Mémoire en réponse à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création de la ZAC du Triangle de Gonesse (93 - 95)

n°Ae : 2015 - 103

L'avis délibéré n°2015 – 103 de l'Autorité environnementale, le mémoire en réponse de l'EPA Plaine de France ainsi que son annexe seront mis à disposition du public pendant une durée de 30 jours (25 avril – 25 mai 2016).

20 avril 2016

Préambule

Dans le cadre de la procédure de création de la Zone d'Aménagement Concerté du Triangle de Gonesse, l'EPA Plaine de France, en tant que maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement, a adressé le dossier de création de ZAC incluant l'étude d'impact à la Préfecture du Val d'Oise. Conformément à l'article R.122-13 du Code de l'environnement, le Préfet a adressé ledit dossier à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, définie à l'article R.122-1-1, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

Le CGEDD, en sa qualité d'autorité environnementale, a été saisi le 24 décembre 2015 pour émettre un avis sur l'étude d'impact jointe au dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse. Il en a accusé réception le 28 décembre 2015 et a émis un avis délibéré sur le projet le 2 mars 2016.

Afin de répondre au mieux à l'ensemble des remarques et recommandations de l'Autorité environnementale (Ae), l'EPA Plaine de France présente un mémoire en réponse exposant d'une part, les réponses aux observations de l'Ae et précise d'autre part dans un document annexe, l'ensemble des compléments apportés dans le corps de l'étude d'impact et faisant suite aux remarques de l'Ae.

Conformément aux articles L.122-1-1 et R.122-11 du Code de l'Environnement, un dossier sera mis à disposition du public. Il comprendra entre autres l'étude d'impact complétée, l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse de l'EPA Plaine de France ainsi que son annexe. La mise à disposition du public se fera pendant une durée du 30 jours, du 25 avril au 25 mai 2016. A cette occasion, chacun pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet à l'EPA Plaine de France, en Mairie de Gonesse, à la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, au Conseil Départemental du Val d'Oise.

Les réponses aux recommandations, observations et interrogations

1. *L'intégration des composantes essentielles du projet dans l'étude d'impact*

La description de la lisière est très succincte et le dossier est muet sur le cahier des charges qui permet de concilier tous les objectifs affichés (p.8).

L'étude d'impact fait mention à plusieurs reprises de la lisière (cf. *Chapitre 2, 2. Choix du site et du parti d'aménagement, p.176 et p.198 ;* cf. *Chapitre 3, 3. Le milieu naturel et paysager, p.227 et 231, et 7. Activités et tissu économique, p.297 à 299).* L'EPA Plaine de France souhaite tout d'abord préciser que le développement de la lisère agricole doit encore faire l'objet d'une réflexion plus approfondie. Celle-ci sera menée dans le cadre des études de faisabilité pré-opérationnelles qui s'ouvriront en fin d'année 2016.

Le projet agricole de la lisière s'intègre dans la stratégie Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) de l'EPA sur le projet du Triangle de Gonesse. Elle vise quatre objectifs :

- axe 1 : respecter l'environnement (eau, sols, biodiversité, énergie,…),
- axe 2 : intégrer l'agriculture à l'économie du quartier et du territoire,
- axe 3 : créer du lien entre la ville et le territoire,
- axe 4 : rendre le quartier agréable à vivre et innovant.

Pour y répondre, les directives qui objectifs visés pour le projet agricole dans la lisière, notamment dans le cadre du futur cahier des charges, sont les suivants :

AXE 1 : Mettre en œuvre les enjeux de transition écologique et énergétique	**Respecter l'environnement**	• Favoriser l'agriculture durable voire biologique • Favoriser les projets économes en ressources
AXE 2 : Bâtir un moteur économique bénéfique pour la métropole et son territoire	**Intégrer l'agriculture à l'économie du quartier et du territoire**	• Permettre l'installation de jeunes agriculteurs • Favoriser les porteurs de projets locaux • Favoriser le développement de filières en lien avec la construction du quartier
AXE 3 : Imaginer des services urbains innovants pour tous	**Créer du lien entre la ville et le territoire**	• Favoriser les circuits courts de proximité (souvent alimentaires) • Favoriser le fonctionnement par l'économie circulaire • Favoriser la création de lieux de rencontre
AXE 4 : Créer un véritable quartier à vivre	**Rendre le quartier agréable à vivre et innovant**	• Favoriser les projets en lien direct avec le quartier • Favoriser la diversité de projets • Permettre l'installation d'équipements innovants

Extrait de la stratégie RSE. Source : EPA Plaine de France

La lisière agricole, espace d'environ 11 ha situé au sein de la ZAC et du Carré Agricole, a pour objectif de :

- créer une limite aux futurs développements urbains, afin de préserver l'agriculture ;
- créer une lisière entre monde urbain et agricole, laquelle marquera la transition entre ces deux univers et répondra à l'objectif du SDRIF sur le maintien d'un Front Urbain d'Intérêt Régional ;
- intégrer des activités liées à l'agriculture, telles qu'une ferme agricole pédagogique qui assurerait l'exploitation des terres agricoles situées à proximité du site et qui pourrait être à la fois un lieu de production et de vente directe, mais aussi un lieu de formation et d'événements.

