



Enquête publique – révision du PLU de Gonesse

Avis du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) est une association loi 1901, qui s’est constituée en mars 2011 suite à l’annonce du projet EuropaCity sur le Triangle de Gonesse. Il a pour but de défendre l’environnement et de concourir à l’amélioration du cadre et de la qualité de vie sur le territoire dénommé Triangle de Gonesse et, au-delà, par des projets de développement soutenable implantés sur le Triangle de Gonesse. Il regroupe dans son conseil d’administration des représentants d’associations départementales, agréées pour l’environnement, du Val d’Oise et de la Seine Saint Denis. Il est soutenu dans ses actions par différentes associations régionales. Il rassemble 4000 sympathisants.

Introduction

La commune de Gonesse fait partie d’un territoire à forts enjeux métropolitains en raison de la présence de deux aéroports internationaux et de secteurs stratégiques tels que le Triangle de Gonesse et la friche industrielle PSA d’Aulnay. Gonesse appartient à la zone d’emploi INSEE de Roissy-Sud Picardie qui couvre 393 communes sur 2 régions (152 d’Ile-de-France et 241 des Hauts de France). De tels enjeux ne peuvent être correctement appréhendés à l’échelle communale d’un PLU, plus apte à faire naître des projets concurrents avec ceux des communes voisines qu’à répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux d’un territoire interdépartemental et interrégional, couvrant 5 départements.

L’échec à l’issue de l’enquête publique en 2014 de la révision du SCOT de l’Est de la Plaine de France, décidée dès 2011 suite à la loi du Grand Paris ainsi qu’en 2016, la non-prise en compte du pôle métropolitain de Roissy dans la Métropole du Grand Paris (alors qu’Orly deux fois moins important y est intégré, avec les communes de l’Essonne de son aire de proximité) et la très faible participation de la Région au débat public relatif au projet EuropaCity sont deux révélateurs de l’absence de gouvernance et de vision métropolitaine à l’échelle du Nord-Est francilien. Par ailleurs, notons à l’échelle du territoire national, l’indigence des relations entre la métropole du Grand-Paris et les régions du Bassin Parisien, exprimée dans le cas de Roissy par des décisions prises totalement en dehors des populations de l’ancienne Picardie, qui constituent pourtant la principale main-d’œuvre du pôle aéroportuaire. Cette révision du PLU de Gonesse, décidée par le conseil municipal en juin 2011 a deux motivations : la densification du centre urbain et des quartiers existants et surtout le changement de statut d’une partie du secteur agricole du Triangle de Gonesse sur 300 hectares.

Sauf à avoir pour seule préoccupation de favoriser la réalisation de l’urbanisation du Triangle de Gonesse dans l’intérêt privé du groupe Auchan, le contexte d’absence de SCOT aurait dû conduire la commune à renoncer à l’élaboration du PLU en faveur de l’élaboration d’un PLUI sur un périmètre territorial interdépartemental.

La densification du centre urbain et des quartiers existants :

La partie urbanisée de la commune est en quasi-totalité en zone C du PEB de l'aéroport de Roissy. La loi du 24 mars 2014 voulue par le député maire de Gonesse, permet dans le cadre des opérations de rénovation urbaine, une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Il faut rappeler qu'en 1962 au moment où il a été décidé l'implantation du nouvel aéroport à Roissy, Gonesse comptait 8 500 habitants et en 1968, seulement 6 ans après, 21 000. Cet accroissement incompatible avec la décision de création de l'aéroport s'est poursuivi plus lentement jusqu'en 2008 pour arriver à 26 500 habitants, puis une légère diminution de 500 habitants de 2008 à 2014, sans doute imputable à l'aggravation des nuisances sonores.

