



CPTG

Collectif pour le Triangle de Gonesse

juin 2025

## Avis du CPTG relatif à l'enquête publique préalable à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur le secteur du « Triangle de Gonesse »

### 1. Introduction : Rappel historique et incohérence

Situé dans le département du Val d'Oise, sur les communes de Roissy au nord et Gonesse au sud, à la limite de la Seine-Saint-Denis, la partie agricole du Triangle de Gonesse, d'une superficie de 670 hectares (sur les 1000 hectares originels), est l'espace agricole encore fonctionnel le plus proche de Paris. Il fait partie du territoire historique de la Plaine de France ou Pays de France dont les sols profonds, riches en limons, permettent de très hauts rendements sans arrosage. Elle fut longtemps le grenier à blé de toute la région : on louait la qualité du « pain de Gonesse » et de nombreux maraîchers y cultivaient fruits et légumes qu'ils transportaient aux Halles de Paris jusqu'à leur déménagement à Rungis en 1969. Sous l'effet de ce déménagement et du développement des centrales d'achat de la grande distribution, le maraîchage a disparu et l'arboriculture subsiste difficilement, les cultures céréalières se sont étendues sur les espaces non urbanisés par les ZAC commerciales, logistique et l'aéroport de Roissy.

Le Triangle de Gonesse est une zone d'exposition au bruit des aéroports de Roissy et du Bourget, difficile à urbaniser car interdite en grande partie, à la construction d'habitations permanentes. On ne peut donc pas l'urbaniser pour faire un nouveau quartier de ville contrairement à ce qui est souvent écrit.

L'agriculture a disparu au nord sous une zone d'activités, peu dense en emplois, autour d'un golf de 90 ha ; la pointe sud du Triangle est couverte d'entrepôts de logistique tout camion.

Aujourd'hui cette création de ZAC, au milieu d'un espace agricole fonctionnel des 670 ha restants, sans continuité avec l'urbanisation actuelle aurait pour conséquence la perte d'une surface agricole bien supérieure aux 121,8 ha annoncés. Elle se trouve autour d'une gare prévue pour une tout autre ZAC qui comprenait le projet EuropaCity abandonné en 2019 avec ses 31 millions de visiteurs par an et les 50 000 emplois de l'ensemble de la ZAC. **Cette création de ZAC est un exemple d'incohérence dans l'aménagement du territoire.**

Dans la partie genèse du projet du rapport de présentation, le CPTG relève une erreur importante en p. 4, il est écrit « *En 2015 est annoncé le projet Europacity imaginé sur 80 hectares au sein du projet*, laissant penser que la gare aurait été décidée avant

l'annonce d'EuropaCity. C'est le contraire qui s'est passé, EuropaCity a été annoncé dès novembre 2010 lors de la réunion du débat public sur le projet de métro Grand Paris Express organisée à Gonesse. Lors de cette réunion la gare était encore avec un point d'interrogation et le Directeur d'EuropaCity est intervenu pour présenter le cahier d'acteur d'Immochan, expliquant son projet et la nécessité de la gare sur le Triangle de Gonesse.

Le CPTG tient aussi à signaler une omission concernant le rapport demandé au haut fonctionnaire Francis Rol-Tanguy au moment de l'annonce de l'abandon d'EuropaCity, remis au Premier ministre en 2020 qui comprenait trois scénarios dont un qui proposait de garder la totalité de l'espace agricole et l'abandon de la gare. Le gouvernement n'a pas publié ce rapport et a chargé le préfet du Val d'Oise de proposer le Plan pour le Val d'Oise annoncé par le discours de Monsieur Castex en mai 2021.

## **2. La Cité scolaire, les PEB de Roissy et du Bourget et les conditions de vie sur la ZAC.**

La Cité scolaire internationale est présentée dans le rapport de présentation de la ZAC p 21, comme le point 0 du phasage prévisionnel de la ZAC avec le CNAREP et une prévision de mise en service en 2028 en même temps que la mise en service de la gare.

Le projet de construction de cet établissement scolaire d'enseignement secondaire avec des filières post bac comprendrait les équipements suivants :

- Un collège
- Deux lycées de 1715 places dont :
  - Un lycée polyvalent relevant du ministère de l'Éducation Nationale accueillant 1157 élèves en filières générales et technologiques et de 240 élèves en filières professionnelles,
  - Un lycée agricole de 318 élèves avec une zone d'exploitation agricole,
  - Un internat de 200 places, ouvert aux lycéens et au collégiens,
  - 20 logements de fonction pour le personnel,
  - Un gymnase et des équipements sportifs

Le début des travaux est prévu pour 2026 et la livraison à la rentrée 2028

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](#).