Par ailleurs, dans le cadre de la stratégie RSE, l'EPA Plaine de France envisage de lancer un appel à projet qui vise à intégrer la lisière agricole dans le projet paysager global. A cette occasion, un ou plusieurs exploitants seront retenus sur la base de leur projet agricole, qui devra être en adéquation avec les objectifs de l'EPA. Une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée accompagnera l'EPA pour l'élaboration du contenu de l'appel à projet, l'analyse et le choix des propositions rendues par les candidats ainsi que la mise en place du projet. A ce jour, les conditions nécessaires à la réussite de la lisière sont les suivantes :

- un zonage A sur les terrains de la lisière agricole dans le plan local d'urbanisme ;
- des possibilités d'irrigation ;
- l'adéquation entre fertilité des sols et cultures envisagées ;
- la bonne accessibilité aux parcelles pour les futurs exploitants agricoles ;
- des conditions de portage foncier qui assurent une visibilité à long terme aux agriculteurs ;
- un travail collaboratif des différents partenaires, notamment les collectivités et le groupement d'urbaniste paysagiste, sur la conception du projet et la sensibilisation des utilisateurs futurs.

« L'Ae note que la Carte de développement du Triangle de Gonesse en phase 1, source : Güller Güller, novembre 2015, en page 204, mentionne une vitesse maximale conservée à 90 km/h jusqu'en 2020 » (p.8)

Il est nécessaire de clarifier la compréhension de la carte précédemment citée (cf. *Chapitre 2, 3. Le programme prévisionnel de la ZAC, p.207)*. L'étude d'impact aborde le programme et le phasage prévisionnels de la ZAC du Triangle de Gonesse, notamment son développement jusqu'en 2020 (cf. *Chapitre 2, 3. Programme prévisionnel de la ZAC, p.206 à 208*). La carte citée fait état de la limitation de vitesse à 90 km/h sur le Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) à court terme (avant 2020), lorsque seul l'Ouest du BIP aura été modifié pour desservir les premières constructions. Les niveaux de vitesses de 70 km/h à 50 km/h autorisées sur le BIP à long terme (au-delà de 2020), sont présentés sur une carte spécifique (cf. *Chapitre 3, 10. Circulations et déplacements, p.320*).

« L'Ae recommande:

· de lister et de décrire tous les travaux routiers indispensables à la desserte de la ZAC et tous les réseaux (transport et distribution d'énergie, approvisionnement en eau, assainissement, gestion des déchets, etc.) nécessaires à son fonctionnement,

· de les intégrer en tant qu'éléments constitutifs du projet,

· de les prendre en compte dans tous les volets de l'étude d'impact (analyse des impacts, mesures, etc.).» (p.9)

L'EPA souhaite rappeler que les projets connus, qu'ils soient indispensables ou non à la desserte et au fonctionnement de la ZAC, ont été pris en compte dans tous les volets de l'étude d'impact. Ils font partie des hypothèses d'entrée des études spécifiques réalisées dans le cadre de

l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 10. Circulations et déplacements, p.307 à 323, et 11. Synthèse relative aux travaux d'infrastructures de transport et ouvrages d'art, p.324 à 329 et 12. Réseaux et gestion des déchets, p.330 à 343* ; cf. *Chapitre 4, p.340 à 350* ; cf. *Chapitre 5, p.359 à 361* ; cf. *Chapitre 6, p.362 à 368*).

En réponse à la recommandation de l'Ae, les projets routiers directement liés à l'opération du Triangle de Gonesse et à son fonctionnement correspondent, pour ce qui concerne le périmètre de la ZAC, à la requalification du Boulevard Intercommunal du Parisis en boulevard urbain multimodal, à l'aménagement du barreau routier Nord nécessaire à l'horizon d'achèvement de la ZAC, à la création de voiries nouvelles de desserte et à la modification des carrefours de la RD370 et RD317. S'agissant des projets externes à la ZAC, il s'agit de la reconfiguration du réseau routier national, en particulier l'échangeur A1/A3/RD370. Tous ces projets sont décrits au sein de l'étude d'impact (cf. *Chapitre 2, 2. Choix du site et du parti d'aménagement retenu, p. 189 à 199 ;* cf. *Chapitre 3, 10. Circulations et déplacements, p.307 à 323, et 11. Synthèse relative aux travaux d'infrastructures de transport et ouvrages d'art, p.324 à 329)*.
Les autres projets extérieurs à la ZAC que sont l'élargissement de la RD 902a, le contournement Nord-Est de Roissy et la section Est de l'Avenue du Parisis, contribuent à l'organisation du réseau routier global, à sa lisibilité pour les usagers et à son efficacité, même si la création de la ZAC n'en dépend pas directement. Ces projets sont décrits au sein de l'étude d'impact (cf. *Chapitre 1, 9. Circulations et déplacements, p.132 et 135* ; cf. *Chapitre 3, 10. Circulations et déplacements, p.307 à 323*).

Les réseaux d'approvisionnement en énergie et de traitement des déchets existants, ceux du projet et les réseaux primaires extérieurs projetés pour le fonctionnement de l'opération figurent dans les différentes cartographies de l'étude d'impact (cf. *Chapitre 1, 10. Réseaux et gestion des déchets, p.151 à 155* ; cf. *Chapitre 3, 12. Réseaux et gestion des déchets, p.330 à 343*). Les réseaux nécessaires au bon fonctionnement de la ZAC sont ceux permettant de répondre aux besoins en eau potable, en gaz, en électricité, en outils de télécommunication et au traitement des déchets.
L'étude d'impact tient compte des réseaux précédemment cités, intègre une présentation des mesures envisagées et en analyse leurs impacts. En accompagnement des cartes présentées et pour l'ensemble des réseaux, les éléments suivants sont décrits : principe de desserte, principe de raccordement, rappel de l'état existant, principe de raccordement du projet EuropaCity. De même, les équipements potentiels situés hors du périmètre de la ZAC, tels que l'extension de la station d'épuration de Bonneuil-en-France, prévue de longue date et nécessaire à de nombreux projets incluant le Triangle de Gonesse, la création d'un poste source à l'horizon 2022, ainsi que les études en cours sont mentionnés.

