

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL  
DE VERSAILLES**

**N°22VE02791**

----

Association « collectif pour le triangle  
de Gonesse » et autres

----

M. Even  
Président

----

Mme Aventino  
Rapporteuse

----

M. Frémont  
Rapporteur public

----

Audience du 12 septembre 2024  
Décision du 30 septembre 2024

----

54-04-03-02  
54-07-01-04-02  
68-03  
C+

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

La cour administrative d'appel de Versailles

(2ème chambre)

Vu la procédure suivante :

*Procédure contentieuse antérieure :*

L'association « collectif pour le Triangle de Gonesse », l'association « Val-d'Oise environnement », la fédération « France nature environnement Ile-de-France », l'association « Les amis de la terre France », l'association « Les amis de la terre Val-d'Oise », la fédération « Des terres, pas d'hypers ! », l'association « les amis de la confédération paysanne », l'association « Mouvement national de lutte pour l'environnement-Réseau homme et nature – Comité départemental », l'association « Réseau des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne en Ile-de-France » et la fédération « Environnement 93 » ont demandé au tribunal administratif de Cergy-Pontoise d'annuler l'arrêté du 14 septembre 2018 par lequel le préfet du Val-d'Oise a délivré à la société du Grand Paris un permis de construire pour édifier une gare ferroviaire à Gonesse.

Par un jugement n° 1811963 du 22 mars 2022, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a rejeté leur demande.

Par une requête et un mémoire enregistrés le 25 mai 2022 et le 24 août 2022, l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse », l'association « Val-d'Oise environnement », la fédération « France nature environnement Ile-de-France », l'association « Les amis de la terre Val-d'Oise », la fédération « Des terres, pas d'hypers ! », l'association « Mouvement national de lutte pour l'environnement-Réseau homme et nature – Comité départemental », l'association « Réseau

des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne en Ile-de-France » et la fédération « Environnement 93 », représentées par Me Le Briero, avocat, demandent à la cour :

1°) d'annuler ce jugement ;

2°) d'annuler cet arrêté ;

3°) et de mettre à la charge de l'Etat et de l'établissement « société du Grand Paris » une somme de 5 000 euros chacun en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- elles disposent d'un intérêt et d'une capacité à agir ;
- le jugement est irrégulier dès lors que les premiers juges ne pouvaient fixer un délai de cristallisation des moyens plus court que celui de cristallisation automatique intervenant deux mois après la communication du premier mémoire en défense ;
- il méconnaît les articles R. 600-5 du code de l'urbanisme et R. 611-7-1 du code de justice administrative ;
- il est irrégulier dès lors que les premiers juges n'ont pas statué sur deux moyens dont ils étaient saisis, transmis après la cristallisation des moyens, mais fondés sur des circonstances de fait et de droit dont les requérantes ne pouvaient pas faire état avant la cristallisation et susceptibles d'avoir une influence sur le jugement de l'affaire ;
- il est irrégulier dès lors qu'elles n'ont pas été averties de l'irrecevabilité d'un de leurs moyens en méconnaissance de l'article R. 611-7 du code de justice administrative ;
- les premiers juges auraient dû rouvrir l'instruction à la suite de la note en délibéré qu'elles ont produite ;
- il est irrégulier dès lors qu'à la date de l'audience, un recours était pendant devant le tribunal administratif contre la modification du plan local d'urbanisme de Gonesse sur laquelle se fonde l'arrêté de permis de construire en litige ;
- les premiers juges auraient dû surseoir à statuer dans l'attente de l'arrêt de la cour administrative d'appel de Paris, à qui le jugement du recours contre la modification du plan local d'urbanisme avait été renvoyé ;
- le jugement méconnaît leur droit à un procès équitable dès lors qu'elles n'étaient pas en mesure de connaître par avance les motifs d'illégalité retenus par la juridiction sur la modification simplifiée du plan local d'urbanisme de Gonesse et donc les dispositions de l'ancien document d'urbanisme remis en vigueur qui interdisent la délivrance du permis de construire ;
- il est insuffisamment motivé sur les moyens tirés de ce que l'arrêté ne pouvait autoriser le projet qui constitue un ensemble unique avec les infrastructures menant au bâtiment de la gare et de ce que l'arrêté aurait dû être précédé d'une évaluation environnementale ;
- les premiers juges se sont mépris sur leurs écritures ou à tout le moins ont insuffisamment motivé leur jugement sur le moyen tiré de ce que l'arrêté aurait dû être précédé des consultations des sociétés et collectivités locales compétentes pour le raccordement des réseaux d'eau, d'assainissement, de gaz et d'électricité et du risque résultant d'un raccordement de la gare au réseau communal des eaux usées et pluviales ;
- ils ont méconnu leur office et insuffisamment motivé leur jugement dans le cadre de leur réponse au moyen tiré de la méconnaissance par l'arrêté de l'article R. 114-2 du code de l'urbanisme ainsi que de la nécessité de prendre connaissance de l'étude de sécurité publique ;
- ils ont soulevé d'office un moyen qui n'était pas d'ordre public sans avoir préalablement averti les parties ;
- les premiers juges ne pouvaient leur opposer l'article L. 600-1-4 du code de l'urbanisme ;

- ils ont commis une erreur de droit et ont inexactement apprécié le contenu des écritures en écartant l'arrêté du 19 mars 2012 et les risques engendrés par la construction ;
- l'arrêté méconnaît l'article L. 421-6 du code de l'urbanisme dès lors qu'il ne porte pas sur le projet unique composé de la gare, de ses aménagements, de l'étude de pôle et de l'opération connexe, sur le projet de zone d'aménagement concerté du triangle de Gonesse, ni sur les autres infrastructures de connexion et gares de la ligne 17 ;
- l'arrêté aurait dû être précédé de la saisine de l'autorité environnementale en vue de procéder à un examen au cas par cas du dossier de permis de construire et d'une évaluation environnementale en découlant nécessairement compte tenu des incidences du projet ;
- il méconnaît l'article R. 431-13 du code de l'urbanisme ;
- il est entaché d'une insuffisance du dossier de permis de construire dès lors qu'il devait comprendre soit la dispense d'examen au cas par cas, soit l'évaluation environnementale ;
- il est entaché d'un vice de procédure dès lors qu'il aurait dû être soumis à la consultation du public ;
- il est aurait dû comprendre les prescriptions résultant de l'évaluation environnementale ;
- l'étude d'impact de la déclaration d'utilité publique devait être jointe au dossier de permis de construire, si besoin après une mise à jour, conformément à l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme ;
- l'arrêté est entaché d'une erreur manifeste d'appréciation de l'insertion du projet au regard de l'article R. 111-27 du code de l'urbanisme ;
- il méconnaît l'article R. 111-26 du même code ;
- il est illégal par voie d'exception de l'illégalité du règlement applicable à la zone 1AUgp qui ne soumet les constructions à aucune contrainte.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 2 août 2023 et le 12 juillet 2024, l'établissement « société du Grand Paris », représenté par Me Cloëz, avocate, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge respective et solidaire de l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et autres en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que la requête est irrecevable faute de notification effectuée conformément aux dispositions de l'article R. 600-1 du code de l'urbanisme et de défaut d'intérêt à agir. Elle soutient à titre subsidiaire que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense, enregistré le 12 juillet 2024, le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires conclut au rejet de la requête.

Il soutient que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Par un courrier du 6 septembre 2024, les parties ont été informées, en application de l'article R. 611-7 du code de justice administrative de ce que l'arrêté était susceptible d'être fondé sur un moyen relevé d'office, tiré de l'irrecevabilité, au regard de l'article L. 600-1-4 du code de l'urbanisme, du moyen tiré de ce que le projet aurait dû être soumis à l'avis de la commission départementale d'aménagement commercial et accompagné d'un dossier d'autorisation commerciale en application des articles L. 425-4 et R. 431-33-1 du code de l'urbanisme.

