

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE CERGY-PONTOISE**

N° 1811963

COLLECTIF A...

Mme B...
Rapporteuse

M. C...
Rapporteur public

Audience du 8 mars 2022
Décision du 22 mars 2022

68-03
68-03-02-01
44-006-03-01-01
C

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Cergy-Pontoise
(1^{ère} chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires enregistrés les 15 novembre 2018, 10 juin et 15 novembre 2019, l'association « collectif A... », l'association « D... », la fédération « E... », l'association « F... », l'association « G... », la fédération « H... », l'association « I... », l'association « J... », et l'association « H... », représentées par la Me Z..., demandent au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du 14 septembre 2018 par lequel le préfet du Val-d'Oise a délivré à la société Q... un permis de construire pour une gare ferroviaire à Gonesse ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent, dans le dernier état de leurs écritures, que :

- une concertation préalable aurait dû être menée préalablement à la délivrance du permis de construire en application de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme ;
- le permis de construire aurait dû être précédé de la saisine de l'autorité environnementale en vertu de l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;
- le projet n'a pas été mis à disposition du public, en méconnaissance de l'article L. 123-2 du code de l'environnement ;
- l'arrêté attaqué méconnaît l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement ;

- le projet n'est pas accompagné d'une étude d'impact ou d'une dispense d'évaluation environnementale, en méconnaissance de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme ;
- 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 ;
- l'autorité publique propriétaire de la voie sur laquelle se trouve l'entrée de la servitude d'accès aurait dû être consultée en vertu de l'article R. 423-53 du code de l'urbanisme ;
- les sociétés et collectivités locales compétentes pour le raccordement des réseaux d'eau, d'assainissement, de gaz et d'électricité auraient dû être consultées en vertu de l'article R. 423-52 du code de l'urbanisme ;
- l'étude de sécurité publique et les avis émis par la commission départementale de la sécurité et de l'accessibilité sont insuffisants au regard de l'article R. 114-2 du code de l'urbanisme ;
- le dossier de demande de permis de construire est incomplet au regard des articles R. 431-5, R. 431-7 à R. 431-10 et R. 431-16 du code de l'urbanisme ;
- le permis de construire a été délivré sans l'accord du gestionnaire du domaine public ferroviaire, en méconnaissance de l'article R. 431-13 du code de l'urbanisme ;
- un seul permis de construire aurait dû être délivré pour les six gares prévues par le décret du 14 février 2017 ;
- le permis de construire méconnaît les articles L. 111-1 et L. 111-2 du code de l'urbanisme ;
- il méconnaît l'article L. 111-16 du code de l'urbanisme ;
- il méconnaît l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme ;
- ses prescriptions sont insuffisantes au regard de l'article R. 111-26 du code de l'urbanisme ;
- il méconnaît l'article R. 111-27 du code de l'urbanisme ;
- il est entaché d'une erreur manifeste d'appréciation au regard de l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme ;
- il méconnaît le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.
- l'annulation juridictionnelle de la délibération du plan local d'urbanisme du 25 septembre 2017 a pour effet de remettre en vigueur le plan local d'urbanisme approuvé le 21 septembre 2006, qui classe en zone agricole le secteur de la gare de Gonesse ;
- le permis de construire est illégal du fait de l'illégalité de la modification du plan local d'urbanisme approuvé le 10 septembre 2018, dont l'annulation aura pour effet de remettre en vigueur le plan local d'urbanisme approuvé le 21 septembre 2006 ;
- le permis de construire est illégal du fait de l'illégalité du plan local d'urbanisme mis en compatibilité par la déclaration d'utilité publique du 14 février 2017 en ce que la création d'une zone 1AUp est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation et en ce qu'elle méconnaît l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme.

Par des mémoires enregistrés les 30 avril et 27 septembre 2019, la société Q..., représentée par Me Y... et Me W..., conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge des associations requérantes une somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir que :

- la requête est irrecevable au regard de l'article R. 600-1 du code de l'urbanisme et du défaut d'intérêt à agir de plusieurs associations ;
- les moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

Par un mémoire enregistré le 27 septembre 2019, le préfet du Val-d'Oise conclut au rejet de la requête et, à titre subsidiaire, à ce qu'il soit fait application des dispositions des articles L. 600-5 et L. 600-5-1 du code de l'urbanisme.