La notion « d'éléments constitutifs du projet » ne répond à aucune définition particulière. Cependant, l'étude d'impact fait état des difficultés rencontrées pour la prise en compte des effets cumulés (cf. *Introduction, 4. L'étude d'impact et son cadre juridique, p.37*), notamment l'ampleur et la temporalité du projet dont le développement est prévu sur une période excédant une vingtaine d'années. A ce stade du projet, l'ensemble de ces équipements est décrit et pris en compte au regard des connaissances et des éléments disponibles.

Les travaux routiers et les réseaux précédemment cités sont portés par divers maîtres d'ouvrage et s'inscrivent dans une temporalité et un degré d'avancement qui diffèrent. Par conséquent, l'EPA Plaine de France intégrera l'ensemble des impacts étudiés par les différents maîtres d'ouvrage sur leurs projets respectifs au fur et à mesure de la réalisation des études d'impacts afférentes.

« · d'intégrer au projet les gares de la ligne 17 et du Barreau de Gonesse, et d'en préciser les impacts. » (p.9)

« L'Ae note que dans l'état actuel du dossier, les deux gares de la ligne 17 et du "Barreau de Gonesse" (voir § 1.3) ne sont pas mentionnées comme faisant partie du projet, bien qu'elles soient situées sur le territoire de la ZAC et qu'elles conditionnent la bonne desserte de la ZAC. Par ailleurs, l'étude d'impact de la ligne 17 du Grand Paris express n'avait pas envisagé de variante de localisation, au motif qu'elle était liée au projet urbain » « Cf. avis n° Ae 2015-78 du 2 décembre 2015: "aucune explication n'est donnée concernant les implantations des gares du Bourget et du Triangle de Gonesse. Ceux-ci semblent découler, dans le premier cas, du projet urbain autour du musée de l'air, dans le second cas, du projet urbain du Triangle de Gonesse." » (p.9)

Au moment de l'élaboration de l'étude d'impact du Triangle de Gonesse, l'EPA Plaine de France ne disposait pas de l'étude d'impact de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express. Initialement, le projet de la ligne 17 a donc été intégré au dossier de création de ZAC en tant que projet de transport. La gare multimodale du Triangle de Gonesse desservie par la ligne 17 du Grand Paris, le Barreau de Gonesse, appelé dorénavant lien ferré RER B – RER D, et un réseau de lignes de bus à haut niveau de service ont été pris en compte dans toutes les études menées par l'EPA, de même que leurs impacts.

Depuis décembre 2015, l'EPA dispose de l'étude environnementale de la ligne 17 et de l'avis délibéré de l'Ae sur le projet. A noter qu'à ce stade, l'étude d'impact du lien ferré RER B – RER D n'a pas été réalisée. En réponse à la recommandation de l'Ae, l'EPA a donc précisé les chapitres correspondants (cf. *Chapitre 3, 2. Le milieu physique, p.220 et 227, et 4. Les risques et nuisances, p.252 et 253, et 7. Activités et tissu économique, p.292, et 10. Circulation et déplacements, p.307* ; cf. *Chapitre 4, a. Impacts liés à la phase travaux et mesures envisagées, p.348*), en intégrant les éléments de l'étude d'impact de la ligne 17 Nord. Les compléments apportés portent sur les volets suivants :

- la zone humide dégradée et sa fonctionnalité ;
- l'archéologie ;
- l'exposition au bruit ;
- l'agriculture ;
- la circulation et les déplacements ;
- les impacts cumulés de la phase travaux de la gare de la ligne 17 sur la faune, la flore et les sites Natura 2000.

En ce qui concerne la localisation de la gare, celle-ci a été influencée par le choix du projet urbain sans en dépendre directement, les projets d'urbanisme et de transport ayant évolués de concert dans leur conception.

En effet, trois fuseaux de passage avaient été historiquement retenus pour le Barreau de Gonesse au cours des études préliminaires :

- un fuseau Nord se débranchant entre Goussainville et Le Thillay ;
- un fuseau Centre entre Le Thillay et Gonesse ;
- un fuseau Sud au sud d'Arnouville et de Gonesse.

Le fuseau Centre a été retenu lors de la commission de suivi qui s'est tenue au Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) le 15 juin 2004 alors que le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse n'était pas lancé. Le fuseau Nord avait été abandonné car sa longueur entraînait des surcoûts d'investissement et d'exploitation, et des gains de temps moindres pour les usagers. Quant au fuseau Sud, il présentait de fortes contraintes environnementales (traversée d'une zone verte inconstructible et de l'ancienne décharge sauvage résorbée) et il ne permettait pas de desservir la gare de Villers-le-Bel-Gonesse-Arnouville RER.

Au sein du fuseau retenu, deux variantes contournant la décharge de la Patte d'Oie soit par le Sud, soit par le Nord, ont été proposées. La variante Sud a été abandonnée à cause des contraintes techniques (nécessité de construire un mur de soutènement et largeur du franchissement du Croult)

et environnementales (archéologie, risques de pollution, etc.). Ce n'est qu'alors que la variante Nord retenue a évoluée de manière à positionner la gare du Triangle de Gonesse au centre de l'opération d'aménagement : dans les variantes Nord envisagées avant finalisation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales en janvier 2011, la gare du Triangle de Gonesse était en effet située dans ce qui allait devenir le Carré Agricole – ou Carré Vert - du projet d'aménagement.