Par une ordonnance n° 22VE01279 du 15 juin 2022, prise sur le fondement des articles R. 351-2 et R. 811-1 du code de justice administrative, le premier vice-président de la cour administrative d'appel de Versailles a transmis au Conseil d'Etat la requête présentée devant cette cour par l'association « Collectif pour le triangle de Gonesse » et autres.

Par une décision n° 465029 du 12 décembre 2022, le Conseil d'Etat a renvoyé à la cour administrative d'appel de Versailles la requête de l'association « Collectif pour le triangle de Gonesse » et autres.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code général de la propriété des personnes publiques ;
- le code de commerce ;
- le code de l'environnement ;
- le code des transports ;
- le code de l'urbanisme ;
- l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ;
- le décret du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ;
- le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ;
- l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Aventino,
- les conclusions de M. Frémont, rapporteur public,
- et les observations de Me Le Briero pour l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et autres et de Me Sechi pour la société du Grand Paris devenue société des Grands projets.

Considérant ce qui suit :

1. Les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport du Grand Paris Express, destiné à relier Le Bourget au Mesnil-Amelot, dénommé « ligne 17 Nord », desservant les communes du Bourget (93), Dugny (93), Le Blanc-Mesnil (93), Bonneuil-en-France (95), Gonesse (95), Aulnay-sous-Bois (93), Villepinte (93), Tremblay-en-France (93) et Le Mesnil-Amelot (77) ont, par un décret du 14 février 2017, été déclarés urgents et d'utilité publique au bénéfice de la société du Grand Paris. Ce décret prévoit également la création de six nouvelles gares, dont celle du Triangle de Gonesse et a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme de plusieurs communes, dont celle de Gonesse (Val-d'Oise). Le document d'urbanisme de Gonesse a ensuite été révisé par une délibération du 25 septembre 2017 et a fait l'objet d'une modification simplifiée par une délibération du 10 septembre 2018. Le préfet du Val-d'Oise a, par un arrêté du 14 septembre 2018, délivré à la société du Grand Paris un permis de construire une gare au Triangle de Gonesse. L'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et autres demandent à la cour d'annuler le jugement n° 1811963 du 22 mars 2022 par lequel le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a rejeté leurs conclusions tendant à l'annulation de cet arrêté.

Sur les fins de non-recevoir opposées par la société du Grand Paris :

2. En premier lieu, aux termes de l'article R. 600-1 du code de l'urbanisme : « *En cas de (...) recours contentieux à l'encontre (...) d'une décision relative à l'occupation ou l'utilisation du sol régie par le présent code, (...) l'auteur du recours est tenu, à peine d'irrecevabilité, de notifier son recours à l'auteur de la décision et au titulaire de l'autorisation. Cette notification doit également être effectuée dans les mêmes conditions en cas de demande tendant à l'annulation ou à la réformation d'une décision juridictionnelle concernant (...) une décision relative à l'occupation ou l'utilisation du sol régie par le présent code. (...) / La notification prévue au précédent alinéa doit intervenir par lettre recommandée avec accusé de réception, dans un délai de quinze jours francs à compter du dépôt du déféré ou du recours. / La notification du recours à l'auteur de la décision et, s'il y a lieu, au titulaire de l'autorisation est réputée accomplie à la date d'envoi de la lettre recommandée avec accusé de réception. Cette date est établie par le certificat de dépôt de la lettre recommandée auprès des services postaux. (...)* ».

3. Il ressort des pièces du dossier que l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et autres ont, par des courriers recommandés avec avis de réception postal envoyés le 7 juin 2022, notifié leur requête d'appel à la société du Grand Paris, à la ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et à la commune de Gonesse. Dès lors, compte-tenu des liens unissant le préfet du Val-d'Oise, auteur de la décision attaquée, et la ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, qui représentent l'Etat, la fin de non-recevoir tirée de la méconnaissance de l'obligation de notification prescrite par l'article R. 600-1 du code de l'urbanisme ne peut être accueillie.

4. En deuxième lieu, il ressort de l'article 2 des statuts de la fédération « Des terres pas d'hypers » qu'elle a notamment pour objet de : « *protéger, conserver et restaurer les espaces naturels et agricoles, les ressources, les milieux et habitats naturels, la diversité et les équilibres fondamentaux écologiques, l'eau, l'air, les sols, les zones humides, les sites, les paysages et le cadre de vie* » et « *veiller à l'application des règles d'urbanisme, des opérations d'urbanisme et d'aménagement du territoire correspondant aux besoins actuels et à venir des citoyens consommateurs afin de promouvoir un développement maîtrisé intégrant les risques naturels et respectueux de l'environnement* ». Il ressort de l'article 2 des statuts de l'association « Réseau des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne d'Ile-de-France » qu'elle a notamment pour objet « *Le développement de l'agriculture paysanne de proximité, notamment par : le maintien des terres agricoles existantes* ». Il résulte des objets statutaires de ces associations, ainsi définis, qu'ils ne leur confèrent pas un intérêt suffisant à demander l'annulation de l'arrêté de permis de construire une gare en litige.

5. En troisième lieu, il ressort de leurs différents statuts que les associations « Collectif pour le Triangle de Gonesse », « Val-d'Oise environnement », « France nature environnement – Ile-de-France », « Les amis de la terre du Val-d'Oise » et « MNLE 93 et Nord-Est parisien » disposent d'un objet social centré sur l'aménagement du territoire, le cadre de vie et l'urbanisme. Compte tenu de la nature du projet de construction autorisé par l'arrêté en litige, qui porte sur un équipement public, soit l'une des gares du métro automatique du réseau de transport du Grand Paris Express, destiné à relier Le Bourget au Mesnil-Amelot, dénommé « ligne 17 Nord », le champ géographique de cet objet social centré, selon les associations concernées, sur la commune de Gonesse, le département du Val-d'Oise ou l'Ile-de-France leur confère un intérêt leur donnant qualité pour demander l'annulation de cet arrêté. En revanche, dès lors que l'objet statutaire de l'association « Environnement 93 » ne couvre que le département de la Seine-Saint-Denis, elle ne justifie pas d'un intérêt suffisant pour demander l'annulation de cet arrêté de permis de construire une construction située dans le département du Val-d'Oise.

6. Par suite, il y a lieu d'accueillir la fin de non-recevoir opposée par la société du Grand Paris tirée de l'irrecevabilité du recours en tant qu'il est présenté par la fédération « Des terres pas d'hypers », l'association « Réseau des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne d'Ile-de-France » et l'association « Environnement 93 ».

Sur la régularité du jugement attaqué :

7. En premier lieu, aux termes de l'article R. 611-7-1 du code de justice administrative : « *Lorsque l'affaire est en état d'être jugée, le président de la formation de jugement ou le président de la chambre chargée de l'instruction peut, sans clore l'instruction, fixer par ordonnance la date à compter de laquelle les parties ne peuvent plus invoquer de moyens nouveaux (...)* ». Aux termes de l'article R. 600-5 du code de l'urbanisme : « *Par dérogation à l'article R. 611-7-1 du code de justice administrative, et sans préjudice de l'application de l'article R. 613-1 du même code, lorsque la juridiction est saisie d'une requête relative à une décision d'occupation ou d'utilisation du sol régie par le présent code, ou d'une demande tendant à l'annulation ou à la réformation d'une décision juridictionnelle concernant une telle décision, les parties ne peuvent plus invoquer de moyens nouveaux passé un délai de deux mois à compter de la communication aux parties du premier mémoire en défense. Cette communication s'effectue dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article R. 611-3 du code de justice administrative. (...) Le président de la formation de jugement, ou le magistrat qu'il désigne à cet effet, peut, à tout moment, fixer une nouvelle date de cristallisation des moyens lorsque le jugement de l'affaire le justifie. (...)* ».

