un affichage dans la commune de Gonesse.

L'arrêté du Préfet du Val-d'Oise figure en **pièce jointe n° 2**.



6 – PUBLICITE DE L'ENQUETE

- **Les avis de publicité** de l'enquête ont été publiés le mardi 13 mai 2025 dans « Les Echos » et dans « Le Parisien ».

Ces publications ont été répétées dans ces deux mêmes journaux dans les huit jours du début de l'enquête publique, à savoir le jeudi 29 mai 2025 dans « Le Parisien » et le vendredi 30 mai 2025 dans « Les Echos ».

Une copie de ces publications est annexée à ce rapport (**pièce jointe n° 3**).

- **des affiches** annonçant l'enquête publique ont été mises en place sur la commune de Gonesse, conformément à l'arrêté préfectoral, jusqu'à la fin de l'enquête.

La commune de Gonesse a également communiqué sur l'enquête unique sur son site internet.



7- LA CONCERTATION

La concertation publique, organisée par Grand Paris Aménagement s'est déroulée du 5 mars au 15 juillet 2024.

La concertation poursuivait les objectifs suivants :

- Informer les habitants, les usagers et les acteurs du territoire sur l'avancement de la conception du projet dans le cadre du nouveau périmètre de ZAC ;
- Associer ces derniers à la conception du projet en les invitant à s'exprimer, faire part de leurs questions, remarques et propositions sur le projet ;
- Recueillir leurs besoins sur deux thèmes centraux du projet :
Les mobilités au sein et aux abords du quartier, et l'insertion du projet dans les mobilités à l'échelle territoriale et régionale ;
Les synergies entre les activités économiques et l'offre de formation dans le quartier.

Cette concertation a permis au public de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses avis, remarques et propositions qui alimenteront les phases d'études ultérieures. A cet effet, 2 registres physiques ont été mis à disposition, un formulaire de contact en ligne étaient accessibles sur le site internet de Grand Paris Aménagement, la présentation du projet figuraient également sur le site internet de Roissy-Pays-de-France, et sur le site internet de la ville de Gonesse. Une réunion publique a été organisée ainsi que deux ateliers de concertation. Cette concertation a permis l'expression des préoccupations et des questions des habitants et associations auxquelles Grand Paris Aménagement a, dans la mesure du possible, apporté des réponses.

A l'issue de la concertation, un bilan a été réalisé sur la base des contributions exprimées. Ce bilan présente, en conclusion les enseignements de la concertation t a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de Grand Paris Aménagement, en date du 2 août 2024.

Suite à la concertation, il a été permis d'aboutir au projet objet à la présente enquête.



8- EXAMEN CONJOINT DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Lorsqu'une opération d'aménagement fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) et qu'elle est incompatible avec les prescriptions du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune concernée, un examen conjoint doit être réalisé entre l'Etat, la commune et les personnes publiques associées. Cet examen porte, notamment, sur les mesures proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan, conformément à la procédure prévue par les articles L153-54 et suivants et, R153-14 du code de l'urbanisme.

Cette réunion a pour but d'examiner, conjointement, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de Gonesse lié à la procédure de déclaration d'utilité publique de la ZAC Triangle de Gonesse.

Par courriel en date du 29 janvier 2025, les personnes publiques associées ont été officiellement conviées à la réunion d'examen conjoint du 13 février 2025.

Les services invités à cette réunion ont reçu le dossier de mise en compatibilité du PLU en amont.

A l'issue de cette réunion les remarques et avis des personnes publiques associées ont été transcrits dans un procès-verbal qui était joint au dossier d'enquête.



9- DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC

L'ensemble du dossier a été mis à la disposition du public accompagné de 2 registres, l'un pour l'enquête publique unique, l'autre pour l'enquête parcellaire.

Sa version numérique était également consultable et téléchargeable sur le site internet prévu dans l'arrêté.

- **Des documents généraux** s'appliquant à l'enquête ouvrent le dossier :
 - L'arrêté préfectoral du 13 mai 2025 prescrivant l'ouverture et les modalités de l'enquête,
 - L'affiche placardée sur la commune de Gonesse ;
 - Les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés ;

- **Le dossier d'enquête relatif à la création de la ZAC :**
 - Rapport de présentation
 - Plan de situation
 - Plan de délimitation du périmètre du projet
 - Etude d'impact
 - Régime au regard de la taxe d'aménagement
 - Mode de réalisation de la ZAC
 - Etude de faisabilité du potentiel de développement des énergies renouvelables
 - Annexe : Bilan de la concertation préalable à la création de la ZAC

- **Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique**
 1. Au titre du code de l'expropriation pour la DUP :
 - Note de cadrage
 - Notice explicative
 - Plan périmétral de situation
 - Plan général des travaux
 - Caractéristiques principales des ouvrages principaux
 - Appréciation sommaire des dépenses
 - Plan périmétral de la DUP
 2. Au titre du code de l'environnement pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement
 - Introduction

- Résumé non technique
 - Etat initial
 - Présentation du projet
 - Impacts, mesures, méthodes, Auteurs
 - Annexes
 - Avis de la MRAe
 - Mémoire en réponse de Grand Paris Aménagement et ses annexes
 - Les avis des Personnes Publiques associées et de la commune de Gonesse
- **Le dossier d'enquête parcellaire au titre du Code de l'expropriation**
- Notice explicative
 - Plan parcellaire
 - Etat parcellaire

Ces documents ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, aux lieux, jours et heures prévus par l'arrêté du 13 mai 2025.

L'ensemble de ces documents était également disponible sur les sites internet mentionnés ci-dessus.

Les dossiers soumis à l'enquête sont conformes aux exigences de la réglementation et répond à ses prescriptions.



CHAPITRE 3 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

CHAPITRE 3 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1 – CLIMAT GENERAL DE L'ENQUETE

Le projet a suscité beaucoup d'intérêt d'habitants mais surtout d'associations s'intéressant, depuis très longtemps, à l'évolution des projets envisagés sur le site du « Triangle de Gonesse ».

Les permanences, très fréquentées, ont également accueilli des agriculteurs concernés, à la fois, par l'éventualité d'une expropriation mais, aussi par les conséquences de l'implantation de projets, notamment, en ce qui concerne la circulation routière.

L'importance et la complexité du dossier présenté à l'enquête ont nécessité des explications, des repérages sur les plans.

Les locaux mis à disposition par la commune de Gonesse ont permis d'accueillir le public dans de bonnes conditions et si l'attente a pu, parfois sembler un peu longue, les personnes l'ont acceptée avec courtoisie.

Plusieurs permanences ont toutefois débordé sur l'horaire prévu mais ce choix a permis d'accueillir toutes les personnes sans devoir envisager de permanence supplémentaire.



2 – PERMANENCES

Les permanences du commissaire enquêteur ont été effectuées à Gonesse, siège de l'enquête, dans l'annexe 4 Place Charles-de-Gaulle, à la Direction de l'Urbanisme, lieu habituel d'accueil des enquêtes publiques à Gonesse.

L'information de l'enquête publique, dès l'arrivée à l'immeuble, a permis un accès facilité pour le public.

Les permanences ont eu lieu aux dates et heures prévues par l'arrêté préfectoral du 13 mai 2025, à savoir :

- . Le mercredi 28 mai 2025, de 9h00 à 12h00
- . Le jeudi 5 juin 2025, de 14h00 à 17h00
- . Le mardi 17 juin 2025, de 14h00 à 17h00
- . Le lundi 23 juin, de 9h00 à 12h00
- . Le lundi 30 juin, de 14h00 à 17h00



3 – ECHANGES DIVERS

- Une réunion, en date du 25 juin 2025 a été organisée, dans les locaux de Grand Paris Aménagement avec les responsables du projet afin de faire un premier point sur le déroulement de l'enquête, la participation du public et l'adéquation des permanences avec l'affluence du public.
- Le 26 juin 2025, J'ai eu un échange téléphonique avec Monsieur Pascal DOLL, Président de la Communauté d'agglomération de Roissy-Pays-de-France, à sa demande. A cette occasion, Monsieur DOLL m'a présenté ses arguments en faveur du projet de création de la ZAC, ce qu'il a détaillé plus avant dans une contribution figurant dans le registre électronique.
- A l'issue de la dernière permanence d'enquête, le lundi 30 juin 2025, M. Christian CAURO, Adjoint au maire, délégué à l'Urbanisme et au logement de la commune de Gonesse est venu s'entretenir avec moi. A cette occasion, le point de vue de la commune sur la création de la ZAC m'a été exposé, ses atouts pour la commune en matière de retombées économiques et de possibilités d'emplois des habitants dans les différentes structures créées.
- La remise du procès-verbal des observations, le 4 juillet 2025 au maître d'ouvrage, a été, une nouvelle fois, l'occasion d'évoquer le déroulement de l'enquête et la participation du public.



4 – RECUEIL DES REGISTRES

L'enquête s'est terminée le 30 juin 2025. A l'issue de la dernière permanence, j'ai récupéré les 2 registres. Le registre d'enquête publique est joint au présent rapport où il figure en **pièce jointe n° 4** (Le registre relatif à l'enquête parcellaire est joint à celle-ci, dans un document séparé).

Le registre électronique figure en **pièce jointe n° 5**. Les pièces qui étaient jointes aux contributions sur le registre électronique figurent en **pièce jointe n° 6** (Disponibles uniquement en annexe du rapport numérique)



CHAPITRE 4 - LES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

CHAPITRE 4 – LES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

3.1 - LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

➤ *Les registres d'enquête*

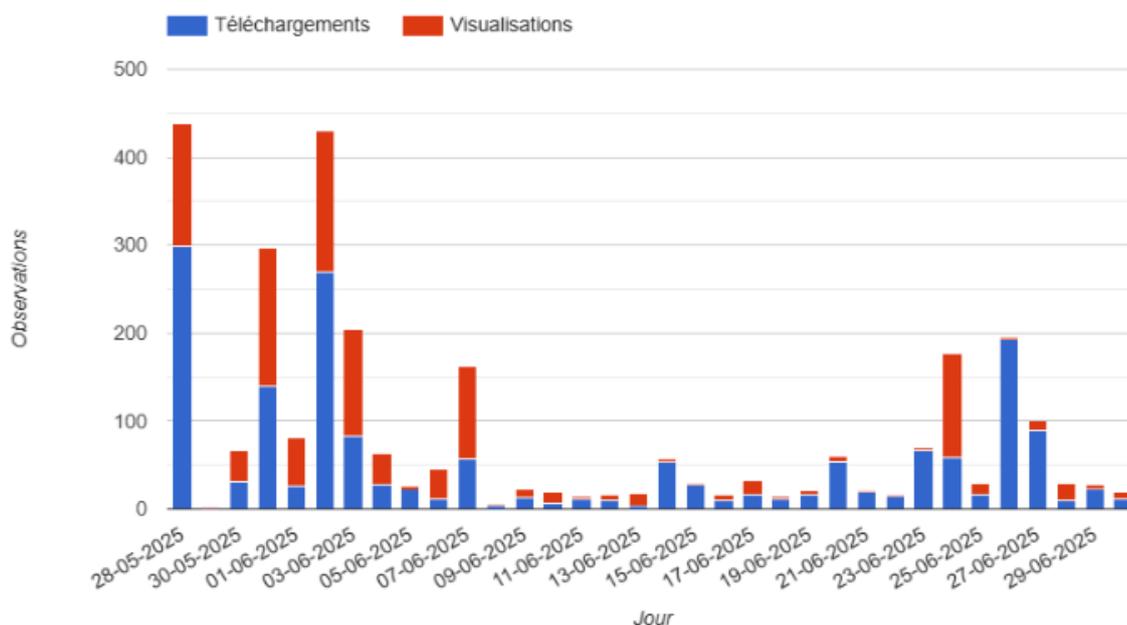
Il a été prévu par l'arrêté préfectoral du 13 mai 2025 que les contributions du public pouvaient être déposées sur des registres mis à la disposition du public à la mairie de Gonesse, par courrier adressé au commissaire enquêteur mais, également, par la possibilité de porter ces contributions sur un registre électronique ou par envoi de courriel.

Les registres mis à disposition du public à la mairie de Gonesse ont recueilli :

- 6 observations sur le registre d'enquête publique,
- Une pétition comportant 1324 signatures a également été déposée à la mairie de Gonesse.
- Une observation sur le registre d'enquête parcellaire.

Les courriers et notes déposés dans les mairies ont été annexés aux registres. Conformément à l'arrêté du 13 mai 2025, les observations recueillies sur les registres « papier » ont été reporté sur le registre numérique.

Le registre électronique a recueilli 129 observations accompagnées de 15 documents ou dossiers et 1692 téléchargements du dossier ont été enregistrés.



➤ **Communication des observations et propositions au maître d'ouvrage – Mémoire en réponse -**

Le 4 juillet 2025, le commissaire-enquêteur a remis, dans les locaux de Grand Paris Aménagement, aux responsables du projet le procès-verbal des contributions recueillies au cours de l'enquête. A cet effet, les principaux sujets évoqués par le public ont fait l'objet d'un échange. **(pièce jointe n° 7).**

Ces observations et propositions figurent dans le registre électronique joint ainsi que dans les copies des registres déposés à la mairie de Gonesse.

Afin d'en faciliter l'appréciation, les contributions ont été regroupées suivant les thèmes suivants :

1 – OBSERVATIONS DU PUBLIC

- Thème 1. La gare ligne 17
- Thème 2. Le projet de cité scolaire
- Thème 3. Autres projets de la ZAC
- Thème 4. Les mobilités (bus – voitures- circulations douces)
- Thème 5. Le stationnement à l'intérieur de la ZAC
- Thème 6. Le trafic aérien, le réseau routier, l'échangeur
- Thème 7. Autres pollutions (travaux)
- Thème 8. Les terres agricoles
- Thème 9. Accès véhicules agricoles
- Thème 10. La biodiversité
- Thème 11. L'emploi
- Thème 12. La sécurité
- Thème 13. Le réchauffement climatique – les gaz à effet de serre
- Thème 14. Autres problématiques évoquées

2- PROPOSITIONS - ALTERNATIVES AU PROJET DE ZAC

Les alternatives agricoles
La localisation de la Cité scolaire

3 – QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Question n° 1 : concerne Les modifications apportées à la circulation par la création de la ZAC ;

Question n°2 : concerne les projets d'implantation de la ZAC en dehors de la cité scolaire ;

Question n° 3 : concerne les chiffres annoncés de création d'emploi.

Question n° 4 : concerne la lisière agricole.

Question n° 5 : concerne le stationnement à l'intérieur de la ZAC.



➤ **Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

Le procès-verbal a été proposé au maître d'ouvrage qui a bien voulu y intégrer ses réponses aux questionnements du public et du commissaire-enquêteur. Ce mémoire en réponse a été adressé au commissaire-enquêteur le 18 juillet 2025.

Thème n°1 : La ligne 17

Ce thème se rapporte aux différentes contributions qui ont évoqué la construction de la gare qui, pour certaines personnes, est à l'origine du projet de création de la ZAC pour en justifier l'existence.

Ob n° 4 : « *La gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, prévue à 1,7 km du site, ne dessert actuellement aucune zone résidentielle. Les habitants de l'est du Val-d'Oise, notamment ceux de Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse et Sarcelles, utilisent principalement le RER D, dont la station la plus proche est à plus de 6 km. Cette situation soulève des interrogations sur la pertinence du choix de localisation de la cité scolaire, qui semble davantage justifier la construction de la gare que répondre à un besoin éducatif local* ».

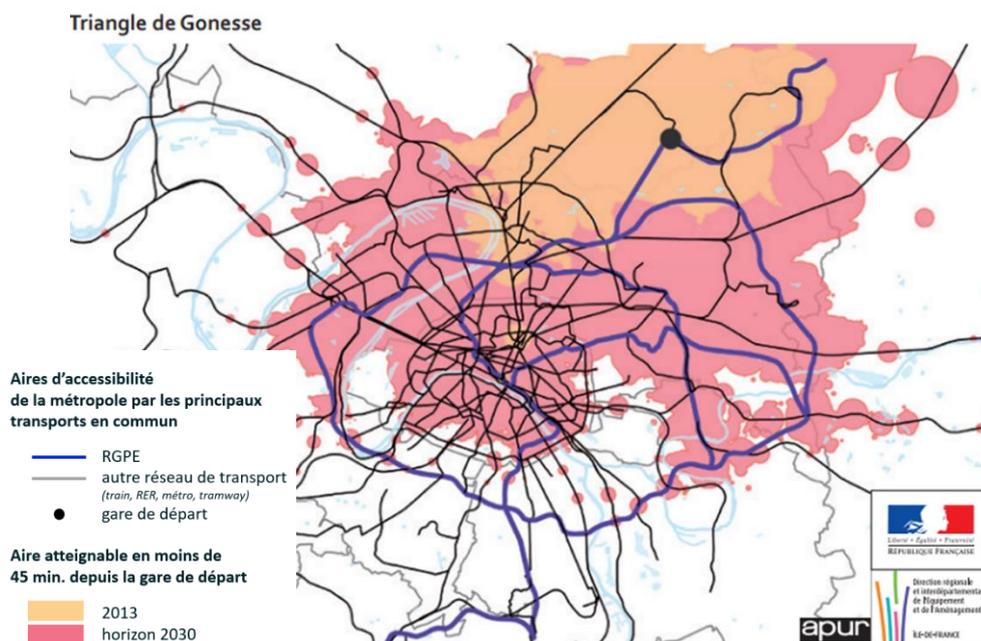
Obs. 106 : « *Si vous vous êtes rendue sur le Triangle de Gonesse, vous avez trouvé cette gare égarée en plein champ qui se trouve loin des habitant-e-s qui devraient pour s'y rendre prendre leur voiture ou le bus. Les habitant-e-s du quartier de la Fauconnière (le plus dense en habitants) à Gonesse entre autres sont à 6 km de cette gare. Ils sont bien plus près de la gare du RER D Villiers-le-Bel /Gonesse/Arnouville* ».

Réponse du maître d'ouvrage :

La ZAC et la ligne 17 incluant la gare de Gonesse sont développées de manière indépendante et poursuivent des finalités distinctes. Le projet du réseau de transport public du Grand Paris, dont fait partie la ligne 17 du Grand Paris Express/gare de Gonesse, et dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Société des Grands Projets, a fait l'objet d'un débat public du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Dès cette époque, le projet d'aménagement à l'étude sur ce secteur était pris en compte dans la décision de réaliser la gare de Gonesse sur la ligne 17, comme d'autres facteurs tels que la présence de bassins d'emplois à proximité ou le besoin d'améliorer l'accessibilité à la métropole, en transport en commun, pour le Val d'Oise grâce à un pôle multimodal (acte motivé du 26 mai 2011 pris en application de l'article 3 de la loi du 3 juin 2010). Lors de l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord (avril-mai 2016), son caractère d'intérêt général et sa rentabilité socio-économique ont été démontrés (conclusions et avis de la commission d'enquête sur le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord, p. 35). La ligne 17 Nord a ainsi été déclarée d'utilité publique en février 2017. Les travaux de la ligne 17 et de la future gare de Gonesse sont en cours, en vue d'une mise en service de la gare de Gonesse fin 2028.

Le pôle d'échange multimodal autour de la gare de Gonesse permettra de connecter le réseau de transport local au réseau du Grand Paris Express, augmentant ainsi très sensiblement l'aire

d'accessibilité des habitants du territoire (pour un trajet de 45 minutes, + 253% du territoire francilien accessible/+ 836% d'emplois accessibles). Ainsi, les gares de la Défense, Chatelet, gare du Nord et gare Saint Lazare se trouveront à moins de 30 minutes de la gare de Gonesse. La gare de Saint Denis Pleyel se trouvera à moins de 15 minutes.



En outre, le futur pôle d'échanges permettra :

- Une interconnexion du pôle gare de Gonesse avec les pôles d'échange du territoire (Garges Sarcelles, Gonesse Arnouville, Villiers le Bel) via deux lignes de BHNS (ligne 20 existante et future ligne Garges Sarcelles) ;
- Une gare routière pour accueillir la desserte bus locale ;
- La création d'un nouvel accès routier depuis le boulevard du Parisis, et la reconfiguration du carrefour de la Patte d'Oie, ainsi que la création d'un parking de rabattement pour les usagers se rendant à la gare en voiture ;
- Le renforcement du maillage cyclable et de l'intermodalité cycle/TC, avec l'aménagement de parcours pacifiés et paysagers et une offre de stationnements vélos qui desserviront le futur pôle multimodal.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Dans le cadre de la présente enquête, les deux projets, la gare et la création de la ZAC sont effectivement indépendants mais la présence de la ligne 17 du Grand Paris Express et de sa gare à Gonesse est une justification importante de la création de la ZAC, ce moyen de transport étant la clé de l'implantation de structures favorisée par ce moyen de transport important.

Thème n°2 : Le projet de cité scolaire

Ce thème est très critique. Est particulièrement évoquée la situation du projet de cité scolaire en zone C du Plan d'Exposition au Bruit qui rend difficile l'implantation de ce type d'établissement.

Obs.4 : « *L'implantation de la cité scolaire dans une zone classée en "plan gêne sonore" en raison de la proximité des aéroports pose des questions de santé publique. Des*

études ont démontré que l'exposition prolongée au bruit aérien nuit à la concentration et à l'apprentissage des élèves. Le projet prévoit un internat, exposant ainsi les élèves à ces nuisances jour et nuit, ce qui pourrait nuire à leurs conditions d'apprentissage et mettre en danger leur santé ».

Obs. 5 : *« Cette cité scolaire représente un cheval de Troie : commencer par un équipement "incontestable" pour enclencher de fait l'artificialisation de l'ensemble de la zone ».*

Obs. 6 : *« Le site choisi est situé en zone C du Plan d'Exposition au Bruit aérien, exposé à un niveau sonore moyen de 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit, avec des pointes à 76 dB(A). C'est une zone où le logement est interdit pour des raisons sanitaires, mais on y place... un internat scolaire ! La pollution de l'air dépasse déjà les normes de l'OMS pour les particules fines (PM10) et les oxydes d'azote (NO2), et aucune baisse n'est prévue à l'horizon 2037 malgré les promesses d'un urbanisme durable. Une école sous chantier pendant 12 ans. La cité scolaire sera livrée en 2028, alors que les travaux de la ZAC se poursuivront jusqu'en 2040. Cela signifie douze années de cohabitation avec un chantier géant, avec du bruit, des poussières, des camions, des engins et aucun plan précis de protection sanitaire. Une charte de chantier "à faibles nuisances" est évoquée... sans engagement ni calendrier. C'est un non-sens pédagogique et une faute morale. »*

Obs. 16 : *« Une cité scolaire soumise au bruit continu des avions ? Voulez-vous y envoyer vos propres enfants ? Ou est-ce bien suffisant pour les autres ? »*

Obs. 57 : *« Le seul programme établi est celui de la Cité Scolaire de 2800 élèves, très contestée à cause de son exposition aux pollutions sonores des aéroports de Roissy CDG et du Bourget, des pollutions aériennes des autoroutes A1, BIP et RD117, et de son éloignement des futurs élèves qui devront prendre un bus pour s'y rendre, ajoutant une durée d'environ 1h30 à leur journée. Incidemment, à part pour les élèves qui viendraient de Saint Denis, c'est-à-dire d'un autre département, la ligne 17N ne sera d'aucune utilité aux élèves. »*

Obs. 114 : *« la localisation prévue pour cette cité scolaire est sous un couloir aérien sans couvre-feu, ce qui expose les élèves à des niveaux de bruit et de pollution aériens inacceptables. Pour rappel, l'exposition au bruit a de lourdes conséquences sur la santé : risques cardiovasculaires, perturbations du sommeil, stress, déficit auditif... Ces conditions nuisent donc non seulement à leur santé, mais aussi à leurs conditions d'apprentissage. Il est prévu que certains élèves dorment à l'internat : il n'est pas possible de les faire vivre dans un lieu où ils et elles seront autant exposés-es aux pollutions multiples. D'autre part, construire de l'habitat permanent sur ce site (internat et logement des gardien·nes) est contraire à la réglementation en vigueur. L'exposition au bruit à de lourdes conséquences sur la santé : risques cardiovasculaires, perturbations du sommeil, stress, déficit auditif... »*

Obs. 129 : Remise d'une pétition de 134 pages signée par 1323 personnes s'opposant à l'implantation de la cité scolaire sur le Triangle de Gonesse

Obs. 11 :

Dès son annonce, le CPTG s'est étonné de la localisation de la cité scolaire avec internat sur le Triangle de Gonesse, compte tenu des règles en matière d'urbanisme, relatives au plan d'exposition au bruit (PEB) des aéroports de Roissy et du Bourget et de sa situation de proximité des deux aéroports et de grands axes routiers Autoroutes A1/A3, boulevard intercommunal du Parisis (BIP) et RD 317 (voir carte du site Géoportail annexée en fin de document). En zone C des PEB, hors zone urbaine, le logement permanent ne peut être construit. Selon la jurisprudence, un internat comme tout logement étudiant est bien du logement permanent considéré donc comme résidence principale et non de l'hôtellerie qui est du logement temporaire. Le Triangle de Gonesse ne peut être un quartier de la ville de Gonesse mais qu'une zone d'activités hors la ville. Voir ci-joint les cartes stratégiques de bruit issues du Plan de prévention du bruit dans l'Environnement – PPBE – de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle [ICI](#).

Obs. 27 : « La localisation d'une cité scolaire avec internat au cœur du Triangle de Gonesse, exposée aux nuisances de deux aéroports et de grands axes routiers n'est pas de nature à assurer des conditions de vie et d'études correctes. La santé et l'avenir des jeunes ne sont pas pris en compte dans ce choix malheureux. L'accroissement programmé du trafic aérien ne fera qu'accroître les nuisances contre lesquels l'isolation sonore des bâtiments ne peut pas tout. Si les logements permanents ne peuvent être construits en zone C des PEB, pourquoi prévoir cette cité et son internat ? »

Obs. 28 : « Une école qui ne répondra pas aux besoins des étudiants riverains et dont élèves et personnels seront soumis à la pollution du trafic aérien et autoroutier. »

Obs. 46 : « Le projet consulté porte sur une cité scolaire. Or qui dit cité scolaire signifie présence, vie, éducation, logements, loisirs ... d'enfants, d'adolescents, de jeunes & d'adultes sur une zone à quelques encablures des avions passant en permanence au-dessus des têtes pour rallier ou quitter en réalité 2 aéroports car outre Roissy se trouve également celui du Bourget (particulièrement accueillant pour petits avions type jet, extrêmement bruyants et polluants comme ma dernière venue sur place l'atteste). Faute de mieux a priori, le choix d'implanter donc une cité scolaire à cet endroit semble particulièrement étrange voire insensé et nocif/nuisible pour la santé physique et mentale. »

Obs. 47 : « Il suffit de rester quelques minutes à l'endroit où est prévue la construction d'un établissement scolaire pour se dire que ceux qui ont eu une telle idée devraient y être assignés à résidence pour qu'ils puissent se rendre compte de leur inconscience criminelle. »

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant le choix d'implantation

Le site retenu pour la construction de la CSI de Gonesse offre l'opportunité d'ouvrir un nouveau lycée agricole sur 8,5 ha, comprenant 5ha d'exploitation agricole pédagogique qui accueillera une activité de maraîchage en agriculture biologique.

Les sites évoqués dans certaines contributions, en particulier le site de l'ancien hôpital Adelaïde Hautval, ne disposait – entre autres - pas de la surface nécessaire pour accueillir le lycée agricole et l'exploitation pédagogique.