Il fait valoir que les moyens soulevés par les associations requérantes ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code général des collectivités territoriales ;
- le code des transports ;
- le code de l'urbanisme ;
- la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 ;
- le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 ;
- l'arrêté du 25 juin 1980 portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public ;
- le code de justice administrative.

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

Après avoir entendu au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme B..., rapporteure,
- les conclusions de M. C..., rapporteur public,
- et les observations de Me O..., représentant les requérants, celles de Me Y... représentant la société Q... et enfin celles de M. V... représentant le préfet du Val-d'Oise.

Deux notes en délibéré présentées pour les associations requérantes ont été enregistrées les 10 et 11 mars 2022.

Considérant ce qui suit :

1. Par un décret du 14 février 2017, les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares du Bourget RER et du Mesnil-Amelot (ligne 17 Nord) ont été déclarés d'utilité publique et urgents, dans les départements de la Seine Saint-Denis, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne. Ce décret a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme de plusieurs communes, dont celle de Gonesse (Val-d'Oise). Il prévoit la création de six nouvelles gares, dont celle du Triangle de Gonesse. Par un arrêté du 14 septembre 2018, le préfet du Val-d'Oise a délivré un permis de construire à la société Q..., pour la construction de la gare du Triangle de Gonesse. Le permis porte sur la réalisation de l'infrastructure de la gare sur deux niveaux, sa superstructure sur un niveau et la réalisation du belvédère qui longe la gare au sud.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne le périmètre du permis de construire :

2. 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 suit de là 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 devant en principe faire l'objet d'un seul permis de construire. 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.

3. D'une part, si la création du tronçon nord de la ligne 17 prévoit la construction de six gares ferroviaires et qu'un lien fonctionnel existe entre ces gares, ce lien, qui ne relève pas des règles d'urbanisme, n'est pas de nature à caractériser un ensemble immobilier unique devant en principe faire l'objet d'un seul permis de construire. Il en va de même du projet de gare routière situé à proximité de la gare, cette dernière n'étant soumise à aucune obligation de stationnement par le règlement du plan local d'urbanisme de Gonesse.

4. D'autre part, il ressort des pièces du dossier, en particulier de la notice d'accompagnement, qu'une opération connexe, de programmation tertiaire, est envisagée en surplomb du futur pôle gare. Le permis de construire intègre des mesures conservatoires pour la réalisation de cette opération et la toiture de la gare a été conçue, tant architecturalement que techniquement, pour accueillir cette future activité. Cette opération est de nature à constituer, à terme, avec la construction en litige, un ensemble immobilier unique, au regard des liens physiques les unissant. Toutefois, elle restait, à la date du permis de construire attaqué, à l'état d'un projet dont la concrétisation est sans incidence sur le caractère pérenne de la gare, tant d'un point de vue fonctionnel que constructif, les mesures conservatoires prévues par le permis de construire se limitant à rendre possible cette opération, sans qu'elle ne soit aucunement nécessaire. Dès lors, elle n'avait pas à être autorisée par le permis de construire attaqué.

En ce qui concerne la concertation :

5. Aux termes de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction applicable à la date de l'arrêté attaqué : « *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 (...)* ». Parmi ces projets figurent, en vertu de l'article R. 103-1 du même code, la création d'une gare ferroviaire de voyageurs, de marchandises ou de transit lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros.

6. Toutefois, aux termes de l'article 3 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : « *I.-Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (...) est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'association des maires d'Ile-de-France, du syndicat mixte Paris-Métropole, du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'atelier international du Grand Paris. / Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. A cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (...) / Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales*

caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris (...) / VIII.- L'article L. 103-2 du code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet du débat public organisé en application du présent article ».