8. Les dispositions précitées de l'article R. 600-5 du code de l'urbanisme instaurent une règle de procédure spéciale, applicable à certaines requêtes qu'elles définissent, de cristallisation automatique du débat contentieux dans un délai de deux mois à compter de la notification aux parties du premier mémoire en défense. Cette règle spéciale qui déroge à la règle générale de l'article R. 611-7-1 du code de justice administrative, est exclusive de l'application de cette règle. Dès lors, en fixant lors de l'instruction d'une requête contre une décision accordant un permis de construire, un délai d'un mois à compter duquel les parties ne peuvent plus invoquer de moyens nouveaux sur le fondement des dispositions de l'article R. 611-7-1 du code de justice administrative, par une ordonnance du 7 mai 2019, adressée aux associations requérantes le même jour que le premier mémoire en défense, les premiers juges ont entaché leur jugement d'une irrégularité.

9. En second lieu, aux termes de l'article L. 600-1-4 du code de l'urbanisme : « (...) *Lorsqu'il est saisi par une personne mentionnée à l'article L. 600-1-2 d'un recours pour excès de pouvoir dirigé contre le permis de construire mentionné à l'article L. 425-4, le juge administratif ne peut être saisi de conclusions tendant à l'annulation de ce permis qu'en tant qu'il vaut autorisation de construire. Les moyens relatifs à la régularité de ce permis en tant qu'il tient lieu d'autorisation d'exploitation commerciale sont irrecevables à l'appui de telles conclusions.* ». Aux termes de l'article R. 611-7 du code de justice administrative : « *Lorsque la décision lui paraît susceptible d'être fondée sur un moyen relevé d'office, le président de la formation de jugement ou, au Conseil d'Etat, la sous-section chargée de l'instruction en informe les parties avant la séance de jugement et fixe le délai dans lequel elles peuvent, sans qu'y fasse obstacle la clôture éventuelle de l'instruction, présenter leurs observations sur le moyen communiqué* ».

10. Pour demander l'annulation de l'arrêté de permis de construire délivré à la société du Grand Paris, les associations requérantes ont soutenu que celui-ci aurait dû être précédé de l'autorisation prévue à l'article L. 752-1 du code de commerce délivrée par la commission départementale d'aménagement commercial. Il résulte de l'examen du jugement attaqué que le

tribunal administratif de Cergy-Pontoise a écarté ce moyen sur le fondement des dispositions précitées de l'article L. 600-1-4 du code de l'urbanisme. En opposant d'office ces dispositions, sans en avoir préalablement informé les parties et les avoir mises en mesure de présenter leurs observations, les premiers juges ont entaché leur jugement d'irrégularité.

11. Il résulte de ce qui précède que le jugement en litige doit être annulé, sans qu'il ne soit besoin de se prononcer sur les autres moyens de régularité. Il y a lieu d'évoquer et de statuer immédiatement sur la demande présentée par l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et autres devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

Sur la légalité de l'arrêté du 14 septembre 2018 :

En ce qui concerne la nécessité d'un permis de construire unique :

12. Aux termes du premier alinéa de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme : « *Les constructions, même ne comportant pas de fondations, doivent être précédées de la délivrance d'un permis de construire.* » Aux termes du premier alinéa de l'article L. 421-6 du même code : « *Le permis de construire (...) ne peut être accordé que si les travaux projetés sont conformes aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'utilisation des sols, à l'implantation, la destination, la nature, l'architecture, les dimensions, l'assainissement des constructions et à l'aménagement de leurs abords (...)* ».

13. Il résulte de ces dispositions que le permis de construire a pour seul objet de s'assurer de la conformité des travaux qu'il autorise avec la législation et la réglementation d'urbanisme. Il s'ensuit, d'une part, que si une construction constituée de plusieurs éléments formant, en raison des liens physiques ou fonctionnels entre eux, un ensemble immobilier unique, doit en principe faire l'objet d'un seul permis de construire, ces dispositions ne font pas obstacle à ce que, lorsque l'ampleur et la complexité du projet le justifient, notamment en cas d'intervention de plusieurs maîtres d'ouvrage, les éléments de la construction ayant une vocation fonctionnelle autonome puissent faire l'objet de permis distincts, sous réserve que l'autorité administrative ait vérifié, par une appréciation globale, que le respect des règles et la protection des intérêts généraux que garantirait un permis unique sont assurés par l'ensemble des permis délivrés. Il s'ensuit, d'autre part, que lorsque deux constructions sont distinctes, la seule circonstance que l'une ne pourrait fonctionner ou être exploitée sans l'autre, au regard de considérations d'ordre technique ou économique et non au regard des règles d'urbanisme, ne suffit pas à caractériser un ensemble immobilier unique.

14. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier que le projet de gare autorisé par l'arrêté de permis de construire en litige s'inscrit dans le cadre de la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport du Grand Paris Express, destiné à relier Le Bourget au Mesnil-Amelot, dénommé « ligne 17 Nord », et de la réalisation de l'orientation d'aménagement et de programmation de la zone d'aménagement concertée (ZAC) du Triangle de Gonesse. Si cette gare est destinée à être reliée par une voie ferrée aux cinq autres gares de la ligne 17 Nord dont la construction est assurée par un seul aménageur et gestionnaire, et si elle est fonctionnellement liée aux aménagements à venir de la ZAC ainsi qu'aux autres infrastructures de transport interconnectées, il s'agit de constructions distinctes qui ne présentent pas de lien avec le projet autorisé au regard des règles d'urbanisme.

15. En outre, si la notice d'accompagnement jointe au dossier de permis de construire mentionne la réalisation d'une opération connexe, de programmation tertiaire, en surplomb de la future gare ainsi que les aménagements architecturaux et techniques prévus sur la construction

autorisée pour permettre la réalisation de ce dernier niveau, ce projet relève d'une intention non encore finalisée et est fonctionnellement distinct de la gare. Contrairement à ce que soutiennent les requérantes ces deux opérations ne devaient donc pas faire l'objet d'un seul permis de construire.

En ce qui concerne la nécessité d'une évaluation environnementale :

16. Aux termes de l'article L. 424-4 du code de l'urbanisme dans sa rédaction applicable à l'arrêté en litige : « *Lorsque la décision autorise un projet soumis à étude d'impact, elle est accompagnée d'un document comportant les informations prévues à l'article L. 122-1 du code de l'environnement* ». L'article R. 431-16 du code de l'urbanisme applicable disposait dans sa rédaction antérieure au décret du 11 août 2016 : « *Le dossier joint à la demande de permis de construire comprend en outre, selon les cas : / a) Lorsqu'elles sont exigées au titre du permis de construire auquel est soumis le projet figurant dans l'énumération du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, l'étude d'impact ou la décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement dispensant le demandeur de réaliser une étude d'impact (...) Le bilan de la concertation réalisée en application de l'article L. 300-2 et le document établi en application de l'article R. 300-1 par le maître d'ouvrage pour expliquer les conséquences qu'il a tirées de ce bilan. (...)* ».

17. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au permis de construire attaqué : « *I. — Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. / Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. II. — Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2. Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. III. — Dans le cas d'un projet relevant des catégories d'opérations soumises à étude d'impact, le dossier présentant le projet, comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Dans le cas d'un projet relevant de la procédure d'examen au cas par cas, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement est saisie par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage d'un dossier présentant le projet et détermine si ce dernier doit être soumis à la réalisation d'une étude d'impact. (...)* ». La rubrique 5 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au litige, prévoit qu'est soumise à étude d'impact la « *création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux* ». La rubrique 36 de ce même tableau prévoit que les « *travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale* » sont soumis à la procédure d'examen au « *cas par cas* » lorsqu'ils créent « *une SHON supérieure ou égale à 10 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres*

*carrés. ». Enfin, aux termes de l'article L. 123-2 de ce code dans sa version applicable : « I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption : 1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L. 122-1 à l'exception : (...) -des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une étude d'impact après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Les dossiers de demande pour ces permis sont soumis à une procédure de mise à disposition du public selon les modalités prévues aux II et III de l'article L. 120-1-1 ; (...). ».*

18. En premier lieu, les associations requérantes soutiennent que sont applicables les articles du code de l'urbanisme et du code de l'environnement précités dans leur rédaction issue de l'ordonnance du 3 août 2016 et du décret du 11 août 2016. Toutefois, il résulte de l'article 6 de cette ordonnance qu'elles ne s'appliquent qu'aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation, notamment celle qui conduit à une déclaration d'utilité publique, est déposée à compter du 16 mai 2017. Si le décret du 11 août 2016 n'a prévu aucune disposition d'entrée en vigueur différée, ses dispositions prises pour l'application de celles de l'ordonnance du 3 août 2016 sont applicables dans les mêmes conditions.

19. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier que le projet de construction de la gare de Gonesse a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 14 février 2017, dès lors qu'il relevait d'une évaluation environnementale systématique notamment au titre de la rubrique 8° « transports guidés de personnes » de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Dès lors, les dispositions de l'ordonnance du 3 août 2016 ne sont pas applicables à l'arrêté en litige, pas plus que celles du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatives à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et à l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme prises pour leur application. Les moyens tirés de la méconnaissance de ces dispositions ne peuvent donc qu'être écartés.

20. En deuxième lieu, il résulte des dispositions de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme dans sa version applicable, que le dossier de demande de permis de construire doit comprendre l'étude d'impact ou la décision de l'autorité environnementale dispensant le demandeur d'une telle étude lorsqu'elles sont exigées au titre du permis de construire auquel est soumis le projet figurant dans l'énumération du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Par suite, le dossier de demande en litige n'avait pas à comprendre l'étude d'impact réalisée dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique.

21. En troisième lieu, il ressort des pièces du dossier que la surface de plancher autorisée par le permis de construire est de 6 855,63 m<sup>2</sup>. Si le « pôle » d'infrastructures interconnectant la liaison ferroviaire avec une ligne de métro, ainsi que le projet d'aménagement multimodal participent à un projet d'ensemble au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse, ils constituent deux opérations pouvant être mises en œuvre de façon indépendante, disposant de leur finalité propre et situées sur des parcelles adjacentes au terrain d'assiette du projet et ne concourent pas à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ainsi que le mentionne l'article 2AU du règlement du plan local d'urbanisme de Gonesse. Il en va de même du projet de construction, à l'état d'intention, devant accueillir les activités tertiaires en surplomb de la gare. Dans ces conditions, le projet en litige n'était pas soumis à un examen au cas par cas, ni davantage à une évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 36° de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable, dont les seuils de déclenchement sont

respectivement de 10 000 m<sup>2</sup> et 40 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher. En tout état de cause, le projet de construction de la gare de Gonesse a fait l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, notamment au titre de la rubrique 8° « transports guidés de personnes » de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Les associations requérantes ne sont donc pas fondées à soutenir que la construction de la gare devait faire l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale après examen au cas par cas au titre des rubriques précitées au point 15.

22. En quatrième lieu, les moyens tirés de ce que l'autorité environnementale aurait dû être saisie en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, que son avis aurait dû figurer au dossier du permis de construire soumis à concertation et que ce permis de construire aurait dû être soumis à la participation du public ne peuvent qu'être écartés pour les mêmes motifs.

En ce qui concerne la soumission du projet à autorisation d'exploitation commerciale :

23. Aux termes de l'article L. 752-1 du code de commerce : « *Sont soumis à une autorisation d'exploitation commerciale les projets ayant pour objet : (...) / 4° La création d'un ensemble commercial tel que défini à l'article L. 752-3 et dont la surface de vente totale est supérieure à 1 000 mètres carrés (...)* ». L'article L. 425-4 du code de l'urbanisme dispose : « *Lorsque le projet est soumis à autorisation d'exploitation commerciale au sens de l'article L. 752-1 du code de commerce, le permis de construire tient lieu d'autorisation dès lors que la demande de permis a fait l'objet d'un avis favorable de la commission départementale d'aménagement commercial ou, le cas échéant, de la Commission nationale d'aménagement commercial (...)* ». Aux termes de l'article R. 431-33-1 du même code : « *Lorsque le projet relève de l'article L. 425-4, la demande est accompagnée d'un dossier comprenant les éléments mentionnés à l'article R. 752-6 du code de commerce* ». Enfin, l'article L. 600-1-4 de ce code précise que : « *(...) Lorsqu'il est saisi par une personne mentionnée à l'article L. 600-1-2 d'un recours pour excès de pouvoir dirigé contre le permis de construire mentionné à l'article L. 425-4, le juge administratif ne peut être saisi de conclusions tendant à l'annulation de ce permis qu'en tant qu'il vaut autorisation de construire. Les moyens relatifs à la régularité de ce permis en tant qu'il tient lieu d'autorisation d'exploitation commerciale sont irrecevables à l'appui de telles conclusions* ».

24. Il résulte des dispositions précitées de l'article L. 600-1-4 du code de l'urbanisme que dans le cadre du recours dirigé contre le permis en litige en tant qu'il vaut autorisation de construire, le moyen soulevé par les associations requérantes et tiré de ce que compte tenu de sa surface réelle, le projet aurait dû être précédé d'une autorisation délivrée par la commission départementale d'aménagement commercial est irrecevable.

En ce qui concerne la composition du dossier de demande de permis de construire :

25. La circonstance que le dossier de demande de permis de construire ne comporterait pas l'ensemble des documents exigés par les dispositions du code de l'urbanisme, ou que les documents produits seraient insuffisants, imprécis ou comporteraient des inexactitudes, n'est susceptible d'entacher d'illégalité le permis de construire qui a été accordé que dans le cas où les omissions, inexactitudes ou insuffisances entachant le dossier ont été de nature à fausser l'appréciation portée par l'autorité administrative sur la conformité du projet à la réglementation applicable.

26. En premier lieu, aux termes de l'article R. 431-5 du code de l'urbanisme : « *La demande de permis de construire précise : (...) / c) La localisation et la superficie du ou des*

*terrains (...) / e) La destination des constructions, par référence aux différentes destinations et sous-destinations définies aux articles R. 151-27 et R. 151-28 ; / f) La surface de plancher des constructions projetées, s'il y a lieu répartie selon les différentes destinations et sous-destinations définies aux articles R. 151-27 et R. 151-28 (...) ».*

27. Il résulte des dispositions citées au point précédent que la demande doit seulement préciser la localisation et la superficie du terrain. Dès lors, la circonstance que le formulaire CERFA de demande de permis de construire ne précise pas que le terrain d'assiette du projet est situé au sein d'une zone d'aménagement concerté est sans incidence sur la complétude du dossier. En outre, compte tenu de ce qui a été dit aux points 14 et 15 du présent arrêt, ni l'indication de la destination des constructions, ni celle des surfaces du projet dédiées au stationnement, aux commerces et aux bureaux ne sont erronées.