Une nouvelle augmentation de la population telle que prévue par la révision du PLU, entrainerait une aggravation des difficultés sociales de la commune. Cette croissance démographique est d'autant plus irresponsable, qu'Aéroports de Paris lance la construction à l'horizon 2025 du nouveau terminal T4 de Roissy, pouvant accueillir 30 millions de passagers supplémentaires. En effet, il y a un lien direct entre les nuisances sonores que subissent les habitants de la commune et le faible niveau de qualification de la main d'œuvre de la commune inférieur à la moyenne régionale. Ce déficit de qualification est une des raisons des difficultés pour la main d'œuvre locale d'accéder aux emplois de Roissy. Plutôt que de transformer les friches industrielles du centre-ville en zone d'habitat, il serait préférable de les rénover au profit de petites zones d'activités dans lesquelles pourraient s'exercer les compétences de la main d'œuvre locale pour répondre aux besoins de proximité, en suivant l'exemple des « territoires zéro chômeurs de longue durée » initiés par le réseau emploi-formation de l'association ATD Quart Monde.

Pour ne pas aggraver les problèmes sociaux, le PLU devrait prévoir la rénovation urbaine sans reprise de l'accroissement du nombre d'habitantes et d'habitants soumis aux nuisances sonores des aéroports de Roissy et du Bourget, surtout dans un contexte de croissance du trafic aérien.

Le changement de statut de 300 hectares agricoles du Triangle de Gonesse :

Au regard du SDRIF :

- **Absence de SCOT :** Gonesse fait partie du syndicat intercommunal du SIEVO (est du Val d'Oise) dont le projet de révision du SCOT a reçu un avis défavorable de la part de la commission d'enquête publique en 2014.
- **Le PLU est-il compatible avec le SDRIF ?** En l'absence de SCOT, cette compatibilité s'impose. Pour les zones notées urbanisables, le SDRIF permet l'ouverture à l'urbanisation en fonction des besoins, mais n'y contraint pas et n'impose pas de délai. Il appartient aux communes et/ou à

leurs groupements de décliner ces orientations, en tenant compte de l'intérêt général des populations dont elles ont la charge.

Rappelons que le groupement des élus du syndicat intercommunal du SIEVO a échoué dans cet exercice entre 2011 et 2014. Il en est de même pour le projet de PLU :

Limiter la consommation d'espace est un des objectifs du SDRIF : faute de SCOT, le PLU se réfère à la charte agricole du Grand Roissy qui a pour objectif une consommation de 1 500 ha sur les 9 500 hectares agricoles existants, ce qui, ramené aux 595 000 hectares de la surface agricole de l'Ile-de-France, donnerait une consommation annuelle régionale de 3100 ha, c'est-à-dire proche de 3 fois le rythme régional actuel que le SDRIF a l'ambition de réduire. Le territoire du Grand Roissy est à contre-courant des tendances observées en Ile-de-France. En 30 ans sur ce territoire 6 700 ha de terres agricoles ont disparu (données IAU juin 2016).

Enrayer la multiplication des surfaces commerciales est une recommandation du SDRIF. Lors de l'élaboration du SDRIF en 2007, l'EPA Plaine de France en qualité d'aménageur du Triangle de Gonesse a annoncé le projet Güller-Güller de Technopole. Depuis 2011 ce n'est plus que d'un centre commercial et de loisir EuropaCity dont il est question. Soulignons ici que l'annonce d'EuropaCity n'est pas restée sans effet. Elle a entraîné une évolution entre les deux versions votées en 2008 puis en 2013. Dans la version 2013, l'urbanisation est passée de 19 pastilles soit 475 ha à 12 pastilles soit 300 ha, la précision de préserver au minimum 400 ha agricole d'un seul tenant a été introduite ainsi que les fronts urbains d'intérêt régional. Sans aller jusqu'au bout cette évolution allait dans le bon sens. En 2017 compte tenu de la connaissance des impacts négatifs du projet et du contexte général post COP 21, il nous appartient d'aller au bout de la démarche engagée par le conseil régional en 2013.

Pour le SDRIF le Triangle de Gonesse n'est pas un secteur de développement prioritaire, pour le PLU c'est l'enjeu principal.