Le choix d'ouvrir un nouveau lycée agricole, la première ouverture depuis plus de 50 ans (Campus Bougainville à Brie-Comte-Robert, inauguré en 1971) s'inscrit dans une volonté de valorisation de la filière agricole et le développement d'une restauration bio et durable en circuit court : le projet de cité scolaire vise à former les élèves aux métiers de « la fourche à la fourchette ». L'ensemble de la production de la zone pédagogique développée par les élèves sera soit consommée sur place à la demi-pension ou dans les restaurants d'application, au bénéfice de l'ensemble des 2 300 élèves de la CSI, soit vendu en magasin ouvert au grand public.

Dans ce contexte, le projet de la CSI permettra d'initier la transition de l'outil productif agricole du territoire vers une production biologique à destination d'un marché local.

Concernant l'accessibilité de la future CSI

La Cité scolaire bénéficiera d'une excellente desserte en transports en commun, au pied du pôle d'échange multimodal qui sera aménagé autour de la gare de Gonesse, qui accueillera deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :

- La ligne 20 existante, qui relie le pôle d'échange multimodal de Villiers le Bel – Gonesse – Arnouville et gare de Gonesse-Arnouville à la gare Parc des Exposition du RER B, avec un arrêt prévu à la gare de Gonesse ;
- La future ligne Garges Sarcelles-Roissypôle, qui reliera la gare de Garges-lès-Gonesse du RER D et les gares Parc des Expositions et Roissy CDG du RER B.

Par ailleurs, une éco station bus est intégrée au pôle d'échange multimodal, et permettra la desserte du futur quartier par d'autres lignes de bus.



Figure 1 Tracés et aménagements proposés des projets de BHNS - source : CD95

Concernant le public visé

L'offre de formation proposée au sein de la future CSI, élaborée par l'Education Nationale et la DRIA AF, en collaboration avec le Conseil Régional d'Île de France et le Conseil Départemental du Val d'Oise, vise à ouvrir une formation générale et technologique pré-bac sur Gonesse et ses communes limitrophes, afin de désengorger les lycées saturés environnants en favorisant un recrutement local. Par ailleurs, la CSI propose des formations nouvelles dans le département : « Agriculture », « Alimentation » et « Hôtellerie restauration tourisme ».

Les communes autour du lycée neuf de Gonesse présentent des profils sociologiques variés et un revenu médian par ménage inférieur à la moyenne départementale à l'exception de la commune de Roissy-en-France. Dans ce contexte, grâce à un recrutement local pour les formations générales et technologiques pré-bac, qui représenteront 2/3 des élèves du lycée à terme, cet établissement public neuf offrira à un public plus large qu'aujourd'hui, grâce à une sectorisation étendue aux communes limitrophes, la possibilité de suivre une formation générale et technologique à proximité de chez lui et favorisera une mixité sociale.

Concernant l'internat et les logements de fonction

Le programme de la CSI prévoit la réalisation de logements de fonction et d'un internat de 200 places.

Logements de fonction ont vocation, conformément aux dispositions de l'article R94 du Code du domaine de l'Etat, à permettre aux chefs d'établissement et à leurs adjoints, mais aussi aux gestionnaires, à certains personnels d'éducation, à des infirmières ou à des personnels

techniques chargés de l'accueil et du fonctionnement des établissements d'enseignement, de continuer d'exercer pleinement les missions d'organisation et de sécurité, de gestion, d'accueil, d'entretien général, de surveillance et d'internat qui leur sont dévolues.

L'internat d'excellence, a vocation à favoriser la mixité sociale et la réussite scolaire en proposant un cadre d'apprentissage préservé aux élèves qui n'en bénéficient pas. Les formations prévues, et en particulier celles du lycée agricole qui compte une forte proportion d'internes, ont une aire de recrutement élargie (régional voire national) nécessitant de proposer un hébergement sur site.

Selon les dispositions de l'article L. 112-10 du Code de l'Urbanisme, les équipements publics ou collectifs peuvent être construits en zone C d'un plan d'exposition au bruit, ainsi que les équipements s'y rattachant. Le territoire compte à ce titre de nombreux établissements scolaires en zone C.

Les logements de fonction et l'internat feront l'objet d'une isolation acoustique permettant d'atteindre des performances supérieures aux seuils réglementaires, et des niveaux de bruit en intérieur inférieurs aux seuils recommandés par l'OMS. Le recours à la ventilation double-flux sera généralisé afin d'assurer une qualité de l'air intérieur optimale et le confort d'été.

Une attention est également portée aux espaces extérieurs, dont la conception s'attachera à limiter l'impact du bruit, en se référant au référentiel HQE Bâtiment Durable v4.

Concernant l'exposition au bruit

Il est précisé qu'au niveau de la parcelle de la future CSI, l'état sonore initial modélisé dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC fait apparaître les niveaux sonores suivants (bruits cumulés des infrastructures terrestres et aéroports) :

- Diurne : 60 à 65 dB(A) ; soit une ambiance sonore qualifiée de modérée en journée – équivalent à une ambiance sonore de milieu urbain, comme le montre la figure suivante :



Bruit cumulé en journée projeté à l'échelle du site - L_{den}

- Nocturne : 50 à 55 dB(A) ; soit une ambiance sonore qualifiée de tranquille la nuit, comme le montre la figure suivante :



Bruit cumulé nocturne projeté à l'échelle du site- L_n
Concernant l'exposition du public scolaire à la pollution atmosphérique

D'après les mesures réalisées par Airparif, complétées par deux campagnes de mesures in situ, les concentrations des principaux polluants atmosphériques respectent les seuils réglementaires :

- Pour le NO₂, les concentrations mesurées respectent la valeur limite fixée à 40 µg/m³ en moyenne annuelle. Les concentrations mesurées au droit de la future cité scolaire sont environ deux fois inférieures au seuil réglementaire ;
- Pour les PM₁₀, les concentrations respectent la valeur limite fixée de 40 µg/m³ en moyenne annuelle, ainsi que l'objectif de qualité fixé à 30 µg/m³.

Le choix d'implanter la cité scolaire en cœur de site est entre autres motivé par l'enjeu de limiter l'exposition des élèves aux pollutions atmosphériques. La Cité Scolaire se situera à plus de 200 mètres du BIP, et à plus de 700 mètres des axes A1/A3 :



Implantation de la Cité Scolaire Internationale - Source : HDZ

Les mesures de réduction décrites au sein de l'étude d'impact permettront d'éviter toute incidence résiduelle notable au titre de la qualité de l'air pour la population exposée : dans une approche majorante, le Conseil régional d'Île-de-France impose, pour la conception du bâtiment, de considérer un niveau de qualité de l'air extérieur ODA3 (plus contraignant que le niveau ODA2 mesuré au niveau du site d'implantation de la CSI) pour le dimensionnement des filtres des centrales de traitement d'air.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

En ce qui concerne l'implantation de la cité scolaire en zone C du PEB, il est vrai que la quasi-totalité des établissements scolaires de Gonesse et des communes limitrophes sont implantés dans cette zone. Cette impossibilité amènerait à n'avoir aucun établissement de proximité pour les élèves, ce qui n'est pas concevable.

Toutefois, la prévision d'un internat se justifie par un enseignement spécifique qui peut concerner un public dont l'habitat est plus éloigné de la cité scolaire, le public de proximité n'étant pas concerné.

Or, de ce fait, une nouvelle population serait appelée à résider en zone C du PEB alors qu'aucun habitat n'existe à ce jour. Le personnel occupant des logements de fonction s'ajoutera également, par une habitation permanente, à cette nouvelle population.

En ce qui concerne le projet de lycée agricole, qui s'inscrit dans ce contexte à vocation de valorisation de la filière sur le Triangle de Gonesse ainsi que les

projets de proximité, toutefois, il paraît difficile d'envisager une activité extérieure, probablement de grande durée, sur le territoire envisagé, au regard de l'exposition au bruit.

Thème n°3 : Les autres projets de la ZAC

Un certain nombre d'observations mentionnent l'incertitude quant aux entreprises susceptibles de s'implanter sur le site, redoutant l'arrivée de structures visant plus particulièrement la logistique avec, notamment, les inconvénients liés aux transports lourds.

La perspective d'une orientation vers la bioéconomie semble plutôt floue.

Obs. 7 : » La bioéconomie prône une utilisation durable et circulaire des ressources biologiques. Cependant, le projet de la ZAC privilégie un modèle productiviste, axé sur des infrastructures lourdes (zones tertiaires, commerciales et hôtelières) plutôt que sur une agriculture véritablement durable. Les opposants, comme FNE Île-de-France, dénoncent un « verdissement de façade », où la bioéconomie est invoquée comme un argument marketing pour masquer un projet qui exploite le vivant sans respecter les principes de sobriété et de circularité. »

Obs. 42 : « Pourquoi autant de surface dédiée aux activités qui seront probablement de la logistique, voire un ou plusieurs centres de données ou data center. »

Obs. 11 : « Grande incertitude sur les activités à venir : Les projets annoncés dans le plan Val d'Oise, à savoir, la Cité scolaire (imposée sur le Triangle de Gonesse contre le respect des PEBs), le CNAREP, Centre des arts de la rue et de l'espace public (actuellement implanté à Garges lès Gonesse que le maire ne souhaite pas maintenir dans la commune. Pour quelle raison ?) et des bureaux pouvant accueillir une administration d'État (que le Premier ministre en fonction en mai 2021, devait désigner avant la fin de l'année.). Qui peut croire que des bureaux viendront s'installer sur le Triangle de Gonesse ?

En plus de ces programmes, des entreprises dans des secteurs d'activités tels que la bioéconomie. Un joli mot, mais depuis mai 2021, date à laquelle la construction de la gare a été confirmée, il n'y a eu aucune candidature d'entreprise. Il suffit d'observer ce qu'il se passe dans les zones d'activités autour de Roissy, pour comprendre que les entreprises de logistiques attendent plus la construction de l'échangeur qu'elles n'attendaient celle de la gare. Deux exemples parmi bien d'autres : la zone des Tulipes et ses entrepôts derrière deux hôtels, la friche PSA à Aulnay-sous-Bois, uniquement des entrepôts sur ce site et maintenant un projet d'un voir deux Data Centers.

Obs. 16 : « Bioéconomie ? De quoi s'agit-il ? Quelles activités et quelles entreprises ? »

Obs. 57 : « De fait, la seule demande immobilière dans la zone est une demande d'entrepôts de logistique ou de data center, avec un taux d'emploi d'environ 1 emploi à l'hectare. Si l'étude de GPA mentionnait cette possibilité, le ratio emploi / terres agricoles sacrifiées serait ridicule et justifierait l'abandon du projet. Dans l'état actuel, le projet fait donc semblant de prévoir des entreprises innovantes sans les définir alors qu'il prépare

en fait à une urbanisation par de la logistique ou des centres de calculs gourmands en énergie, gourmands en terre, et fortement émetteurs de gaz à effet de serre. »

Obs. 79 : »

Toutes les activités qui se créent aujourd'hui autour de cette zone sont des activités logistiques. Or le projet de plan des mobilités d'Île de France, déjà voté par la Région IDF et qui devrait être adopté d'ici peu, à l'issue des procédures finales de validation par les institutions compétentes, ne veut plus créer de nouvelles zones logistiques au delà de la Grande Couronne autour de Paris, autres que des zones logistiques intermodales. Le projet de ZAC autour de la gare du triangle de Gonesse ne pourrait donc pas accueillir de zone logistique puisque je ne vois pas comment on pourrait la considérer comme intermodale. Ni le métro de la ligne 17, ni les bus, ni le vélo, ni les voitures ne peuvent transporter du fret. Il s'agirait donc d'une activité logistique qui échangerait des marchandises de camions à camions. Peut-on considérer qu'il s'agit d'une logistique intermodale ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La programmation de l'opération vise à développer près de 58 ha de foncier à vocation économique, afin de répondre aux enjeux de développement et de diversification des activités et des emplois du territoire.

Le Territoire du Grand Roissy – Le Bourget est le 4^{ème} bassin d'emplois d'Île-de-France en volume (290 000 emplois), derrière Paris, Paris Ouest la Défense et Versailles-Saclay, et bénéficie de la présence de deux plateformes aéroportuaires (Paris-Charles de Gaulle, 4^{ème} aéroport mondial pour le trafic international et Paris-Le Bourget, 1^{er} aéroport d'affaires européen). Il a été labellisé « Territoire d'industrie » en novembre 2018, et constitue un moteur de l'activité francilienne.

Le marché d'immobilier d'entreprises (locaux d'activités industrielles, hôtels, bureaux et logistiques) est très dynamique sur le territoire : entre 2018 et 2023, la demande placée représentait de 110 à 115.000 m² par an.

En réponse à la crise sanitaire et en anticipation des nécessaires réajustements du trafic aérien, les collectivités se sont engagées dans la définition d'une stratégie économique et industrielle visant à diversifier les activités et les emplois, en capitalisant et en développant des filières déjà présentes sur le territoire et notamment l'industrie 4.0, l'agroalimentaire et l'agrotech, les activités scientifiques, numériques et les médias mais aussi les énergies renouvelables.

La programmation économique envisagée s'inscrit dans cette dynamique et vise à implanter des activités à forte valeur ajoutée pour le territoire, notamment en termes d'emplois. Le parti pris retenu est précisément de réduire la dépendance aux activités liées à la plateforme aéroportuaire – et donc les activités de logistique pure – et de favoriser le développement de nouvelles filières.

La bioéconomie englobe l'ensemble des activités de production et de transformation de la biomasse qu'elle soit forestière, agricole et aquacole à des fins de production alimentaire, d'alimentation animale, de matériaux biosourcés, d'énergie. Elle regroupe plusieurs activités :

- La production de bioressources végétales et animales ;
- L'agroalimentaire ;
- La production de matériaux biosourcés, issus de la transformation du bois ou du chanvre par exemple, ou bien de la chimie du végétal ;
- La valorisation des déchets organiques ;
- La production des bioénergies.

L'Ile-de-France est la 2^{ème} région française d'accueil des entreprises d'ingénierie et de production de la filière bioéconomie mais, faute de foncier et d'immobilier adaptés, elle ne capte qu'une part limitée des projets de développements de la filière (5% des 300 projets recensés entre 2019 et 2023).

La ZAC du Triangle de Gonesse participe au déploiement de cette stratégie en permettant l'émergence d'une nouvelle offre immobilière et foncière, visant l'accueil d'activités productives.

Ce parti pris s'inscrit par ailleurs en cohérence avec l'implantation du lycée agricole au sein de la ZAC, qui formera les élèves aux métiers de la « fourche à la fourchette », ainsi qu'avec l'aménagement de la lisière agricole qui a vocation à accueillir des projets de production agricole portant une dimension de diversification des productions et modes de production.

Par ailleurs, pour maîtriser dans le temps la destination des projets accueillis sur la ZAC, le parti pris du projet est de recourir au Bail à Construction, qui permet à la puissance publique de rester propriétaire des terrains tout en les mettant à disposition des preneurs sur le temps long. Ce mécanisme permet de maîtriser la destination des projets de constructions réalisés sur ces terrains durant toute la durée du bail, et facilitera le « recyclage » de ces fonciers afin d'éviter l'apparition de phénomènes d'obsolescence qui touche certaines zones d'activité économiques tout en maîtrisant les activités qui s'y implanteront.

Ainsi, la programmation est essentiellement tournée vers de l'immobilier destiné à l'accueil d'activités économiques, ainsi que des équipements publics. Différentes typologies d'immobilier répondant à des besoins différents et complémentaires sont envisagées (recherche et développement, prototypage, production industrielle, offre servicielle, etc.) :

- Environ 257 000 m² de SDP dédiés à de la production industrielle ;
- Environ 240 000 m² de SDP destinés à accueillir des ateliers de petite production/prototypage ;
- Environ 41 000 m² de SDP dédiés à une offre de service et de bureaux en lien avec les besoins des entreprises, et des activités hôtelières.

Cette programmation économique s'articule autour d'équipements publics structurants, représentant environ 30 000 m² de surface de plancher, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Région Ile-de-France et les Collectivités :

- Une Cité Scolaire Internationale (CSI) qui comprend un collège, un lycée, un internat et des filières professionnelles en lien avec les métiers de l'agriculture ;
- Un Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public (CNAREP) ;
- Un équipement sportif.

Une offre commerciale accompagne également l'implantation de ce programme :

- Environ 2 500 m² SDP de commerces implantés aux abords de la gare de Gonesse.

La sélection des projets se fera ensuite au fur et à mesure de la réalisation de la ZAC, en partenariat avec les collectivités.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Le commissaire-enquêteur a pris acte de cette volonté de diversification économique qui, effectivement, devra être associée aux acteurs locaux tout en informant, tout au long de la construction des projets, les habitants afin qu'ils s'approprient plus précisément l'aménagement du territoire et en perçoivent l'intérêt économique, notamment en matière d'offre d'emplois.

Thème n°4 : Les mobilités (bus – voitures – circulations douces)

Est évoquée la distance du site du Triangle de Gonesse avec les agglomérations proches susceptibles d'y accéder : Gonesse, Goussainville, Villiers-le-Bel ...

La création de ligne de bus a été envisagée, des parcours routiers sont prévus, des pistes cyclables à l'intérieur de la ZAC également prévus mais des questionnements demeurent.

« Les accès routiers prévus à cette ZAC sont totalement insuffisants puisque les seuls points d'entrée directs sont prévus par la RD902 et par le BIP (via l'échangeur autour du pont agricole). L'étude de circulation sur la RD 902 indique déjà qu'actuellement, cette dernière est saturée. Et nous avons vu précédemment que la circulation partagée avec les engins agricoles sur le pont agricole du BIP est impossible. Il me semble donc nécessaire de revoir les accès de la ZAC. Il est assez curieux que les accès directs depuis la RD 317 au niveau du rond-point avec la RD 902 n'aient pas fait l'objet d'une étude. Ils sont existants et demandent qu'à reprendre du service. Cet accès direct permettrait de soulager le réseau secondaire (RD 902), de joindre rapidement la Francilienne, l'A1 et le BIP et le contournement sud de Gonesse. Il rendrait ainsi inutile l'expropriation au sud du BIP et permettrait également une circulation séparée avec les engins agricoles. »

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant les scénarios étudiés dans le cadre du projet

Plusieurs scénarios ont été étudiés pour assurer la desserte de la ZAC. Le scénario consistant à aménager des bretelles d'accès depuis le Boulevard interurbain du Parisis, sans échangeur, a été étudié :

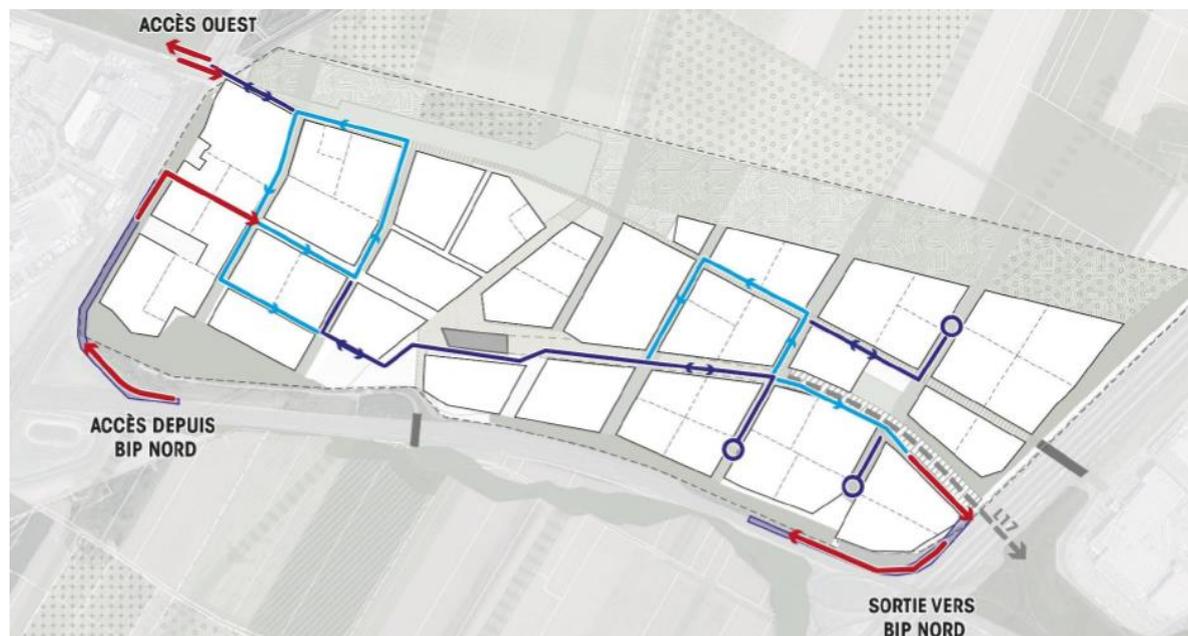


Figure 2 Scénario avec bretelle d'accès depuis le Nord du BIP

Ce scénario générerait des reports de trafic importants vers la D84 en direction de Gonesse, et vers la D970 en direction de l'échangeur D370/D170. Ces reports de trafics induisaient à leur tour une accentuation de la saturation sur ces axes. La figure suivante représente la comparaison des impacts sur le trafic de ce scénario et avec celui retenu. Elle permet de constater le niveau de saturation que le scénario aurait induit :

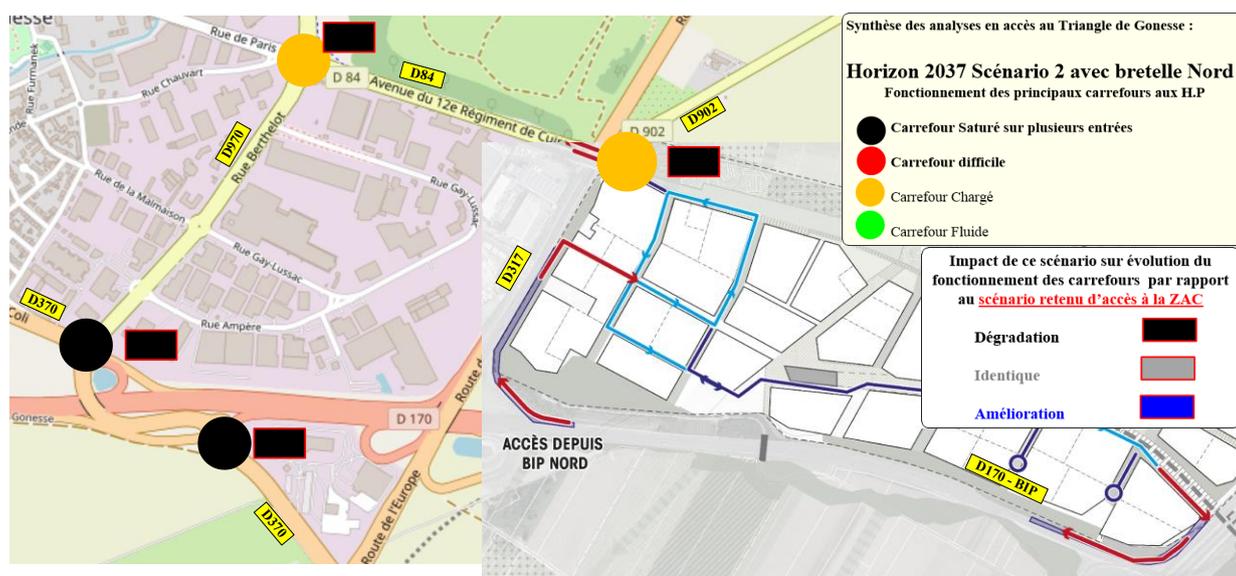


Figure 3 Comparaison du scénario retenu avec le scénario sans échangeur au-dessus du BIP – source : CDVIA

À l'aune de ces résultats, le projet retenu consiste donc à réaménager les accès depuis le carrefour de la Patte d'Oie, et à créer un diffuseur routier sur le BIP à partir de l'ouvrage de franchissement existant. Ce scénario est représenté sur la figure suivante :



Figure 4 Schéma du projet de desserte routière retenu – source : CD95

Sur la base de ce scénario, l'étude de trafic, jointe au dossier d'enquête publique, a modélisé les impacts sur la circulation liés au projet, par rapport à la situation « fil de l'eau » (trafic projeté à horizon 2037 sans prise en compte du projet). Ces résultats sont synthétisés dans la figure suivante, également présentée en page 45 de l'étude de trafic :

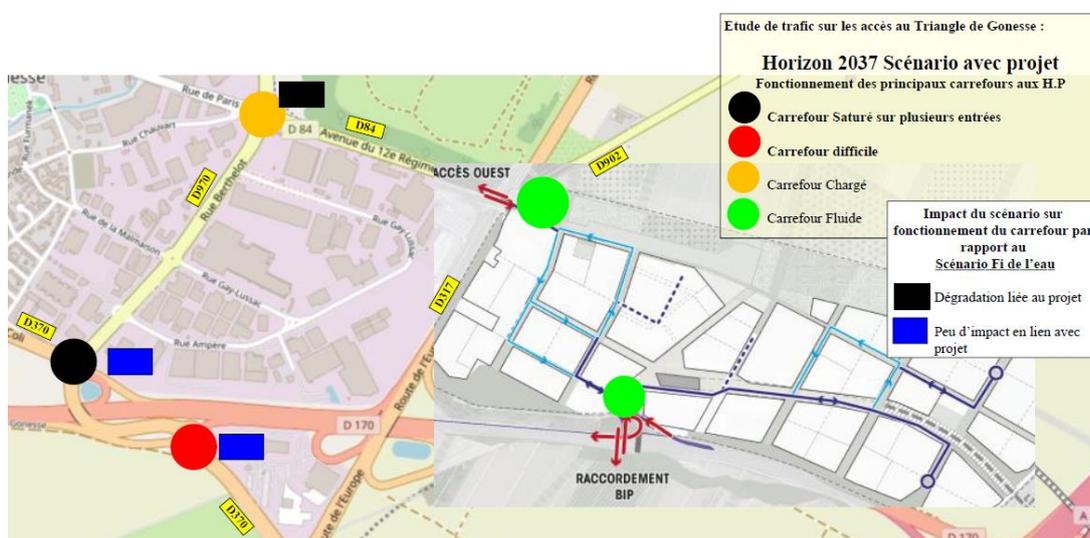


Figure 5 Synthèse des résultats de l'étude de trafic sur les accès au projet de ZAC, à horizon 2037 et aux heures de pointe

Ces résultats montrent clairement que :

- Les accès à la ZAC seront fluides ;
- La circulation sera plus dense au niveau du carrefour de la Fontaine Cypierre (D84/D970) sans pour autant que ce dernier soit saturé.