7. Il ressort des pièces du dossier que le débat public prévu par l'article 3 de la loi du 3 juin 2010 s'est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. 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.

En ce qui concerne les consultations préalables :

8. En premier 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 régleme de façon particulière les conditions d'accès à ladite voie ».*

9. Il ressort des pièces du dossier qu'une voirie sera créée qui reliera le site de la gare au carrefour de la Patte d'oie (RD84-RD902). Le conseil départemental du Val-d'Oise, propriétaire de ces routes départementales, a rendu un avis sur le projet le 6 juillet 2018. Par suite, le moyen tiré du défaut de consultation de l'autorité gestionnaire de ces voies doit être écarté.

10. En second lieu, aux termes de l'article R. 423-52 code de l'urbanisme : *« 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 ».*

11. Si les associations requérantes font valoir que le dossier de permis de construire ne comporte pas les avis des sociétés et collectivités locales compétentes pour le raccordement des réseaux d'eau, d'assainissement, de gaz et d'électricité, elles ne justifient pas de la nécessité de ces avis.

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

12. 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 : *« (...) 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 ».

13. Le permis de construire attaqué a été délivré au vu d'une surface de vente déclarée de 751,5 m². Il résulte des dispositions précitées du code de l'urbanisme que les requérantes, qui se prévalent d'un intérêt urbanistique à l'encontre du permis de construire, ne peuvent utilement soutenir que cette surface est en réalité supérieure à 1 000 m² et impliquait qu'il soit précédé de l'avis de la commission départementale d'aménagement commercial.

En ce qui concerne la procédure d'évaluation environnementale :

14. Aux termes de l'article 6 de 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 : *« Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent : (...) - 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 (...) ».*

15. 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 au titre de la rubrique 8° « transports guidés de personnes » de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 3 août 2016, les dispositions de cette ordonnance ne s'y appliquent pas, non plus que celles du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 pris pour son application, lorsqu'elles en sont la conséquence nécessaire.

16. En premier lieu, aux termes du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au permis de construire attaqué : *« (...) 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 ».*

17. Ainsi qu'il vient d'être dit, le projet de construction de la gare de Gonesse relève 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. Dans ces conditions et en tout état de cause, les associations requérantes ne sont pas fondées à soutenir qu'il devait faire l'objet d'un examen au cas par cas au titre de la rubrique 5° « infrastructures ferroviaires ».

18. En deuxième lieu, aux termes du I de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au projet : *« 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 évaluation environnementale 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 évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 (...) ». Aux termes du II de l'article L. 122-1 du même code : « 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 ».

19. Il ressort des pièces du dossier que la surface de plancher autorisée par le permis de construire est de 6855,63 m². D'une part, il n'existe pas entre la gare et les constructions susceptibles d'intervenir sur des parcelles adjacentes au terrain d'assiette du projet de liens de nature à caractériser un même programme de travaux au sens du II de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. La gare forme une unité fonctionnelle avec les autres gares et les infrastructures de la ligne 17 du métro et non avec l'aménagement de la zone d'aménagement concertée du Triangle de Gonesse, portée par un autre maître d'ouvrage. Dès lors, la circonstance que d'autres permis de construire sont susceptibles d'être délivrés, dans le cadre de l'aménagement du Triangle de Gonesse, ne peut être prise en compte pour apprécier la surface totale de plancher créée. L'article 2AU du règlement du plan local d'urbanisme de Gonesse prévoit d'ailleurs que la gare et ses infrastructures ne font pas partie de l'opération d'aménagement d'ensemble de la zone. D'autre part, le projet connexe prévu en surplomb de la gare aux fins d'accueil d'une activité tertiaire, encore incertain et porté par un autre maître d'ouvrage, ne prévoit aucune unité fonctionnelle avec 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 environnement 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 m² et 40 000 m² de surface de plancher. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 123-2 du code de l'environnement doit être écarté.

20. En troisième lieu, aux termes de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction antérieure au décret du 11 août 2017 : « *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 (...)* ».