28. En deuxième lieu, aux termes de l'article R. 431-8 du code de l'urbanisme : « *Le projet architectural comprend une notice précisant : / 1° L'état initial du terrain et de ses abords indiquant, s'il y a lieu, les constructions, la végétation et les éléments paysagers existants ; / 2° Les partis retenus pour assurer l'insertion du projet dans son environnement et la prise en compte des paysages, faisant apparaître, en fonction des caractéristiques du projet : / a) L'aménagement du terrain, en indiquant ce qui est modifié ou supprimé (...) / c) Le traitement des constructions, clôtures, végétations ou aménagements situés en limite de terrain ; / e) Le traitement des espaces libres, notamment les plantations à conserver ou à créer ; / f) L'organisation et l'aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement ».* Aux termes de l'article R. 431-9 du même code : « *Le projet architectural comprend également un plan de masse des constructions à édifier ou à modifier coté dans les trois dimensions. Ce plan de masse (...) indique également, le cas échéant, les modalités selon lesquelles les bâtiments ou ouvrages seront raccordés aux réseaux publics ou, à défaut d'équipements publics, les équipements privés prévus, notamment pour l'alimentation en eau et l'assainissement. / Lorsque le terrain n'est pas directement desservi par une voie ouverte à la circulation publique, le plan de masse indique l'emplacement et les caractéristiques de la servitude de passage permettant d'y accéder (...) ».* Aux termes de l'article R. 431-10 de ce code : « *Le projet architectural comprend également : (...) / d) Deux documents photographiques permettant de situer le terrain respectivement dans l'environnement proche et, sauf si le demandeur justifie qu'aucune photographie de loin n'est possible, dans le paysage lointain (...) ».*

29. Il ressort de la notice architecturale que le terrain d'assiette et son environnement y sont décrits sur plusieurs pages. Cette notice mentionne notamment que le terrain d'assiette se situe dans le périmètre du Triangle de Gonesse, délimité par le cadran formé par les axes de la RD 317 et de l'autoroute A1, au nord de la RD 370, et qu'il se situe de part et d'autre du boulevard intercommunal du Parisis. Contrairement à ce que soutiennent les requérantes, les limites du terrain d'assiette apparaissent sur le plan de masse, l'emprise de l'infrastructure de la gare les recoupant. Cette notice fait également état des vastes plaines agricoles qui entourent le terrain d'assiette. Le reportage photographique, la vue aérienne ainsi que les différents plans présentent les éléments de paysage et notamment les zones bâties existantes, éloignées et principalement constituées à l'Ouest par les zones d'activité périphériques au centre-ville de Gonesse et à l'Est par l'ancien site de l'usine PSA et la zone commerciale de Paris Nord 2. L'autorité compétente a donc été mise en mesure d'apprécier l'état initial du terrain et de ses abords, quand bien même les éléments précités ne permettent pas de connaître l'état des chaussées et leur caractère goudronné ou non.

30. Compte tenu de ce qui a été dit aux points 14 et 15, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que le projet architectural est insuffisant en ce qu'il ne présente pas l'intégralité du

projet. Ensuite, il ressort de la notice architecturale et des plans versés au dossier de demande que les conditions d'accès au terrain et de raccordement aux réseaux y sont suffisamment précisés. En outre, la notice décrit le tracé de la servitude d'accès au terrain, qui sera d'une largeur variable et au minimum de 6,5 mètres, et répond aux caractéristiques d'une voie engin. Si l'autorité administrative n'a pas été mise à même de vérifier l'existence d'un titre permettant l'utilisation de cette servitude, les règles précitées n'exigent pas la transmission d'une telle pièce et le règlement du plan local d'urbanisme ne fixe aucune règle en matière de desserte pour la zone 1AUgp d'implantation du projet. Ainsi, le défaut de production du titre de cette servitude n'a pas été de nature à fausser l'appréciation de l'autorité administrative sur la conformité du projet aux règles d'urbanisme. Enfin, cette notice ainsi que le plan de masse permettent d'apprécier le traitement urbain et paysager des limites du terrain et de ses abords. Ainsi, la notice précise qu'il n'y a pas d'espace public et que les aménagements extérieurs projetés du terrain d'assiette se limitent à la création d'un belvédère le long de la façade sud de la gare et d'un espace situé à l'Est au-dessus des locaux techniques. Les aménagements et matériaux sont décrits au sein de cette notice et sur le plan de masse. Les vues du projet permettent également d'apprécier l'absence d'aménagement en limite de terrain, qui a vocation à être relié au reste de la zone. Il en résulte que l'autorité compétente a été mise en mesure d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement.

31. En troisième lieu, aux termes de l'article R. 431-13 du code de l'urbanisme : *« Lorsque le projet de construction porte sur une dépendance du domaine public, le dossier joint à la demande de permis de construire comporte une pièce exprimant l'accord du gestionnaire du domaine pour engager la procédure d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public. »*. Aux termes de l'article L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques : *« Le domaine public ferroviaire est constitué des biens immobiliers appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 1, non compris dans l'emprise des biens mentionnés à l'article L. 2111-14 et affectés exclusivement aux services de transports publics guidés le long de leurs parcours en site propre. »*. Aux termes de l'article L. 2211-1 du même code : *« Font partie du domaine privé les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1, qui ne relèvent pas du domaine public par application des dispositions du titre Ier du livre Ier. Il en va notamment ainsi des réserves foncières et des biens immobiliers à usage de bureaux, à l'exclusion de ceux formant un ensemble indivisible avec des biens immobiliers appartenant au domaine public. »*.

32. Lorsqu'une personne publique a pris la décision d'affecter un bien qui lui appartient à un service public et que l'aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public peut être regardé comme entrepris de façon certaine, eu égard à l'ensemble des circonstances de droit et de fait, telles que, notamment, les actes administratifs intervenus, les contrats conclus, les travaux engagés, ce bien doit être regardé comme une dépendance du domaine public.

33. Il ressort des pièces du dossier que le terrain d'assiette du projet, qui a été vendu à la société du Grand Paris Triangle de Gonesse le 30 novembre 2018, était détenu par l'établissement public foncier de l'Ile-de-France à la date de la délivrance du permis de construire, le 14 septembre 2018. Toutefois, si la gare est implantée en surplomb des futures voies ferrées, l'emprise des futures voies n'était pas, à la date de délivrance du permis de construire, affectée aux services de transports publics guidés le long de leurs parcours en site propre, et l'aménagement de ces voies ne pouvait être regardé à cette date comme entrepris de façon certaine, de sorte que ni l'accord de l'établissement public précité, ni celui de la SNCF, ne devaient figurer dans le dossier du permis de construire en litige.

34. En quatrième lieu, aux termes de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme : *« Le dossier joint à la demande de permis de construire comprend en outre, selon les cas : (...) / d) Le*

*document attestant de la conformité du projet d'installation d'assainissement non collectif au regard des prescriptions réglementaires, prévu au 1° du III de l'article L. 2224-8 du code général des collectivités territoriales, dans le cas où le projet est accompagné de la réalisation ou de la réhabilitation d'une telle installation (...) / m) Le bilan de la concertation réalisée en application de l'article L. 300-2 et le document établi en application de l'article R. 300-1 par le maître d'ouvrage pour expliquer les conséquences qu'il a tirées de ce bilan ».*

35. Il ressort de la notice architecturale que le bâtiment de la gare sera raccordé au réseau communal des eaux usées existant au niveau de la route de Paris à Senlis. Aucun projet d'assainissement non collectif n'étant ainsi autorisé, les associations requérantes ne peuvent utilement soutenir que l'arrêté en litige méconnaît le d) de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme.

36. Enfin, aucune concertation n'a été réalisée sur le fondement de l'article L. 300-2 du code de l'environnement. Dès lors, le dossier de demande de permis de construire n'avait pas à comprendre les pièces mentionnées au m) de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme.

En ce qui concerne l'étude de sécurité et l'avis de la commission de sécurité :

37. Aux termes de l'article R. 114-2 du code de l'urbanisme : « *L'étude de sécurité publique comprend : / 1° Un diagnostic précisant le contexte social et urbain et l'interaction entre le projet et son environnement immédiat ; / 2° L'analyse du projet au regard des risques de sécurité publique pesant sur l'opération ; / 3° Les mesures proposées, en ce qui concerne, notamment, l'aménagement des voies et espaces publics et, lorsque le projet porte sur une construction, l'implantation, la destination, la nature, l'architecture, les dimensions et l'assainissement de cette construction et l'aménagement de ses abords, pour : / a) Prévenir et réduire les risques de sécurité publique mis en évidence dans le diagnostic ; / b) Faciliter les missions des services de police, de gendarmerie et de secours. / L'étude se prononce sur l'opportunité d'installer ou non un système de vidéoprotection (...)* ». Aux termes de l'article L. 114-3 de ce code : « *L'étude de sécurité publique n'est pas un document communicable pour l'application du livre III du code des relations entre le public et l'administration (...)* ». Aux termes de l'article 2 du décret du 8 mars 1995 : « (...) *La commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité exerce sa mission dans les domaines suivants et dans les conditions où sa consultation est imposée par les lois et règlements en vigueur, à savoir : (...) / 8. Les études de sécurité publique, conformément aux articles R. 111-48, R. 111 49, R. 311-5-1, R. 311-6 et R. 424-5-1 du code de l'urbanisme, et à l'article R. 123-45 du code de la construction et de l'habitation* ». Aux termes de l'article 10 de ce décret : « *Le préfet peut, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, créer au sein de celle-ci : (...) / - une sous-commission départementale pour la sécurité publique. / Les avis de ces sous-commissions ont valeur d'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité* ».