Le schéma de desserte et de circulation retenu figure ci-dessous :

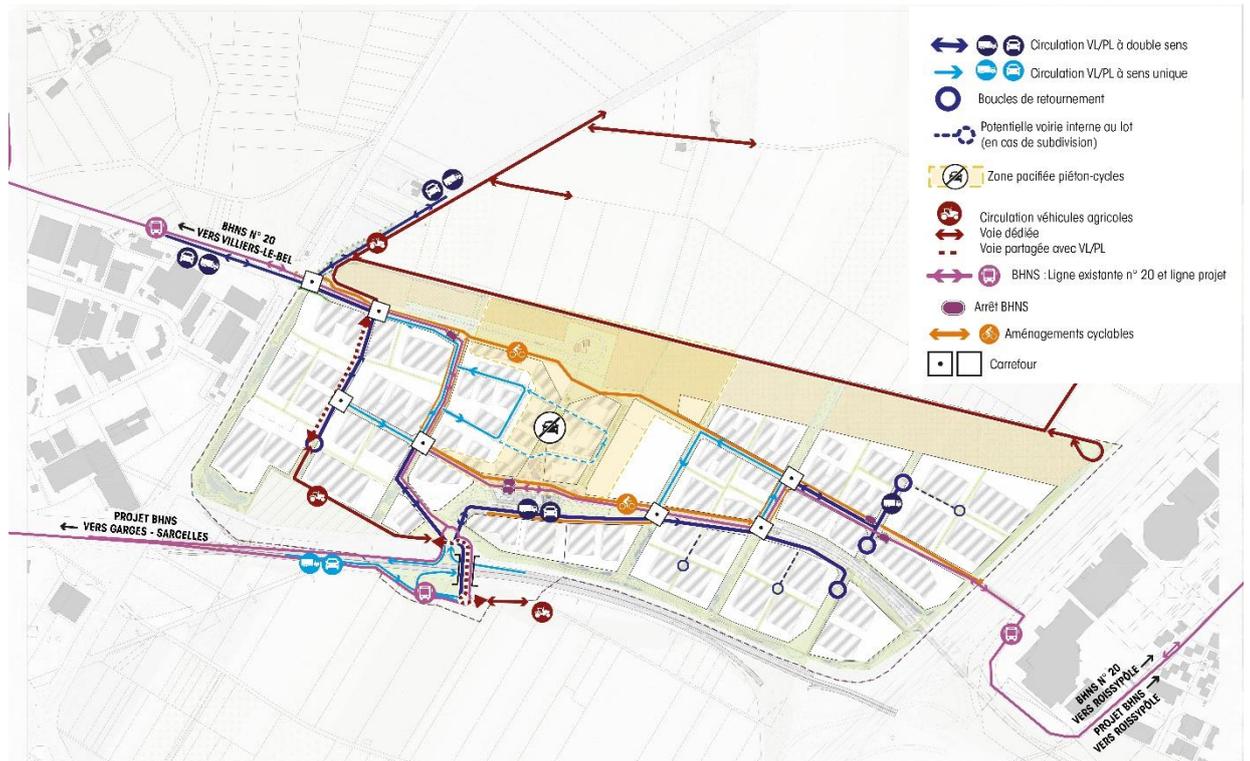


Figure 6 : Schéma de circulation et accès à la ZAC tous modes

La figure suivante représente spécifiquement le fonctionnement du diffuseur qui sera aménagé :

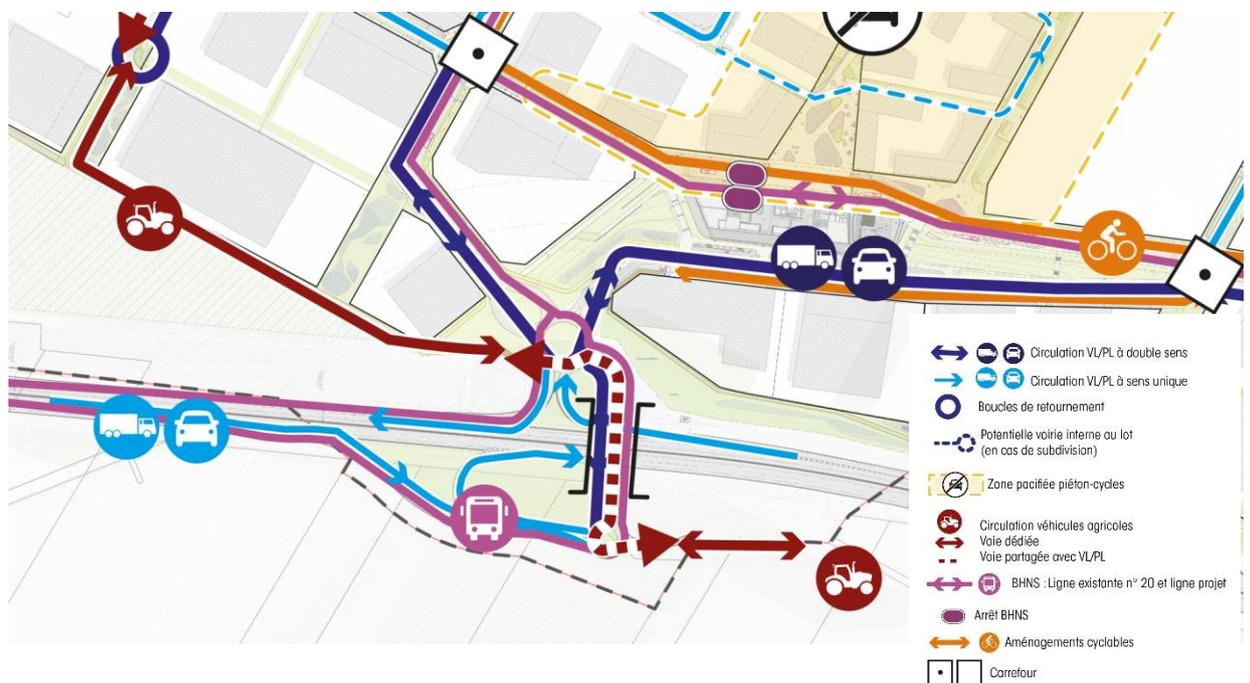


Figure 7 Schéma de circulation du diffuseur et du secteur gare

Concernant la faisabilité du diffuseur

Comme le relèvent les contributions n°10 et 84, des voies d'entrecroisement sont effectivement indispensables pour permettre les échanges routiers entre la ZAC de Gonesse et le BIP, au vu des faibles inter distances.

L'aménagement de voies d'entrecroisement ne peut effectivement se faire par l'extérieur, c'est-à-dire en élargissant l'assiette routière du BIP, à cause des murs de soutènement et des remblais pollués présents à proximité. C'est la raison pour laquelle l'aménagement des voies d'entrecroisement se fera par l'intérieur. Cette disposition constructive a été anticipée à la construction du BIP. Le terre-plein central avait alors été étudié et dimensionné précisément pour accueillir une voie supplémentaire par sens. Les travaux d'élargissement de la chaussée du BIP par la gauche ne présentent pas de difficulté particulière puisqu'ils ont été anticipés à l'origine. Le chantier, situé au milieu des voies de circulations, aura une largeur de 8.00 m environ pouvant être portée à 11 ou 12 m en réduisant les voies de circulation et la bande d'arrêt d'urgence. Cette largeur sera suffisante pour organiser de front le travail d'un atelier de génie civil, d'une part et la circulation des engins ou de l'approvisionnement, d'autre part.

En définitive, les caractéristiques du futur diffuseur de la ZAC de Gonesse ne justifient pas les inquiétudes soulevées par les contributions n°10 et 84 : le projet n'impactera ni les murs de soutènement, ni les remblais pollués existants à l'approche de la RD317.

Concernant la mobilité en bus

Les contributions n°10 et 84 interrogent par ailleurs l'analyse de la « congruence du projet de BHNS et de l'aménagement de l'échangeur ». Le projet de BHNS reliant Garges à Roissy n'a à ce jour pas fait l'objet d'un dossier d'autorisation environnementale ou d'une étude d'impact, et n'ont par conséquent pas pu être inclus dans l'analyse des effets cumulés.

Néanmoins, les prévisions de trafic de la future ligne de BHNS ainsi que la réorganisation du réseau routier engendrée ont été pris en compte dans les hypothèses de l'étude de trafic (Cf page 22). Ces données de trafic ont également été prises en compte pour les modélisations acoustiques et qualité de l'air, dont elles constituent une donnée d'entrée, comme précisé dans l'étude d'impact (Partie 5 Chapitre 5.1.3.2) : « L'étude d'impact des projets de BHNS et Agoralim ne sont pas disponibles. Etant donné le manque d'information disponible à ce stade, ces projets n'ont pas pu être intégrés à l'analyse des effets cumulés comme des projets à part entière. En revanche, ils ont directement été intégrés au sein des différentes études spécifiques de l'étude d'impact du Triangle de Gonesse. »

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Les modes de transport évoqués ont été étudiés et semblent apporter différents types de mobilité aux différents projets de la ZAC.

Toutefois, à ce stade de conception, notamment en l'absence de connaissance des différentes implantations, il est prématuré de pouvoir en apprécier l'adéquation avec les besoins.

Les études évolueront très certainement au fil de la réalisation des infrastructures et les collectivités concernées seront très certainement attentives à ce sujet.

Thème n°5 : Le stationnement au cœur de la ZAC interpelle, notamment au travers des places de parking envisagées, leur nombre, au regard de la proximité de la gare de la ligne 17 qui devrait privilégier les transports en commun.

Ce stationnement sera-t-il étendu à l'accueil de véhicules extérieurs à la ZAC pour, particulièrement, accueillir les véhicules se rendant à l'aéroport ?

Obs. 9 : « Réduction des places pour voitures : Les 13 000 places de stationnement devraient être revues à la baisse pour privilégier les transports en commun et les modes actifs, alignant le projet sur les objectifs climatiques du Grand Paris.

Obs. 33 : A terme, il est prévu 9000 emplois sur site à l'horizon 2035 avec une création de 2000 places de parkings. Il serait souhaitable de compléter l'étude d'impact avec les véhicules visiteurs ainsi que les véhicules lourds nécessaires à l'activité du site (méthaniseur, entrepôts de traitement des déchets, usines transformation alimentaire...).

Obs. 42 : Je me demande aussi pourquoi autant de parkings puisqu'à priori, les personnes qui travailleraient dans ce quartier devraient venir majoritairement en transports en commun - ligne 17, bus. Les parkings en silo prévus risqueraient d'encore plus de dénaturer visuellement cet espace. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les besoins en places de stationnement

Comme indiqué dans l'étude de trafic et dans l'étude d'impact, les besoins en stationnement ont été évalués à 2 000 places. Le nombre de 13 000 places, indiqué dans la contribution n°9, fait référence aux études qui ont été menées dans le cadre de la ZAC de 2016 supprimée en 2024.

Le besoin de 2 000 places est estimé à partir d'une hypothèse de part modale des transports en commun de 50% (cf. étude de trafic annexée au dossier d'enquête publique). Cette hypothèse est cohérente avec l'objectif de développer l'usage des mobilités alternatives au véhicule individuel grâce à l'aménagement du futur pôle d'échange multimodal autour de la gare de Gonesse de la ligne 17. En effet, la part modale des transports en commun dans les déplacements domicile-travail des habitants de l'agglomération Roissy Pays de France est aujourd'hui inférieure à 35% (Source : Insee, RP2022 exploitation principale, géographie au 01/01/2025). Les hypothèses retenues pour dimensionner le besoin en place de stationnement prend donc bien en compte l'augmentation de la part modale des transports en commun.

Les besoins en stationnement de la ZAC ont été évalués grâce à la cible de création d'emplois, à savoir 9 000 emplois créés à terme. Cette hypothèse haute permet de bien anticiper l'intégration de ces besoins dans le projet (foncier, dimensionnement des voiries) et d'évaluer les impacts environnementaux dans une approche maximaliste.

Seul le parking de rabattement P+R lié à la gare de Gonesse fait partie des équipements publics de la ZAC. Ce parking de 250 places sera dédié uniquement aux usagers empruntant la ligne 17. Ce parking relais sera labellisé par Île de France Mobilités (IDFM). Pour ce faire, il devra répondre à un référentiel de service défini par IDFM, et fera l'objet de rapports annuels du Maître d'Ouvrage auprès d'IDFM, qui lui permettront de contrôler le respect des items du référentiel. La tarification de l'abonnement qui s'appliquera aux détenteurs d'un passe Navigo sera strictement encadrée par IDFM.

Les parkings répondant aux besoins propres des entreprises seront réalisés par ces dernières, avec un objectif de rationalisation qui pourra passer par de la mutualisation entre plusieurs entreprises.

Il n'est pas prévu d'aménager des parkings pour les usagers se rendant à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Comme le souligne le maître d'ouvrage, il est difficile d'évaluer le stationnement en absence de projets identifiés mais la présence de la gare, du réseau multimodal prévu autour de la gare, devraient permettre de limiter la place de la voiture dans la ZAC.

IDFM, au cœur de la mise en place de la mobilité en Ile-de-France, sera très certainement attentive à ce que ce site, important pour la Région, bénéficie des meilleurs outils pour parvenir aux objectifs du Plan des Mobilités actuellement en cours de révision quant à la diminution des trajets voiture au profit des transports en commun et, par voie de conséquence, du stationnement.

Le projet de mutualisation des places de stationnement permet de limiter le stationnement et son étalement.

Thème n° 6 : Le trafic aérien – le réseau routier – l'échangeur

La situation du site du Triangle de Gonesse est complexe. La présence des aéroports du Bourget et de Roissy, à proximité immédiate, la desserte routière importante, le projet d'échangeur confrontent à des nuisances importantes quant au bruit, la pollution et, pour le réseau routier, des encombrements récurrents.

L'implantation de la ZAC pose des questions sur ces différents aspects.

LE TRAFIC AERIEN :

Obs. 41 : « *Il ne peut être envisageable de construire ou des logements ou des centres de formation au vu des couloirs aériens de Roissy et du nombre d'avions qui survolent ces terres.* »

Obs. 57 : « *les niveaux sonores autour du projet de cité scolaire seraient de l'ordre de 61 à 65 db alors que l'OMS recommande de ne pas dépasser 45 db. Il faut se souvenir ici que l'échelle des décibels est logarithmique et non pas arithmétique, ce qui fait que l'augmentation de 45dB à 65dB ne représente pas une addition de 20dB mais plus du doublement, voire du triplement du volume sonore. 65 dB correspond à une salle de classe bruyante en permanence, et cela y compris en extérieur. Comme le dit bien l'étude de bruit en réponse à la MRAE (page 3, annexe E) : "Les valeurs seuil de l'OMS*

pour le bruit des avions ne peuvent bien entendu pas être visées ici". Clairement, les valeurs cibles ne peuvent pas être respectées dans la ZAC. »

LE RESEAU ROUTIER – L’ECHANGEUR

Obs.11 :

En préambule, nous notons que les trafics aux heures de pointe sur le BIP (RD170) sont d’ores et déjà proches de la saturation avec des trafics horaires de pointe de près de 2000 véhicules/h par sens par voie. En section courante de tels trafics, outre qu’ils ne permettent pas de respecter les écarts inter-véhiculaires réglementaires de deux secondes (qui conduisent à une limite de 1800 véh/h) sont extrêmement sensibles à tout évènement. Plus que la génération supplémentaire de trafic, l’ajout d’un point d’échange entre deux points existants rapprochés ne peut que conduire à un engorgement du BIP aux heures de pointe.

Obs. 36 : *» Il n’y a pas d’échangeur avec une capacité suffisante pour desservir la ZAC. Je demande à ce que l’échangeur soit redessiné à l’intérieur de la ZAC et ne consomme pas d’espace agricole supplémentaire. »*

Réponse du maître d’ouvrage :

Concernant les nuisances du trafic aérien

S’agissant de l’exposition des usagers de la Cité scolaire aux nuisances sonores, se référer à la réponse apportée au thème 2.

En complément, il est à noter que le Groupe Aéroports de Paris (ADP) organise actuellement, et jusqu’au 8 juillet 2025, une concertation sous l’égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). À l’occasion de cette concertation, et lors de la réunion thématique « Santé Publique : air et bruit » qui s’est tenue le 20 mai 2025, et à laquelle l’Association de Défense du Val d’Oise Contre les Nuisances Aéroportuaires (ADVOCNAR) ainsi que Bruitparif et Airparif ont participé, le groupe ADP a présenté :

- Les avancées réalisées sur la plateforme de Roissy CDG depuis plus de 15 ans ;
- Les objectifs de réduction des nuisances portés par sa vision d’aménagement.

Ainsi, en matière de bruit :

« La plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle réduit son empreinte en s'appuyant sur plusieurs leviers :

- Des restrictions :
 - o Un plafonnement des vols en cœur de nuit (0h30–5h) avec réduction progressive des créneaux (- 4 500 créneaux en 20 ans) ;
 - o Une interdiction des avions les plus bruyants.
- Des mesures opérationnelles : optimisation des trajectoires et des procédures d’approche ;
- Des actions volontaristes : renouvellement des flottes par les compagnies et mise en œuvre de redevances modulées par le Groupe ADP jusqu’à +30 % pour les avions anciens ;

- Un dispositif d'aide à l'insonorisation : financé par la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes.

Par ailleurs, le groupe ADP a également modélisé l'évolution du nombre de personnes exposées à des niveaux sonores au-dessus des seuils de 50dB la nuit et 55dB le jour, et en fonction des mesures qui seront mises en place. D'après ces projections, la population exposée à ces nuisances devrait diminuer de 30% à 32% d'ici 2035, et de 54% à 63% à l'horizon 2050.

Concernant la desserte routière et l'échangeur

Comme indiqué dans l'étude de trafic jointe au dossier d'enquête publique, la charge journalière sur le BIP augmentera de +1% en 2028 à +2% à 2037, par rapport aux flux prévisionnels sans le projet de ZAC à cet horizon.

Plus de détails ont été apportés par le Maître d'Ouvrage dans le Thème 4.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Il n'est pas de la compétence du maître d'ouvrage d'agir sur le trafic aérien des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget. Il lui appartient, toutefois, de le prendre en compte dans la conception des projets afin que cette situation puisse être analysée et intégrée.

Thème n° 7 : Autres pollutions (travaux)

La création de la ZAC est un chantier de grande envergure et les travaux qu'elle suscite vont avoir des conséquences majeures sur l'environnement immédiat et, notamment, pour la cité scolaire dont la mise en service est prévue pour la rentrée 2028 alors que les travaux de réalisation de la ZAC se poursuivront jusqu'en 2040.

Réponse du maître d'ouvrage :

A l'ouverture de la Cité Scolaire Internationale, les travaux d'aménagement permettant la desserte de la gare et de la Cité scolaire, en cœur de site, auront été en grande partie réalisés.

Les travaux qui se poursuivront au-delà de la date d'ouverture de la Cité Scolaire dans le cœur de site se dérouleront essentiellement à l'intérieur des îlots. Comme l'ensemble des chantiers qui seront menés sur la ZAC, ces chantiers devront prendre des mesures de réduction des nuisances, et seront soumis à la charte Chantier faible nuisance de l'Aménageur.

Les façades de la Cité Scolaire Internationale les plus proches des lots qui pourraient être en chantier seront en recul vis-à-vis des lots voisins : les façades Est et Ouest de la CSI seront séparées d'une distance d'une trentaine de mètres de la limite des lots voisins.

Par ailleurs, la voie située à l'Ouest de la CSI sera entièrement dévolue aux mobilités douces et ne sera pas accessible aux engins de chantier, ce qui préservera le parvis d'accès des élèves, qui concentrera le flux des élèves.

Enfin, l'importante surface disponible au sein du périmètre du projet permet d'envisager un schéma de circulation des engins de chantier limitant les impacts sur les usagers des premiers programmes réalisés, comme le montre la figure ci-dessous :

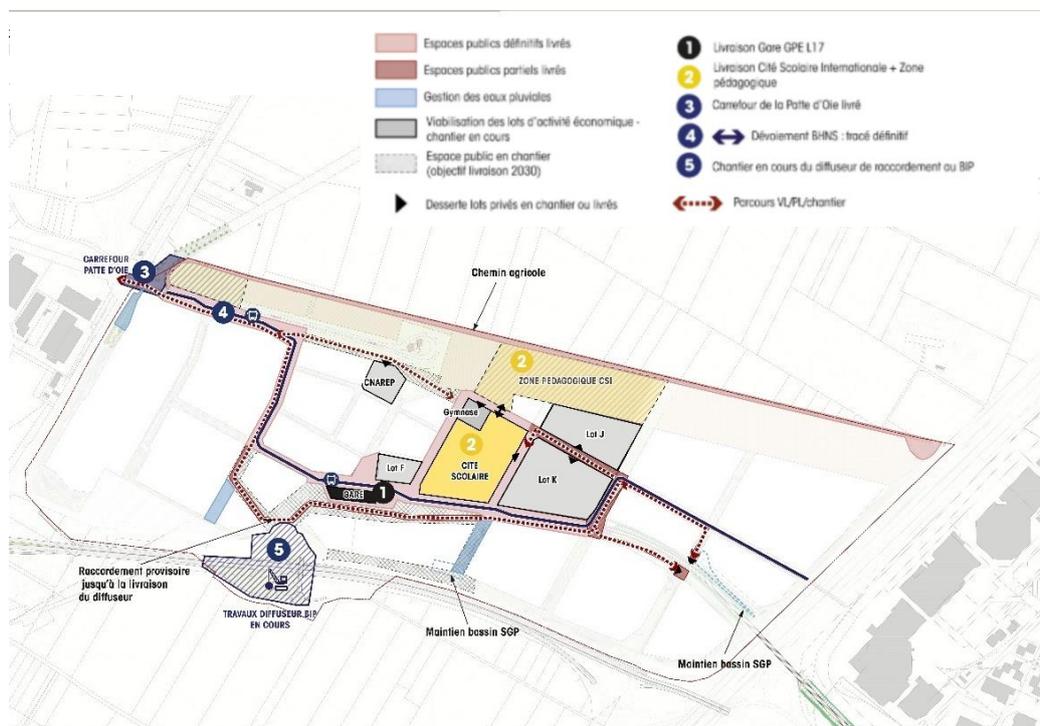


Figure 8 : Aménagements réalisés à l'ouverture de la Cité Scolaire et de la Gare (prévisionnel)

Commentaire du commissaire-enquêteur :

Il est pris bonne note de l'attention apportée par le maître d'ouvrage aux conséquences de ces travaux.

Il conviendra que cette attention se poursuive tout au long de la durée du chantier puisque très longue.

Thème n° 8 : Les terres agricoles

La localisation du projet se situant sur une surface recueillant des terres agricoles, c'est évidemment le sujet de préoccupation majeure qui s'est manifesté dans les contributions.

L'artificialisation de ces terres agricoles suscite des réactions très négatives qui évoquent la perte de terres de qualité exceptionnelle, la remise en cause de la souveraineté alimentaire de la Région IDF, l'ilot de fraîcheur apporté.

Obs. 4 : « La ZAC du Triangle de Gonesse englobe environ 280 hectares de terres agricoles, classées parmi les plus fertiles d'Île-de-France. Le projet de cité scolaire prévoit l'occupation de 110 hectares de ces terres, une décision contestée par de nombreux acteurs »

Obs 5 : « Destruction massive de terres agricoles.

Le Triangle de Gonesse est l'une des dernières grandes zones de terres fertiles en Île-de-France. La ZAC prévoit l'urbanisation de 280 hectares, ce qui menace gravement le potentiel agricole de long terme et la résilience alimentaire du territoire ».

Obs. 15 : « Il ne reste plus grand chose pour nourrir au local la population, que la baguette de Gonesse comme au temps royal vienne des terres de France de Gonesse, apportera un prestige, une prestance que la plus majestueuse des constructions ne pourrait jamais égaler. Préservez ce bout de sol source de vitalité, locale et pour l'Île-de-France. »

Obs. 18 : « Arrêtez de multiplier les projets de bétonnisation de ces terres agricoles exceptionnelles : entrez dans le siècle et prenez conscience de l'importance de cette richesse nourricière aux portes de Paris. »

Obs. 21 : « C'est une honte ! Détruire nos meilleures terres agricoles c'est détruire notre autonomie alimentaire. Assez de la bétonisation ! D'autres projets existent. »

Obs. 24 : « Nous avons besoin de Terres agricoles de bonne qualité autour de Paris pour alimenter la population en diminuant les transports de produits frais qui viennent de loin. Également pour installer des agriculteurs bio qui créerait des emplois. »

Obs. 25 : « Je ne veux pas laisser à mes enfants une Ile-de-France où il n'y aura plus de terres agricoles. Nous devons pouvoir produire un minimum de notre nourriture. Consommer local n'est pas un caprice mais une utilité dans un monde en pleine mutation. »

Obs. 26 : « A l'heure des conflits et des crises climatiques qui mettent en péril notre approvisionnement quotidien en nourriture, il paraît d'une importance primordiale de mettre la priorité sur la souveraineté alimentaire et l'agriculture locale lorsqu'il s'agit de faire des choix sur l'utilisation des terres à proximité des grandes villes. »

Obs. 29 : « Les terres agricoles de la région parisienne sont depuis des milliers d'années, les plus fertiles en Europe : c'est la raison pour laquelle les gaulois s'y sont installés et que Paris est né...Et jusqu'à la dernière guerre, tous les habitants pouvaient cultiver ou se procurer à proximité ce dont ils avaient besoin pour manger... »

Obs. 32 : « L'agriculture biologique à destination de la restauration collective pour répondre aux objectifs de la loi Egalim. Pour notre environnement, pour notre santé et notamment celle des jeunes générations, préservons les terres du triangle de Gonesse ! »

Obs. 95 : « Nous dénonçons une vision à court terme du développement économique qui ignore l'évolution des besoins à l'échelle de quelques décennies. La souveraineté alimentaire doit aussi pouvoir se décliner à l'échelle régionale, l'importance stratégique de l'agriculture périurbaine n'est plus à démontrer. »

Réponse du Maître d'Ouvrage

Concernant la suppression de terres agricoles

Le projet de ZAC porte sur un périmètre de 110ha et non de 288ha. Les chiffres mis en avant découlent d'une confusion entre l'ancien et le nouveau projet. L'emprise de la cité scolaire

internationale porte sur environ 3,5 ha + 5 ha de ferme pédagogique. L'emprise foncière de la ZAC a été réduite de près de 60 % par rapport au précédent projet.

En contrepartie de l'aménagement du site, 400 ha de terres agricoles du « carré agricole » ont été classés en Zone Agricole Protégée, qui constitue le niveau de protection le plus élevé : la ZAP est une servitude d'utilité publique instaurée par le Préfet après enquête publique. Cette Zone Agricole Protégée figure au SCOT de la CARPF, et est mentionnée dans la Charte agricole signée avec la chambre d'agriculture et les agriculteurs.

A l'échelle du territoire de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, le SCOT, adopté en 2019 et auquel est annexée la charte agricole du Grand Roissy, prévoit de préserver plus de 16 000 ha d'espaces agricoles, soit 48% de la surface totale du territoire de la CARPF.

A l'échelle du projet, une partie de l'emprise est déjà artificialisée : les emprises de la gare et des infrastructures de la ligne 17 ainsi que les emprises chantier associées, certaines parcelles de la Patte d'oie et les voiries existantes. Au total, le projet conduira à urbaniser 63,7 ha de terres agricoles, comme précisé dans l'étude préalable agricole, jointe au dossier soumis à l'enquête publique. 17 ha de terres agricoles exploitables situées au sein de la lisière agricole (et au sein de la Zone Agricole Protégée) conserveront leur vocation agricole, pour accueillir des projets de transition agro écologique.

On notera par ailleurs que l'état initial de l'environnement du site révèle un fort niveau d'anthropisation des sols en place :

- une biodiversité limitée sur les surfaces exploitées, due à l'agriculture intensive (faible diversité de faune et de flore, d'éléments paysagers comme des haies ou des bosquets) ;
- une qualité des sols mitigée, montrant de faibles teneurs en matière organique et une tendance à la saturation en eau ;
- une faible capacité de stockage de carbone ;
- la présence de pollutions, incluant des teneurs parfois importantes en métaux lourds (certaines analyses de sol indiquent des dépassements modérés des seuils fixés par la Cellule interrégionale d'épidémiologie – Cire - d'Île de France pour les 8 métaux et métalloïdes étudiés).

Concernant la souveraineté alimentaire

Comme indiqué dans l'étude préalable agricole (annexée au dossier d'enquête publique), la filière grande culture (céréales et oléoprotéagineux, COP) est la principale filière du territoire. Ces productions, en partie tournées vers l'export, entraînent une captation moindre de la valeur ajoutée sur le territoire (voir l'étude préalable agricole, page 34 et suivantes).

Par ailleurs, la filière grande culture pourvoit peu d'emplois à l'hectare. En effet, comme il ressort de l'étude préalable agricole, ce type de filière génère en moyenne 4,2 emplois pour 100ha.