21. L'article R. 431-16 du code de l'urbanisme prévoit, depuis sa modification par le décret du 11 août 2016, que le dossier de demande de permis de construire doit comprendre l'étude d'impact ou la décision de l'autorité environnementale dispensant le projet d'évaluation environnementale lorsque le projet relève du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Cette modification devant être regardée comme une conséquence nécessaire de l'ordonnance du 3 août 2016, il résulte de ce qui a été dit au point 19 que le dossier du permis de construire attaqué n'avait pas à comprendre d'étude d'impact ou de décision de dispense de

réalisation d'une telle étude.

22. En tout état de cause, à supposer que cette modification ne soit pas la conséquence nécessaire de l'ordonnance du 3 août 2016, il ressort des pièces du dossier que par un arrêté interpréfectoral du 24 octobre 2018, le préfet de la Seine-Saint-Denis, le préfet du Val-d'Oise et la préfète de Seine-et-Marne ont autorisé la création et l'exploitation de la ligne 17 Nord. Le préfet du Val-d'Oise a dès lors, dans le cadre de cette procédure, eu connaissance, avant l'intervention de l'arrêté attaqué, de l'étude d'impact réalisée à ce titre. Dans ces conditions, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme doit être écarté.

23. En dernier lieu, aux termes de l'article L. 424-4 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction applicable au projet : « *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* ».

24. Il résulte de ce qui a été dit au point 19 que ce moyen doit être écarté.

En ce qui concerne l'étude de sécurité publique :

25. D'une part, 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 du même 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 (...)* ».

26. D'autre part, aux termes de l'article 2 du décret du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité : « (...) *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* ».

27. En premier lieu, il résulte de ces dispositions que la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité est compétente pour rendre un avis sur l'étude de sécurité publique, l'article R. 111-49 du code de l'urbanisme étant désormais codifié à l'article R. 114-2 du même code. Ainsi, la circonstance que l'avis sur l'étude de sécurité, rendu par la sous-commission départementale pour la sécurité publique, est signé de la même personne que l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ne peut être

utilement invoquée.

28. En second lieu, le procès-verbal de la sous-commission pour la sécurité publique du 22 juin 2018 atteste de ce qu'une étude de sécurité publique a été réalisée. Il souligne le caractère complet de la partie diagnostic de l'étude, 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 ». Par ailleurs, il ne ressort pas des termes de l'article R. 114-2 que cet avis doit porter sur les caractéristiques particulières de sécurité liées à l'affectation ferroviaire de l'infrastructure et les aspects de sécurité liés au survol par des avions commerciaux et de tourisme. Enfin, l'argumentation des requérantes selon lesquelles le permis de construire de la gare s'intègre dans un plus vaste ensemble formé par la gare routière et la ZAC Europacity est sans incidence sur le caractère suffisant de l'étude de sécurité. Compte tenu de l'avis de la sous-commission pour la sécurité publique sur l'étude de sécurité publique et en l'absence de tout élément contraire, 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.

En ce qui concerne la composition du dossier :

29. En premier 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 ».

30. Il ressort des pièces du dossier que le terrain d'assiette du projet, qui a été vendu à la société Q... 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. Bien que la gare soit 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, mais constituait une simple réserve foncière de l'établissement public, appartenant à son domaine privé et non à son domaine public. En tout état de cause, en admettant même que cette emprise doive être regardée comme une dépendance du domaine public compte tenu de la décision de l'établissement public foncier de l'Ile-de-France de l'affecter à un service public et de ce que l'aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public devait être regardé comme entrepris de façon certaine, l'absence d'avis de l'autorité gestionnaire a été régularisée en cours d'instance par la vente de ce bien au pétitionnaire. Par suite, le moyen tiré du défaut d'accord du gestionnaire du domaine public doit être écarté.