38. En premier lieu, il résulte des dispositions du décret du 8 mars 1995 précitées que la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité est compétente pour rendre un avis sur l'étude de sécurité publique, dans sa formation spécialisée intitulée « sous-commission départementale pour la sécurité publique ». Dès lors, la circonstance que l'avis sur l'étude de sécurité, rendu par la sous-commission départementale pour la sécurité publique soit signé par la même personne que l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité est sans incidence sur la régularité de cet avis qui s'est prononcé sur l'étude de sécurité.

39. En second lieu, il ressort du procès-verbal de la sous-commission pour la sécurité publique du 22 juin 2018, qui se prononce sur l'étude de sûreté et de sécurité publique du projet de création de la gare, que cette étude remplit les conditions et objectifs d'une telle étude et présente un diagnostic présentant le contexte social et urbain, économique et de la délinquance, ainsi que l'interaction entre le projet et son environnement. Cet avis fait également état de l'identification des risques au regard de la nature de la construction. La commission estime que les risques ont dans l'ensemble été identifiés, que l'étude contient des mesures et dispositifs créant des conditions favorables à la sûreté du site et conclut que : « l'étude de sûreté et de sécurité publique comporte les éléments attendus par l'article R. 114-2 du code de l'urbanisme ». Elle émet un avis favorable assorti de trois recommandations. Compte tenu de cet avis et en l'absence de tout élément contraire produit pas les associations requérantes, le moyen tiré du caractère insuffisant de cet avis et de cette étude doit être écarté, sans qu'il soit besoin de solliciter la production de cette étude, quand bien même elle n'évoquerait pas les aspects de sécurité liés au survol par des avions commerciaux et de tourisme.

En ce qui concerne les autres consultations préalables :

40. En premier lieu, aux termes R. 423-50 du code de l'urbanisme : « *L'autorité compétente recueille auprès des personnes publiques, services ou commissions intéressés par le projet, les accords, avis ou décisions prévus par les lois ou règlements en vigueur.* ». Aux termes de l'article R. 423-52 de ce code : « *L'autorité compétente consulte en tant que de besoin les autorités et services publics habilités à demander que soient prescrites les contributions prévues au 2° de l'article L. 332-6-1 ou à l'article L. 332-9 dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010.* ».

41. D'une part, l'article R. 423-50 du code de l'urbanisme se borne à poser un principe général de consultation d'organismes intéressés par un projet et les associations requérantes n'invoquent aucune disposition législative ou réglementaire qui aurait été méconnue et qui aurait rendu nécessaire, en l'espèce, compte tenu de la nature du projet, la consultation des personnes publiques intéressées. D'autre part, elles ne justifient pas que la société pétitionnaire était soumise à la participation spécifique prévue au 2° de l'article L. 332-6-1 du code de l'urbanisme, ni à celle de l'article L. 332-9 dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010. Par suite, le moyen tiré de ce que les personnes, services ou collectivités locales compétentes pour le raccordement des réseaux d'eau, d'assainissement, de gaz et d'électricité auraient dû être consultées doit être écarté, alors qu'au demeurant aucun raccordement au réseau de gaz n'est autorisé.

42. En deuxième lieu, aux termes de l'article R. 423-53 code de de l'urbanisme : « *Lorsque le projet aurait pour effet la création ou la modification d'un accès à une voie publique dont la gestion ne relève pas de l'autorité compétente pour délivrer le permis, celle-ci consulte l'autorité ou le service gestionnaire de cette voie, sauf lorsque le plan local d'urbanisme ou le document d'urbanisme en tenant lieu réglemente de façon particulière les conditions d'accès à ladite voie* ».

43. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier que le conseil départemental du Val-d'Oise a été consulté et a rendu un avis le 6 juillet 2018 sur la création de la voie reliant la gare depuis le carrefour de la Patte d'oie, puis l'angle du chemin de la justice et du chemin de Gonesse à Villepinte. Par suite, le moyen tiré du défaut de consultation de l'autorité gestionnaire de ces voies doit être écarté comme manquant en fait.

En ce qui concerne la concertation :

44. Aux termes de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme : « *Les projets de travaux ou d'aménagements soumis à permis de construire ou à permis d'aménager, autres que ceux mentionnés au 3° de l'article L. 103-2, situés sur un territoire couvert par un schéma de cohérence territoriale, par un plan local d'urbanisme ou par un document d'urbanisme en tenant lieu ou par une carte communale peuvent faire l'objet de la concertation prévue à l'article L. 103-2. Celle-ci est réalisée préalablement au dépôt de la demande de permis, à l'initiative de l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis ou, avec l'accord de celle-ci, à l'initiative du maître d'ouvrage. (...)* ». Aux termes de l'article L. 103-2 de ce code dans sa rédaction applicable : « *Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : (...) 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ; (...)* ». Aux termes de l'article R. 103-1 du code : « *Les opérations d'aménagement soumises à concertation en application du 3° de l'article L. 103-2 sont les opérations suivantes : 1° L'opération ayant pour objet, dans une commune non dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu, ayant fait l'objet d'une enquête publique, la création de plus de 5 000 mètres carrés de surface de plancher ou la restauration, dans les conditions définies à l'article L. 313-4-1, d'un ensemble de bâtiments ayant au moins cette surface ; (...) 4° La création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros ; (...)* ».

45. D'une part, les dispositions précitées de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme n'ont ni pour objet, ni pour effet d'imposer une concertation pour les projets qui n'y sont pas obligatoirement soumis. D'autre part, la commune de Gonesse est dotée d'un plan local d'urbanisme. Enfin et surtout, l'article 3 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris donne lieu à un débat public qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris (...) et que l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet de ce débat public. Or il ressort des pièces du dossier que le débat public sur le schéma précité s'est tenu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011 et que les gares étaient incluses dans le dossier du maître d'ouvrage soumis à débat. Dès lors, les dispositions de l'article L. 103-2 du code de l'environnement ne sont pas applicables au projet en litige, quel qu'en soit le montant des travaux. Par suite, le moyen tiré du défaut de concertation doit être écarté dans toutes ses branches.

En ce qui concerne l'exception d'illégalité du plan local d'urbanisme :

S'agissant de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par la déclaration d'utilité publique du 14 février 2017 :

46. En premier lieu, aux termes de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme : « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. / Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19* ». Aux termes de l'article L. 141-19 du même code, dans sa version applicable

au projet : « *Le document d'orientation et d'objectifs peut étendre l'application de l'article L. 111-6 à d'autres routes que celles mentionnées au premier alinéa dudit article* ».

47. Il ressort du plan indiquant la distance entre la gare objet du permis de construire et l'autoroute A 1 d'une part, et le boulevard intercommunal du Parisis d'autre part, que cette distance est respectivement de 900 mètres et 145 mètres. Le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions énoncées au point précédent ne peut dès lors qu'être écarté.