Au démarrage des études sur le projet du Grand Paris Express, la mise en service du lien ferré RER B-RER D devait précéder de plusieurs années la mise en service de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express. Afin de limiter l'impact de ces deux infrastructures ferroviaires, le principe a été retenu de jumeler partiellement le tracé de la ligne 17 Nord avec celui du Barreau de Gonesse. L'interconnexion entre les gares du Barreau de Gonesse et de la ligne 17 du Grand Paris Express s'est imposée au regard de ce choix, d'autant qu'elle était affirmée dans le décret du schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris Express. La localisation de la gare a dès lors été précisée en fonction des contraintes techniques des réseaux ferrés (rayons de giration, altimétrie des quais, distance à l'autoroute pour assurer le franchissement, etc.).

2. *Le Débat Public EuropaCity et le respect du principe de participation du public*

L'Ae recommande:
« de préciser les raisons pour lesquelles les maîtres d'ouvrage de la ZAC et d'EuropaCity n'ont pas proposé à la CNDP de faire porter le débat public sur un seul et même projet de ZAC incluant EuropaCity » (p.11)

« à défaut d'un débat public portant sur l'ensemble, d'indiquer en quoi le projet de création de ZAC serait modifié, en fonction des conclusions possibles du débat public sur EuropaCity et de compléter le reste de l'étude d'impact, en fonction des différents scénarios pris en compte. » (p.11)

L'EPA Plaine de France, en tant que maître d'ouvrage de la ZAC du Triangle de Gonesse, est soumis au respect des principes de concertation préalable du public propre aux opérations d'aménagement et ce, conformément au code de l'urbanisme. A ce jour, le code de l'urbanisme impose le principe d'une concertation du public propre à la création de la ZAC, procédure à laquelle il n'est pas possible de déroger quand bien même un débat public serait organisé pour le projet EuropaCity.

La mise en œuvre de la procédure de concertation relative à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse répond donc aux exigences du code de l'urbanisme. Ensuite, les procédures de concertation et de débat public peuvent être prises indépendamment l'une de l'autre, dans la mesure où elles ne concernent pas strictement le même périmètre. En outre, ces procédures peuvent être suivies indépendamment l'une de l'autre, puisqu'elles relèvent de fondements législatifs distincts.

En tout état de cause, l'organisation d'un éventuel débat public qui aurait porté à la fois sur la ZAC du Triangle de Gonesse et sur le projet EuropaCity, n'aurait pas dispensé l'EPA Plaine de France, dans le cadre de la procédure de ZAC, d'organiser une double concertation portant sur un même objet juridique, nuisant ainsi à la lisibilité et à la bonne compréhension des projets par le public. De plus, du fait de la multiplicité des maîtres d'ouvrages (STIF, SGP), celui-ci est déjà appelé à d'autres concertations en lien avec le projet urbain, notamment celles relatives au Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant le RER D (Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville) au RER B (Parc des Expositions) et à la ligne 17 Nord du Grand Paris Express.

Par ailleurs, la concertation préalable du Triangle de Gonesse menée par l'EPA Plaine de France a permis d'ouvrir sereinement le débat sur l'ensemble du projet d'aménagement. L'annonce de la tenue future d'un débat public au démarrage de cette concertation, justifié par l'ampleur des enjeux du projet d'EuropaCity (plus de 3 milliards d'euros d'investissements privés, 760 000 m² de surface créée sur une emprise de 80 ha, intégrant un programme culturel) a permis d'aborder tous les sujets relatifs au quartier international d'affaires et de loisirs, évitant ainsi une focalisation des échanges sur le seul projet EuropaCity.

Le public dispose d'une information exhaustive sur le projet du Triangle de Gonesse mais également sur celui du projet EuropaCity, dont la teneur sera encore approfondie lors du débat public. A cet égard, il faut noter que les thématiques abordées lors de ce débat public et décidées par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dépassent largement le projet EuropaCity et questionnent les participants sur l'avenir du Triangle de Gonesse. L'EPA Plaine de France, en tant que maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement du Triangle, est à ce titre présent lors des différentes réunions afin de répondre aux différentes interrogations du public.

Le 2 octobre 2013, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur le projet EuropaCity :

- considérant que ce projet, par son ampleur, […] par sa vaste zone d'attractivité dépassant les limites de l'Île-de-France, […] par son inscription dans le projet du Grand Paris, revêt un caractère d'intérêt national ;
- considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants ;
- considérant que les impacts sur l'environnement, les zones agricoles et l'aménagement du territoire sont significatifs.

À l'issue du débat public, après élaboration du compte rendu et du bilan par la CNDP, et en fonction de la décision du maître d'ouvrage d'EuropaCity, le projet ferait l'objet de nouvelles étapes réglementaires. Parallèlement à la poursuite des études, Alliages & Territoires prolongerait le dialogue établi en amont et lors du débat avec l'État, les collectivités locales, les acteurs socio-économiques, le monde associatif et le grand public. Il participerait également à l'ensemble des actions de concertation prévues par l'EPA Plaine de France dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse. Une démarche de participation et d'information se poursuivrait donc lors des phases successives de mise en œuvre du projet EuropaCity.