L'accueil, au sein de la lisière agricole sur une vingtaine d'hectares, de projets favorisant d'autres modes de production (ex : maraichage bio avec autoconsommation sur la ferme

pédagogique du lycée agricole) permettra d'impulser une transition/diversification des modèles de production, en faveur d'une consommation locale.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, il ne peut raisonnablement être affirmé que la suppression de 63,7 ha de terres agricoles induites par le projet - soit 0,4% de la surface agricole du territoire de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France – mette à mal la souveraineté alimentaire du territoire.

Concernant le phénomène d'îlot de chaleur urbain

Par ailleurs, l'étude sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain, incluse dans le dossier soumis à l'enquête, a permis de démontrer l'impact positif de la trame paysagère envisagée dans le cadre du projet : le projet permet de réduire sensiblement le phénomène d'îlot de chaleur urbain. En effet, pour la journée du 21 juillet (journée de référence la plus chaude pour l'étude du phénomène d'ICU) : « À 16h, heure à laquelle les températures au sol sont en moyenne les plus élevées, plus de 89,7% des températures de surface franchissent le seuil des 35° C à l'état initial. À l'état projeté à la même heure, 10,4 % seulement des températures de surface sont supérieures à 35° C. »

Commentaires du commissaire-enquêteur :

S'il est vrai que la surface artificialisée a été réduite au regard de précédents scénarios et que des projets agricoles alternatifs aux cultures actuelles soient prévues, une partie du public souhaite voir perdurer l'activité agricole et regrette l'artificialisation des sols en ce qu'elle est définitive. C'est un point de vue qui s'est exprimé, c'est le but de l'enquête publique, qui peut se comprendre et qui est respectable comme tout point de vue.

En ce qui concerne la souveraineté alimentaire, c'est un sujet qui interpelle actuellement et les préoccupations se manifestent.

Thème n° 9 : Accès des véhicules agricoles

Des agriculteurs signalent que le projet de ZAC implique une modification de la circulation. La circulation des engins agricoles est organisée, actuellement, de telle sorte que les engins agricoles aient une voie réservée pour leur circulation et, notamment, qu'ils empruntent seuls le pont menant du nord au sud du Triangle de Gonesse. Or, le projet de ZAC prévoit qu'une partie de la voie soit partagée avec l'ensemble du trafic, notamment, le franchissement de ce pont, ce qu'ils considèrent comme incompatible.

Obs. n° 2 :

« Je soulève le problème de la mise en circulation de la zone autour du pont : enjambant le BIP. En effet, la création d'un double giratoire va engendrer un trafic de véhicules autour de la zone d'accès agricole causant de multiples problèmes dont des dégradations sur les cultures, des dépôts d'ordures sauvages et un problème de circulation entre véhicules agricoles et les autres utilisateurs de ces nouvelles voies (bus, motos, voitures). »

Obs. 33 : *» Il a été évoqué longuement les problèmes d'accès actuels et futurs aux engins agricoles sur les zones agricoles situées au nord et au sud de la ZAC. Il s'avère que le pont agricole actuel enjambant le BIP ne permettra pas une circulation commune entre les engins agricoles et aux autres véhicules accédant à la ZAC (VL, poids lourds et Bus BHNS). Un tracteur et un bus ne pourront pas se croiser. Ceci entraînera non seulement des difficultés de circulation et des risques d'accident. Par ailleurs, les véhicules agricoles sortiront directement des champs sur la route ce qui entraînera automatiquement des salissements de chaussée. Je demande donc que la circulation agricole soit totalement séparée de la circulation des autres véhicules. »*

Obs. 33 : *« Concernant maintenant la circulation des engins agricoles à l'intérieur de la ZAC, elle paraît inconcevable et doit être totalement séparée du reste de la circulation nécessaire aux autres activités. »*

Obs. 36 : *« L'expropriant n'a pas respecté ses engagements de désenclaver les parcelles agricoles. Aucune circulation aux engins agricoles n'est prévue dans cette zone.*

Actuellement, la zone est exploitée et deux chemins le long du BHNS permettent une circulation à usage unique pour les engins agricoles et les camions assurant l'enlèvement des récoltes. Cet accès, depuis la RD 902, a été supprimé.

Une partie de la lisière agricole serait destinée à une aire pédagogique... cet aménagement n'est pas repris dans l'étude d'impact et n'est pas en adéquation avec la ZAP.

Je demande à avoir une liaison de la ZAC avec la zone agricole située au Sud du BIP qui soit indépendante. La circulation ne doit pas être mixte (engins agricoles, bus, voitures...).

Le pont enjambant le BIP est actuellement à usage unique et agricole. Son gabarit actuel est de 6,50 m. Je demande que son usage reste exclusivement agricole pour éviter les croisements avec d'autres véhicules qui seraient impossibles (et tout particulièrement des bus BHNS).

Je demande qu'un nouvel ouvrage d'art soit réalisé pour séparer les différents types de circulation. »

Obs. 49 : *« Mélanger les voiries des agriculteurs et des urbains ne sera pas possible. Nos engins agricoles font 18 m de long pour certains par 4 m de large. Le pont doit rester uniquement agricole. Le risque de mettre un échangeur dans le sud est qu'il y ait de la terre sur la chaussée, des dépôts sauvages dans nos chemins. Le risque de la terre sur la voirie est d'avoir de nombreux accidents de la route. Ce n'est pas envisageable. Je propose de remettre en place les sorties sur la RD317 pour faire une entrée/sortie de ZAC. Je propose de retirer l'emplacement actuel du lycée et de le déplacer du côté de la gare a minima. Sinon de supprimer totalement le projet de lycée qui n'a aucune utilité. »*

Obs. 126 : *« 1. La circulation agricole va être difficile, voire impossible : problème de vitesse et gabarit.*

2. Les raccordements routiers par le BIP vont provoquer des afflux de véhicules légers et poids lourds.

3. Le fait que le pont devra être « PARTAGE » avec les camions, les bus et autres, provoquera des embouteillages monstres aux heures de pointe.

4. Ce fameux pont a été créé pour un usage agricole et uniquement agricole et, aujourd'hui, on nous impose une circulation urbaine.
5. Quelle sera la responsabilité des agriculteurs en cas de terre sur la route ou en cas d'accident.
6. Ne serait-il pas plus judicieux d'envisager un raccordement RD 317/RD 902, déjà réalisé en partie ? »

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les cheminements agricoles projetés et la mutualisation avec la circulation générale

Un enjeu important du projet est de maintenir les accès aux parcelles au nord ainsi qu'au sud du projet de ZAC, l'accès aux divers engins agricoles étant indispensable pour assurer la bonne exploitation des parcelles. Ainsi, les circulations agricoles ont été intégrées dans la conception du projet :

- Aménagement d'un chemin agricole au niveau en limite Nord de la ZAC, permettant de desservir les parcelles cultivées situées au nord de la ZAC, conformément aux engagements pris ;
- Aménagement d'un parcours au sein de la ZAC pour les engins agricoles devant accéder aux parcelles situées au Sud du BIP. Une partie de ce cheminement sera réservée exclusivement aux engins agricoles. Certaines portions de circulation seront mutualisées avec la circulation générale au sein de la ZAC, dont l'échangeur.

Plus de 80% du parcours des engins agricoles sera en site propre à terme à l'échelle du projet.



Figure 9 Schéma des chemins agricoles existants

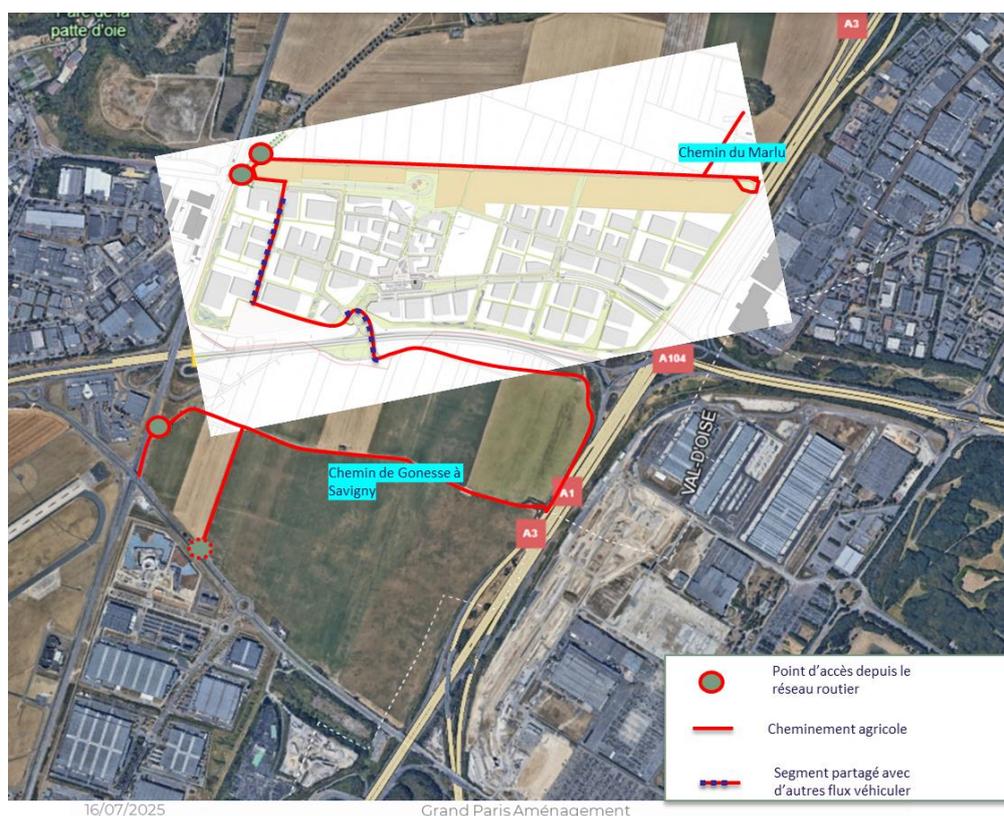


Figure 10 : Schéma des parcours agricoles projetés

Il est également rappelé que les parcelles cultivées au Sud du BIP disposent d'un point d'accès dédié aux engins agricoles depuis la RD317, qui est conservé.

Le maître d'ouvrage poursuivra les échanges avec les agriculteurs concernés, et la Chambre d'Agriculture, pour que les aménagements soient conçus de manière à éviter les risques mentionnés (dépôts sauvages, etc.). Il est d'ores et déjà indiqué qu'un système de vidéosurveillance est prévu aux points névralgiques des espaces publics.

Concernant la fluidité du trafic sur l'échangeur

S'agissant du pont de franchissement du BIP, la largeur roulable actuelle (entre bordures) est de 7,60 mètres (et non 6,50 m comme mentionné dans l'observation 36).

Ces 7,60 mètres permettent aux engins agricoles de gabarit routier courant (< 2,55 m) et aux convois agricoles de catégorie A (jusqu'à 3,50 m) de circuler sans interruption de la circulation générale. Pour les convois agricoles de catégorie B et les convois exceptionnels, qui nécessitent un véhicule accompagnant, la circulation générale sera interrompue sur le pont le temps du passage du convoi. Des simulations de trafic, aux heures de pointe, impliquant 4 engins de catégorie B, montrent qu'il n'y a pas d'incidence sur la fluidité du trafic compte-tenu de la réserve de capacité de l'échangeur projeté.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Le commissaire-enquêteur a pris acte de la volonté de Grand Paris Aménagement d'échanger avec les agriculteurs et la Chambre d'agriculture afin que soient évaluées, au fil du temps, les conséquences de ce partage de voirie.

Il est de l'intérêt de tous, agriculteurs, conducteurs de véhicules particuliers, bus, que les conséquences de ce partage soient minorées au maximum.

Le pont, sujet particulièrement sensible a, d'après les agriculteurs rencontrés, été construit pour le trafic agricole.

La construction d'un deuxième pont, réservé au trafic routier permettrait de résoudre ce problème. Un coût certain est une difficulté, mais vu l'importance du projet global d'aménagement du site du « Triangle de Gonesse », l'éventualité d'un deuxième pont pourrait être étudiée.

Thème n° 10 : La biodiversité

Certaines personnes évoquent l'impact négatif sur la biodiversité, plus particulièrement sur la faune locale : lièvres, oiseaux et regrettent que cette dimension n'ait pas été suffisamment analysée.

Obs. 16 : « *Si on y ajoute les destructions d'habitats pour les faunes et flores locales, ce projet est d'une inutilité publique évidente.* »

Obs. 127 : « *Est présentée une note sur la vulnérabilité de la faune sauvage du Triangle de Gonesse. Y sont détaillées les différentes espèces présentes sur le site et leur vulnérabilité, notamment, au contact de l'artificialisation du sol.* »

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude faune-flore annexée à l'étude d'impact et les compléments apportés au sein du mémoire en réponse concluent que le projet n'est pas de nature à remettre en cause l'état de conservation des populations d'espèces impactées. Le bon accomplissement des cycles biologiques sera assuré dans l'emprise du projet et sur ses abords conduisant à l'absence de demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Par ailleurs, concernant les continuités écologiques, l'analyse annexée au dossier d'enquête publique démontre clairement que l'aménageur suit strictement les recommandations du SDRIF-E (qui est entré en vigueur le 10 juin 2025) en renforçant les liaisons qui viennent du Parc du Sausset au Parc de Gonesse. Compte-tenu que les haies (zone de projet) et les bosquets hors emprise (bermes de l'autoroute) en partie sud-est sont maintenus, les liaisons vers le parc du Sausset ne sont pas impactées. De surcroit, le projet prévoit une frange naturelle périphérique qui vient s'appuyer sur les corridors existants.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Le commissaire-enquêteur a lui-même pu constater que l'étude d'impact a analysé et évalué la biodiversité présente sur le site.

Thème n° 11 : L'emploi

Les chiffres annoncés de création d'emploi par l'aménagement de la ZAC suscitent des interrogations quant à son évaluation. La méconnaissance de la nature des entreprises qui s'implanteront ne permet pas d'évaluer le besoin, en nombre de salariés et les qualifications requises pour ces postes.

Obs. 9 : « *L'étude confirme un objectif de 10 000 emplois liés au développement du site. Ce chiffre est souvent gonflé dans les communications (jusqu'à 50 000 emplois évoqués), mais la réalité est bien plus modeste, et dépend fortement du secteur tertiaire, du commerce et des loisirs.*

Problème : En contexte de forte précarité locale (15,3 % de chômage en 2020 à Gonesse), il n'est pas démontré que ces emplois profiteront réellement aux habitants, ni qu'ils seront pérennes. Beaucoup relèvent d'activités précaires, externalisées ou saisonnières. »

Obs. 10 : « *Aucune annonce explicite de 10 000 emplois n'est confirmée dans l'étude d'impact : ce sont les documents de l'enquête publique de la ZAC du Triangle de Gonesse de mai 2025. Ce chiffre semble provenir d'anciennes projections liées à EuropaCity, abandonné depuis. Les documents actuels se concentrent sur l'attractivité économique sans préciser un nombre d'emplois. »*

Obs. 16 : « *Emplois ? Quels emplois pendant le temps de la construction et quels emplois réellement pérennes ? »*

Obs. 125 : « *Emploi : Au regard des taux de vacance des bureaux dans les zones périphériques de l'agglomération parisienne, et notamment dans la Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France, la planification de zones tertiaires sur le Triangle de Gonesse n'apparaît pas du tout pertinente. A ce stade, aucun opérateur privé ne postule pour des projets dans la ZAC du Triangle de Gonesse. Comme la plupart des créations d'emploi annoncées en 2012 dans l'est du Val d'Oise et en Seine-Saint-Denis (en 2022, 2 projets réalisés sur 25 annoncés), les promesses d'emploi de la ZAC du Triangle de Gonesse ne sont qu'un miroir aux alouettes. »*

Réponse du maître d'ouvrage :

Les chiffres de 10 000 à 50 000 emplois (observations n°9 et 10) font référence au dossier de la ZAC précédente, supprimée en 2024, de même que l'évocation du programme de loisirs (Europacity).

Le nombre d'emplois accueillis dans le cadre du nouveau projet est estimé à une fourchette comprise entre 5 000 et 9 000 emplois.

L'étude d'impact, Partie 4 Chapitre 3, précise les hypothèses d'emplois retenues selon le type d'activité :

« Les hypothèses d'emplois à terme pour le projet sont présentées ci-dessous, suivant la temporalité de mise en service des différents programmes. Le projet vise à implanter à terme (T3) 9 000 emplois sur site avec environ :

- 1 300 liés à l'activité industrielle ;
- 5 300 liés à l'activité mixte ;
- 2 150 liés aux bureaux ;
- 200 liés aux équipements ;
- 50 liés aux services. »

Il s'agit à ce stade d'une projection du nombre d'emplois pérennes futurs susceptibles d'être accueillis dans les futurs bâtiments, à partir des programmes immobiliers envisagés et de ratios usuels d'occupation de l'espace, visant à anticiper les impacts du projet à dimensionner au mieux les espaces publics mais aussi les services à apporter aux futurs employés du secteur.

Ces projections sont fondées sur la présence d'1 emploi pour 125 m² de bâtiment industriel, 1 emploi pour 40 m² de locaux d'activités ou de services, 1 emploi pour 14 m² de bureaux, 1 emploi pour 200 m² d'équipements publics. À ce stade du projet, elles permettent d'envisager, à terme, une densité brute (à l'échelle de l'ensemble du projet) d'environ 80 emplois par ha.

L'hypothèse de 9 000 emplois traduit l'ambition du projet d'accueillir des activités à haute valeur ajoutée en termes d'emplois. Les activités tertiaires seront limitées par rapport aux activités productives.

Enfin, le projet a également vocation à rapprocher emplois et habitants du territoire : le futur pôle multimodal permettra de renforcer le lien entre pôle d'emplois et lieux d'habitation.

Pour maximiser les opportunités pour les habitants, des mises en réseau seront établies, via les services locaux de l'emploi, pour favoriser la rencontre entre les besoins des entreprises et des habitants. Par ailleurs, des clauses d'insertion au bénéfice des habitants du territoire seront incluses dans les marchés publics et contrats liés à la réalisation de l'opération.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

S'il est vrai que l'arrivée d'activités diverses sur le Triangle de Gonesse génèrera subséquentement un nombre conséquent d'emplois, il n'est pas sûr qu'il y ait adéquation entre ces emplois et la population locale, une entreprise privilégiant, avant tout, les compétences du futur salarié. Il ne peut lui être imposé de préférence locale.

A cet effet, la ligne 17 desservant directement le site depuis Saint-Denis et traversant le département de Seine-Saint-Denis, sera une opportunité pour ses habitants qui présentent une forte densité de population.

De même, la ligne Roissy-Picardie projetée favorisera également l'accès aux habitants de l'Oise à ces nouveaux emplois.

Mais, la création de nouvelles voies de transports est aussi l'occasion d'une plus grande fluidité et de choix des emplois pour les habitants, c'est l'objectif de leur mise en place.

La mise en réseau de l'offre et la demande des emplois, au niveau local, entre les différents acteurs économiques du territoire, sera à privilégier. Une attention

particulière devra être donnée à la formation des habitants, notamment du jeune public, en favorisant l'accès à des stages, des formations en alternance, véritables leviers pour l'emploi.

Thème n° 12 : La sécurité

Ce sont les agriculteurs qui s'inquiètent sur ce sujet quant à l'ouverture au trafic des voies d'accès qui leur est actuellement réservé. Ils redoutent que ce nouvel accès ouvre la porte à des dépôts sauvages dans leurs champs, qu'il leur incombera de nettoyer. Ils craignent que, très vite, leurs champs soient envahis, les rendant inexploitable.

De même, un accès facilité aux champs présage des vols de culture.

Obs. 33 : « *La ZAC et les zones agricoles périphériques doivent être séparées par des clôtures étanches pour éviter les intrusions, vandalisme, vols et dégradations. Les accès aux zones agricoles doivent être fermés par des barrières sécurisées et caméras pour éviter les dépôts sauvages et stationnement de roms ou gens du voyage.* »

Obs. 36 : « *Les voies d'accès doivent être sécurisées par des barrières agricoles qui soient fermées pour éviter les intrusions indésirables et dépôts sauvages.* »

Réponse du maitre d'ouvrage :

Les inquiétudes mentionnées au sein des observations n°33 et 36 font partie des impacts négatifs potentiels du projet identifiés dans l'étude préalable agricole (jointe au dossier d'enquête publique) dans les pages 50 et suivantes.

Les échanges se poursuivront avec les agriculteurs du territoire pour prévenir au maximum les risques évoqués via des aménagements adaptés (mise en place de barrières et clôtures, d'aires d'attente, ou encore de caméra de vidéosurveillance).

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Ces échanges devront être construits et poursuivis au-delà de l'aménagement du site ; il en va de la poursuite de l'activité agricole sur le territoire.

Thème n° 13 : Le réchauffement climatique – Les gaz à effet de serre

Pour le public, la bétonnisation de cette partie du Triangle de Gonesse ainsi que le trafic routier inhérent à ces nouvelles activités sont incompatibles avec les démarches actuelles pour maintenir une qualité climatique.

Obs. n° 4 : « *Nous dénonçons cette artificialisation des terres agricoles en soulignant que ces terres constituent des "îlots de fraîcheur" essentiels face au réchauffement climatique* ».

Obs. 5 : « Cette stratégie fragilise l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) et la cohérence des politiques climatiques. »

Obs. 16 : « Annonce après annonce, les relevés de température confirment que les prévisions les plus pessimistes du GIEC sont confirmées et bien en avance sur les délais estimés. Continuer à artificialiser les sols est une absurdité et surtout pour des opérations sans réels intérêts pour les populations. »

Obs. 61 : « A l'heure où tout indique que le changement climatique risque de perturber grandement la production agricole mondiale et donc française notamment dans le sud de notre pays, bétonner des dizaines d'ha au triangle de Gonesse est une absurdité... Il faut préserver ces terres car situées à une grosse dizaine de km de Paris sous les vents dominants, elles permettent d'atténuer les risques caniculaires pour la capitale. A-t-on vraiment besoin d'encore plus de bureaux ou d'entrepôts logistiques en Ile-de-France alors qu'il y a des centaines de milliers de bureaux vides. A-t-on vraiment besoin d'encore plus d'entrepôts logistiques en Ile-de-France alors que la lutte contre le changement climatique impose une limitation des échanges intercontinentaux pour faciliter la relocalisation. »

Obs. 96 : « Alors que la population parisienne souffre désormais très concrètement des effets du réchauffement climatique, n'est-il pas aberrant, et surtout totalement irresponsable de la part des autorités, d'envisager de faire disparaître sous le béton 122 hectares de terre qui participent à l'oxygénation et au rafraîchissement de la capitale ? »

Obs. 102 :

Le dérèglement climatique s'est imposé comme une donnée incontournable : chaque jour, des évènements plus ou moins tragiques et dévastateurs viennent nous le rappeler : orages violents (comme celui du 25 juin au soir qui ont touché toute la France et même interrompu une séance de l'Assemblée nationale), tempêtes, inondations, canicules, incendies très importants, cyclones comme à Mayotte, effondrement de glaciers, etc... Aucune partie du territoire français n'est épargné.

Ce dérèglement climatique se traduit par une augmentation des températures extrêmement rapide. L'accord de Paris sur le Climat, adopté lors de la COP 21 en décembre 2015 engageait les États à agir pour : contenir d'ici 2100 le réchauffement climatique bien en-dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels, poursuivre les efforts pour limiter la hausse des températures à 1,5°C et atteindre la neutralité carbone (objectif de zéro émission nette).

Aujourd'hui, la France est à 1,7° et des rapports indiquent que la France hexagonale et l'Europe de l'Ouest se réchauffent significativement plus vite que le reste du monde et que la température atteindrait + 3° en 2100 ! **Pour éviter une France à 50° en 2050, il faut des changements radicaux.**

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les émissions de gaz à effet de serre

La modélisation du bilan carbone du projet a permis d'identifier les principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre, qui sont, par ordre d'importance :

- La mobilité des futurs usagers ;
- Les produits de construction ;
- L'énergie nécessaire à l'exploitation des bâtiments.

Comme indiqué dans l'étude des émissions de gaz à effet de serre du projet, plusieurs leviers sont mobilisables pour limiter les apports de chaque contributeur. Ainsi, pour la mobilité, le plan de circulation envisagé et le pôle d'échange multimodal visent à favoriser le recours aux modes actifs et aux transports en commun (bus, BHNS, métro), et favoriseront l'intermodalité. Concernant, les produits de construction et l'énergie nécessaire à l'exploitation des bâtiments, des solutions comme le recours aux matériaux biosourcés ou encore la conception de bâtiments basse consommation, seront favorisées.

Concernant la lutte contre les îlots de chaleur urbains :

Le projet prévoit le développement d'une trame paysagère d'envergure et incluant l'ensemble des strates herbacées, arbustives et arborées : environ 50% des 28 ha d'espaces publics seront plantés. Par ailleurs, les espaces de pleine terre végétalisés conservés au sein des lots privés représenteront environ 20 ha.

L'étude sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain, incluse dans le dossier soumis à l'enquête, a permis de démontrer l'impact du projet sur les ICU. Ainsi, lors de la journée du 21 juillet (journée de référence la plus chaude pour l'étude du phénomène d'ICU), à 16h, heure à laquelle les températures au sol sont en moyenne les plus élevées :

- plus de 89,7% des températures de surface franchissent le seuil des 35°C à l'état initial.
- À l'état projeté à la même heure, 10,4 % seulement des températures de surface sont supérieures à 35°C.

Le projet permet donc, grâce à l'ombrage généré par les aménagements paysagers, ainsi que par la sélection de matériaux à albédo élevé, de réduire drastiquement le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Commentaire du commissaire-enquêteur :

L'artificialisation des sols est, en soi, productive de gaz à effet de serre. Toutefois, cet aspect ayant été particulièrement intégré dans le projet, l'effet en sera mesuré eu égard, notamment aux aménagements paysagers, à la lisière agricole et à la zone agricole protégée (ZAP) à proximité du projet.

Thème n° 14 : Autres problématiques

Des sujets divers évoqués par le public ne figurent pas dans les thèmes ci-dessus. Figurent dans ce thème, notamment, les remarques relatives à l'enquête : information du public, consultation des personnes publiques.

AVIS ET CONSULTATIONS

Obs. 50 : « Je m'étonne du peu d'avis exprimés et souhaiterais savoir pour quelles raisons le groupe Aéroports de Paris- ADP - et la Direction générale de l'aviation civile - DGAC - n'ont pas été consultés, notamment pour des raisons de sécurité en matière

de normes de construction et de hauteur de bâtiments, ainsi que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires - ACNUSA - et l'Agence Régionale de la Santé Ile-de-France - ARS - pour des raisons sanitaires en rapport à l'exposition continue et cumulée aux bruits routiers, aériens et du métro concernant le projet d'implantation d'une cité scolaire avec habitations sur place. »

Obs. 127 : « S'étonne qu'aucune délibération de la SPLA-II Roissy-Pays-de-France ne soit jointe au dossier.