48. En second lieu, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par le décret du 14 février 2017 a eu pour effet de créer une zone 1AUgp sur une surface de 0,9 hectares, le reste du Triangle de Gonesse demeurant classé en zone agricole. En n'imposant aucune règle pour un certain nombre de caractéristiques des constructions, les auteurs du règlement ont souhaité favoriser la réalisation d'un équipement public nécessaire au développement des transports en commun. Si l'implantation de cette gare a vocation à accompagner, à terme, l'urbanisation d'une zone plus vaste sur des terrains classés en zone agricole, il ressort également de l'extrait de l'annexe 2 au décret que plus généralement la ligne 17 Nord appuiera l'essor, notamment, du Triangle de Gonesse, en prolongeant des activités développées autour de l'aéroport de Roissy et a vocation à améliorer l'attractivité de territoires défavorisés et faciliter l'accès à l'emploi de la population de territoires dans lesquels le taux de chômage est supérieur à la moyenne nationale. Il ressort également du dossier du maître d'ouvrage pour le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris que la commune de Gonesse n'est desservie par aucun réseau ferré ou réseau de surface. A cet égard, le développement d'une offre de transport en commun alternative aux véhicules individuels est de nature à avoir un impact positif sur la qualité de l'air. Dans ces conditions, les inconvénients de l'implantation de la station de Gonesse au sein d'une zone agricole ne sont pas de nature à lui faire perdre son caractère d'utilité publique. Enfin, si les associations indiquent que l'implantation de la gare permise par la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme affecte la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, des ressources naturelles, de la biodiversité et des écosystèmes, elles ne l'établissent pas.

S'agissant de la révision du plan local d'urbanisme approuvée le 25 septembre 2017 :

49. Les associations requérantes qui se contentent de demander qu'il soit tiré les conséquences de l'annulation de la délibération du 25 septembre 2017 approuvant la révision du plan local d'urbanisme de Gonesse par un jugement du tribunal administratif de Cergy-Pontoise du 12 mars 2019, ne sont pas fondées à les obtenir dès lors que ce jugement a été annulé par un arrêt de la cour du 17 décembre 2020, lequel est devenu définitif.

S'agissant de la modification simplifiée du plan local d'urbanisme approuvée le 10 septembre 2019 :

50. Il est constant qu'à la date du présent arrêt, aucune annulation de la délibération du 10 septembre 2019 n'a été prononcée. Les associations requérantes ne sont dès lors pas fondées à demander à la cour de tirer les conséquences de l'annulation de cette délibération approuvant la modification simplifiée de plan local d'urbanisme.

En ce qui concerne la conformité du permis de construire au règlement national d'urbanisme :

51. En premier lieu, aux termes de l'article L. 111-11 du code de l'urbanisme : « *Lorsque, compte tenu de la destination de la construction ou de l'aménagement projeté, des travaux portant sur les réseaux publics de distribution d'eau, d'assainissement ou de distribution d'électricité sont*

*nécessaires pour assurer la desserte du projet, le permis de construire ou d'aménager ne peut être accordé si l'autorité compétente n'est pas en mesure d'indiquer dans quel délai et par quelle collectivité publique ou par quel concessionnaire de service public ces travaux doivent être exécutés (...) ».* Aux termes de l'article L. 111-12 du même code : « *Les bâtiments, locaux ou installations soumis aux dispositions des articles L. 421-1 à L. 421-4 ou L. 510-1, ne peuvent, nonobstant toutes clauses contractuelles contraires, être raccordés définitivement aux réseaux d'électricité, d'eau, de gaz ou de téléphone si leur construction ou leur transformation n'a pas été, selon le cas, autorisée ou agréée en vertu de ces dispositions ».*

52. Les associations requérantes ne sauraient utilement se prévaloir de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 111-12 précitées qui ne concernent que les bâtiments, locaux et installations non autorisées. Ensuite, s'agissant du respect des dispositions de l'article L. 111-11, d'une part, il ressort du règlement du plan local d'urbanisme applicable à la zone qu'il n'impose aucune obligation de raccordement aux réseaux des eaux pluviales, des eaux potables, des eaux usées et au réseau électrique. D'autre part, ces dispositions ne sont applicables que lorsque le projet nécessite de réaliser des travaux d'extension ou de modification de la capacité des réseaux. Dès lors, à supposer même que cette branche du moyen soit opérante, il ne ressort pas, en tout état de cause, des pièces du dossier, et en particulier de la notice architecturale consacrée au « raccordement aux réseaux », que le projet nécessite une extension ou un renforcement de la capacité des différents réseaux existant à proximité du projet. Cette notice précise ainsi que « la société du Grand Paris réalise avec les concessionnaires l'amenée des réseaux nécessaires au fonctionnement du chantier, qui pourront être maintenus à la mise en service de la gare », « Les raccordements en eau potable, électricité et télécom sont prévus au niveau du carrefour de la Patte d'oie ». S'agissant des eaux usées, un raccordement gravitaire de la gare au réseau communal existant sur la route de Paris à Senlis est prévu et, pour les eaux pluviales, la gare comprend un bassin de rétention situé au niveau inférieur du projet de gare. A ce titre, il n'existe pas de contradiction apparente entre les raccordements à l'assainissement, l'un des deux raccordements ne concernant pas les eaux usées mais les eaux pluviales.

53. En deuxième lieu, aux termes de l'article L. 111-16 du code de l'urbanisme : « *Nonobstant les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions des plans locaux d'urbanisme, des plans d'occupation des sols, des plans d'aménagement de zone et des règlements des lotissements, le permis de construire ou d'aménager ou la décision prise sur une déclaration préalable ne peut s'opposer à l'utilisation de matériaux renouvelables ou de matériaux ou procédés de construction permettant d'éviter l'émission de gaz à effet de serre, à l'installation de dispositifs favorisant la retenue des eaux pluviales ou la production d'énergie renouvelable correspondant aux besoins de la consommation domestique des occupants de l'immeuble ou de la partie d'immeuble concernés. Le permis de construire ou d'aménager ou la décision prise sur une déclaration préalable peut néanmoins comporter des prescriptions destinées à assurer la bonne intégration architecturale du projet dans le bâti existant et dans le milieu environnant (...) ».*

54. Ces dispositions n'ont ni pour objet ni pour effet d'imposer que les permis de construire comportent des prescriptions relatives aux procédés de construction qu'elles énumèrent. Le moyen tiré de ce que le permis de construire aurait dû comporter des prescriptions sur le fondement de ces dispositions ne peut dès lors qu'être écarté.

55. En troisième lieu, aux termes de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme : « *Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations ».* Aux termes de l'article L. 425-3 du même code: « *Lorsque le projet porte sur un*

*établissement recevant du public, le permis de construire tient lieu de l'autorisation prévue par l'article L. 122-3 du code de la construction et de l'habitation dès lors que la décision a fait l'objet d'un accord de l'autorité administrative compétente qui peut imposer des prescriptions relatives à l'exploitation des bâtiments en application de l'article L. 143-2 du code de la construction et de l'habitation (...) ».* Il appartient à l'autorité d'urbanisme compétente et au juge de l'excès de pouvoir, pour apprécier si les risques d'atteintes à la salubrité ou à la sécurité publique justifient un refus de permis de construire sur le fondement de ces dispositions, de tenir compte tant de la probabilité de réalisation de ces risques que de la gravité de leurs conséquences, s'ils se réalisent. Les risques d'atteinte à la sécurité publique qui, en application de cet article, peuvent justifier le refus d'un permis de construire ou son octroi sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales sont aussi bien les risques auxquels peuvent être exposés les occupants de la construction pour laquelle le permis est sollicité que ceux que l'opération projetée peut engendrer pour des tiers.

56. En l'espèce, tout d'abord, les associations requérantes ne peuvent utilement soutenir que le projet ne respecte pas les prescriptions de l'arrêté du 19 mars 2012 lequel précise les règles techniques de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national, dès lors qu'elles ne font pas partie de la réglementation opposable à une autorisation d'urbanisme. Ensuite, comme il a été dit au point 39 du présent arrêt, l'étude de sécurité prend en compte la nature de la construction et prévoit des dispositifs de sécurité en conséquence. Par ailleurs, si les associations requérantes critiquent l'étude de sécurité faite au titre de la législation des établissements recevant du public, elles ne font toutefois pas état de risques auxquels peuvent être exposés les usagers de la gare ou de ceux qu'elle peut engendrer pour des tiers, et n'indiquent au surplus pas quelles dispositions de l'arrêté du 25 juin de 1980 portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans ces établissements seraient méconnues. Enfin, il ressort des pièces du dossier que l'accès à la gare s'effectue par la création d'une voie d'une largeur minimum de 6,5 mètres présentant les caractéristiques d'une voie engin, reliant la gare au chemin de Gonesse à Villepinte situé au nord. Par suite, alors qu'au surplus l'ensemble des commissions compétentes sur ces questions ont rendu un avis favorable au projet, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme doit être écarté.