L'EPA Plaine de France prendra en compte la décision du maître d'ouvrage d'EuropaCity dans le processus de création et de réalisation de la ZAC suivant les différents dispositifs légaux à sa disposition. Les éventuelles adaptations du projet EuropaCity seront en tout état de cause intégrées au projet d'aménagement global du Triangle de Gonesse.

L'EPA souhaite poursuivre la procédure de participation du public tout au long de la réalisation du projet urbain, au-delà de la concertation règlementairement imposée. Le débat public, malgré l'importance de son dispositif et des moyens mobilisés, est une concertation « ponctuelle » se déroulant sur quelques mois et organisée en amont des prises de décisions majeures, lors de la phase d'étude.

L'EPA souhaite rappeler que le public dispose d'une information exhaustive sur le projet du Triangle de Gonesse mais également sur celui du projet EuropaCity. Par ailleurs, le dossier de création de ZAC ne fige en rien le projet, ni son économie globale, lesquels demeurent susceptibles d'évoluer au cours de la procédure de réalisation de ZAC ou dans le cadre des procédures du code de l'urbanisme encadrant la modification des dossiers de création et de réalisation de ZAC.

3. *Phasage du projet*

« Les rapporteurs ont été informés oralement que le coût du projet de ZAC (aménagements préalables aux constructions) est actuellement estimé aux environs de 685 millions d'euros. Comme de nombreuses « mesures compensatoires, de réduction ou d'accompagnement » présentées dans le chapitre 5 de l'étude d'impact sont en fait des coûts de réalisation de diverses composantes du projet (voiries, espaces verts, etc.), il conviendrait de préciser si ces coûts sont bien pris en compte dans ce montant global. Par ailleurs, le dossier du maître d'ouvrage du projet EuropaCity évalue son projet à 3,1 milliards d'euros (valeur 2014). » (p.12)

En réponse à la remarque de l'Ae, l'EPA Plaine de France précise que le coût prévisionnel du projet de correspond au montant des études et des travaux d'aménagement public. Il inclut bien le coût prévisionnel de réalisation des diverses composantes du projet (voiries, espaces verts, etc.) et le coût prévisionnel des mesures compensatoires, de réduction ou d'accompagnement.

Financés exclusivement sur fonds privés, le coût d'investissement prévisionnel du projet EuropaCity, s'élève à 3,1 milliards d'euros, à la charge du maître d'ouvrage, Alliages & Territoires, et des futurs exploitants et opérateurs (dont 2,6 milliards d'euros à la seule charge du maître d'ouvrage). Ce montant intègre notamment le coût des études et des travaux ainsi que l'acquisition de foncier à l'aménageur public et les frais financiers. La charge foncière couvre l'achat des terrains aménagés ainsi que la participation aux équipements public de la ZAC.

« La mise en service de la ligne 17 et celle d'EuropaCity étant prévues au plus tôt en 2024, l'Ae recommande de : « prévoir un volet spécifique de l'étude d'impact pour les aménagements antérieurs à leur mise en service, tant que ces deux projets ne seront pas effectivement réalisés» (p.11)

« Dans le contexte du schéma des espaces économiques élaboré par les collectivités du Grand- Roissy, l'Ae recommande de caractériser chacune de ces tranches en termes de surfaces de bureau, d'activités technologiques et d'autres usages (continuité paysagère, lisière agricole, voiries, réseaux...) avec une description plus précise de la tranche prévue entre 2030 et 2035 au nord-ouest du barreau Nord, en limite sud du Carré agricole. » (p.12)

L'étude d'impact aborde le programme et le phasage prévisionnels de la ZAC du Triangle de Gonesse (cf. *Chapitre 2, 3. Programme prévisionnel de la ZAC, p.206 à 208*). En articulation avec la mise en service des transports structurants (BHNS en 2016, ligne 17 Grand Paris Express en 2024), il est prévu, dans le cadre de la 1ère phase (2017-2020) et de la 2ème phase (2020-2025) :

- le développement de programmes d'activités et bureaux, desservis dans un premier temps par le BHNS, au Nord-Ouest de la ZAC et en continuité de la zone d'activité de la Grande Couture. Cette option est privilégiée bien que deux autres options soient également possibles, au Nord-Est de la ZAC, le long de l'autoroute A1 ou au Sud-Ouest de la ZAC, face à la zone d'activité des Tulipes ;
- l'aménagement du parc Nord ;
- le développement de programmes tertiaires autour de la gare multimodale et du parc ainsi que la réalisation d'EuropaCity.

Par la suite, du fait de l'attractivité nouvelle générée par le quartier d'affaires, il est prévu dans la 3ème phase (2025-2030), la 4ème phase (2030-2035) et la dernière phase (au-delà de 2035):

- l'implantation de fonctions tertiaires au bord de l'A1 ;
- le développement du Sud-Ouest, Nord-Ouest et des cœurs de quartier de la ZAC.

Suivant les recommandations de l'Ae, l'étude d'impact est désormais complétée. Elle précise que :

- pour la période allant de 2017 à 2025, il est prévu la réalisation de 250 000 m² de tertiaire et locaux d'activités et de 760 000 m² dédiés à EuropaCity ;
- pour la période allant de 2025 à au-delà de 2035, il est prévu la réalisation de 750 000 m² de tertiaire et locaux d'activités.