L'urbanisation de 300 ha maximum est respectée, ce n'est pas le cas pour la préservation d'au moins 400 ha agricoles d'un seul tenant au nord : Le PLU se contente de propos déclaratifs sur cette condition sans en apporter le début de la preuve. Nous sommes en mesure de démontrer (voir en annexe) que la superficie du carré agricole n'est nullement de 400 ha mais seulement de 373,72 ha soit une superficie significativement inférieure aux 400 ha requis par le SDRIF. Il ne peut être question de compter deux fois les 11 ha de la lisière de la ZAC comme le fait le projet de PLU (page 4 OAP Triangle de Gonesse). Cette lisière fait partie intégrante de la ZAC et répond à la condition d'aménagement du front urbain, conséquence directe de la ZAC.

Le maintien de l'emprise pour le barreau routier entre les RD 47, 317 et 902 est contraire à la préservation d'un seul tenant et ne doit pas figurer au PLU.

Le SDRIF a introduit en 2013 un **quatrième défi : le défi alimentaire**, en raison de la très mauvaise autonomie de l'Ile-de-France en la matière. Pour relever ce quatrième défi, il faut **préserver en priorité les terres agricoles qui assurent les meilleurs rendements**, ce qui est le cas des excellentes terres agricoles du Triangle de Gonesse, un patrimoine foncier exceptionnel qui a joué le rôle historique de grenier à blé de la capitale.

Pour toutes ces raisons le projet de PLU est incompatible avec le SDRIF.

Offre et demande de transport :

Une erreur dans le rapport de présentation rend la compréhension difficile : le BIP est indiqué D970, il est identifié comme voie départementale secondaire (voir page 139), puis à la page suivante le BIP est décrit comme assurant des échanges seulement avec l'A1-A3 et la D370 en ignorant l'échange avec la D317 (page 140).

- **Un réseau de transport routier inadapté :**

A titre de comparaison, le projet Triangle de Gonesse (OAP Triangle de Gonesse page 4) prévoit 800 000 m² de bureaux soit ¼ de La Défense, 2 700 chambres d'hôtel pour le seul EuropaCity (2 600 chambres à la Défense), 250 000 m² de commerce dans EuropaCity (245 000 m² à La Défense dont 130 000 m² aux Quatre temps). A la Défense 85% des salariés utilisent les transports en commun, mais à Roissy proche du Triangle de Gonesse au bout de 40 ans d'existence, ce sont 85 à 90% des salariés qui utilisent la voiture particulière.

Face à l'ampleur du projet de la ZAC du Triangle de Gonesse, l'absence d'éléments sur la desserte routière est irresponsable. Seule indication : la transformation de la voie rapide (110 km/h) actuelle du BIP, saturée de poids lourds qui deviendrait par magie une « *vaste avenue urbaine* » limitée à 50km/h) sans camion (Montage photo AOP Triangle de Gonesse page 13). Comment seront desservies les multiples zones de logistique du territoire ?

La réalisation de divers accès routiers est une condition incontournable pour l'urbanisation **notamment l'échangeur A1/A3/RD 370. Sa réalisation est insuffisamment présentée.**



- **L'accessibilité aux plates-formes aéroportuaires est fondamentale.**

La préservation de l'accessibilité tant autoroutière qu'en transport en commun de l'aéroport de Roissy avec la métropole, est un élément majeur d'aménagement de l'Île-de-France. Cette accessibilité d'intérêt national, voire européen (Roissy est le 10^{ème} aéroport mondial, le premier aéroport de l'Europe continentale) est totalement absente de l'OAP Triangle de Gonesse. Selon le rapport sur l'aménagement de la zone du Grand Roissy de novembre 2016 du CGEDD, page 12 « *L'augmentation prévisible de la contribution des flux automobiles venant des territoires locaux est évaluée à près de 30% d'ici 2030 hors croissance des flux de voyageurs générés par l'aéroport CDG et des visiteurs du projet EuropaCity. En 2030 le temps d'accès de Paris à l'aéroport de Roissy CDG risque de passer à 90 minutes alors qu'il est de 55 minutes à l'heure actuelle* ». **A ce stade de l'aménagement du Nord-Est francilien il faut se poser la question des priorités d'aménagement. Est-ce la réalisation d'EuropaCity ou bien le fonctionnement des usagers et salariés de l'aéroport de Roissy ?**