57. En quatrième lieu, aux termes de l'article R. 111-26 du code de l'urbanisme : « *Le permis ou la décision prise sur la déclaration préalable doit respecter les préoccupations d'environnement définies aux articles L. 110-1 et L. 110-2 du code de l'environnement. Le projet peut n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si, par son importance, sa situation ou sa destination, il est de nature à avoir des conséquences dommageables pour l'environnement. Ces prescriptions spéciales tiennent compte, le cas échéant, des mesures mentionnées à l'article R. 181-43 du code de l'environnement ».*

58. L'article R. 111-26 du code de l'urbanisme ne permet pas à l'autorité administrative de refuser un permis de construire, mais seulement de l'accorder sous réserve du respect de prescriptions spéciales relevant de la police de l'urbanisme, telles que celles relatives à l'implantation ou aux caractéristiques des bâtiments et de leurs abords, si le projet de construction est de nature à avoir des conséquences dommageables pour l'environnement. A ce titre, s'il n'appartient pas à cette autorité d'assortir le permis de construire délivré pour une installation classée de prescriptions relatives à son exploitation et aux nuisances qu'elle est susceptible d'occasionner, il lui incombe, en revanche, le cas échéant, de tenir compte des prescriptions édictées au titre de la police des installations classées ou susceptibles de l'être.

59. Il ressort des pièces du dossier que la création et l'exploitation de la ligne 17 Nord a fait l'objet d'une autorisation environnementale qui était en cours d'instruction à la date de l'arrêt attaqué et à laquelle il appartenait de fixer, le cas échéant, des prescriptions relatives à l'extraction

et au transfert des terres. En outre, les associations requérantes n'indiquent pas quelles prescriptions spéciales relevant de la police de l'urbanisme auraient été nécessaires compte tenu de la nature de la construction. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article R. 111-26 du code de l'urbanisme doit être écarté.

60. En cinquième lieu, aux termes de l'article R. 111-27 du code de l'urbanisme : « *Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales* ».

61. Il appartient aux auteurs d'un plan local d'urbanisme de déterminer le parti d'aménagement à retenir pour le territoire concerné par le plan, en tenant compte de la situation existante et des perspectives d'avenir, et de fixer en conséquence le zonage et les possibilités de construction. Leur appréciation ne peut être censurée par le juge administratif qu'au cas où elle serait entachée d'une erreur manifeste ou fondée sur des faits matériellement inexacts. Pour rechercher l'existence d'une atteinte à un paysage naturel au sens de cet article, il appartient à l'autorité administrative d'apprécier, dans un premier temps, la qualité du site naturel sur lequel la construction est projetée et d'évaluer, dans un second temps, l'impact que cette construction, compte tenu de sa nature et de ses effets, pourrait avoir sur le site.

62. Il ressort des pièces du dossier que le terrain d'assiette prend place dans un environnement plat, sans végétation, constitué de parcelles agricoles. Il ne présente aucune qualité paysagère particulière, aucun intérêt ni caractère. Si le projet de gare présente une certaine ampleur et aura un impact sur ce paysage dépourvu de construction, sa hauteur demeure modeste et il a vocation à intégrer un futur quartier au sein d'une ZAC. En l'absence de qualité particulière de ce site, le moyen tiré de l'erreur manifeste d'appréciation de l'atteinte aux paysages ne peut qu'être écarté.

En ce qui concerne le principe d'équilibre :

63. Aux termes de l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme : « *Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants : 1° L'équilibre entre : a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ; b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ; c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ; (...)* e) *Les besoins en matière de mobilité ; (...)* ».

64. Il résulte de ces dispositions qu'elles définissent exclusivement les principes que les collectivités doivent mettre en œuvre lorsqu'en matière de réglementation d'urbanisme, elles planifient et définissent des règles d'utilisation du sol notamment à travers les plans locaux d'urbanisme. Dès lors, les associations requérantes ne sauraient utilement invoquer cet article à l'encontre du permis de construire attaqué.

En ce qui concerne le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France :

65. Aux termes de l'article L. 131-4 du code de l'urbanisme : « *Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles*

*avec : (...) / 3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports (...) ». Aux termes de l'article L. 1214-10 du code des transports : « Les prescriptions du plan de déplacements urbains sont compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région Ile-de-France prévu par l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme et avec le plan régional pour la qualité de l'air prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement. / Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur et les plans locaux d'urbanisme sont compatibles avec le plan de déplacements urbains (...) ». Aux termes de l'article L. 1214-11 de ce code : « Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Ile-de-France sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains ».*

66. D'une part, l'arrêté en litige n'a pas été pris par une autorité chargée de la voirie ou de la police de la circulation. D'autre part, il résulte des dispositions des articles L. 131-4 et L. 1214-10 précités que seuls les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les plans locaux de déplacement urbains. Par suite, les associations requérantes ne peuvent utilement invoquer la méconnaissance du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France par le permis de construire attaqué.

67. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir opposées en première instance, que les conclusions de l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et autres tendant à l'annulation de l'arrêté du 14 septembre 2018 autorisant la construction de la gare de Gonesse ne peuvent qu'être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

68. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat et de la société du Grand Paris devenue société des Grands projets, qui ne sont pas, dans la présente instance, les parties perdantes, la somme que l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et autres demandent à ce titre. Il n'y a pas davantage lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse » et autres la somme demandée par la société du Grand Paris devenue société des Grands projets sur le fondement des mêmes dispositions.

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup> : Les conclusions présentées par la fédération « Des terres pas d'hypers », l'association « Réseau des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne d'Ile-de-France » et l'association « Environnement 93 » sont rejetées comme irrecevables.

Article 2 : Le jugement du tribunal administratif de Cergy-Pontoise n° 1811963 du 22 mars 2022 est annulé.

Article 3 : Les demandes d'annulation présentées par l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse », l'association « Val-d'Oise environnement », la fédération « France nature environnement Ile-de-France », l'association « Les amis de la terre France », l'association « Les amis de la terre Val-d'Oise », la fédération « Des terres, pas d'hypers ! », l'association « Les amis de la confédération paysanne », l'association « Mouvement national de lutte pour

l'environnement-Réseau homme et nature – Comité départemental », l'association « Réseau des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne en Ile-de-France » et la fédération « Environnement 93 » devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise et le surplus des conclusions des parties sont rejetés.

Article 4 : Le présent arrêt sera notifié à l'association « Collectif pour le Triangle de Gonesse », l'association « Val-d'Oise environnement », la fédération « France nature environnement Ile-de-France », l'association « Les amis de la terre Val-d'Oise », la fédération « Des terres, pas d'hypers ! », l'association « Mouvement national de lutte pour l'environnement-Réseau homme et nature – Comité départemental », l'association « Réseau des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne en Ile-de-France » et la fédération « Environnement 93 », à la société du des Grands projets, au préfet du Val-d'Oise et au ministre du logement et de la rénovation urbaine.

Délibéré après l'audience du 12 septembre 2024, à laquelle siégeaient :

M. Even, président de chambre,  
Mme Mornet, présidente assesseur,  
Mme Aventino, première conseillère,

Rendu public par mise à disposition au greffe le 30 septembre 2024.

La rapporteure,

Le président,

B. Aventino

B. Even

La greffière,

I. Szymanski

La République mande et ordonne au ministre du logement et de la rénovation urbaine en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme  
La greffière,