L'EPA souhaite rappeler qu'il s'agit d'hypothèses qui seront précisées dans le cadre du dossier de réalisation de ZAC. A titre d'information, la tranche prévue au Nord-Ouest du barreau routier Nord, en limite Sud du Carré Agricole correspond à des développements immobiliers situés hors du périmètre des 400 ha de la lisière agricole.

4. Autres projets en interaction et composantes du programme travaux

« L'Ae recommande pour la complète information du public :

· de rappeler clairement que la ligne 17 est un préalable à la création de la ZAC, à considérer comme "autre projet connu" à prendre en compte pour l'analyse des impacts cumulés,

· d'en tirer toutes les conséquences pour les différents volets du dossier et pour les différents scénarios envisageables, notamment en cas de retard de réalisation de la ligne 17. » (p.13)

Comme exposé précédemment (cf. *§ 1. Intégration des composantes essentielles du projet dans l'étude d'impact,* p.3 à 7 du présent mémoire), la ligne 17 a été intégrée à l'étude d'impact du Triangle de Gonesse et prise en compte dans l'analyse des impacts cumulés.

Le SDRIF identifie le Triangle de Gonesse comme un secteur d'urbanisation conditionnelle. Il précise que « l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs ». Il est important de rappeler que le fait déclencheur de l'ouverture à l'urbanisation, outre la desserte en transports en commun, relève du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Le projet d'aménagement a été conçu de manière coordonnée avec l'arrivée progressive des transports en commun. En matière de localisation, de dimensionnement et de contenu programmatique, les différentes phases de l'opération sont prévues en fonction des différents projets de transports en commun, lesquels restent néanmoins distincts de celui de la création de la ZAC et sont menés selon des procédures qui leur sont propres. En revanche, rien ne laisse présager à ce jour un retard de la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express. Le projet d'aménagement étant conçu de manière coordonnée, il dispose de la souplesse et de la temporalité nécessaires pour intégrer les évolutions de calendrier des projets s'inscrivant sur le long terme, tels que les projets de transports métropolitains.

« L'Ae recommande de mettre à jour les informations concernant la réalisation du "Barreau de Gonesse" (calendriers, liens fonctionnels, espaces réservés,...) et d'en tirer toutes les conséquences pour les différents parties du dossier et pour les différents scénarios envisageables, notamment en cas de différé de réalisation. » (p.14)

« Le préfet du Val d'Oise évoque également un projet de transport par câble reliant Goussainville à la plate-forme aéroportuaire de Roissy ("Roissyphérique"), dont l'étude de faisabilité a été achevée en juillet 2015. Le dossier ne le mentionne à aucun moment. » (p.14)

Les informations figurant dans l'ensemble de l'étude d'impact relatives au « Barreau de Gonesse », désormais appelé lien RER B – RER D, sont à jour. Néanmoins, l'horizon de réalisation reste à préciser. En effet, la concertation préalable du public s'est tenue du 20 octobre 2011 au 9 décembre 2011, mais suite à la demande du STIF à RFF (délibération du 10 juillet 2013 relative au Barreau de Gonesse) qui prévoit d'améliorer le bénéfice actualisé du projet, l'enquête publique n'a pas pu être menée. Les informations présentes dans l'étude d'impact sont donc issues des dernières communications officielles disponibles (débat public, Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, SDRIF et Contrat de Plan Etat Région).

En ce qui concerne le « Roissyphérique », ce projet ne fait pas pour l'heure l'objet d'un dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, ni *a fortiori* d'une étude d'impact, de débat ou d'enquête publique. Par ailleurs, il relierait Goussainville à Roissy, et ne desservirait pas le Triangle de Gonesse. Il paraît ainsi prématuré de l'évoquer dans l'étude d'impact. Toutefois, il pourra être mentionné dans le dossier de réalisation de ZAC en fonction de son avancement.

« L'Ae recommande de préciser dans le dossier les grandes caractéristiques des installations hors site de production d'énergie renouvelable (type, implantation, calendrier,...) nécessaires à l'atteinte des objectifs de consommations et de production énergétiques affichés dans l'étude d'impact. En cas de production en régie par un des maîtres d'ouvrage du projet, elle recommande d'apprécier les impacts du programme de travaux ainsi complété. » (p.15)

Les études de faisabilités nécessaires à la description d'installations hors site de production d'énergies renouvelables sont prévues à compter de la rentrée de septembre 2016. Au stade du dossier de création de ZAC et des études préliminaires réalisées, l'EPA Plaine de France n'est pas en capacité de préciser quel scénario d'approvisionnement du projet en énergies renouvelables sera retenu. Ces précisions, ainsi que celles relatives aux types d'installations hors site nécessaires à la mise en œuvre du scénario retenu seront apportées dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact, au moment du dossier de réalisation de ZAC. Il en va de même pour les éventuelles installations classées qui nécessiteraient l'élaboration d'une étude d'impact spécifique par un maître d'ouvrage de la ZAC.

5. *Procédures relatives au projet*

« L'Ae recommande de joindre au dossier une synthèse des conclusions de la concertation réalisée en 2013 et de la manière dont elle a fait évoluer le projet, ainsi qu'un bilan de la mise en œuvre à ce jour des dix engagements pris à cette occasion par l'EPA Plaine de France. » (p.15)

« L'Ae recommande de rappeler l'ensemble des procédures qui seront nécessaires à la réalisation des différentes composantes du projet. »(p.15)

Suivant les recommandations de l'Ae, un chapitre spécifique a été ajouté dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 1, 2. Le choix de la procédure et périmètre de la ZAC, p.19*). Il présente les conclusions de la concertation menée depuis 2013 ainsi que l'état d'avancement des 10 engagements pris à cette occasion par l'EPA Plaine de France.