P.23 du mémoire en réponse à la MRAe, l'aménageur indique : « De plus, les recommandations de l'OMS seront atteintes en extérieur concernant : le bruit routier sur la partie Nord du site du projet, à la foi pour le indicateur Lden et Ln ; le bruit ferroviaire sur la majorité du site du projet, à la foi pour le indicateurs Lden et Ln ».

**Pourquoi n'est –il pas fait mention du bruit des avions, alors que les deux cartes p. 24 représentent des niveaux cumulés routes fer avions à 4m du sol ?**  
L'aménageur traite des niveaux sonores à l'intérieur des bâtiments tandis que les usagers, en particulier les internes, les fonctionnaires et leurs familles ne peuvent rester entre quatre mur 24h sur 24.

Depuis son annonce, la Cité scolaire a fait l'objet d'études précises, avec deux délibérations du Conseil régional confirmant la localisation proche de la gare sur le Triangle de Gonesse et indiquant la composition des bâtiments à la classe près dont 20 logements de fonction, eux aussi non compatibles avec les PEB. Sans être encore au stade du permis de construire, le projet est bien précisé.

Depuis l'annonce du projet, toutes les interventions du CPTG (en direction des ministères concernés, de la Région, du département, du rectorat, de la préfecture ...) sur cette localisation, très défavorable à plusieurs titres, pour les élèves et le personnel, sont restées sans réponse. La localisation sur le Triangle de Gonesse est imposée sans aucune concertation. Contrairement au projet de cité scolaire, le projet de centre pénitentiaire annoncé dans le même discours du Premier ministre sur le Plan Val d'Oise, a fait l'objet dès janvier 2023, d'une concertation publique à l'initiative du ministère de la justice, sous l'égide de la CNDP ; six sites ont été examinés, dont un à Goussainville (non retenu en raison du PEB). Les usagers d'une cité scolaire ne doivent pas être plus mal traités que les personnes en centre pénitentiaire.

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.

Il faut rappeler qu'une concertation est organisée actuellement par AdP jusqu'au 8 juillet relative à une prévision de croissance du trafic à Roissy à l'horizon 2050 de +19% du nombre de mouvements par rapport à 2019 avant Covid.

Outre les incertitudes sur les activités industrielles mentionnées plu loin, des incertitudes pèsent également sur les bénéfices réels attendus de l'aménagement paysager face au changement climatique à l'ambitieuse échelle de 75 ans. En réponse à la remarque n° 18 de la MRAe Concernant l'adaptation au changement climatique, on note que l'aménageur ne fournit aucune donnée quantitative quant au bénéfice que l'aménagement paysager pourrait apporter face à un changement climatique fixé à + 4°c en 2100. Chacun connaît évidemment les bienfaits, au contraire de celle du bitume, de l'existence de végétation qui demande d'ailleurs des années pour se développer, mai puisqu'il s'agit de savoir à quelles conditions les personnes seront exposées sur la ZAC, **pourquoi dans ce cas aucun chiffre ?**

**Le CPTG s'étonne de ne trouver dans le dossier de la ZAC aucun avis sur cette localisation de la Cité scolaire de la part de d'ADP, de la DGAC – Direction Générale de l'Aviation Civile – de l'ARS – Agence régionale de Santé, de Bruitparif, d'Airparif, de l'ACNUSA, de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement 'DREAT). Nous demandons que ces organismes soient consultés pour avis en qualité de personnes publiques Associées ou organismes indépendants.**

### **3. De la nécessité d'un échangeur sur le BIP**

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.

#### Échanges vers l'ouest

L'usage principal de l'échangeur tel qu'il est décrit dans le chapitre consacré aux circulations est lié à la desserte du pôle d'échange et notamment au futur BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) supposé joindre Sarcelles et le PIEX.

Ce BHNS en supposant que sa pertinence soit démontrée -- ce qui est loin d'être évident dans la mesure ou le bassin de vie de Sarcelles est déjà desservi par le RER D bien plus performant que la ligne 17 pour rejoindre Paris-centre -- n'aurait besoin que d'un demi échangeur vers l'ouest puisque la suite de son trajet vers le Parc des expositions est prévue sur le site propre du bus 20.

Par ailleurs, les études de trafic fournies démontrent que cette section du BIP sera saturée à l'heure de pointe du matin, or les BHNS sont censés arriver par cette voie !