31. En deuxième 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 (...) ».

32. La circonstance que le formulaire cerfa de demande de permis de construire ne précise pas que le terrain est situé dans une zone d'aménagement concerté est sans incidence sur la complétude du dossier dès lors qu'ainsi que le précise la rubrique correspondante de ce document cerfa : « ces données, qui sont facultatives, peuvent toutefois vous permettre de faire valoir des droits à construire ou de bénéficier d'impositions plus favorables ». Par ailleurs, compte tenu de ce qui a été dit aux points 3 et 4, la destination et la surface de plancher mentionnées dans ce document pouvait se limiter au seul bâtiment de la gare, constitué de trois niveaux. Enfin, la liste des pièces à joindre figurant dans le document cerfa n'avait pas à mentionner l'accord du gestionnaire du domaine public et l'étude d'impact, compte tenu de ce qui a été dit respectivement aux points 30 et 19 et 21, pas plus que le dossier ne devait comprendre le bilan de la concertation, compte tenu de ce qui a été dit au point 7.

33. En troisième 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 code de l'urbanisme : « *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 même 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 (...)* ».

34. D'abord, compte tenu de ce qui a été dit au point 4, 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.

35. Ensuite, tant la notice architecturale que le plan de masse précisent le tracé de la servitude d'accès au terrain, qui sera d'une largeur variable et au minimum de 6,5 mètres. La notice précise également qu'elle répond aux caractéristiques d'une voie engin. En revanche, il est vrai que l'autorité administrative n'a pas été mise à même de vérifier l'existence d'un titre permettant l'utilisation de cette servitude. Toutefois, d'une part, le règlement du plan local d'urbanisme ne fixe aucune règle en matière de desserte pour la zone 1AUgp d'implantation du

projet et n'était pas tenu de le faire. D'autre part, il résulte des dispositions des articles L. 1424-2 à L. 1424-4 du code général des collectivités territoriales que les services publics d'incendie et de secours sont, dans le cadre de leurs missions de protection et de secours, en droit d'intervenir sur tout le territoire de la commune, sans que puisse leur être opposé le caractère privé des voies qu'ils doivent emprunter. Dans ces conditions, 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.

36. Par ailleurs, la notice architecturale précise que les seuls espaces extérieurs situés dans le terrain d'assiette sont constitués du belvédère qui longe la façade sud de la gare, qui sera réalisé en dalles de béton préfabriquées imitation pierre de couleur claire avec une finition antidérapante de type bouchardé, et les espaces situés à l'est au-dessus de la boîte en infrastructure, les locaux techniques en infrastructure étant livrés avec un complexe de 80 cm composé de terre et de différentes épaisseurs de roulement à l'aplomb. Les vues du projet permettent d'apprécier l'absence d'aménagement en limite de terrain, qui a vocation à être relié au reste de la zone. 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. Par ailleurs, tant la notice architecturale que le plan de masse précisent les modalités de raccordement du projet au réseau.

37. Enfin, la notice architecturale indique que le périmètre du Triangle de Gonesse est délimité par le cadran formé par les axes de la RD317 et de l'autoroute A1, au nord de la RD370, et se situe de part et d'autre du boulevard intercommunal du Parisis. Elle précise qu'il est constitué de vastes plaines agricoles. S'agissant du site, elle mentionne que les zones bâties existantes en sont éloignées et sont 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. Ces informations n'apparaissent ni insuffisantes, ni erronées. Par ailleurs, la vue aérienne, qui n'avait pas à préciser les distances, permet d'avoir une vision des éléments environnant le projet et de constater qu'il est entouré de terres agricoles, ce que confirme le « reportage photographique ». A cet égard, les requérantes n'apportent aucun élément de nature à révéler que les vues présentées ne correspondent pas à l'environnement du projet. Ces photographies n'avaient enfin pas à permettre de connaître l'état des chaussées et leur caractère goudronné ou non, eu égard à leur objet qui est de permettre d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement.

38. Il résulte de tout ce qui précède que le moyen tiré du caractère insuffisant du dossier au regard des articles R. 431-8, R. 431-9 et R. 431-10 du code de l'urbanisme doit être écarté.

39. En dernier 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* ».

40. Le projet ne prévoit pas d'assainissement non collectif pour les eaux usées, le bassin évoqué par les requérantes étant destiné à la rétention des eaux pluviales pour éviter

un débit de rejet vers le réseau trop important en cas de pluies abondantes, comme le précise la notice architecturale. En outre, 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 d) et m) de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme.