Également, deux autres acteurs publics majeurs ne sont pas cités et n'ont émis aucun avis, alors qu'ils sont directement concernés par le dossier de création de ZAC : la SPLA-IN de la Métropole du Grand Paris et la SEMMARIS. »

Obs. 65 : « Je n'ai pas trouvé d'avis de la Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) du Val-d'Oise qui, par ailleurs, s'était précédemment prononcée contre le précédent projet de modification du Plan local d'urbanisme (PLU) de Gonesse en vue de permettre l'urbanisation de trois cents hectares de terres agricoles dans le cadre du projet Europacity. Je m'étonne que la CDPENAF n'ait pas été consultée pour rendre un avis à joindre dans l'enquête publique sur la modification n° 4 du PLU de Gonesse, du fait de l'emprise importante du projet de l'artificialisation sur les terres agricoles - soit plus de 80 hectares ainsi qu'une emprise d'une dizaine d'hectares dans la partie sud - et de l'expropriation de neufs parcelles appartenant à six agriculteurs/trices, les privant ainsi de leurs terres et par là-même de leur travail, avec sa production et la vente de celle-ci qui constitue leur rémunération. L'expropriation concerne l'exploitation en elle-même avec les locaux de stockage et le lieu d'habitation sur place, mais aussi celles et ceux qui la louent ou qui y travaillent comme salariés/es. Aussi, cet avis me semble prépondérant, même s'il n'est que consultatif, au regard de l'objectif de préservation de terres agricoles qu'a la CDPENAF dans ses missions : conserver les richesses agronomiques et nourricières des sols. »

Obs. n° 36 : « Une partie Nord du projet de ZAC est destinée à une lisière agricole. J'attire l'attention sur le fait que cette zone est également classée en zone A et figure dans la ZAP. Je souhaiterais que cette zone soit exclue du périmètre et revienne aux anciens exploitants agricoles tel qu'il est prévu dans le code de l'expropriation. L'expropriant n'a pas respecté ses engagements de désenclaver les parcelles agricoles.

Aucune circulation aux engins agricoles n'est prévue dans cette zone. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les saisines dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU

En date du 29 janvier 2025, les personnes publiques associées ont été officiellement conviées par les services de la Préfecture du Val d'Oise à la réunion d'examen conjoint du 13 février 2025, dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU, et leurs avis et observations ont été rendus publics, conformément à la procédure prévue par les articles L. 153-54 et suivants et R.153-13 du Code de l'Urbanisme. L'ARS a été saisie dans ce cadre.

Concernant la saisine de la CDPENAF

L'étude préalable agricole et la consultation de la CDPENAF ont été réalisées conformément à la sous-section 5 de la section 1 du chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} du code rural et de la pêche maritime (partie réglementaire), comme prévu par le décret n° 2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

Par ailleurs, comme indiqué dans son mémoire en réponse, l'aménageur précise de nouveau que l'étude préalable agricole fournie fin 2024 était une étude de l'état initial, qui avait vocation à être approfondie et complétée par les mesures adéquates de la séquence ERC. L'étude préalable agricole a effectivement été complétée par les mesures de la séquence ERC. Ces mesures sont précisément décrites dans l'étude préalable agricole, ainsi que dans le mémoire en réponse, tous deux joints au dossier soumis à enquête publique. Elle a ensuite été soumise à l'avis de la Commission Départementale de Protection des Espaces Agricoles, Naturels et Forestiers (CDPENAF) et présentée en commission le vendredi 23 mai 2025.

Il est par ailleurs précisé que les surfaces des parcelles situées au Sud du BIP et faisant l'objet de l'enquête parcellaire (ZN 139,140 et 181) représentent 1,28 hectares précisément et non « une dizaine d'hectares », comme affirmé par la contribution n°36.

Concernant la lisière agricole

En 2020, une Zone Agricole Protégée (ZAP) a été créée au niveau du « carré agricole » au Nord de l'emprise de la ZAC du Triangle de Gonesse, sur une surface de 400 ha. La ZAP garantit la pérennité de l'usage agricole de ces parcelles sur le long terme.

Le projet de ZAC du Triangle de Gonesse et la ZAP se superposent sur une surface de 17 ha, formant la lisière agricole. Les surfaces agricoles situées au sein de la lisière sont une composante du projet d'aménagement tel que décrit dans le dossier de création de ZAC et le dossier de DUP. A ce titre, il a vocation à accueillir des projets d'agriculture alternatifs aux grandes cultures et l'aire pédagogique de la Cité scolaire.

La figure suivante, issue du projet de modification du PLU de Gonesse représente ces éléments : en jaune la ZAP, et en trait orange, le périmètre du projet de ZAC :

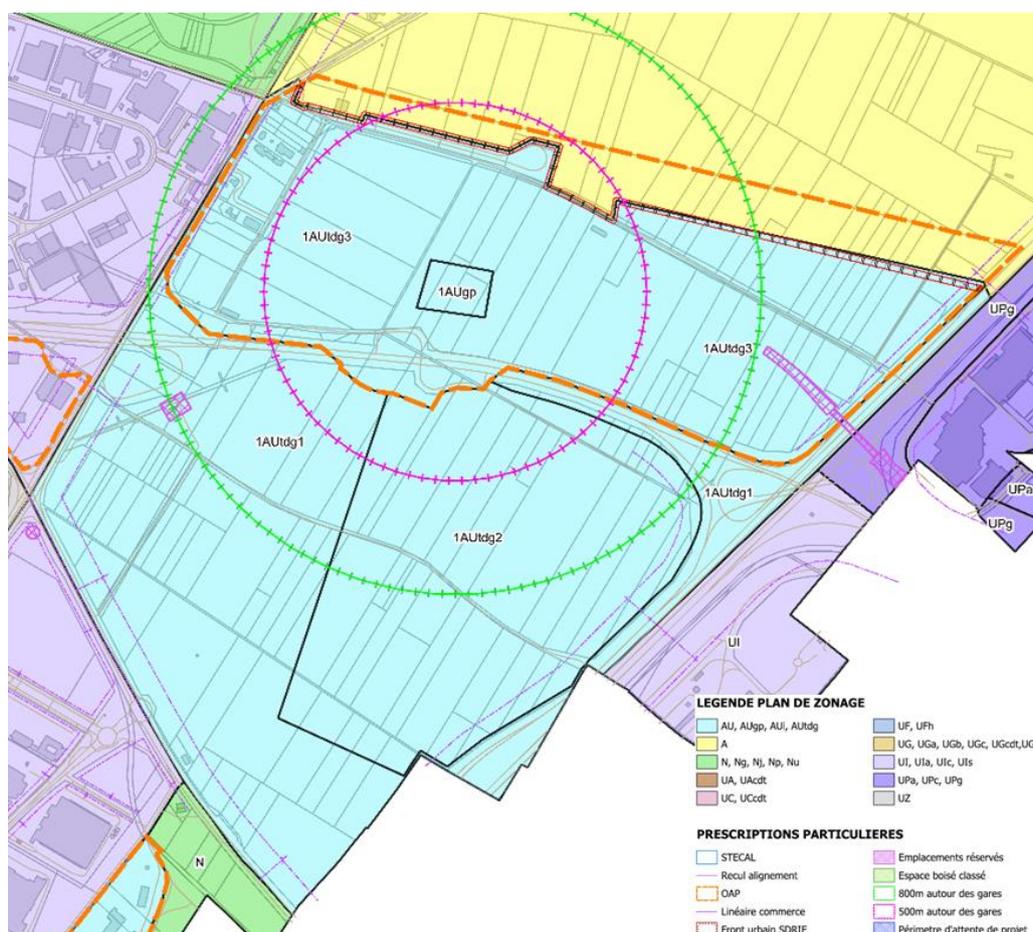


Figure 11 Zonage du règlement du PLU modifié

La lisière agricole accueillera l'exploitation pédagogique de la cité scolaire sur 5 ha, et des projets agricoles portant une dimension de diversification et de transition.

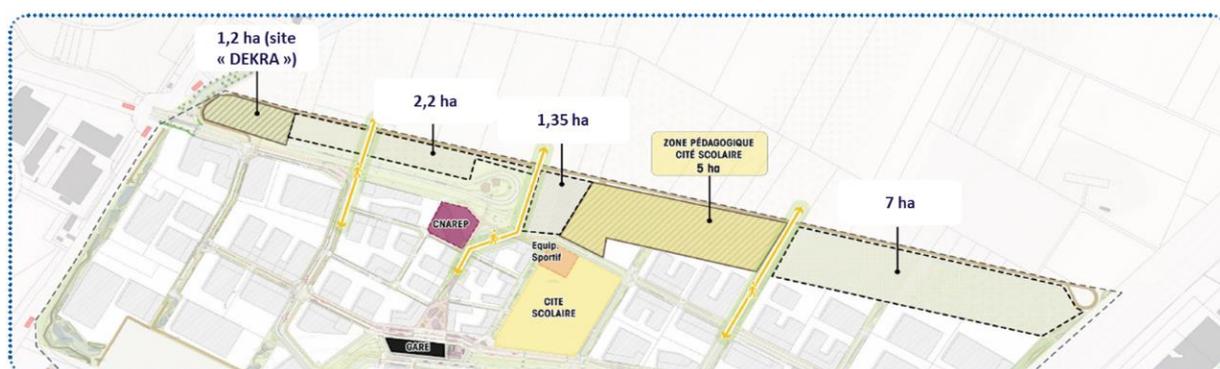


Figure 12 Lisière agricole – source : HDZ

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Le commissaire-enquêteur a pris bonne note des éléments de réponse relatifs à la saisine de l'ARS et de la CDPENAF. Il semble que d'autres collectivités n'aient pas été consultées lors de l'enquête publique mais, interrogé, le maître d'ouvrage a précisé que des échanges se poursuivent au-delà de l'enquête. En ce qui concerne la lisière agricole, les explications données sont claires et permettent de mieux apprécier cet aspect du territoire.

2 – PROPOSITIONS - ALTERNATIVES AU PROJET DE ZAC

Lors de la consultation du public, le projet de création de la ZAC a recueilli des remarques mais, également, des propositions ont été faites de projets alternatifs. Il s'agit plus particulièrement du projet AGRI SEINE PARIS, du projet CARMA et, plus généralement, de perspectives d'une agriculture qui se tourne vers la production d'une culture biologique destinée à une alimentation de qualité pour la région parisienne.

La localisation de la cité scolaire a, également, fait l'objet de propositions. A cet effet, est demandée une consultation publique via la CNDP.

LES ALTERNATIVES AGRICOLES

Obs. 7 : « Une réorientation vers des projets véritablement durables, centrés sur la préservation des terres et une agriculture locale, serait plus conforme aux principes de la bioéconomie et aux besoins du territoire. »

Obs. 8 : « Parmi les alternatives proposées, le projet AgriParis Seine incarne une vision durable et innovante de l'aménagement du territoire.

Le projet AgriParis Seine propose une alternative crédible, centrée sur l'agriculture de proximité, l'innovation agroécologique et la formation. Porté par des collectifs locaux, des chercheurs, des architectes et des agriculteurs, ce projet vise à transformer le Triangle de Gonesse en un pôle agricole métropolitain. Son objectif est triple : préserver les terres agricoles pour une production locale et durable, en circuit court, créer des emplois qualifiés dans les secteurs de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la recherche et de l'éducation, favoriser un lien direct entre la ville et la campagne, en rapprochant les citoyens des enjeux alimentaires et écologiques. »

Obs. 11 : « Une agriculture plus cohérente avec le projet AgriParis Seine :

En juillet 2023 s'est constitué l'association territoriale AgriParis Seine entre sept collectivités importantes : la Ville de Paris, la MGP, Eau de Paris, la Seine Saint Denis, les Métropoles du Havre et de Rouen et le Nord de l'Yonne ayant pour objectif la structuration de filières pour la production de denrées pour la restauration collective 100% bio et durable à moins de 250 km.

Considérant que le Val d'Oise n'a que 1,8% de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique, pourcentage le plus faible de tous les départements contre 7,5 % en Ile de France et 11% pour la France,

Considérant la grande incertitude sur les activités à venir,

Considérant la qualité des sols et l'histoire agricole du Triangle de Gonesse, le CPTG propose la réorientation du projet de ZAC vers les ambitions de l'association territoriale AgriParis Seine.

Obs. 12 : « Elaborer un projet en agriculture biologique pour nourrir les habitants du territoire et principalement les cantines collectives (écoles, hôpitaux...) »

Obs. 13 : « Il y a à proximité de grandes friches industrielles suite au départ des industries automobiles. Choisir d'implanter des zones d'activité à la place de terres agricoles pour

ne pas prendre la peine de réhabiliter et dépolluer ces friches est une politique à court terme. »

Obs. 14 : « *Il faut dépolluer les friches industrielles et préserver les terres agricoles. »*

Obs. 16 : « *Je soutiens le projet AgriParis Seine, beaucoup plus cohérent avec la situation géographique et les enjeux du territoire. Celui-ci offrira beaucoup plus d'emplois pérennes. »*

Obs. 18 : « *Le seul projet raisonnable est celui d'Agri-Paris Seine qui permettra d'alimenter sainement l'île de France. »*

Obs. 59 : « *Les terres rachetées ou cédées aux collectivités locales où elles pourraient installer des maraîchers pour fournir les cantines scolaires, les hôpitaux, les EHPAD. L'expérience de Romainville le montre : <https://reporterre.net/100-bio-et-local-une-cantine-releve-le-defi-en-Ile-de-France>. Pensez aussi à Mouans Sartoux, ou Grande Synthe - une nourriture saine pour nos enfants, une véritable éducation aux enjeux de l'environnement et de la nourriture, et tout cela au même coût pour la collectivité que les repas industriels (mais avec de gros bénéfices à long terme). Des jardins familiaux pour les habitants. Une maison du patrimoine pour faire vivre l'histoire du lieu. Cultiver aussi des fleurs, du blé, du lin. »*

Réponse du maître d'ouvrage :

Constituée en juillet 2023, AgriParis Seine est une association territoriale entre sept collectivités importantes : la Ville de Paris, la MGP, Eau de Paris, la Seine Saint Denis, les Métropoles du Havre et de Rouen et le Nord de l'Yonne. Elle a pour objectif la structuration de filières pour la production de denrées pour la restauration collective 100% bio et durable à moins de 250 km. Actuellement, l'aménageur n'a pas connaissance de projet porté par AgriParis Seine sur le territoire ou le Triangle de Gonesse. Le cas échéant, l'accueil d'un tel projet pourra être étudié au sein de la lisière agricole, qui a vocation à accueillir sur une vingtaine d'ha des projets de diversification s'inscrivant dans un objectif de transition agro écologique.

Concernant la reconversion des friches industrielles existantes, et notamment le site de l'ancienne usine PSA à Aulnay-sous-Bois, le réaménagement de ce site a fait l'objet d'une concertation qui s'est tenue du 28 avril au 14 juin dernier. Une grande partie du site est déjà occupée par des activités logistiques (le centre de maintenance et de remisage des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, un centre de tri de Chronopost), et des entreprises récemment installées (Chimirec, Carrefour...). Le projet prévoit l'implantation de Data centers, et un pôle de services et d'équipements (notamment un centre technique municipal), et des activités liées à la transition énergétique. Le site et la programmation envisagée sur le site de l'ancienne friche PSA ne sont donc pas compatibles avec la programmation envisagée sur la ZAC de Gonesse (cité scolaire internationale, CNAREP, activités tournées vers la bioéconomie).

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Le commissaire-enquêteur note l'ouverture d'une réflexion sur l'implantation du projet, ou d'une partie du projet AgriParis Seine sur la lisière disponible.

En ce qui concerne l'ancien site PSA, il accueille déjà des entreprises et des projets importants et ne semble pas correspondre aux objectifs énoncés. Quelques entreprises pourraient encore s'y implanter, à leur convenance mais ceci n'entre pas dans le cadre de l'aménagement du « Triangle de Gonesse ».

LA LOCALISATION DE LA CITE SCOLAIRE

Obs. 11

La Cité scolaire internationale, si elle doit se créer, doit être, en tant que service public, localisée dans la zone urbaine où habitent les jeunes et non dans les champs loin des habitations, proche d'une gare sur une ligne de train qui dessert l'est du Val d'Oise comme le RER D et non la ligne 17 nord qui ne dessert pas les villes du Val d'Oise. Le site de la friche hospitalière de Villiers-le-Bel dont l'aménageur est également GPA semble plus favorable pour le CPTG. Il est en zone urbaine, deux fois plus éloigné des pistes des aéroports et proche du RER D.

Obs. 129 : « Une pétition signée par 1323 personnes demandant l'examen de tous les sites possibles à l'est du Val-d'Oise dont ceux de Sarcelles et Villiers-le-Bel.

L'organisation par l'Education nationale d'une concertation publique sous l'égide de la CNDP.

Le choix d'un emplacement offrant les meilleures conditions d'apprentissage, au plus près des zones d'habitation et desservi par les transports publics. »

Obs. 59 : « Les terres rachetées ou cédées aux collectivités locales où elles pourraient installer des maraîchers pour fournir les cantines scolaires, les hôpitaux, les EHPAD. L'expérience de Romainville le montre : <https://reporterre.net/100-bio-et-local-une-cantine-releve-le-defi-en-Ile-de-France>. Pensez aussi à Mouans Sartoux, ou Grande Synthe - une nourriture saine pour nos enfants, une véritable éducation aux enjeux de l'environnement et de la nourriture, et tout cela au même coût pour la collectivité que les repas industriels (mais avec de gros bénéfices à long terme). Des jardins familiaux pour les habitants. Une maison du patrimoine pour faire vivre l'histoire du lieu. Cultiver aussi des fleurs, du blé, du lin. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Choix d'implantation de la Cité scolaire internationale :

S'agissant de la localisation de la cité scolaire internationale, le maître d'ouvrage renvoie à la réponse aux observations du Thème 2.

Modalités de concertation relatives au projet de Cité scolaire :

S'agissant de la création de la ZAC, les modalités de concertation ont été définies par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement le 9 octobre 2023, qui est libre d'en définir les modalités, en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Cette concertation s'est tenue du 5 mars au 15 juillet 2024, et son bilan a été approuvé le 2 août 2024 par le Conseil

d'Administration de Grand Paris Aménagement et rendu public dans le cadre de l'enquête publique.

Le projet d'aménagement n'entre pas dans le champ des projets soumis à débat public, et aucune disposition ne permet d'envisager l'organisation d'un débat public facultatif.

S'agissant du projet de Cité Scolaire à vocation Internationale, il revient au Maître d'Ouvrage, à savoir le Conseil Régional d'Île-de-France, d'apprécier de la nécessité, et le cas échéant, de définir les modalités de concertation règlementaire à mettre en œuvre. En tout état de cause, le projet de cité scolaire n'entre pas dans le champ de la concertation obligatoire.

Commentaires du commissaire-enquêteur :
Le commissaire-enquêteur prend acte de cette réponse.



3 -QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR adressées le 5 juillet 2025 au maître d'ouvrage

QUESTION N° 1 – concerne les modifications apportées à la circulation par la création de la ZAC.

Du fait de la création de la ZAC, des entreprises qui vont s'implanter, des modifications d'accès routier vont intervenir, notamment la création d'un échangeur mais, aussi, des accès modifiés.

Pouvez-vous me préciser ces modifications, par des schémas, si possible, conduisant à cette circulation modifiée.

Réponse du maitre d'ouvrage :

Comme indiqué dans la réponse apportée au thème n°4, plusieurs scénarios ont été étudiés pour assurer la desserte de la ZAC. Le scénario consistant à aménager des bretelles d'accès depuis le Boulevard interurbain du Parisis, sans échangeur, a été étudié :

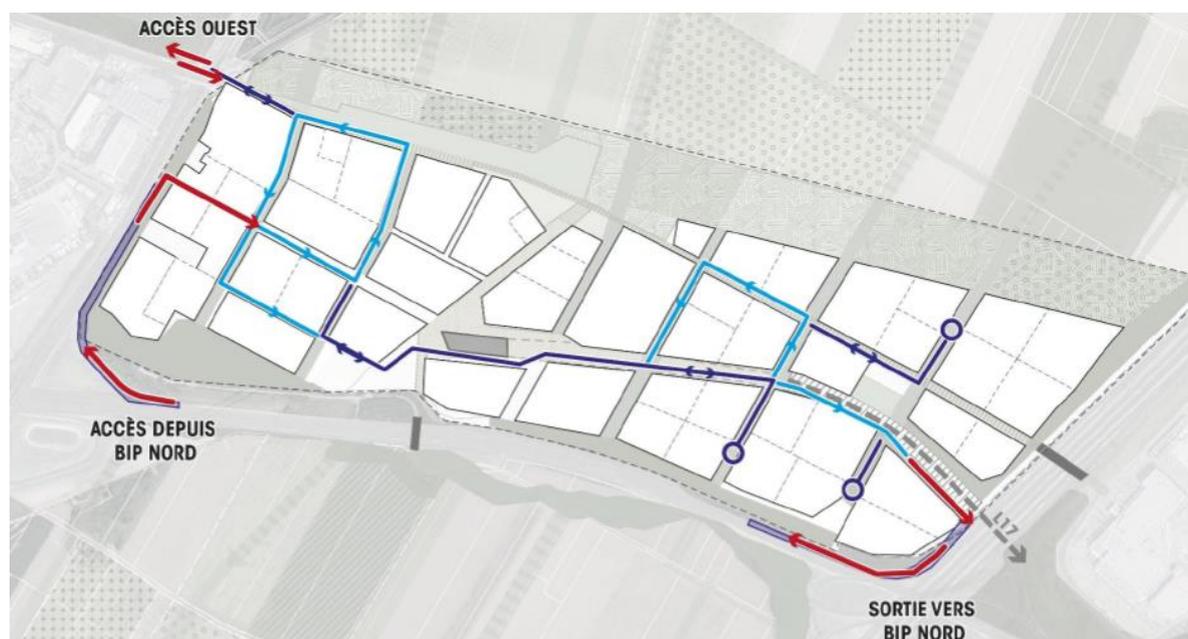


Figure 13 Scénario avec bretelle d'accès depuis le Nord du BIP

Ce scénario générerait des reports de trafic importants vers la D84 en direction de Gonesse, et vers la D970 en direction de l'échangeur D370/D170. Ces reports de trafics induisaient à leur tour une accentuation de la saturation sur ces axes. La figure suivante représente la comparaison des impacts sur le trafic de ce scénario et avec celui retenu. Elle permet de constater le niveau de saturation que le scénario aurait induit :

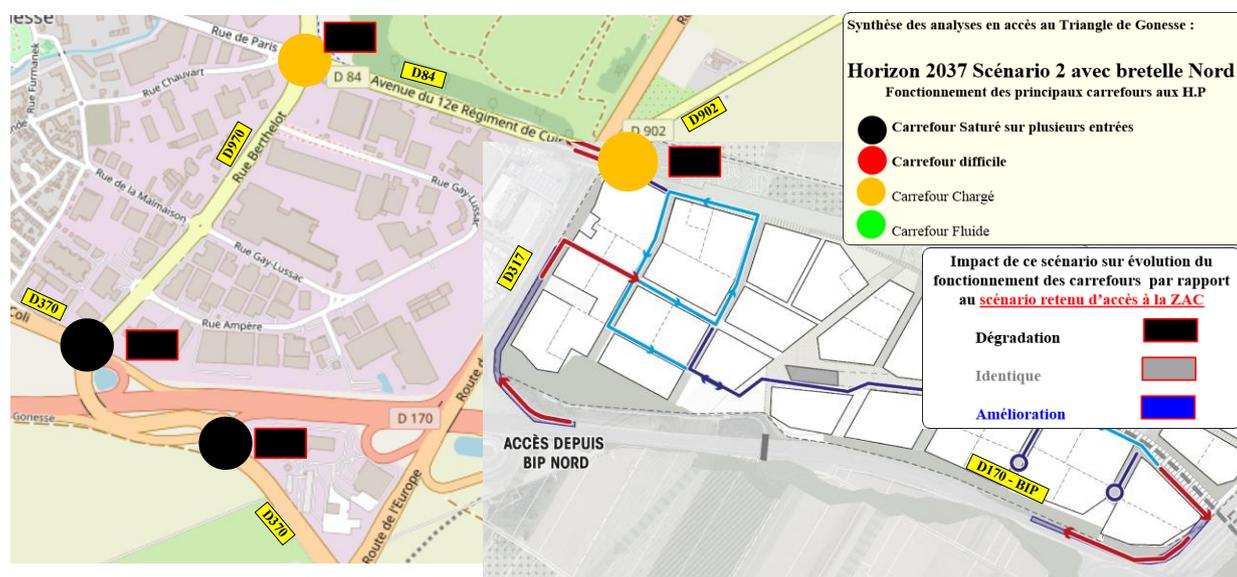


Figure 14 Comparaison du scénario retenu avec le scénario sans échangeur au-dessus du BIP – source : CDVIA

À l'aune de ces résultats, le projet retenu consiste donc à réaménager les accès depuis le carrefour de la Patte d'Oie, et à créer un diffuseur routier sur le BIP à partir de l'ouvrage de franchissement existant. Ce scénario est représenté sur la figure suivante :



Figure 15 Schéma du projet de desserte routière retenu – source : CD95

Sur la base de ce scénario, l'étude de trafic, jointe au dossier d'enquête publique, a modélisé les impacts sur la circulation liés au projet, par rapport à la situation « fil de l'eau » (trafic projeté à horizon 2037 sans prise en compte du projet). Ces résultats sont synthétisés dans la figure suivante, également présentée en page 45 de l'étude de trafic :

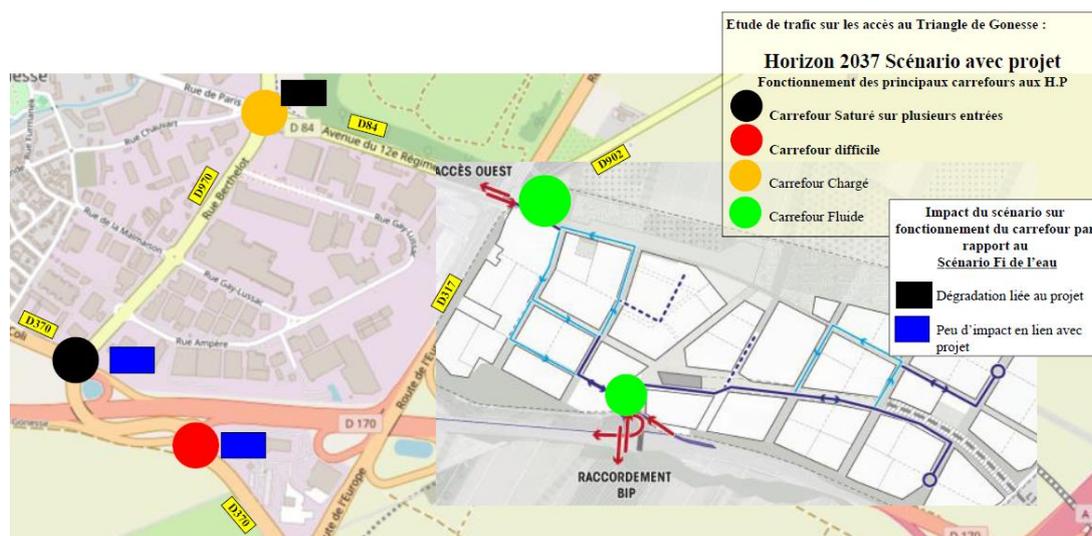


Figure 16 Synthèse des résultats de l'étude de trafic sur les accès au projet de ZAC, à horizon 2037 et aux heures de pointe

Ces résultats montrent clairement que :

- Les accès à la ZAC seront fluides ;
- La circulation sera plus dense au niveau du carrefour de la Fontaine Cypierre (D84/D970) sans pour autant que ce dernier soit saturé.