Il n'est pas fait mention des projets de BHNS dans le chapitre de l'étude d'impacts analysant les incidences des autres projets sur le territoire (*pages 232 à 234*) ; la congruence du projet de BHNS et de l'aménagement de l'échangeur a-t-elle été étudiée ?

En ce qui concerne les véhicules particuliers venant de Sarcelles et allant vers Paris Nord 2 ou Charles de Gaulle, on ne voit pas bien pourquoi les usagers laisseraient leur voiture dans un parking relais sur le Triangle alors qu'ils peuvent continuer en voiture sans grande difficulté vers leur destination sauf si les parkings de la ZAC sont économiquement attractifs.

Notons au passage qu'au lieu de créer une bretelle de sortie du BIP sud vers le pôle d'échange un accès vers la ZAC pourrait être aménagé sans grande difficulté géométrique depuis la RD 317 en rétablissant l'ancienne sortie vers la station-service située à proximité immédiate de la « Patte d'Oie ». (Un tel accès depuis la RD 317 ou de la bretelle RD170 RD 317 a été envisagé mais pour les usagers venant de l'est). Seul le sens retour nécessiterait une bretelle vers l'ouest depuis le pôle d'échange.

### Échanges vers l'est

Il n'y a pas de BHNS venant de ce secteur.

Pour les véhicules particuliers, l'utilité de cette fonctionnalité de desserte des activités espérées sur la ZAC, doit être questionnée. La ZAC étant desservie par un métro, des lignes de bus et des aménagements cyclables n'a pas vraiment de raison d'encourager les accès en voiture. (les hypothèses de l'étude de trafic prévoient une part modale des véhicules particuliers de l'ordre de 50 % ce qui ne peut qu'interroger sur la pertinence d'une station de métro).

Cet accès en voiture ne peut donc se justifier que par l'existence du parking silo créé au niveau du pôle d'échanges pour « rentabiliser » la gare.

De fait il est à craindre que ces bretelles soient surtout un point d'entrée et de sortie pour les poids lourds qui alimenteraient les activités prévues sur la ZAC. Ce point est majeur car la pression est de plus en plus grande pour l'installation d'entrepôts logistiques dans ce secteur proche de Roissy et desservi par l'autoroute A1. Il suffit de regarder comment se sont remplies les ZAC voisines (ZAC des Tulipes, ZI de la Grande couture...)

Comment le programme de la ZAC pourrait-il interdire ces activités logistiques si les entreprises des secteurs de la bioéconomie espérées ne répondaient pas à l'appel ?

### Caractéristiques de l'échangeur envisagé.

La vitesse sur le BIP est aujourd'hui limitée à 110 km/h dans la section considérée.

Cette section à deux fois deux voies se situe entre un échangeur de type autoroutier avec la RD 317 dont les ponts d'entrée au plus tôt ou de sortie au plus tard sont situés à environ 550 m de l'ouvrage d'art existant au niveau de la gare et l'échangeur avec A1 dont la voie de pré-sélection dans le sens Sarcelles A1 commence à 225 m du pont et dont l'accès depuis A1 est situé à environ 825 m .

Cette configuration est extrêmement contrainte pour implanter un diffuseur complet entre les deux échangeurs existant en respectant les règles géométriques des documents de conception édités par le CEREMA : Voies structurantes d'agglomération : conception des voies à 90 et 110 km/h.

La géométrie suggérée dans le dossier de ZAC prévoit des entrées sorties à l'ouest du Pont existant. Il est affirmé dans le dossier d'études d'impact que la faisabilité de cette création d'accès sur le BIP aurait été "validée par l'IGR ». Nous ne trouvons aucune trace de l'étude de faisabilité du Conseil Départemental et de sa validation par l'IGR (en nous interrogeant sur cette mission d'Inspection Générale Routes dont il ne semble pas y avoir de trace dans l'organigramme de la direction départementale des routes).

En tout état de cause, nous émettons un fort doute sur cette faisabilité. En effet :

La très courte distance entre les entrées sorties de et vers la RD 317 et les bretelles d'entrée - sortie du diffuseur impose qu'une étude géométrique fine soit fournie. Elle ne semble possible que par la création d'une voie supplémentaire d'entrecroisement. Ce point de vue est également confirmé par l'étude de trafic qui écrit en page 116 « *Ces niveaux de trafic justifient ainsi, au-delà de l'aménagement du diffuseur en accès à la ZAC, l'aménagement des voies d'entrecroisements supplémentaires entre les diffuseurs du BIP avec l'A1 d'un côté et avec la RD317* »

Or sur 150 m environ au niveau des biseau d'entrée depuis la RD 317 le BIP est en tranchée entre deux remblais maintenus par des murs en terre armée qu'il sera nécessaire de déposer et de reconstruire. Il semble par ailleurs que ces remblais ne soient pas chimiquement inertes si l'on en croit la présence d'événements visibles depuis les images du Géoportail (sur lesquelles il est aisé de mesurer les distances affichées ci-dessus). Cette analyse est confirmée par le chapitre sur la pollution des sols qui rappelle que ces remblais sont ceux de l'ancienne décharge de Gonesse dont il est explicitement proposé, compte tenu de leur niveau d'émissions de polluants, que la surveillance dont ils sont l'objet soit poursuivie au-delà du terme initial de 2024.