En ce qui concerne le principe d'équilibre :

41. L'article L. 101-2 du code de l'urbanisme, qui énumère des objectifs généraux, est inséré au chapitre Ier « Objectifs généraux » du titre préliminaire « principes généraux » du livre Ier de ce code « Règlementation de l'urbanisme ». L'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme mentionnée à l'article L. 101-2 concerne celle mentionnée au livre Ier, lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme qui, selon l'article L. 151-1 du même code, doit respecter « *les principes énoncés aux articles L. 101-1 à L. 101-3* ». Le régime des autorisations d'urbanisme, dont les permis de construire, relève du livre IV du code de l'urbanisme. Les dispositions de l'article L. 101-2 doivent dès lors être interprétées comme imposant aux auteurs des seuls documents d'urbanisme, à l'exclusion des autorisations d'urbanisme, d'y faire figurer des mesures tendant à la réalisation des objectifs qu'elles énoncent. Par suite, les associations requérantes ne peuvent utilement soutenir que le permis de construire attaqué méconnaît les objectifs énoncés par l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme.

En ce qui concerne le règlement national d'urbanisme :

42. 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* ».

43. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier, et en particulier de la notice architecturale, que la société Q... 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. Le tracé suivra celui de la servitude d'accès. 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. Il n'existe par ailleurs 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. Enfin, il est constant que le permis de construire vise à autoriser la construction de la gare. Aussi les requérantes ne peuvent-elles utilement invoquer la méconnaissance de l'article L. 111-12 du code de l'urbanisme. Les moyens tirés de la méconnaissance des articles L. 111-11 et L. 111-12 de ce code doivent, dès lors, être écartés.

44. 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 (...) ».

45. Les associations requérantes ne peuvent utilement soutenir que le permis de construire devait comporter des prescriptions sur le fondement de ces dispositions, lesquelles prévoient seulement que le permis de construire ne peut s'opposer à la mise en œuvre de certains procédés de construction mais seulement émettre des prescriptions destinées à assurer la bonne intégration architecturale du projet dans le bâti existant et dans le milieu environnant.

46. 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 »*. Les risques d'atteinte à la sécurité publique qui, en application de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme, justifient 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.

47. D'abord, les associations requérantes ne peuvent utilement soutenir que le projet ne respecte pas les prescriptions de 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, qui ne fait pas partie de la réglementation opposable à une autorisation d'urbanisme. Les dispositions de cet arrêté dont elles se prévalent ne comportent par ailleurs pas d'éléments d'appréciation qui pourraient être pris en compte au regard de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme.

48. Ensuite, l'article L. 425-3 du code de l'urbanisme prévoit que : *« 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 (...) »*. Les requérantes, qui critiquent l'étude de sécurité faite au titre de la législation des établissements recevant du public (ERP), 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 les ERP seraient méconnues.

49. Enfin, ainsi qu'il a été dit, un chemin, d'une largeur minimum de 6,5 mètres et présentant les caractéristiques d'une voie engin, reliera dans un premier temps la gare à la voie

publique. Les requérantes indiquent d'ailleurs elles-mêmes que la commission de sécurité a attesté que les moyens d'accès étaient suffisants en cas d'incendie.

50. Il résulte de tout ce qui précède que le moyen tiré de la méconnaissance de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme doit être écarté.

51. 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* ». Cet article 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. Il lui incombe, le cas échéant, de tenir compte des prescriptions édictées au titre de la police de l'environnement ou susceptibles de l'être.

52. 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'arrêté attaqué et à laquelle il appartenait de fixer, le cas échéant, des prescriptions relatives à l'extraction et au transfert des terres. S'agissant de l'artificialisation des sols induite par le projet, les requérantes n'indiquent pas quelles prescriptions relevant de la police de l'urbanisme pouvaient être édictées. Enfin, le permis de construire n'étant pas soumis à étude d'impact, il n'avait pas à prévoir de mesures de compensation. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article R. 111-26 du code de l'urbanisme doit être écarté.