Le schéma de desserte et de circulation retenu figure ci-dessous :

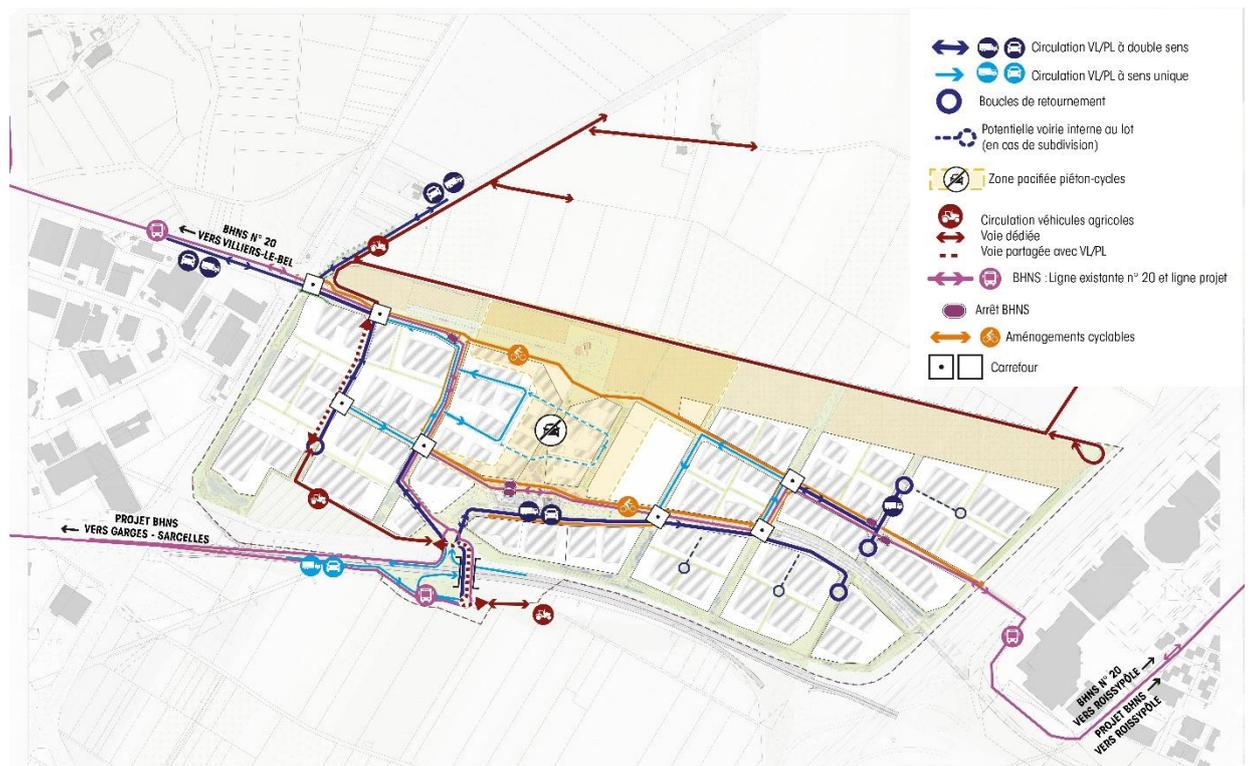


Figure 17 : Schéma de circulation et accès à la ZAC tous modes

La figure suivante représente spécifiquement le fonctionnement du diffuseur qui sera aménagé :

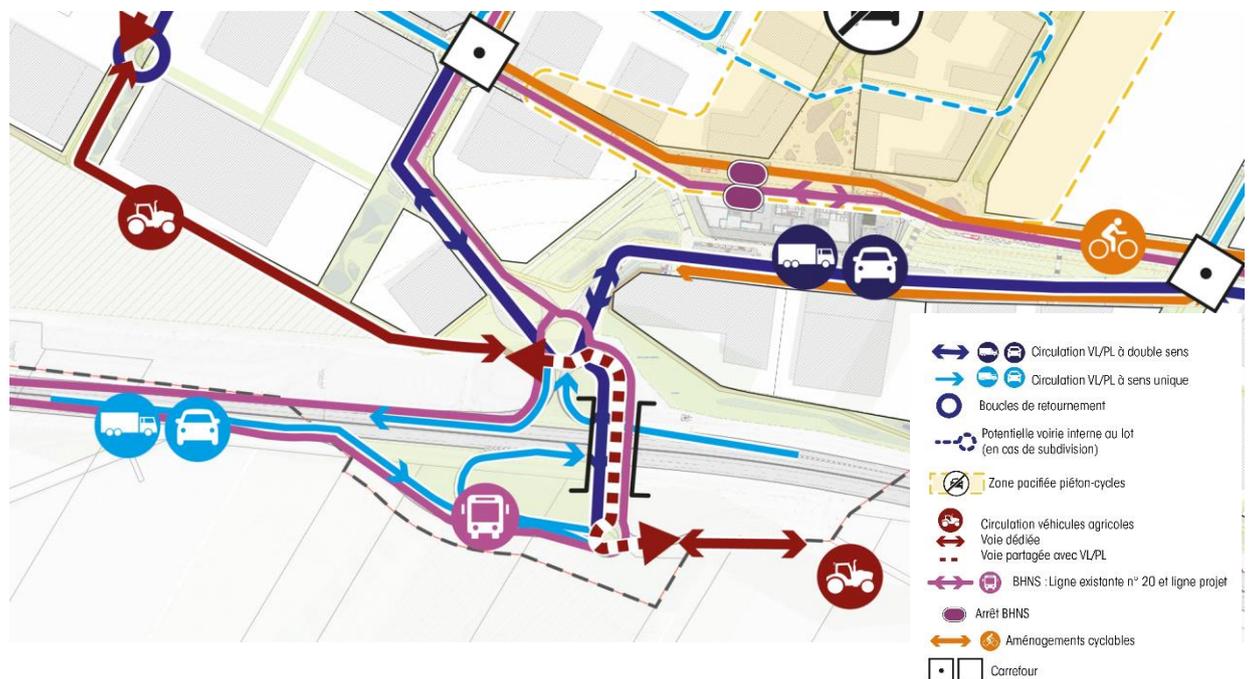


Figure 18 Schéma de circulation du diffuseur et du secteur gare

Concernant la faisabilité du diffuseur

Comme le relèvent les contributions n°10 et 84, des voies d'entrecroisement sont effectivement indispensables pour permettre les échanges routiers entre la ZAC de Gonesse et le BIP, au vu des faibles inter distances.

L'aménagement de voies d'entrecroisement ne peut effectivement se faire par l'extérieur, c'est-à-dire en élargissant l'assiette routière du BIP, à cause des murs de soutènement et des remblais pollués présents à proximité. C'est la raison pour laquelle l'aménagement des voies d'entrecroisement se fera par l'intérieur. Cette disposition constructive a été anticipée à la construction du BIP. Le terre-plein central avait alors été étudié et dimensionné précisément pour accueillir une voie supplémentaire par sens. Les travaux d'élargissement de la chaussée du BIP par la gauche ne présentent pas de difficulté particulière puisqu'ils ont été anticipés à l'origine. Le chantier, situé au milieu des voies de circulations, aura une largeur de 8.00 m environ pouvant être portée à 11 ou 12 m en réduisant les voies de circulation et la bande d'arrêt d'urgence. Cette largeur sera suffisante pour organiser de front le travail d'un atelier de génie civil, d'une part et la circulation des engins ou de l'approvisionnement, d'autre part.

En définitive, les caractéristiques du futur diffuseur de la ZAC de Gonesse ne justifient pas les inquiétudes soulevées par les contributions n°10 et 84 : le projet n'impactera ni les murs de soutènement, ni les remblais pollués existants à l'approche de la RD317.

Concernant la mobilité en bus

Les contributions n°10 et 84 interrogent par ailleurs l'analyse de la « congruence du projet de BHNS et de l'aménagement de l'échangeur ». Le projet de BHNS reliant Garges à Roissy n'a à ce jour pas fait l'objet d'un dossier d'autorisation environnementale ou d'une étude d'impact, et n'ont par conséquent pas pu être inclus dans l'analyse des effets cumulés.

Néanmoins, les prévisions de trafic de la future ligne de BHNS ainsi que la réorganisation du réseau routier engendrée ont été pris en compte dans les hypothèses de l'étude de trafic (Cf page 22). Ces données de trafic ont également été prises en compte pour les modélisations acoustiques et qualité de l'air, dont elles constituent une donnée d'entrée, comme précisé dans l'étude d'impact (Partie 5 Chapitre 5.1.3.2) : « L'étude d'impact des projets de BHNS et Agoralim ne sont pas disponibles. Etant donné le manque d'information disponible à ce stade, ces projets n'ont pas pu être intégrés à l'analyse des effets cumulés comme des projets à part entière. En revanche, ils ont directement été intégrés au sein des différentes études spécifiques de l'étude d'impact du Triangle de Gonesse. »

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Les modifications de la circulation routière étaient bien incluses dans le dossier soumis à l'enquête mais sa complexité étant réelle, et importante quant à l'appréciation du projet, les explications complémentaires et claires apportées permettent au commissaire-enquêteur d'en mieux comprendre le fonctionnement routier qui structure le site.

Le projet de BHNS reliant Garges à Roissy, dès qu'il sera plus avancé, devra être intégré dans l'analyse des effets cumulés

QUESTION N° 2 – concerne les projets d'implantation de la ZAC en dehors de la cité scolaire.

Il s'agit, actuellement, d'une création et non d'une réalisation de la ZAC. Toutefois, afin d'éclairer un projet très flou (comme le présente l'image de présentation sur le site dédié à l'enquête), il est nécessaire que les objectifs soient précisés afin de pouvoir apprécier l'utilité publique de ce projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme développé dans la réponse apportée au thème n°3, la programmation de l'opération vise à développer près de 58 ha de foncier à vocation économique, afin de répondre aux enjeux de développement et de diversification des activités et des emplois du territoire.

Le Territoire du Grand Roissy – Le Bourget est le 4^{ème} bassin d'emplois d'Île-de-France en volume (290 000 emplois), derrière Paris, Paris Ouest la Défense et Versailles-Saclay, et bénéficie de la présence de deux plateformes aéroportuaires (Paris-Charles de Gaulle, 4^{ème} aéroport mondial pour le trafic international et Paris-Le Bourget, 1^{er} aéroport d'affaires européen). Il a été labellisé « Territoire d'industrie » en novembre 2018, et constitue un moteur de l'activité francilienne.

Le marché d'immobilier d'entreprises (locaux d'activités industrielles, hôtels, bureaux et logistiques) est très dynamique sur le territoire : entre 2018 et 2023, la demande placée représentait de 110 à 115.000 m² par an.

En réponse à la crise sanitaire et en anticipation des nécessaires réajustements du trafic aérien, les collectivités se sont engagées dans la définition d'une stratégie économique et industrielle visant à diversifier les activités et les emplois, en capitalisant et en développant des filières déjà présentes sur le territoire et notamment l'industrie 4.0, l'agroalimentaire et l'agrotech, les activités scientifiques, numériques et les médias mais aussi les énergies renouvelables.

La programmation économique envisagée s'inscrit dans cette dynamique et vise à implanter des activités à forte valeur ajoutée pour le territoire, notamment en termes d'emplois. Le parti pris retenu est précisément de réduire la dépendance aux activités liées à la plateforme aéroportuaire – et donc les activités de logistique pure – et de favoriser le développement de nouvelles filières.

La bioéconomie englobe l'ensemble des activités de production et de transformation de la biomasse qu'elle soit forestière, agricole et aquacole à des fins de production alimentaire, d'alimentation animale, de matériaux biosourcés, d'énergie. Elle regroupe plusieurs activités :

- La production de bioressources végétales et animales ;
- L'agroalimentaire ;

- La production de matériaux biosourcés, issus de la transformation du bois ou du chanvre par exemple, ou bien de la chimie du végétal ;
- La valorisation des déchets organiques ;
- La production des bioénergies.

L'Ile-de-France est la 2^{ème} région française d'accueil des entreprises d'ingénierie et de production de la filière bioéconomie mais, faute de foncier et d'immobilier adaptés, elle ne capte qu'une part limitée des projets de développements de la filière (5% des 300 projets recensés entre 2019 et 2023).

La ZAC du Triangle de Gonesse participe au déploiement de cette stratégie en permettant l'émergence d'une nouvelle offre immobilière et foncière, visant l'accueil d'activités productives.

Ce parti pris s'inscrit par ailleurs en cohérence avec l'implantation du lycée agricole au sein de la ZAC, qui formera les élèves aux métiers de la « fourche à la fourchette », ainsi qu'avec l'aménagement de la lisière agricole qui a vocation à accueillir des projets de production agricole portant une dimension de diversification des productions et modes de production.

Par ailleurs, pour maîtriser dans le temps la destination des projets accueillis sur la ZAC, le parti pris du projet est de recourir au Bail à Construction, qui permet à la puissance publique de rester propriétaire des terrains tout en les mettant à disposition des preneurs sur le temps long. Ce mécanisme permet de maîtriser la destination des projets de constructions réalisés sur ces terrains durant toute la durée du bail, et facilitera le « recyclage » de ces fonciers afin d'éviter l'apparition de phénomènes d'obsolescence qui touche certaines zones d'activité économiques tout en maîtrisant les activités qui s'y implanteront.

Ainsi, la programmation est essentiellement tournée vers de l'immobilier destiné à l'accueil d'activités économiques, ainsi que des équipements publics.

Différentes typologies d'immobilier répondant à des besoins différents et complémentaires sont envisagées (recherche et développement, prototypage, production industrielle, offre servicielle, etc.) :

- Environ 257 000 m² de SDP dédiés à de la production industrielle ;
- Environ 240 000 m² de SDP destinés à accueillir des ateliers de petite production/prototypage ;
- Environ 41 000 m² de SDP dédiés à une offre de service et de bureaux en lien avec les besoins des entreprises, et des activités hôtelières.

Cette programmation économique s'articule autour d'équipements publics structurants, représentant environ 30 000 m² de surface de plancher, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Région Ile-de-France et les Collectivités :

- Une Cité Scolaire Internationale (CSI) qui comprend un collège, un lycée, un internat et des filières professionnelles en lien avec les métiers de l'agriculture ;

- Un Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public (CNAREP) ;
- Un équipement sportif.

Enfin, une offre commerciale accompagne également l'implantation de ce programme avec environ 2 500 m² SDP de commerces implantés aux abords de la gare de Gonesse.

La sélection des projets se fera ensuite au fur et à mesure de la réalisation de la ZAC, en partenariat avec les collectivités.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Il est pris bonne note de ces éléments de réponse.

QUESTION N° 3 – concerne les chiffres annoncés de création d'emploi.

Ce chiffre varie suivant les documents. Le chiffre de 9000 à 10 000 emplois semble très optimiste, d'autant que, comme évoqué dans la question ci-dessus, l'aménagement et les projets ne sont pas précisés.

Pouvez-vous m'expliquer ces chiffres.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les éléments de réponse ont été apportés dans la réponse au thème n°11. En effet, le nombre d'emplois accueillis dans le cadre du nouveau projet est estimé à une fourchette comprise entre 5 000 et 9 000 emplois.

L'étude d'impact, Partie 4 Chapitre 3, précise les hypothèses d'emplois retenues selon le type d'activité :

« Les hypothèses d'emplois à terme pour le projet sont présentées ci-dessous, suivant la temporalité de mise en service des différents programmes. Le projet vise à implanter à terme (T3) 9 000 emplois sur site avec environ :

- 1 300 liés à l'activité industrielle ;
- 5 300 liés à l'activité mixte ;
- 2 150 liés aux bureaux ;
- 200 liés aux équipements ;
- 50 liés aux services. »

Il s'agit à ce stade d'une projection du nombre d'emplois pérennes futurs susceptibles d'être accueillis dans les futurs bâtiments, à partir des programmes immobiliers envisagés et de ratios usuels d'occupation de l'espace, visant à anticiper les impacts du projet à dimensionner au mieux les espaces publics mais aussi les services à apporter aux futurs employés du secteur.

Ces projections sont fondées sur la présence d'1 emploi pour 125 m² de bâtiment industriel, 1 emploi pour 40 m² de locaux d'activités ou de services, 1 emploi pour 14 m² de bureaux, 1 emploi pour 200 m² d'équipements publics. À ce stade du projet, elles permettent d'envisager, à terme, une densité brute (à l'échelle de l'ensemble du projet) d'environ 80 emplois par ha.

L'hypothèse de 9 000 emplois traduit l'ambition du projet d'accueillir des activités à haute valeur ajoutée en termes d'emplois. Les activités tertiaires seront limitées par rapport aux activités productives.

Enfin, le projet a également vocation à rapprocher emplois et habitants du territoire : le futur pôle multimodal permettra de renforcer le lien entre pôle d'emplois et lieux d'habitation. Pour maximiser les opportunités pour les habitants, des mises en réseau seront établies, via les services locaux de l'emploi, pour favoriser la rencontre entre les besoins des entreprises et des habitants. Par ailleurs, des clauses d'insertion au bénéfice des habitants du territoire seront incluses dans les marchés publics et contrats liés à la réalisation de l'opération.

Commentaires du commissaire-enquêteur :
Il est pris bonne note de ces éléments de réponse.

QUESTION N° 4 – concerne la lisière agricole.

Les éléments du dossier ne m'ont pas permis d'en comprendre son affectation. Il semble que comme l'énonce un contribuable, cette lisière soit comptabilisée à deux reprises, comme lisière et comme terre agricole. Pouvez-vous m'apporter des précisions pour une meilleure compréhension.

Réponse du maître d'ouvrage :

En 2020, une Zone Agricole Protégée (ZAP) a été créée au niveau du « carré agricole » au Nord de l'emprise de la ZAC du Triangle de Gonesse, sur une surface de 400 ha agricoles. La ZAP garantit la pérennité de l'usage agricole de ces parcelles sur le long terme.

Le projet de ZAC du Triangle de Gonesse et la ZAP se superposent sur une surface de 17 ha, qui constitue la lisière agricole. Cette lisière agricole est incluse dans le périmètre de la ZAC et de la DUP, et fait donc partie du projet d'aménagement.

La figure suivante, issue du projet de modification du PLU de Gonesse représente ces éléments : en jaune la ZAP, et en trait orange, le périmètre du projet de ZAC :

laisser supposer que ce type de transport serait privilégié, la gare étant le fondement de la création de la ZAC sur ce site.

Le plan des mobilités d'Ile-de-France, en cours de validation, prévoit une baisse de l'utilisation de véhicules de 15 % d'ici 2023 et une utilisation des transports en commun en augmentation de 15 %. On sait bien que la disponibilité de parkings entraîne l'utilisation de la voiture. La proximité de la gare sera-t-elle source d'accueil de voyageurs ?

Comment pouvez-vous justifier ces parkings, dont le nombre semble déjà bien fixé alors que le projet d'aménagement de la ZAC est encore peu avancé.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué dans l'étude de trafic et dans l'étude d'impact, les besoins en stationnement ont été évalués à 2 000 places. Le nombre de 13 000 places, indiqué dans la contribution n°9, fait référence aux études qui ont été menées dans le cadre de la ZAC de 2016 supprimée en 2024.

Le besoin de 2 000 places est estimé à partir d'une hypothèse de part modale des transports en commun de 50% (cf. étude de trafic annexée au dossier d'enquête publique). Cette hypothèse est cohérente avec l'objectif de développer l'usage des mobilités alternatives au véhicule individuel grâce à l'aménagement du futur pôle d'échange multimodal autour de la gare de Gonesse de la ligne 17. En effet, la part modale des transports en commun dans les déplacements domicile-travail des habitants de l'agglomération Roissy Pays de France est aujourd'hui inférieure à 35% (Source : Insee, RP2022 exploitation principale, géographie au 01/01/2025). Les hypothèses retenues pour dimensionner le besoin en place de stationnement prend donc bien en compte l'augmentation de 15% environ de la part modale des transports en commun.

Les besoins en stationnement de la ZAC ont été évalués grâce à la cible de création d'emplois, à savoir 9 000 emplois créés à terme. Cette hypothèse haute permet de bien anticiper l'intégration de ces besoins dans le projet (foncier, dimensionnement des voiries) et d'évaluer les impacts environnementaux dans une approche maximaliste.

Seul le parking de rabattement P+R lié à la gare de Gonesse fait partie des équipements publics de la ZAC. Ce parking de 250 places sera dédié uniquement aux usagers empruntant la ligne 17. Ce parking relais sera labellisé par Île de France Mobilités (IDFM). Pour ce faire, il devra répondre à un référentiel de service défini par IDFM, et fera l'objet de rapports annuels du Maître d'Ouvrage auprès d'IDFM, qui lui permettront de contrôler le respect des items du référentiel. La tarification de l'abonnement qui s'appliquera aux détenteurs d'un passe Navigo sera strictement encadrée par IDFM.

Les parkings répondant aux besoins propres des entreprises seront réalisés par ces dernières, avec un objectif de rationalisation qui pourra passer par de la mutualisation entre plusieurs entreprises.

Commentaires du commissaire-enquêteur :

Le commissaire-enquêteur prend bonne note de cette évaluation en besoin en stationnement directement relié aux emplois projetés à l'intérieur de la ZAC mais, il est rappelé que l'objectif est l'utilisation des transports collectifs.

Ces données seront à affiner au fur et à mesure de la réalisation de la ZAC.



3.2 LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Les personnes publiques ont été consultées à différentes étapes du projet :

- Au cours de la concertation qui a eu lieu du 5 mars au 15 juillet 2024 tel que détaillée ci-dessus ;
- La DDT a saisi les collectivités intéressées par le projet pour avis au titre du Code de l'environnement (R122-7), par courrier du 24/12/2024, adressé à la Ville, CARPF, CD95. Les avis des collectivités figurent dans le dossier d'enquête publique
- Grand Paris Aménagement a saisi par courrier daté du 22 janvier 2025 la ville et la CARPF, pour avis sur le dossier de création de ZAC au titre du code de l'urbanisme (R311-3 et R311-4). Les avis figurent dans le dossier d'enquête
- Les PPA ont été convoquées par la Préfecture par courriel du 29 janvier 2025, pour assister à la réunion d'examen conjoint du 13/02/2025 dans le cadre du projet de mise en compatibilité du PLU de Gonesse. Le PV figure dans le dossier d'enquête
- La Chambre d'agriculture a été sollicitée par mail du 31/12/2024 par la DDT pour avis (facultatif). L'avis et la réponse de GPA figurent dans le dossier d'enquête
- Convocation des PPA à la REC du 13 février 2025 par la DDT, par courriel du 29 janvier 2025. Le PV de la REC figure dans le dossier d'enquête
- L'ARS a été saisie par la MRAE le 25/02/2025 durant le délai d'examen du dossier, conformément au III de l'article R 122-7 du code de l'environnement. Selon le rapport de la MRAE, l'ARS a rendu un avis le 27/02/2025. La MRAE en a tenu compte dans le cadre de l'élaboration de son avis.

LES REPONSE CI-APRES ONT ETE APPORTEES

- ✓ **La Communauté d'Agglomération de Roissy Pays-de-France**, les 13 janvier et 10 avril 2025 a émis un avis favorable ;
- ✓ **La Ville de Gonesse** a émis un avis favorable avec réserve les 21 février et 28 avril 2025 au sujet des incidences du projet sur la santé, demande le renforcement de l'isolation acoustique pour l'internat et la cité scolaire, souligne l'importance du dimensionnement de l'échangeur, demande la prise en compte des terres agricoles enclavées et souhaite avoir des informations sur les entreprises prévues dans le projet ;

Grand Paris Aménagement a apporté une réponse à la Ville de Gonesse le 26 mai 2025 ;

- ✓ **La Chambre d'Agriculture du Val-d'Oise** demande que le plan de déplacement des engins agricoles soit intégralement en concertation avec eux et les exploitants agricoles valorisant les terres situées du Nord et du Sud du Triangle de Gonesse ; Une réponse a été apportée par Grand Paris Aménagement le 23 mai 2025 ;
- ✓ **Le Département du Val-d'Oise** a émis un avis favorable.
- ✓ **L'Agence Régionale de Santé**, dont l'avis a été intégré dans l'avis de la MRAe.



3.3 AVIS DE LA MISSION REGIONALE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAe)

La Mission Régionale de l'Autorité environnementale a été saisie par Grand Paris Aménagement. L'Autorité environnementale en a accusé réception le 31 décembre 2024. Conformément au II de l'article R. 122-26 du code de l'environnement, l'avis rendu le 9 avril 2025 par la MRAe d'Ile-de-France est émis dans le cadre des procédures de création de la Zac et de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU. Il porte sur leur étude d'impact commune datée de novembre 2024.

La MRAe rappelle les grands axes du projet et identifie les principaux enjeux : l'artificialisation de terres agricoles, la santé humaine des futurs occupants (bruit, pollution de l'air et des sols), la consommation d'espace, d'énergie et de matériaux et les émissions de gaz à effet de serre et la préservation de la biodiversité.

A cet effet, les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- Reprendre l'étude d'impact en intégrant au périmètre du projet le projet de gare de la ligne 17 « Gonesse », et celui de la ligne 17 Nord en général, dès lors qu'ils sont interdépendants avec le projet ;
Prendre en compte le projet de modification no 4 du PLU de Gonesse porté par la commune, qui porte sur le même secteur et dont l'enquête publique est en cours, et d'explicitier les interactions entre les deux procédures ;
- Etudier les incidences sur les occupants, notamment élèves internes et personnels logés sur place, de la cité scolaire internationale dont la livraison est prévue en 2028, des travaux d'aménagement de la Zac anticipés jusqu'en 2040, et de définir des mesures adaptées pour préserver leur santé et leur qualité de vie ;
- Compte-tenu des incidences environnementales et sanitaires potentielles importantes du projet, présenter des solutions de substitution raisonnables à celle retenue ainsi que la justification des choix effectués sur la base d'une analyse comparative multicritères prenant en compte ces enjeux

Dans un mémoire en réponse du 6 Mai 2025, Grand Paris Aménagement a apporté des réponses, en les justifiant et en les documentant, et, chaque fois que cela a été possible a complété ou apporté des modifications.



4 – REMARQUES GENERALES ET ANALYSE DES OBSERVATIONS PAR LE COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Les observations émanent, en grande partie, d'associations qui connaissent parfaitement le site du « Triangle de Gonesse », dont elles suivent les projets et leur évolution depuis plusieurs années et qui sont sensibilisées par son devenir.

Très généralement, les contributions ont exprimé une opposition au projet de création de la ZAC quant à :

- L'artificialisation des terres agricoles ;
- La situation du site à proximité des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget et de leur impact sur les projets prévus à l'intérieur de la ZAC. Le projet relatif à la création de la cité scolaire interpelle plus particulièrement au regard des nuisances induites pour les élèves fréquentant cet établissement et par le projet d'internat qui y est associé ;
- L'inquiétude des agriculteurs quant aux conséquences du partage projeté d'une voie routière avec les automobilistes et les bus, cet accès leur étant, jusqu'à présent exclusivement réservé ;
- L'accès au site : la mobilité et le stationnement ;
- Les aspects environnementaux : pollutions diverses, biodiversité.

Des collectivités locales se sont également exprimées : la Communauté d'agglomération de Roissy-Pays-de-France qui est très favorable au projet de ZAC mais aussi la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise qui privilégie le projet AgriParis Seine.

Les contributions émises ont été accompagnées, dans une grande mesure, par des dossiers importants, très documentés.

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse a longuement répondu aux observations du public avec un appui documentaire détaillé.



EVALUATION DU PROJET

CHAPITRE 5 – EVALUATION DU PROJET

1 . EVALUATION DU PROJET DE ZAC

1- CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET

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

Le quartier bénéficie d'une position privilégiée par rapport à l'agglomération parisienne et constitue un secteur en devenir, identifié dans le cadre du développement du Grand Paris. Le Triangle de Gonesse désigne le territoire qui faisait initialement environ 1000 ha sur les communes de Gonesse et de Roissy-en-France entre les autoroutes A1 et A3 et la RD 317.

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

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



Localisation du Triangle de Gonesse au sein de l'agglomération parisienne

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

Le projet de création de la ZAC du Triangle de Gonesse, à Gonesse (95) fait suite au Plan d'action pour le Val-d'Oise tel qu'il a été annoncé par le Premier Ministre le 7 mai 2021 et porte sur l'étude d'impact du projet ainsi que :

- ✓ Sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Gonesse (article L153-55 du code de l'urbanisme) ;
- ✓ Sur l'utilité publique du projet ;
- ✓ Sur la nécessité d'expropriation (article L110-1 du code de l'expropriation)

Le projet a été soumis à examen pour l'évaluation environnementale au titre du code de l'environnement. Par un avis délibéré n° 2025-04 en date du 9 avril 2025 la Mission Régionale de l'Autorité environnementale d'Ile-de-France a émis des recommandations quant au dossier soumis à l'enquête.