**Dans ces conditions les impacts économiques et environnementaux de ces importants travaux routiers doivent absolument être évalués.**

Notons que l'ouvrage existant, à vocation agricole dégage un gabarit de 28 m entre les séparateurs GBA assurant la protection des piles latérales. La pile centrale étant incluse dans un Terre-Plein Central (TPC) de 7,00 m de large. L'adjonction d'une voie supplémentaire pour assurer les échanges vers l'est impose que l'on récupère cet espace central en noyant la pile dans un dispositif de retenue rigide. Là encore, ces travaux d'élargissement ponctuel par la gauche sous circulation semblent compliqués et chers. Ont-ils été évalués ?

L'alternative de réduire la vitesse sur ce tronçon du BIP à 70, voire à 50 km/h pour rendre sécuritaires et plus fluides les échanges sans créer de voie supplémentaire en section courante a-t-elle été étudiée ?

Enfin, l'hypothèse de transformation de ce tronçon en boulevard urbain à feux était envisagée dans le cadre de la ZAC initiale semble n'avoir pas été évoquée.

Qu'en est-il ?

## **4. L'aménagement des voiries internes à la ZAC et du stationnement**

### Stationnement

La création d'un parking silo au niveau du pôle d'échanges est l'un des outils d'intermodalité essentiel du projet dans la mesure où il permettra peut être de diminuer le déficit économique de cette gare de la L17 que nous remettons en cause depuis le début du projet.

Pour autant nous ne trouvons pas de réponse quant à son exploitation envisagée. Quels en seront les horaires d'ouverture, les tarifs ? Qui en sera le gestionnaire ?

N'y a-t-il pas une crainte si les tarifs sont économiques que cet aménagement devienne un parking déporté de l'aéroport Charles de Gaulle ?

La création étagée dans le temps de trois silos (dont on ne dit pas grand-chose sur la capacité) n'est pertinente qu'en l'absence de possibilités de stationnement sur la voirie et dans les coeurs d'îlots : ce point n'est pas affirmé. L'étalement de la construction dans le temps est prudent au regard des craintes quant à l'attractivité de la ZAC et à la nature des entreprises qui s'y installeront.

### Circulations

Le projet semble assez bien étudié et n'appelle pas de remarque particulière si ce n'est que, même végétalisées, les voies de circulation vont représenter à elles seules une imperméabilisation de 5 à 8 ha de terres agricoles.

Nous notons avec intérêt que la cohabitation des bus et des vélos va être institutionnalisée alors que les opérateurs de transports, IDFM et certaines associations de cyclistes sont très réticents sur ce point. En première intention l'ouverture officielle de la ligne du BHNS 20 aux cyclistes serait une bonne façon d'apprécier les difficultés réelles ou supposées de cette cohabitation.

## **5. Grande incertitude sur les activités à venir**

Nous ne trouvons dans le dossier de présentation que deux références selon le rapport de présentation p.15 :

- 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 Center.

Cette grande incertitude n'empêche pas GPA d'annoncer 9 000 emplois sans plus de précisions autre qu'en p.21 du rapport de présentation, le « temps 1 » en 2030 avec l'aménagement des espaces publics, la viabilisation d'une partie du site et les lignes de BHNS ; le « temps 2 » en 2035 avec aménagement des espaces publics et la viabilisation des secteurs ouest et nord est, enfin le « temps 3 » en 2040 avec la fin des aménagements des espaces publics et la viabilisation du secteur sud-est de la ZAC.

Le CPTG rappelle que ce secteur sud-est de la ZAC comprend les 15 ha qui ont fait l'objet en 2016 de l'appel à projet de la MGP « Inventons la Métropole du Grand Paris » qui a donné naissance au projet alternatif agricole CARMA mais remporté par le projet Triango de la société BOPRO qui annonçait 10 000 emplois (autant qu'EuropaCity sur 80 ha).