53. En dernier 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* ». 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.

54. En se limitant à faire valoir que le site d'implantation de la gare du Triangle de Gonesse est constitué d'un espace agricole, les associations requérantes n'établissent pas, ni même n'allèguent, qu'il présente une qualité paysagère particulière, ce qui ne ressort pas davantage des pièces du dossier. Ainsi, bien que le projet, par son ampleur et par son architecture contemporaine, aura nécessairement un impact important sur un paysage dépourvu jusque-là de construction, en l'absence de qualité particulière de ce site, le préfet du Val-d'Oise n'a pas fait une inexacte application de l'article R. 111-27 du code de l'urbanisme en délivrant l'autorisation en litige.

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

55. Aux termes de l'article L. 131-4 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction applicable à la date de l'arrêté attaqué : « *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, dans sa rédaction applicable au litige : « *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 (...)* ».

56. Il résulte de ces dispositions que les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les plans locaux de déplacement urbains. En revanche, il ne ressort ni des dispositions précitées du code de l'urbanisme et du code des transports ni d'aucune autre disposition que les plans locaux de déplacement urbains sont opposables aux autorisations d'urbanisme. Par suite, les requérantes ne peuvent utilement invoquer la méconnaissance du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France par le permis de construire attaqué.

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

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

57. 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* ».

58. Il ressort des pièces du plan des distances produit par le préfet du Val-d'Oise que la gare est implantée à 145 mètres du boulevard intercommunal du Parisis, route désignée à l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme la plus proche. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de cet article doit être écarté.

59. En second lieu, d'une part, 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 ha, le reste du Triangle de Gonesse restant classé en zone agricole. Si l'implantation de cette gare a vocation à en accompagner, à terme, l'urbanisation sur la zone 1AU de 248 ha créée postérieurement, elle ne peut être regardée comme en étant à l'origine. Par ailleurs, les requérantes font valoir que l'absence d'obligation fixée par le règlement écrit de la zone 1AUgp est inadaptée, sans préciser en quoi. Enfin, elles allèguent de manière très générale 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, sans mettre le tribunal en état d'apprécier le bien-fondé de leur argumentation et sans tenir compte des mesures d'évitement, de

réduction et de compensation mises à la charge du maître d'ouvrage.

60. D'autre part, il ressort de l'extrait de l'annexe 2 au décret cité par le préfet en défense que la ligne 17 Nord appuiera l'essor, notamment, du Triangle de Gonesse, en prolongeant des activités développées autour de l'aéroport de Roissy. 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.

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

61. Les requérantes demandent au tribunal de tirer les conséquences 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. Ce jugement a toutefois et en tout état de cause été annulé par un arrêt de la cour administrative de Versailles du 17 décembre 2020.

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

62. Il est constant qu'à la date du présent jugement, aucune annulation du plan local d'urbanisme de Gonesse n'a été prononcée. Les requérantes ne sont dès lors pas fondées à demander au tribunal de tirer les conséquences de l'annulation de la délibération du 10 septembre 2018 approuvant la modification simplifiée de plan local d'urbanisme. En tout état de cause, le permis de construire ne constitue pas une mesure d'application du plan local d'urbanisme, si bien que son annulation ne saurait, à elle seule, emporter aucune conséquence sur sa légalité.

63. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir, que les associations requérantes ne sont pas fondées à demander l'annulation de l'arrêté du préfet du Val-d'Oise du 14 septembre 2018.

Sur les conclusions tendant au bénéfice des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

64. 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, qui n'est pas partie perdante, la somme demandée par les requérantes au titre des frais qu'elles ont engagés et non compris dans les dépens. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge des requérantes la somme demandée par la société Q... sur le fondement de ces mêmes dispositions.

DECIDE :

Article 1^{er} : La requête de l'association « collectif A... » et autres est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de la société Q... présentées sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association « Collectif A... », première dénommée, au ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales et à la société Q...

Copie en sera adressée au préfet du Val-d'Oise.