- **Les modes actifs : absence d'un réseau maillé et continu**

Le rapport de présentation page 152, fait le constat que « *Gonesse dispose de pistes cyclables avec des itinéraires cyclables non connectés entre eux* ». Le projet de PLU ne propose aucun plan d'ensemble pour y remédier. Un des objectifs de la création du BHNS entre les RER B et D était la création d'itinéraires piétons et la connexion des pistes cyclables. Alors que la mise en service a été faite fin 2016 aucune indication d'itinéraires cyclables n'est visible le long des voies réservées au bus, et le pont au-dessus de l'A1 est interdit aux piétons.

Nuisances de bruit

- **Plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports :**

Le PLU fait bien état du PEB de l'aéroport de Roissy, mais il ne contient aucune information sur le PEB de l'aéroport du Bourget. Ainsi le public est privé d'une information essentielle qui concerne la zone agricole au sud du BIP. Pourtant l'enquête publique sur le PEB du Bourget a eu lieu en septembre 2016. Le Triangle de Gonesse au sud du BIP est fortement impacté par ce PEB. **Délibérée ou pas, l'absence de renseignement sur l'existence de ce PEB est une faute grave commise par omission.**

Risque aéronautique

L'histoire de Gonesse est marquée par une succession d'accidents d'avion, le dernier en date est le Concorde en juillet 2000. Ce risque n'est pas pris en compte dans la décision de placer une gare à environ 500 m du lieu de l'accident. Non urbanisé le risque existe toujours mais les conséquences seraient sans commune mesure.

Pollution localisée des sols

Il existe sur le territoire de la commune localement une pollution des sols due à du stockage de déchets. Le PLU nous semble insuffisamment renseigné et en particulier sur le Triangle de Gonesse, la situation de l'ancienne décharge dans la partie ouest du BIP. Quel sera l'impact de cette décharge sur la réalisation de la ligne 17 nord ?

A propos du corridor aéroportuaire

Dans le préambule du chapitre 3 du rapport de présentation portant sur l'AOP Triangle de Gonesse, il est écrit que « *le site bénéficie d'une position stratégique dans le corridor aéroportuaire....dans lequel il a vocation à ressouder les éléments épars et à jouer un rôle attractif majeur* ». Voilà des années que l'on entend de tels propos, laissant croire que le corridor aéroportuaire, au sens de la continuité bâtie de l'aéroport jusqu'à sa ville centre n'existe pas en raison de la non urbanisation du Triangle de Gonesse. La continuité urbaine existe bien et traverse selon son cheminement, la Seine Saint Denis et/ou le Val d'Oise. Va-t-on ressouder des plaques (aéroport de Roissy, Parc des expositions, Paris Nord 2, aéroport du Bourget) en créant une nouvelle plaque autour d'un projet comme EuropaCity ? Certainement pas. Pour ressouder il faut

un alliage d'une autre nature que les plaques. Et si le projet alternatif agricole du groupement CARMA était cet alliage autour duquel les composantes du corridor aéroportuaire pourraient se fédérer jusqu'à Paris en contribuant à améliorer l'autonomie alimentaire de l'Île-de-France, un des quatre enjeux du SDRIF?

Avec EuropaCity et le centre d'affaires, la gare du Triangle de Gonesse ne serait pas plus un lieu de vie et de rencontre des habitants d'Aulnay et de Gonesse que ne l'est aujourd'hui la gare du Parc des expositions pour les habitants d'Aulnay, Gonesse, Villepinte et Tremblay.

Le projet retenu par le PLU ne répond pas aux orientations d'aménagement établies en cohérence avec le PADD.