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses à ces recommandations en complétant le dossier chaque fois que c'était nécessaire, en actualisant des données, en justifiant des choix.



2 – EXAMEN DE LA PROCEDURE – EXAMEN DU DOSSIER

Le dossier présenté à l'enquête était très important, le maître d'ouvrage ayant été le plus exhaustif possible au regard de la complexité du projet. Une note de présentation non technique permettait un accès facilité au dossier.

Le public pouvait, grâce à l'ensemble de ces documents, trouver les éléments nécessaires pour s'appropriier le projet.

De plus, sa disponibilité sur internet permettait l'approfondissement suivant la disponibilité des personnes. Ce qui s'est avéré très utile vu les consultations importantes du site mis à disposition. Ainsi, ce sont 1692 téléchargements de documents qui ont été enregistrés sur le site mis à disposition pour l'enquête et des consultations sur le site de Grand Paris Aménagement ont été également constatées.

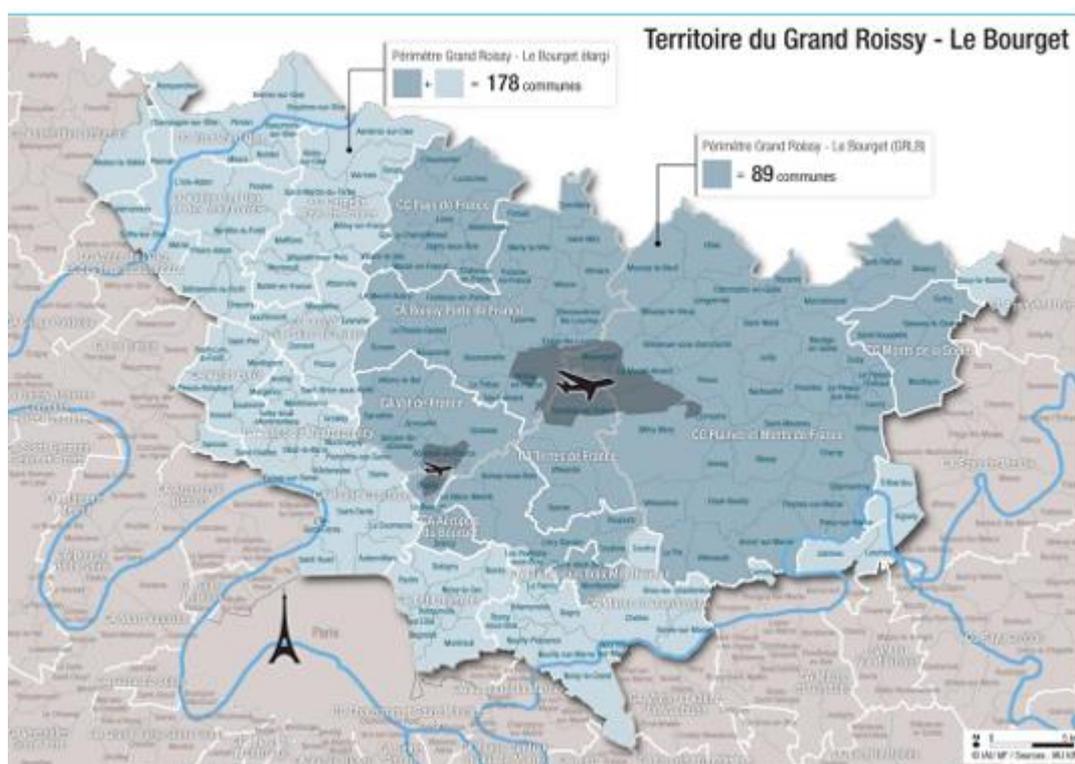
A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral du 13 mai 2025, notamment en ce qui concerne les formalités de publicité relatives à l'enquête, il semble que la procédure ait été bien respectée, ainsi qu'en attestent les différents documents produits dans ce rapport.

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus a respecté l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

3 – EVALUATION DU PROJET AU TITRE DE LA CREATION DE LA ZAC

3.1 – CHOIX DU SITE – HISTORIQUE DU PROJET :

Le territoire du Grand Roissy, c'est 50 communes, 711 000 habitants, qui s'est développé par la prédominance des activités logistiques aéroportuaires. Dans un contexte de compétitivité mondiale entre les grandes métropoles, les corridors aéroportuaires sont ainsi de véritables secteurs stratégiques où se concentrent de forts enjeux à la fois économiques, sociaux et environnementaux. Le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position privilégiée par rapport aux infrastructures de transports et, notamment, par rapport au transport aérien. Le secteur se trouve ainsi bordé dans sa partie Nord par l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et, dans sa partie sud-ouest, par l'aéroport d'affaires du Bourget. Dans un secteur de plus en plus concurrentiel, le Triangle de Gonesse apparaît comme une pièce maîtresse de l'axe Roissy-Le Bourget pour renforcer l'attractivité économique du territoire et lui donner une plus grande lisibilité.



Localisation du territoire du Grand-Roissy (Source IAU IDF)

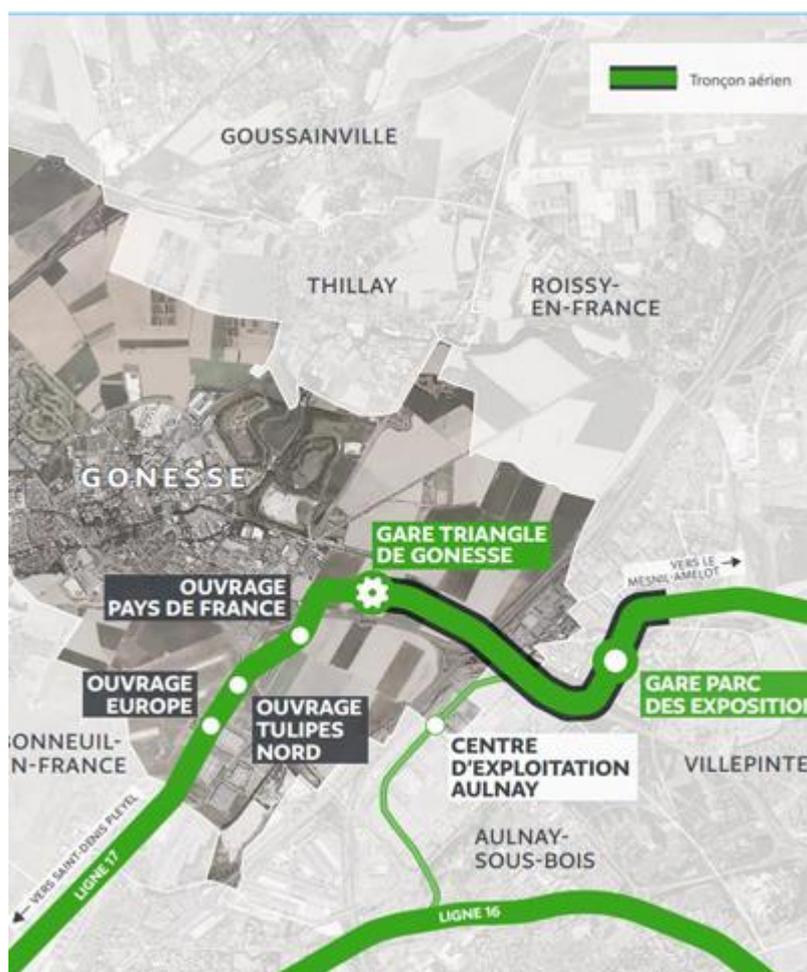
Depuis plus de 20 ans, l'aménagement du Triangle de Gonesse est identifié par l'Etat et la Région Ile-de-France comme l'un des enjeux de développement du Grand Roissy pour le positionnement stratégique et économique de la France dans la compétitivité mondiale. Le secteur de Roissy est identifié dès 1994 dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France comme pôle d'envergure européenne. Le SDRIF de 1994 pose ainsi les bases des ambitions aujourd'hui portées par les projets d'aménagement du Grand Roissy dont le Triangle de Gonesse.

3.2 – LE PROJET DU GRAND PARIS EXPRESS

La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 a défini les bases d'un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires de la région Ile-de-France.

Le projet d'aménagement et de développement de l'Ile-de-France s'appuie sur la création du réseau de transport public ferré du Grand Paris Express composé de 4 lignes (L15, 16, 17, 18). La commune de Gonesse s'inscrit dans le projet du Grand Paris Express par la création de la ligne du pétro 17, reliant Le Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne à Saint-Denis Pleyel (Seine-Saint-Denis) en passant par Le Triangle de Gonesse, l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et La Plaine Saint-Denis.

La ligne 17 traversera un territoire stratégique et facilitera les déplacements des habitants du Val-d'Oise en assurant de nombreuses correspondances.



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

3.3 - LES OBJECTIFS DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT ::

Après l'abandon du projet Europa City, en 2019, il a paru pertinent de poursuivre le développement de 110 hectares dans la partie nord du Triangle de Gonesse.

Le 7 mai 2021, le Premier ministre a annoncé 17 mesures prises dans le cadre du Plan d'action pour le Val-d'Oise pour dynamiser le département. Parmi elles, le maintien de la ligne 17 et de la gare « Triangle de Gonesse » et l'aménagement de 110 hectares autour de la gare.

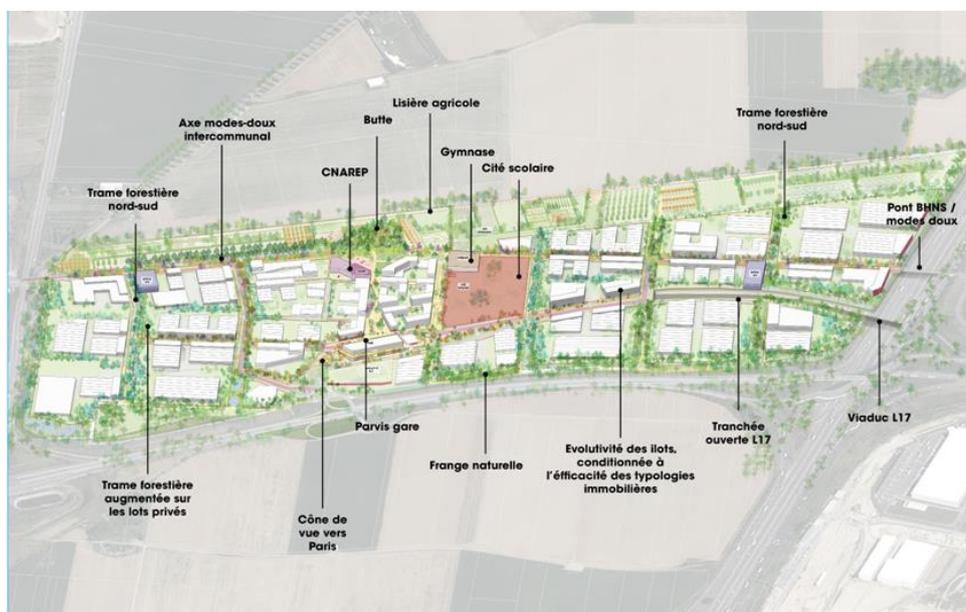
Grand Paris Aménagement (GPA) est aujourd'hui Maître d'ouvrage du développement d'un projet d'aménagement sur les 110 ha au Nord du Boulevard interurbain du Parisis.

A cet effet, les objectifs d'aménagement du Triangle de Gonesse ont été définis par le conseil d'administration de Grand Paris Aménagement, à savoir :

- ✓ Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante ;
- ✓ Implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématiques sur les filières de la bioéconomie et en lien avec les projets agricoles du territoire ;
- ✓ Développer une forte densité d'emploi à l'hectare, pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire ;
- ✓ Aménager un pôle gare multimodal autour de la future gare ;
- ✓ Implanter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant au besoin de développer l'offre de formation sur le territoire ;
- ✓ Au sein de la filière agricole, accueillir des projets de production agricole à vocation expérimentales, sociales, pédagogiques.

3.4 – LES AMENAGEMENTS PROGRAMMES :

- ✓ 30 000 m² dédiés à des équipements : une cité scolaire à vocation internationale, des équipements sportifs (gymnase), un équipement culturel (Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace public) ;
- ✓ 497 000 m² dédiés à des programmes d'activité ;
- ✓ 41 000 m² dédiés à de l'hôtellerie, des bureaux et des services ;
- ✓ 2 500 m² de commerces.



Plan guide d'aménagement

- **La cité scolaire à vocation internationale**

Localisée sur la commune de Gonesse, sur une surface de 3,7 ha, l'opération, inscrite dans le plan d'actions pour le Val d'Oise dit « trajectoire de confiance », revêt

une ambition sociale et scolaire forte. D'un point de vue démographique et sociologique le territoire est marqué par la jeunesse de sa population et les difficultés sociales. On y enregistre par ailleurs une forte pression démographique ayant pour conséquence un besoin de places d'enseignement supplémentaires. Dans ce contexte, la cité scolaire à vocation internationale a été pensée comme une structure d'excellence dédiée au parcours du jeune, de l'enseignement secondaire au post-bac, combinant une ouverture internationale et une insertion réussie, en cohérence avec son environnement économique. Ainsi, des formations de l'Education Nationale et de l'Agriculture, tournées vers les métiers de la production agricole et de la restauration sont proposées, avec le postulat d'offrir des formations « de la fourche à la fourchette ». Par ailleurs, l'ouverture internationale s'incarnera par le développement des parcours linguistiques du collège jusqu'au post bac. Elle se traduira notamment pour les formations par la possibilité de suivre certains cours dans une langue étrangère et par un accompagnement renforcé dans le cadre de l'internat de la réussite.

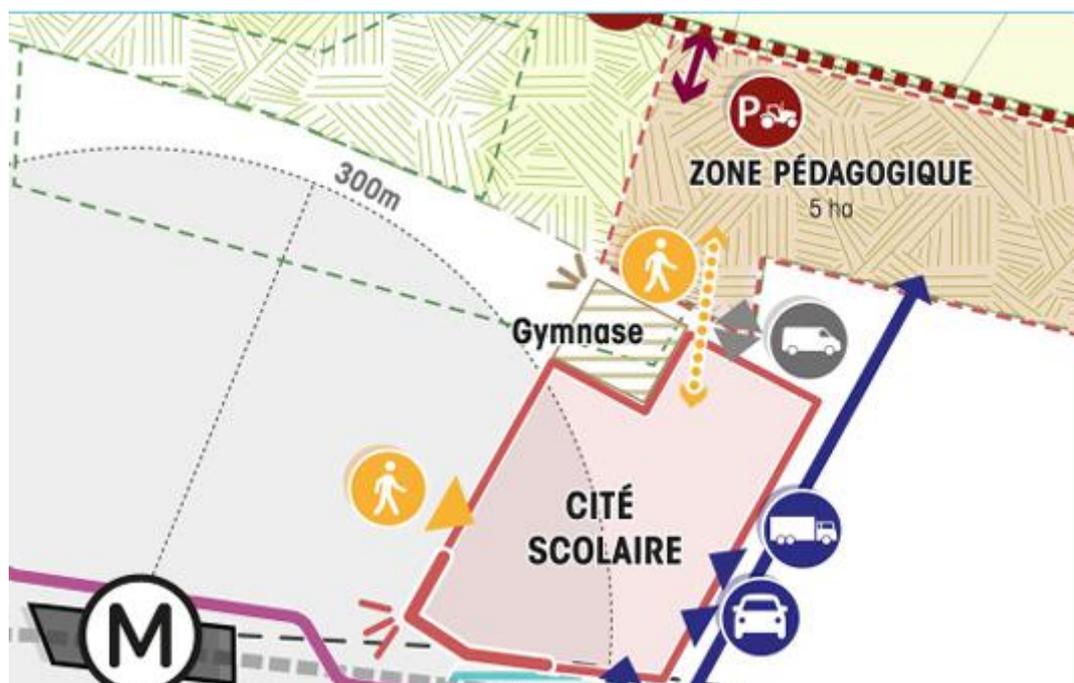
Les thématiques des formations retenues, en lien avec celles du futur campus, permettront d'établir des continuités entre enseignements secondaire et supérieur et de favoriser le lien avec les acteurs et les besoins économiques du secteur.

La nouvelle Cité scolaire à vocation internationale est programmée pour l'enseignement général, technologique et professionnel est un ensemble rassemblant les équipements suivants :

- Un collège de capacité 600 places ;
- Un lycée polyvalent général technologique et professionnel recevant 1 085 lycéens en filières général et technologique, 318 lycéens en filière professionnelle relevant du ministère de l'agriculture (agronomie, agriculture, bio-industrie, horticulture, etc.) et 318 lycéens en filière professionnelle relevant du ministère de l'éducation nationale (restauration, hôtellerie, cuisine, etc.) ;
- Un internat d'excellence de 200 places, ouvert aux post-bac, lycéens et aux collégiens ;
- Une plaine pédagogique pour l'enseignement agricole. L'objectif de livraison attendu est de permettre une ouverture de la Cité scolaire à vocation internationale à la rentrée de septembre 2028.

Le maître d'ouvrage de la réalisation de la Cité scolaire est la Région Ile-de-France.

- **Un gymnase** est souhaité par l'ensemble des partenaires afin d'offrir des conditions favorables à la pratique sportive. Ainsi, outre les équipements déjà implantés au sein de la Cité scolaire, la Communauté d'Agglomération porte la construction d'un complexe sportif permettant la pratique des sports collectifs pour l'ensemble des collégiens et lycéens. Le gymnase sera quasi exclusivement à destination de la Cité Scolaire.



- **Un Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public (CNAREP)**

Les missions des centres nationaux s'organisent autour de trois fonctions principales :

- La création et la production ;
- La diffusion et les actions envers les publics ;
- Un rôle professionnel de référence et d'expertise.

Le président de la CARPF et le vice-président en charge de la culture et du patrimoine ont confirmé le 18 novembre à l'occasion du comité de pilotage du CNAREP organisé au Conseil Régional, le souhait de la collectivité de conserver le CNAREP dans l'est du Val-d'Oise et à Gonesse en particulier. Il est prévu une surface de 0,4 ha pour accueillir le CNAREP.

- **Des bureaux pouvant accueillir une administration d'Etat**

A ce stade du projet d'aménagement, cette administration n'est pas connue.

- **Les lots privés :**

Par ailleurs, le projet prévoit l'aménagement de 59,9 ha dédié à des programmes économiques avec des entreprises dans des secteurs d'activités tel que la bioéconomie seront principalement ciblées pour s'implanter sur le site.



Plan du bâti des lots privés au stade du plan guide d'aménagement

L'application des principes de la bioéconomie par le projet pourrait être réalisée :

- ✓ Par l'industrie de l'agroalimentaire
- ✓ Par la filière forêts/bois ;
- ✓ Par des nouveaux matériaux et molécules, à partir des biomasse agricoles et forestières ;
- ✓ Par les biodéchets ;
- ✓ Par des filières liées à la santé.



Synthèse des filières de la bioéconomie pouvant intégrer le projet

3.5 – LE STATIONNEMENT A L'INTERIEUR DE LA ZAC

Les espaces de stationnement sont généralement considérés comme des espaces consommateurs de foncier. Ils peuvent avoir un impact significatif sur la densité de constructions et sur l'utilisation de l'espace disponible.

La mutualisation des espaces de stationnement est essentielle afin de préserver la trame brune et de maintenir la pleine terre. En regroupant les parkings, on évite de disperser les infrastructures et de détériorer les espaces verts. Cela permet également de libérer davantage de surface pour des usages plus bénéfiques et de préserver les qualités environnementales du projet.

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse, les parkings répondant aux besoins propres des entreprises seront réalisés par ces dernières, avec un objectif de rationalisation qui pourra passer par de la mutualisation entre plusieurs entreprises. Les besoins en stationnement de la ZAC ont été évalués grâce à la cible de création d'emplois, à savoir 9 000 emplois créés à terme. Cette hypothèse haute permet de bien anticiper l'intégration de ces besoins dans le projet (foncier, dimensionnement des voiries) et d'évaluer les impacts environnementaux dans une approche maximaliste.

En conséquence, 2000 places de parkings sont envisagées, principalement en silos, d'une surface prévisionnelle de 54 000 m².

En ce qui concerne l'aménagement de parkings pour les usagers se rendant à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, sujet qui a interpellé le public, le maître d'ouvrage a précisé que cette éventualité n'est pas prévue. Seul le parking de rabattement lié à la gare de Gonesse fait partie des équipements publics. Ce parking de 250 places sera dédié uniquement aux usagers empruntant la ligne 17 et devra répondre à un référentiel de service défini par IDFM.

3.6 – LA GARE – UN POLE MULTIMODAL

Au cœur du quartier, la Gare de Gonesse sera l'interface stratégique entre la ville de Gonesse et le reste de l'Île-de-France. Le passage de la future ligne 17 du Grand Paris Express facilitera et fluidifiera les échanges régionaux pour les habitants de Gonesse et pour les utilisateurs du site.

Ce nouvel accès sera mutualisé avec le pôle d'échange multimodal développé autour de la gare et permettra des échanges entre la gare et les modes de déplacement pensés pour le site. Ce pôle d'échange sera composé des fonctions suivantes :

- ✓ Une éco station bus ;
- ✓ Un parking relais ;
- ✓ Une offre de Bus à haut niveau de services ;
- ✓ Un parking vélo ;
- ✓ Une offre de stationnement taxi ;
- ✓ Une offre de stationnement dépose minute

3.6 – LES ACCES ROUTIERS

L'accès au site se fera par 4 points routiers, dont 2 seront réaménagés.

- ✓ L'accès Patte d'Oie : Le Conseil départemental prévoit le réaménagement de l'accès nord-ouest par la reconfiguration du carrefour afin de rendre le site

accessible aux véhicules mais, également, de sécuriser les modes actifs. Cet aménagement est réalisé en dehors de la ZAC.

- ✓ L'échangeur : Au sud de la ZAC, un échangeur sera aménagé depuis le BIP, et s'appuiera sur l'ouvrage d'art existant. Il permettra l'accès aux véhicules motorisés et poids lourds et assurera le lien fonctionnel entre le nord et le sud, notamment pour le passage des véhicules agricoles. Ce diffuseur sera réalisé par le Conseil Départemental du Val-d'Oise.
- ✓ Le franchissement au-dessus de l'autoroute A1
Ce franchissement sera maintenu et sera réservé aux modes de déplacements doux et aux transports en commun et ne fera pas l'objet d'aménagement spécifique dans le cadre de la ZAC.

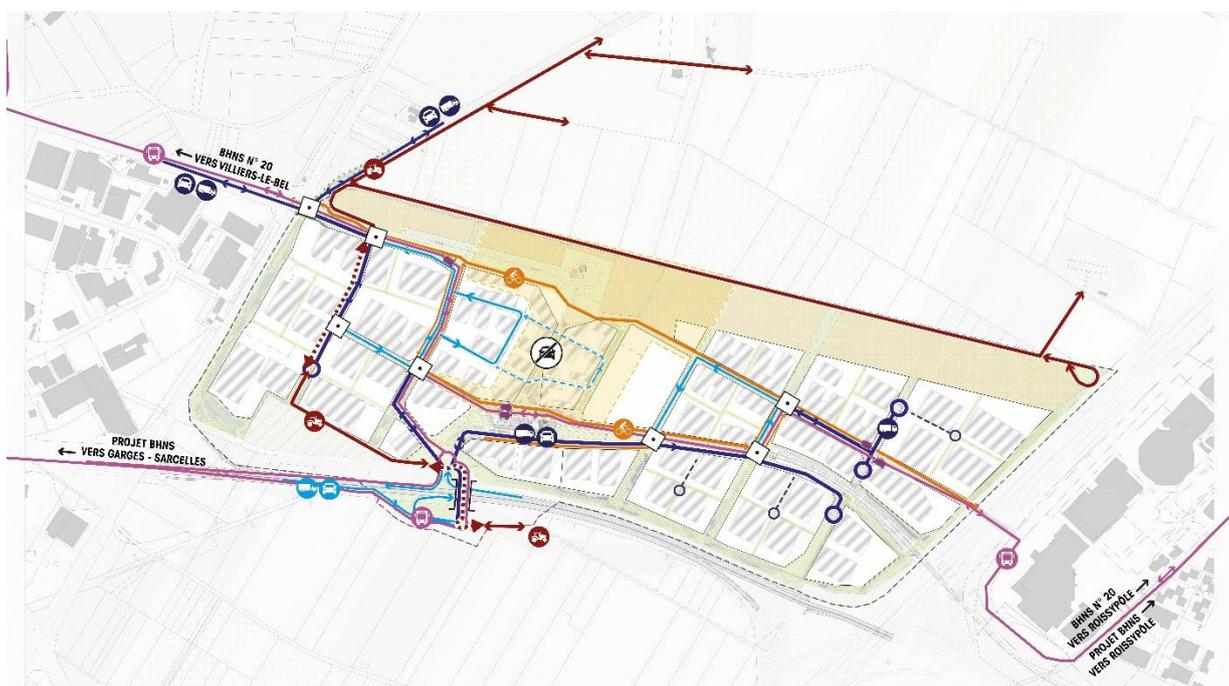
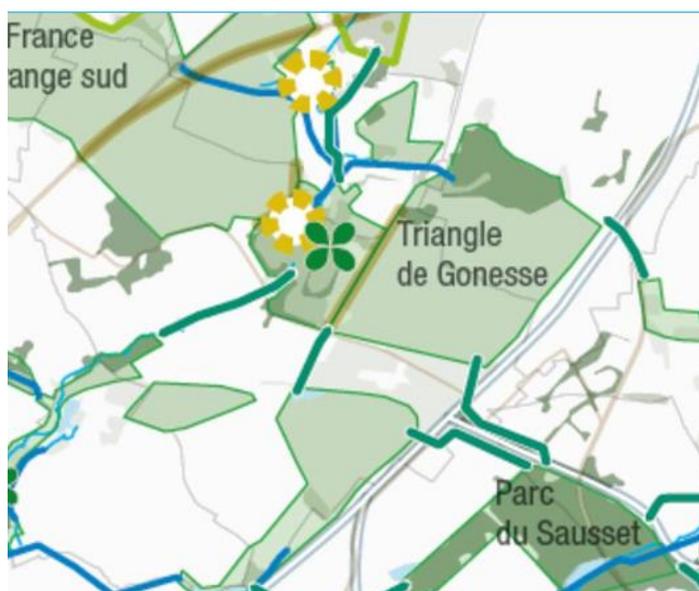


Schéma de circulation et accès à la ZAC

3.7 - LA TRAME PAYSAGERE :

Pour le SDRIF.E, la nature doit être au cœur du développement régional :



A cet effet, la trame paysagère du projet du Triangle de Gonesse répond aux attendus du SDRIF.E en termes de continuités écologiques à l'échelle territoriale. L'ensemble de la trame vise à développer un paysage spécifique et une complémentarité des milieux pour renforcer les fonctionnalités écologiques du site.



Trame paysagère du projet

Les composantes du réseau écologiques sont :

- . La frange naturelle, principal corridor écologique situé au sud du projet ;
- . La trame forestière située sur les axes nord-Sud ;
- . Le corridor actif situé sur les axes est-ouest ;
- . La lisière agricole située au nord, assure la transition vers le carré agricole sanctuarisé et initie sa mutation vers une agriculture régénératrice et vertueuse.
- . Le cœur de quartier urbain situé au centre. A partir du parvis de la gare, des espaces publics linéaires assurent des parcours piétons qui irriguent le quartier.

Les lots privés participent à la constitution du paysage du Triangle de Gonesse par la définition d'objectifs ambitieux en termes de pleine terre et de gradient végétal.

Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC.

Ainsi, en privilégiant une densité de construction plus élevée, en limitant l'étalement urbain (objectif du ZAN), 55 % de la surface des espaces publics est considérée comme non artificialisée et 30 % de la surface totale des lots privés est considérée comme non artificialisée.

3.8 PHASAGE

Afin de garantir un aménagement urbain maîtrisé, tout en répondant aux besoins d'implantations immobilières des opérateurs économiques, le projet se développera suivant un principe de quatre séquences prévisionnelles :

. Le temps 0, à horizon 2028 : implantation de la Cité scolaire et du CNAREP avec les aménagements d'espaces publics aux abords de la Gare et les raccordements viaires aux points d'accès au site (carrefour Patte d'Oie et diffuseur BIP) Cette phase assure aussi la structuration du pôle d'échanges multimodal ;

. Le temps 1, à horizon 2030, amorce l'aménagement des espaces publics et la viabilisation du site pour permettre l'accueil de programmes d'activités économiques sur les secteurs à vocation industrielle et prototypage. L'ensemble des fonctions du pôle d'échange multimodal sont fonctionnelles et les parcours des lignes de BHNS sont mis en service et raccordés à la gare ;

. Le temps 2, à horizon 2035, poursuit l'aménagement des espaces publics et la viabilisation des secteurs ouest et nord-est ;

. Le temps 3, à l'horizon 2040, finalise les aménagements d'espaces publics et la viabilisation du secteur sud-est de la ZAC.



2. EVALUATION DU PROJET AU TITRE DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Le projet de création de la ZAC du Triangle de Gonesse est soumis à enquête publique pour permettre au Préfet du Val-d'Oise de se prononcer sur l'utilité publique de l'opération permettant d'exproprier les terrains nécessaires à sa réalisation.

Selon la « *théorie du bilan* », une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement, les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Il convient donc d'examiner, sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit :

- ✓ Si l'opération présente concrètement un caractère d'intérêt général ;
- ✓ Si l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ;
- ✓ Si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération, à savoir les atteintes à la propriété privée, le coût financier.
- ✓ Mais aussi d'examiner les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics, notamment la santé publique et l'environnement ainsi que la nécessité du choix des terrains, la compatibilité avec les documents d'urbanismes existants.

A l'issue de l'examen de chacun de ces critères et de l'analyse bilancielle menée, on aboutit alors à une appréciation finale sur l'utilité du projet soumis à l'enquête.

⇒ **L'INTERET GENERAL DU PROJET**

L'opération présente t'elle concrètement un caractère d'intérêt général ?

Le Triangle de Gonesse représente un espace de transition dans le grand paysage, aux franges de l'agglomération parisienne et ouvert au nord sur de grands espaces à dominante agricole. Son environnement paysager immédiat est très morcelé, sans cohérence. Il est cerné par des zones d'activités et de grandes infrastructures de transport. Son caractère agricole actuel forme une coupure de plus dans cet ensemble hétéroclite. D'où un enjeu à la fois de préservation de l'activité agricole, mais aussi de recherche de cohérence fonctionnelle et de lisibilité dans ce secteur à forts enjeux économiques et de transports.

Le projet de création de la ZAC du Triangle de Gonesse, sur la commune de Gonesse (95) est justifié par les objectifs suivants :

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

Le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse présente concrètement un caractère d'intérêt général puisqu'il s'adresse non seulement aux habitants de la commune de Gonesse mais, également, aux communes de proximité. La présence de la Gare offre aussi des possibilités d'échanges avec l'ensemble de l'Ile-de-France.

⇒ **LA PERTINENCE ET LA PROPORTIONNALITE DE L'OPERATION**

L'expropriation est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?

Le choix du site :

Le site du Triangle de Gonesse est identifié depuis de nombreuses années comme le support d'une opération d'aménagement d'envergure au travers de différents documents règlementaires :

- ✓ Le Plan Actions pour le Val-d'Oise annoncé par le 1^{er} Ministre le 7 mai 2021,
- ✓ Le SDRF.E,
- ✓ Le contrat de développement territorial,
- ✓ Les documents d'urbanisme de la commune et de l'agglomération

La procédure d'expropriation :

Le périmètre de la DUP correspond strictement au périmètre de la ZAC, qui s'étend sur une surface d'environ 121,8 hectares, soit un total de 252 parcelles. Si la maîtrise du foncier nécessaire à la mise en œuvre du projet est, en grande partie réalisée, il est toutefois nécessaire d'acquérir 9 parcelles, notamment pour la réalisation de l'échangeur routier sur le boulevard interurbain.

L'ensemble de ces parcelles représentent une superficie globale de 2,15 ha.

Des échanges amiables sont en cours et se poursuivront au-delà de l'enquête.

Le site du Triangle de Gonesse apparaît représenter l'unique secteur disposant d'une surface suffisante pour accueillir un projet d'aménagement aussi important.

La proximité de la gare en est le principal atout.

L'acquisition des parcelles étant indispensable à la réalisation du projet, la procédure d'expropriation semble, pour la plupart de ces parcelles, pertinente et proportionnées aux enjeux du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse.

⇒ LE BILAN COÛTS / AVANTAGES DE L'OPERATION

Il convient de déterminer si les inconvénients de l'opération ne sont pas excessifs par rapport aux avantages. Doivent ainsi être pris en considération « les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social et économique, et l'apport de l'opération ».

a/ Les atteintes au droit de propriété privée.

Les parcelles concernées par une expropriation sont situées en zone agricole. Pour un propriétaire, l'expropriation envisagée présente des inconvénients majeurs puisque ces parcelles accueillent :

- ✓ Deux maisons d'habitation dont l'une est louée ;
- ✓ Le siège social d'une entreprise ;
- ✓ Un hangar servant à l'activité de stockage de matériel agricole pour plusieurs exploitants.

Cette appréciation est développée ci-dessus.

b/ Le coût financier :

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

- ✓ **Les acquisitions foncières (compris aléas) :**
Le calcul des coûts liés aux acquisitions foncière s'appuie sur deux éléments :
 - . L'estimation sommaire et globale de la Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID) de juillet 2024 pour 29 121 219 euros ;
 - . L'estimation des frais annexes sur les acquisitions (notaire) à hauteur de 5 % de ces frais, pour un montant de 1 546 000 euros, **soit un montant total de 30 667 000 euros HT ;**
- ✓ **Les études** Toutes les études opérationnelles et diagnostics (environnementales, techniques, urbains, géomètre ...) nécessaires aux autorisations environnementales ainsi qu'à la modification et à la réalisation de la ZAC **pour un montant de 3 622 000 euros HT ;**

- ✓ **Les travaux préparatoires** (mise en état des sols, dépollutions, démolitions et redevance archéologique) **pour un montant de 9 827 000 € HT** ; -
- ✓ **Les travaux d'aménagement et de construction.** Tous les travaux de déploiement des réseaux divers, création et aménagement des voiries et des espaces publics, y compris les espaces paysagers, l'aménagement d'un diffuseur routier permettant le raccordement au boulevard interurbain du Parisis (BIP), travaux de construction du parking central comprenant, en autres, les places de rabattement du pôle gare, **pour un total de 92 162 000 euros HT.** (compris aléas : **environ 98 246 000 HT**) ;
- ✓ **Les honoraires techniques sur travaux** : Tous les frais de maîtrise d'œuvre urbaine et architecte coordonnateur, contrôles techniques, coordinateur interchantier (OPCIC), coordinateur sécurité et protection de la sécurité (CSPS) et autres AMO travaux **pour un montant d'environ 114 487 000 € HT** (y compris les aléas sur travaux pour un montant de 6 084 000 euros).
- ✓ **Les frais de gestion foncière et immobilière.** Travaux de mise en sécurité, frais de gardiennage et frais d'entretien à partir de l'expiration de la convention foncière avec l'EPFIF, prévue pour 2027. Ces frais, prolongés sur trois ans pour tenir compte du planning prévisionnel de l'opérations sont estimés à partir des coûts réels supportés par l'EPFFIF et intégrés, jusqu'en 2027, dans le prix de revient des parcelles. Frais de gestion sur trois ans : **soit un montant total d'environ 1 800 000€ HT** ;
- ✓ Frais divers (communication, gestion immobilière, juridique) : **soit environ 2 500 000 € HT** –
- ✓ **Autres dépenses** (rémunération aménageur, frais généraux, frais financiers, etc.) **pour un montant de 19 205 000 € HT.**

Si le coût financier de l'opération d'aménagement de la ZAC semble avoir été étudié avec précision et compétence, le commissaire enquêteur, au regard de ses connaissances, n'est pas à même d'apprécier si ce coût est raisonnable ou non.

c/ L'analyse socio-économique – L'emploi – Les transports

Le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position stratégique dans le « corridor aéroportuaire », situé entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget au sein du territoire du Grand Roissy (50 communes, 711 000 habitants). Marqué par la prédominance des activités logistiques et aéroportuaires, le dynamisme économique de ce territoire clé du Val d'Oise et de la Région Ile-de-France, bien qu'infléchi depuis la crise de 2008, est avéré. Toutefois, le taux d'emploi est globalement faible dans de nombreuses communes, de même que les niveaux de qualification. Le Triangle de Gonesse occupe une position centrale et de rotule à l'échelle de ce corridor, et a vocation à devenir une pièce structurante de la stratégie de développement économique du territoire du Grand Roissy, et à ainsi qu'à renforcer les synergies à l'échelle du territoire. En effet, le Grand Roissy et le corridor aéroportuaire en particulier souffrent d'un morcellement hérité d'un urbanisme par « plaques » : la plateforme aéroportuaire Paris - CDG, le parc international des expositions et le parc d'activités Paris Nord 2, le Bourget et son parc des expositions.

La population de la commune de Gonesse se caractérise par une dynamique démographique forte, prenant notamment appui sur un solde naturel positif, ainsi que par une proportion importante de population de jeunes. L'amélioration du niveau d'équipement de la commune et de l'accès à l'emploi (formation et transports) permettront de stabiliser l'équilibre entre catégories de population.

Gonesse fait partie du bassin d'emplois du Grand Roissy-Le Bourget, territoire dont le rayonnement économique est d'ampleur nationale voire internationale. De grands pôles d'activités économiques se trouvent à proximité du Triangle de Gonesse, il s'agit de la Grande Couture, Les Cressonnières, La Grande Vallée, La ZA Entrée Sud, La ZA des Tulipes, La ZA Paris Nord 2, Aéroville, le parc des expositions (PIEX) de Paris-Nord Villepinte, le parc d'activités Garonor. Bien que des emplois locaux soient proposés, à Gonesse, le taux de chômage est particulièrement élevé et atteint 15,3% en 2020. Il est supérieur à celui du département qui est de 12,4% et à la moyenne nationale qui était de 12,7% en 2020.

L'arrivée de la Gare en cœur de site est l'opportunité de développer un pôle d'échanges multimodal. Ce dernier est un levier majeur pour développer l'intermodalité à l'échelle du site et du territoire afin de favoriser le recours aux modes actifs. Le projet du Grand Paris Express traverse le territoire de Gonesse par la création de la ligne de métro 17, reliant Le Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne) à Saint-Denis Pleyel (Saint-Denis) en passant par le Triangle de Gonesse, l'aéroport Roissy Charles-de Gaulle et La Plaine Saint-Denis. Elle permettra de rejoindre directement les lignes B et D du RER, ainsi que les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express. La ligne de 17 traversera un territoire stratégique et facilitera les déplacements des habitants du Val d'Oise, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, en assurant de nombreuses correspondances.

La diversification du tissu économique constitue un enjeu de résilience économique pour le territoire et un développement des opportunités d'emploi dans des domaines à plus forte valeur ajoutée et adaptée aux qualifications de la population. Le contraste entre un territoire pourvoyeur d'emplois et une population locale fortement impactée par le chômage et les emplois peu qualifiés, s'explique par le faible niveau de formation des habitants. Ce chiffre traduit la difficulté de la population active communale accéder aux emplois locaux, pourtant en augmentation sur la zone du Grand Roissy. Ce décalage entre l'offre d'emploi et les compétences du territoire met en évidence deux besoins. D'une part, il existe une nécessité d'améliorer l'accès des habitants à la formation pour qu'ils puissent pleinement bénéficier du développement des emplois sur le territoire. D'autre part, il est indispensable d'implanter sur le territoire une offre d'emploi à destination des habitants. L'enjeu de la formation est donc primordial pour les actifs gonessiens.

d/ La démarche environnementale

Le projet d'aménagement est basé sur une stratégie d'aménagement durable fondée sur 3 axes :

. Une sobriété dans l'usage de la ressource foncière en visant à limiter l'imperméabilisation des sols en recherchant une forte densité bâtie des futurs programmes et en recherchant la mutualisation de certaines fonctionnalités telles que le stationnement. Cette recherche d'intensité en termes d'usage du sol permettra de ménager des espaces libres sur les espaces publics où les lots privés qui seront le support d'aménagement paysagers qui permettra de restaurer certaines fonctions écosystémiques aujourd'hui dégradées sur le site : biodiversité, gestion des eaux pluviales à ciel ouvert.

. Une trame paysagère permettra également de structurer un paysage végétal offrant un cadre de vie qualitatif aux futurs usagers du site. Environ 55% des espaces publics seront aménagés en espaces verts de pleine terre. Par ailleurs, un objectif de 30% à 40% de pleine terre sur la surface des lots privés sera demandé lors de l'aménagement.

À l'échelle de la ZAC (lisière agricole comprise), ces orientations résultent en la conservation de 46% de surfaces non-artificialisées. Hors lisière agricole ces surfaces représentent 28%.

. La maîtrise foncière publique maintenue sur le long terme afin de faciliter la régénération des fonciers économiques, en fonction du cycle de vie des entreprises.

La prise en compte de la qualité environnementale a été particulièrement étudiée au sein du site de la ZAC et intégrée dans son organisation. Le choix de la densification des bâtiments, de la mutualisation des équipements et l'articulation de trames paysagères à l'intérieur des parcours en font un projet qui présente un réel intérêt paysager.

e/ Les inconvénients du projet de création de la ZAC du Triangle de Gonesse

Les inconvénients concernent :

➤ **L'activité agricole,**

- . Par le recours à l'expropriation évoqué ci-dessus ;
- . Par la perte de l'usage agricole actuellement maintenu sur 92 ha ;
- . Par le partage de la voirie : Il est prévu que l'usage du pont construit pour le franchissement du BIP par les agriculteurs et utilisé exclusivement par eux soit partagé avec d'autres véhicules, les bus. La Chambre d'agriculture ainsi que des agriculteurs ont soulevé les problèmes liés à cette extension de circulation, à savoir la difficulté de mêler, dans une même circulation, les différents usagers de la route et les engins agricoles dont la largeur et la vitesse sont, à leur sens, incompatibles.

Les agriculteurs craignent que la circulation de leurs engins soit rendue difficile et qu'ainsi, il y ait des répercussions sur leur activité agricole.

De même, les agriculteurs craignent également que l'ouverture au public de cette voie de circulation apporte des désagréments tels que des vols de culture, des dégradations de l'espace agricole notamment par le dépôt de décrets sauvages.

Le partage d'une partie de la voirie, jusqu'ici utilisée par les seuls agriculteurs, inquiètent ces derniers. Les discussions en cours avec le maître d'ouvrage devront être poursuivies et des mesures prises afin que l'activité agricole soit le moins impactée possible par le projet de création de la ZAC.

➤ **L'impact sur la santé**

. **L'environnement sonore :**

1. Le périmètre du projet est bordé de voies aux classements sonores importants : A1, RD170 et RD317 ;
2. L'aménagement du site avec l'arrivée de nombreuses entreprises, hôtels, commerces, entraînera très certainement une circulation de camions et véhicules divers ;
3. La période des travaux qui va s'étaler jusqu'en 2040, même si une attention est donnée au respect de règles de protection, engendrera également une circulation bruyante supplémentaire sur le site ;
4. Le Triangle de Gonesse est situé dans le périmètre des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) du Bourget et de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.
5. La ligne de métro n° 17, en partie aérienne, occasionnera très certainement de nouveaux inconvénients sonores.

. La pollution de l'air, du sol :

1. Le trafic aérien est une des plus grandes sources de pollution ;
2. De même, des pollutions sont présentes sur le site dues à des exploitations industrielles antérieures ;
3. L'activité agricole, dans sa forme actuelle, s'accompagne de traitements phytosanitaires pouvant être, dans la proximité, préjudiciables à la santé.

Le futur quartier est fortement impacté par cet environnement sonore et pollué et il apparaît inopportun de soumettre une population sensible comme le sont les enfants à ces effets délétères sur la santé en réalisant le projet de Cité scolaire à vocation internationale pouvant accueillir 600 collégiens, 1 715 lycéens et un internat d'excellence de 200 places.

Même si des mesures d'isolation visant à réduire l'impact acoustique ont été étudiées, elles ne concernent que l'isolation intérieure des bâtiments mais des enfants ont besoin d'un espace extérieur de détente, de récréation et ne peuvent rester sans sortie tout au long de la journée, et tout au long de la semaine pour ceux restant en internat.

De même, la filière agricole prévoit des activités en lien avec sa formation, dans l'espace réservé dans la lisière agricole, espace extérieur, au bout des pistes des deux aéroports, et à proximité de l'activité agricole de la ZAP (zone agricole protégée) de 400 ha, dont le mode d'exploitation est rappelé ci-dessus.

. La sécurité :

On se souvient d'accidents aériens antérieurs proches de cette zone : chute du Concorde, du Tupolev et d'autres avions d'affaire. Aussi, il est regrettable que la DGAC (Direction de l'Aviation Civile) n'ait pas été consultée dans le cadre de cette enquête.

Le projet de création d'une cité scolaire internationale est un projet ambitieux qui apporterait certainement une valorisation indéniable au territoire de Gonesse et à l'ensemble de l'agglomération tout en permettant de combler le manque d'établissements scolaires avéré.

Toutefois, l'implantation de cet ensemble scolaire dans l'environnement sonore et pollué qui est celui de la proximité des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget, des infrastructures routières et leur impact probable sur la santé de 2315 enfants ne me semble pas envisageable. Les mesures de protection phonique, même de grande qualité ne sont pas suffisantes pour pallier à ces inconvénients.

Les activités extérieures subséquentes de la filière agricole ne peuvent bénéficier de protection et les élèves seraient ainsi exposés, de plein fouet, au bruit et à la pollution de l'air.

Ce projet en ce qu'il est qualitatif ne peut être abandonné mais devra trouver sa place dans un environnement plus favorable.

⇒ LA COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME EXISTANTS

Le projet de création de la ZAC du Triangle de Gonesse est compatible avec le SDRIF et le SDRIF.E, adopté le 10 juin 2025, pendant le cours de l'enquête en ce qu'il avait été anticipé lors de la construction du projet.

Le projet est également compatible avec le SCoT de la Communauté d'agglomération de Roissy Pays-de-France.

Mais le projet est incompatible avec le plan local d'urbanisme de la commune de Gonesse.

A cet effet, la mise en compatibilité fait l'objet d'une évaluation ci-après.



Au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité publique du projet soumis à l'enquête, il apparaît que la création de la ZAC du Triangle de Gonesse répond aux besoins du territoire, particulièrement au niveau économique et d'ouverture à l'emploi.

La gare de Gonesse est un réel atout pour le site permettant une plus grande mobilité des habitants, de possibilités facilitées d'installations d'entreprises.

A ce titre, pour ces avantages apportés au territoire, la création de la ZAC est justifiée.

Quant aux inconvénients liés, pour la plus grande partie, à l'environnement sonore des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget et à son impact sur la santé, il conviendra, préalablement à la réalisation de la ZAC de reconsidérer le contenu du projet en l'adaptant à ces contraintes.

Dans ces conditions, pour le commissaire-enquêteur, les avantages l'emporteront sur les inconvénients évités.



3. EVALUATION DU PROJET AU TITRE DE L'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE GONESSE

- **Nécessité de l'évolution du Plan local d'urbanisme de la commune de Gonesse :**

3.1 - La modification de l'OAP Triangle de Gonesse :

Le plan local d'urbanisme de la commune de Gonesse a été approuvé le 25 septembre 2017.

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

A cet effet, une enquête publique a été réalisée du 27 février au 28 mars 2025 afin de :

- Permettre l'implantation dans la partie Nord du périmètre de l'OAP de bureau et d'équipements d'intérêt collectif et de service public, dès la première phase d'aménagement ;
- Remplacer le principe d'implantation préférentielle de bureaux et d'activités technologiques décliné en deux secteurs distincts par un principe d'implantation préférentiel de bureaux, d'activités et d'équipements d'intérêt collectif ou services publics sur l'ensemble de ces secteurs ;
- Remplacer la structure de la trame viaire par un principe indicatif de la trame
- Supprimer la représentation du principe de maillage fin en partie Nord notamment celle des espaces à vocation piétonne ;
- Remplacer la représentation spatialisée de la continuité paysagère Nord-Sud par une représentation schématique ;

- Préciser que les constructions situées au sein de la continuité paysagère devront contribuer via l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures végétalisées, à la trame verte constitutive de cette continuité ;
- Supprimer le plan des hauteurs maximales, sans conséquence sur la prise en compte de la topographie naturelle du site et des servitudes aéronautiques annexées au PLU.

La modification n° 4, approuvée le 12 mai 2025 par le Conseil municipal de la commune de Gonesse a supprimé l'OAP Triangle de Gonesse et une nouvelle OAP « Quartier de la Gare » portant sur un périmètre de 110 ha a été rédigé.

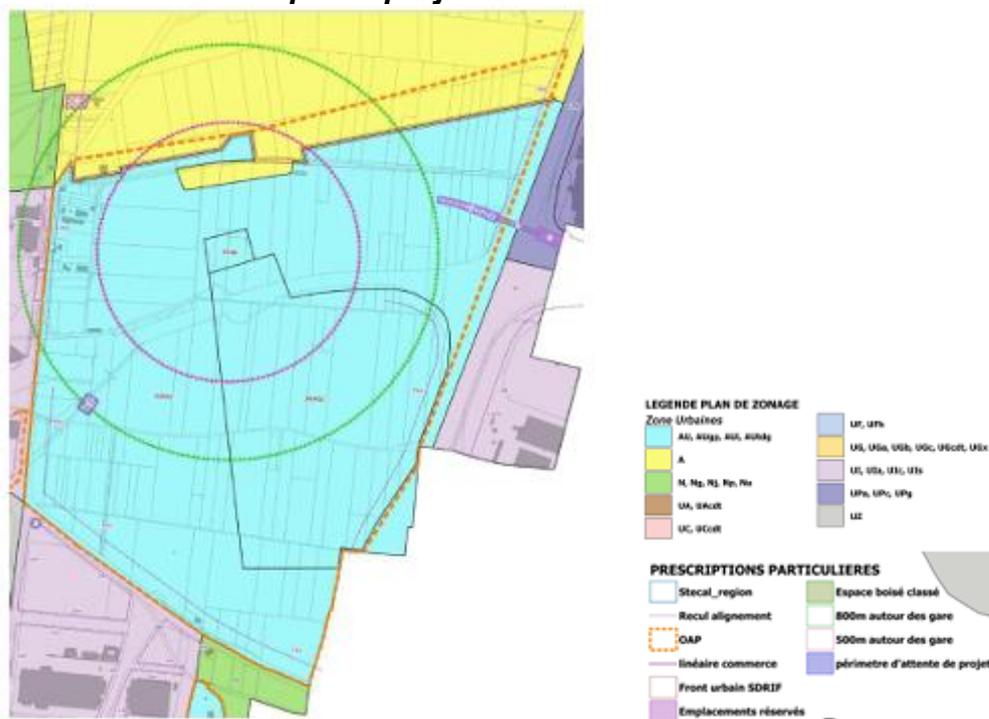


3.2 - La mise en compatibilité du PLU de Gonesse :

La mise en compatibilité du PLU de Gonesse est rendue nécessaire afin de permettre la mise en œuvre de la totalité du projet de la ZAC du Triangle de Gonesse, à travers une modification du PADD et du règlement, l'OAP Triangle de Gonesse ayant fait l'objet d'une modification n° 4, approuvée le 12 mai 2025 tel qu'évoqué ci-dessus.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification des éléments écrits des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

➤ **Zones concernées par le projet**



- La modification concerne les pièces suivantes :
- . le PADD,
 - . le règlement,
 - . le plan de zonage,



MODIFICATION DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE « PADD »

La procédure de mise en compatibilité vise à :

- Supprimer les éléments suivants :
 - ✓ Les références à Europacity ;
 - ✓ Les références au quartier d'affaires et au barreau du RER D/B ;
 - ✓ Les références au parc central paysager ;
 - ✓ La référence au lycée (« lycée préparant aux métiers aéroportuaires et hôteliers ») ;
- Modifier la légende du schéma de synthèse du PADD pour ne plus faire référence au parc central paysager :

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

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



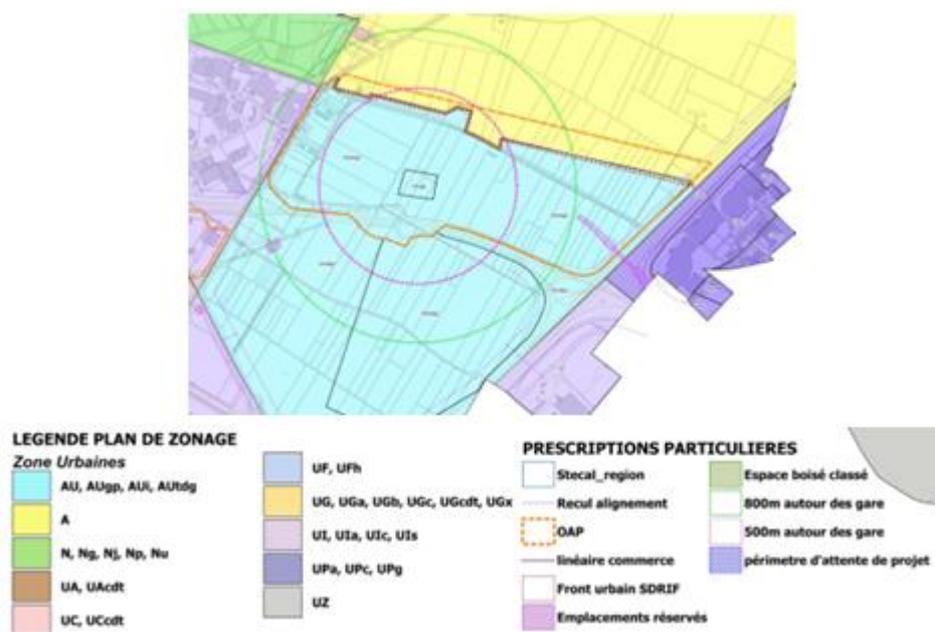
MODIFICATION DU REGLEMENT

La procédure de mise en compatibilité concerne la zone 1AU (AU au droit du futur emplacement de la ZAC).

Le zonage du secteur projet sera modifié avec les éléments suivants :

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

En conséquence, le plan de zonage sera modifié comme suit :



Le projet ne nécessite pas de modification sur les autres pièces constitutives du PLU de Gonesse.



Fait à Taverny, le 5 septembre 2025

A. Le Feuvre

Annie LE FEUVRE
Commissaire enquêteur

PIECES JOINTES

PIECE JOINTE N° 1	Désignation par le Tribunal administratif du 23 avril 2025
PIECE JOINTE N° 2	Arrêté préfectoral du 13 mai 2025
PIECE JOINTE N° 3	Publications
PIECE JOINTE N° 4	Registre d'enquête publique déposé à la mairie de Gonesse
PIECE JOINTE N° 5	Registre électronique
PIECE JOINTE N° 6	Pièces jointes au registre électronique
PIECE JOINTE N° 7	Remise du procès-verbal des observations