La concertation s'est organisée en trois temps :

- une première réunion publique qui s'est tenue le 14 juin 2013 ;
- trois ateliers thématiques (agriculture ; déplacement et aménagements urbains ; développement économique) ;
- une seconde réunion publique le 11 octobre 2013.

En complément, une exposition publique a été organisée, des articles ont régulièrement été publiés dans la presse locale et la concertation s'est poursuivie au travers d'un site dédié (www.triangledegonesse.fr). L'EPA y répondait à l'ensemble des questions posées. Par ailleurs, ont eu lieu :

- un quatrième atelier thématique sur la stratégie de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) le 9 mars 2015 ;
- une troisième réunion publique, pour finaliser la concertation, le 18 juin 2015.

De manière générale, la concertation menée depuis 2013 a permis de faire évoluer le projet sur les points suivants :

- accélération du processus de sécurisation du Carré Agricole par la mise en place effective de l'extension du Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF) ;
- élaboration du dossier nécessaire à la mise en place d'une ZAP ;
- décision de lancement ultérieur d'un appel à projet afin de désigner le ou les futurs opérateurs agricoles ;
- décision par la société Alliages et Territoires de développer au sein de son projet un centre de formation « EuropaCity Compétences » ;
- approfondissement de l'insertion urbaine du projet EuropaCity ;
- élaboration d'une maison du projet pour accompagner le processus de conception du projet ;
- décision d'élaborer une cartographie pédologique des sols ;
- décision de développer au sein du projet une zone humide afin de favoriser le développement de la biodiversité.

A l'issue de la phase de concertation et en réponse aux demandes du public, l'EPA a pris 10 engagements dont l'état d'avancement a été présenté lors de la réunion de clôture de juin 2015. L'état d'avancement de ces engagements est décrit ci-dessous.

1. Créer un périmètre de protection juridique pour les 400 ha du Carré Agricole

Les conseils municipaux de Gonesse et Roissy-en France ont voté le 30 janvier 2014 et le 30 mars 2015 l'intégration du Carré Agricole dans le Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF). Ces délibérations ont été approuvées par l'Agence des Espaces Verts de la région Ile-de-France (AEV), le 7 juillet 2015. En complément, l'EPA travaille sur un projet de Zone Agricole Protégée (ZAP), qui, s'il est voté, sera intégré au PLU de la ville de Gonesse dont la révision est en cours.

2. Sécuriser des accès aux parcelles sur les 400 ha dédiés aux activités agricoles

Les réunions avec les exploitants et les collectivités concernées se sont tenues (4 mars, 8 juin et 17 juin 2015). Les pistes d'action, approuvées par les agriculteurs et leurs représentants syndicaux, portent sur :

- la sécurisation du Carré Agricole (barrières et clé spécifiques),
- la protection des parcelles agricoles de la faune (installation d'un grillage le long de l'A1),
- la lutte contre les intrusions et les dépôts sauvages (vidéo-surveillance et dépôt de plainte systématique).

3. Inciter à la régularisation des baux précaires pour mieux garantir l'activité des exploitants agricoles du Triangle

Une négociation avec les grands propriétaires fonciers a été entamée (notamment avec la société Axa, propriétaire de 100 ha du Carré Agricole dans lequel les agriculteurs travaillent sous convention d'occupation précaire). La société Axa a été informée que les 400 ha existaient bien au

titre du document d'urbanisme régional et que les villes de Gonesse et de Roissy-en-France, à l'appui de l'AEV, ont étendues le PRIF à l'ensemble de ce périmètre.

4. Créer des groupes de travail avec les exploitants agricoles

Les réunions portant sur les problématiques des agriculteurs (accessibilité des parcelles, dépôts sauvages, intrusions, gestion de la faune, etc.) se sont tenues entre février et juin 2014. Elles ont abouti à un programme d'action, notamment la création d'une voie carrossable en limite de lisière, financée par l'EPA.
Une convention relative à la compensation foncière a été signée entre l'Etablissement Public Foncier du Val-d'Oise (EPFVO) et la Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural (SAFER) le 3 novembre 2014. La recherche porte sur un périmètre de 20 km autour de Gonesse qui se heurte à des difficultés (rareté des terres, nature du marché, critères d'attribution). Le travail de la SAFER été partagé avec les agriculteurs les 4 mars et 17 juin 2015, dans le cadre du groupe de travail portant sur le Carré Agricole. Un cahier des échanges a été établi en partenariat avec les agriculteurs.

5. Pérenniser et améliorer des circulations agricoles sur tout le territoire de l'EPA dans le cadre d'un schéma agricole global

Un schéma agricole d'orientation à l'échelle du Grand Roissy, proposant la préservation de 8 000 ha, a été validé lors du comité de pilotage du 29 mai 2013 auquel participaient : la Direction Départementale des Territoires du Val d'Oise, la Chambre d'Agriculture Interdépartementale d'Île-de-France, la Communauté d'Agglomération Roissy Portes de France (CARPF), la Communauté d'Agglomération Terres de France, la Communauté d'Agglomération Val de France, les villes de Gonesse et Tremblay, le Conseil Régional d'Île-de-France, les Conseils Généraux de Seine et Marne, du Val d'Oise, de Seine-Saint-Denis, la Direction Régionale Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAF), l'Agence des Espaces Verts et la SAFER. La question de l'accessibilité à grande échelle a été intégrée dans ce schéma qui propose une carte des circulations agricoles. Par ailleurs, dans la démarche de projet agricole en cours, des ateliers sont dédiés à la question des circulations, en lien avec le référent agricole communal (nommé par la Chambre d'Agriculture). Cette démarche est renforcée par le schéma des espaces économiques élaboré par l'EPA Plaine de France qui propose de limiter la consommation des terres agricoles.