Une extension des îlots de chaleur urbains dangereuse pour la santé des habitants

L'ouverture à l'urbanisation de la partie centrale du triangle de Gonesse liée à cette révision du PLU de la commune entraînerait des conséquences environnementales dommageables et irréversibles : un accroissement des îlots de chaleur sur ce territoire, des émissions de gaz à effet de serre climaticides et de la pollution atmosphérique.

D'après les recherches scientifiques, le changement climatique d'origine humaine va s'intensifier à cause de l'augmentation continue de la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère et a pour conséquence une augmentation des canicules, comme celle d'août 2003 en Europe qui avait fait plus de 70.000 morts (20.000 pour la seule France), selon [différentes études](#) réalisées sous l'égide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)[1]. Les canicules surviennent de plus en plus tôt : en 2015 « Météo France a [placé vingt-six départements en vigilance orange](#) à partir de mardi 30 juin, 14 heures, en raison d'un "épisode caniculaire précoce et durable" »[2] ; en 2017, Météo France a placé en vigilance canicule seize départements du Sud-Ouest et d'Île-de-France dès le dimanche 18 juin[3] et cette canicule a duré en Île-de-France jusqu'au jeudi 22 juin inclus[4], avec des records de température à la clé. L'effet de ces canicules est amplifié par le phénomène d'îlot de chaleur urbain qui peut accroître la température de plus de 10°C : « Entre une rue chaude de la ville et un espace vert, on peut observer un écart de température de 4 à 5 °C. Entre l'espace rural et cette même rue, l'écart peut [aller](#) jusqu'à 10 °C, voire plus selon l'amplitude de la vague de chaleur. »[5].

L'îlot de chaleur urbain provient du fait qu'en ville pendant la journée beaucoup d'énergie solaire est stockée par les surfaces imperméables et les bâtiments qui se réchauffent mais que la nuit ces surfaces urbaines plus chaudes qu'à la campagne limiteront le refroidissement de l'air, contrairement à ce qui se passe à la campagne. Ce phénomène est aggravé par certaines activités humaines, comme la climatisation massive pendant l'été qui peut augmenter la température de l'air extérieur jusqu'à 1°C à cause des rejets de chaleur des équipements de climatisation[6]. Cet effet négatif de la climatisation serait particulièrement important dans la ZAC Triangle de Gonesse qui regrouperait essentiellement des surfaces de bureau et commerciales climatisées.

Transformer le milieu du Triangle de Gonesse en îlot de chaleur aurait des répercussions négatives sur la température des villes alentour, notamment de Gonesse et de Seine-Saint-Denis, « département [qui] a été le deuxième plus touché [par la surmortalité pendant la canicule de 2003](#) : + 160 % de décès liés à la chaleur au mois d'août. »[7]. En éloignant la campagne (espaces

agricoles, espaces verts) des villes, l'urbanisation du Triangle de Gonesse réduirait les brises thermiques, vents faibles allant des zones les plus froides vers celles les plus chaudes et qui « participe[ent] aussi à la ventilation et au rafraîchissement de l'air dans certaines rues »^[8].