Sachant que la SPLA-IN Roissy Pays-de-France (société publique locale d'aménagement d'intérêt national) a été créée en 2023, ayant pour actionnaires, GPA, la Communauté d'agglomération et le département pour assurer la réalisation de la ZAC et qu'en janvier 2025, GPA et la MGP ont créé une SPLA-IN métropolitaine pour les projets « Inventons la Métropole » dans lesquels figure toujours le Triangle de Gonesse, qu'en est-il de la Société BOPRO et Triango et des rapports entre les deux SPLA-IN ?

L'aménageur reconnaît : « *Les activités industrielles ne sont pas encore déterminées, de sorte que leurs incidences environnementales ne peuvent être appréciées à ce stade.* » Il est impossible de souscrire à une plongée dans l'inconnu.

## **6. Une alternative plus cohérente avec AgriParis Seine**

En juillet 2023 s'est constituée 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 Île 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.

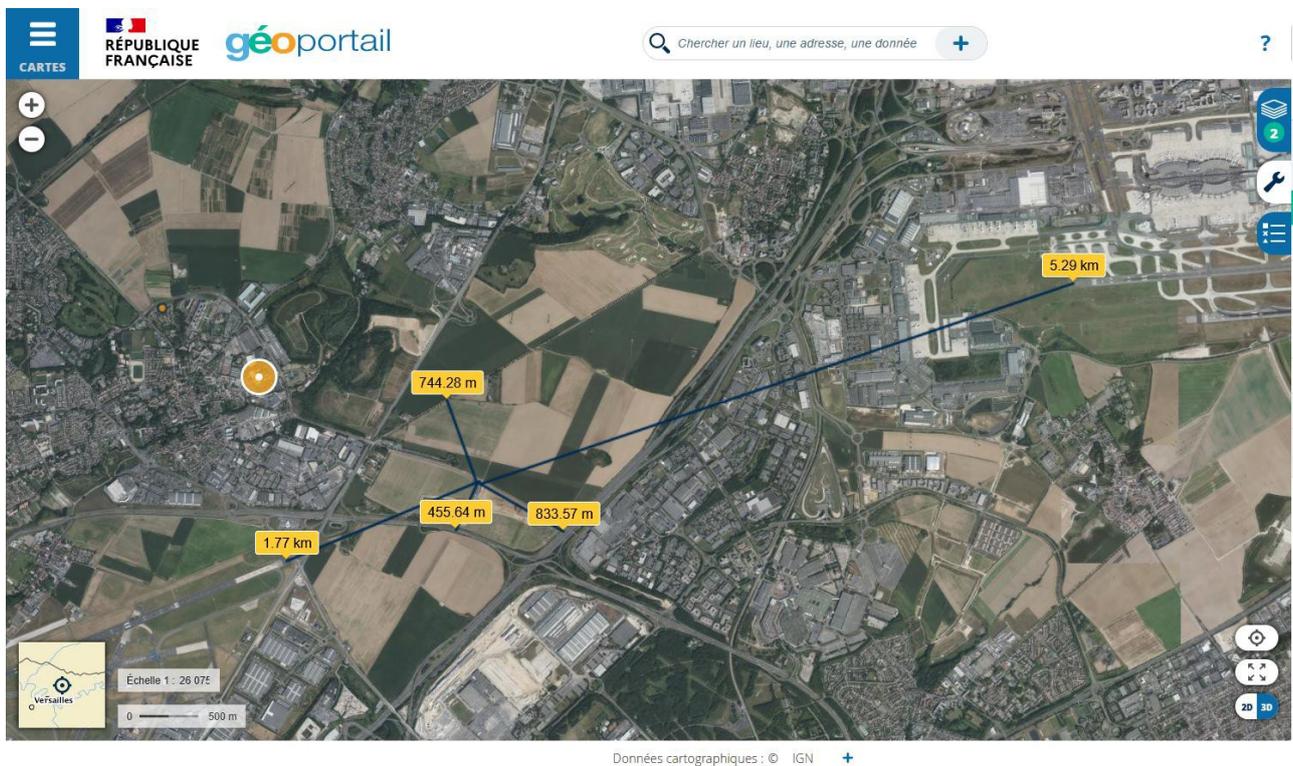
## **7. Conclusion**

Pour toutes ces raisons, le CPTG donne un avis défavorable pour la création de la ZAC du Triangle de Gonesse et propose un projet agricole alternatif.

## ANNEXES

Carte du Triangle de Gonesse – photo aérienne 2021 :

Distances de la localisation du projet de la Cité scolaire internationale



Source : Site Internet Géoportail – année de prise de vue 2021