-
- [1] Article « Réchauffement climatique: l'îlot de chaleur urbain, le danger qui menace les habitants des villes », Le HuffPost avec AFP, 13/06/2015: http://www.huffingtonpost.fr/2015/06/13/rechauffement-climatique-ilot-chaleur-urbaine-danger-menace-ville_n_7575980.html
- [2] Article « Le 30 juin, début de canicule en France » paru sur lemonde.fr le 29/06/2015 : http://www.lemonde.fr/planete/article/2015/06/29/canicule-26-departements-places-en-alerte-orange-mardi_4664063_3244.html
- [3] Article « Alerte orange à la canicule mardi dans 51 départements » de Le Monde.fr avec AFP du 19/06/2017 : http://www.lemonde.fr/climat/article/2017/06/19/alerte-orange-a-la-canicule-mardi-dans-51-departements_5147559_1652612.html
- [4] Article « Canicule : des records de chaleur et un nouvel épisode de pollution jeudi » de Le Monde.fr avec AFP du 22/06/2017 : http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/06/22/canicule-des-records-de-chaleur-et-un-nouvel-episode-de-pollution-jeudi_5149086_3244.html
- [5] Article « Canicule : "Entre un espace rural et la ville, l'écart de température peut être de plus de 10 °C" » (entretien du journaliste Guillaume Krempp avec Erwan Cordeau, chargé d'études sur le [climat](#), l'air et l'énergie à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France) de Le Monde.fr du 19/07/2016 : http://www.lemonde.fr/climat/article/2016/07/19/canicule-entre-un-espace-rural-et-la-ville-l-ecart-de-temperature-peut-etre-de-plus-de-10-c_4971921_1652612.html
- [6] « L'îlot de chaleur urbain, par Colette Marchadier », <http://www.cnrm.meteo.fr/vurca/spip.php?article145>
- [7] Article « A Saint-Denis, les habitants résignés face au changement climatique » d'Emilie Massemin paru le 31 juillet 2015 sur Reporterre.net : <http://www.reporterre.net/A-Saint-Denis-les-habitants-resignes-face-au-changement-climatique>
- [8] Article « "Nous avons voulu des villes qui ne tenaient pas compte de l'environnement ; résultat, on a trop chaud" » de Claire Le Nestour paru le 30/06/2015 sur Terraeco.net : <http://www.terraeco.net/Nous-avons-voulu-des-villes-qui-ne,60427.html>

Justification insuffisante du programme d'urbanisation du Triangle de Gonesse

Le programme d'urbanisation du Triangle de Gonesse prévoit un nouveau centre d'affaires sans aucune justification. De l'autre côté de l'autoroute se trouve la friche PSA dont la rénovation se fait actuellement à « la découpe » sans projet d'ensemble. Les seules opérations connues concernent des entrepôts de logistique sur une cinquantaine d'hectares dont un entrepôt de la société Carrefour sur 15 hectares et les ateliers de maintenance des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express sur 30 hectares. Cette situation nous pousse à penser que la demande n'existe pas pour un centre d'affaires sur le Triangle de Gonesse. Le PLU doit justifier le choix d'un centre d'affaires dans le cas où Europa City se réalise et dans le cas où il n'arrive pas être réalisé, conformément aux articles R.151-3 du code de l'urbanisme et R.122-20 du code de l'environnement qui prévoient l'examen des solutions raisonnables de substitution permettant de justifier les choix opérés au

regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et des orientations du plan.

L'évaluation environnementale s'en tient à la présentation des résultats d'une consultation d'urbanisme ayant conduit à écarter deux partis d'aménagement incompatibles avec le SDRIF (situés en grande partie en zone B du PEB de l'aéroport de Roissy et dans le carré agricole).

Ainsi ces présentations ne répondent pas aux exigences des articles R.122-20 du code de l'environnement et R.151-3 du code de l'urbanisme concernant la justification du choix opéré par le PLU.

Conclusion

Depuis la création de Roissy, il y a maintenant plus de 40 ans, le nord est francilien est devenu un territoire à forts enjeux régionaux et même nationaux. De tels enjeux ne peuvent trouver de réponse cohérente à l'échelle communale. L'absence de gouvernance est régulièrement évoquée. EuropaCity par sa taille et ses répercussions sur les communes voisines en est un nouveau révélateur. Alors que l'ensemble des problèmes soulevés lors du débat public ne sont pas réglés, faut-il continuer comme si rien ne s'était passé ?

C'est pourquoi, le CPTG exprime un avis défavorable sur le projet de PLU de la commune de Gonesse mis en enquête publique.

Pour les membres du CPTG
Bernard LOUP
Président



Voir : **ANNEXES**

[Annexe 1-Analyse de l'adéquation emploi-main d'œuvre à Gonesse](#)

[Annexe 2-Superficie du carré agricole](#)