6. Mobiliser les acteurs du territoire pour la création d'un comité technique dédié à la formation

Un forum pour l'emploi organisé par le Préfet de région a rassemblé, le 14 octobre 2014, tous les acteurs de la formation (dont les rectorats de Versailles et Créteil). De plus, des commissions formation (réunissant l'Éducation Nationale, la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi, le conseil régional, le GIP Emploi, les élus du Grand Roissy) se sont tenues.

Une étude, réalisée par l'EPA, sur la caractérisation et le chiffrage des emplois futurs du Triangle de Gonesse et de l'ensemble du Grand Roissy a été transmise aux différentes institutions concernées.
L'ensemble de la démarche a débouché sur deux projets :

- le développement d'une filière de formation avec la création d'un label « campus des métiers des échanges internationaux »,
- la création d'une cité des métiers sur le territoire du Grand Roissy, sur le modèle de celle de la Villette, afin de favoriser les rencontres entre entreprises et demandeurs d'emploi.

Le GIP Emploi, groupement d'intérêt public, est spécialisé dans le domaine de l'Emploi-Formation et est à ce jour l'interlocuteur privilégié sur ces sujets.

7. Prescrire des « clauses d'insertion » aux entreprises

L'EPA s'est engagé à imposer aux entreprises de bâtiment et de travaux publics de réserver, à des habitants du territoire, au moins 7 % des heures globales travaillées en insertion sur les chantiers et dans l'exploitation des services urbains. Plus largement, des partenariats seront établis avec les opérateurs publics dans le cadre de la ZAC ; les réalisations récentes telles que MyPlace à Sarcelles ayant montré que la mise en place de partenariats permet d'employer des habitants du territoire.

8. Réaliser une étude pédologique en complément des études hydrologiques

L'EPA a réalisé une première étude agro-pédologique portant sur la qualité agronomique des terres situées dans la lisière agricole de la ZAC. Cette étude (étude BIOTOPE, juin 2015) vise à orienter le type de culture pouvant se développer au sein de la lisière. Elle a été réalisée sur un périmètre composé de plusieurs parcelles dont la surface totale est de 9,5 ha (sur les 11 ha que compte la lisière). Les prélèvements effectués sur ces parcelles ont été autorisés par arrêté préfectoral. En conclusion de cette analyse, il ressort que le secteur d'étude est caractérisé par des sols plutôt neutres à basiques, riches en éléments minéraux et oligoéléments (Zinc, Cuivre notamment). Ce sont des sols riches et limoneux pouvant accueillir une diversité importante de productions agricoles.

En complément de cette première étude, l'EPA mènera dans le cadre du projet agricole, une analyse de la qualité des sols à l'échelle de l'ensemble du périmètre de la ZAC afin de permettre entre autres de révéler les pratiques à favoriser pour garantir une gestion raisonnée des écosystèmes.

9. Etudier la possibilité de création de logements dans le quartier d'affaires

L'EPA a analysé l'hypothèse de création de logements dans le quartier d'affaires. Du fait des deux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aéroports de Roissy et du Bourget, qui couvrent la quasi-totalité de la ZAC du Triangle, seule une faible partie du périmètre du projet pourrait accueillir des logements. Celle-ci étant principalement localisée le long des axes routiers et autoroutiers, il a été décidé, en accord avec les élus du territoire, d'abandonner cette hypothèse.

10. Veiller à la complémentarité des Contrats de Développement Territorial (CDT)

Quatre ateliers inter-CDT ont été organisés en 2014, sur les thématiques du logement, de la programmation économique, des déplacements et de la trame verte et bleue. Ils ont montré qu'il n'existait pas de contradiction ni de concurrence entre les 3 CDT de Val de France – Gonesse – Bonneuil, Cœur économique de Roissy – Terre de France et Est - Seine Saint-Denis. A la suite de ce travail, une démarche spécifique de trame verte et bleue à l'échelle de la Plaine de France a été lancée, pour établir une vision territoriale et maillée du territoire. Ce travail a débouché début 2015 sur une carte « cadre de travail » qui donne des enveloppes de trames écologiques majeures. De même, une démarche spécifique sur les espaces économiques a été menée pour développer un schéma des espaces économiques à l'échelle du Grand Roissy. Ce travail vise à proposer des implantations économiques rationnalisées et resserrées sur le territoire.

En ce qui concerne les procédures qui seront nécessaires à la réalisation des différentes composantes du projet, l'EPA présente ci-dessous une liste non exhaustive des étapes de la création et réalisation de la ZAC :

Procédure de création et de réalisation de la ZAC du Triangle de Gonesse :

- concertation du public (ancien article L. 300-2, nouvel article L. 103-2 du code de l'urbanisme) ;
- élaboration du dossier de création de la ZAC et de son étude d'impact ;
- avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'étude d'impact ;
- avis des collectivités concernées par le projet ;
- mise à disposition du public du dossier de création de la ZAC et de l'étude d'impact, assortis de l'avis de l'Autorité environnementale (article L. 122-1-1 du code de l'environnement) ;
- délibération de l'EPA Plaine de France tirant le bilan de la mise à disposition, déterminant les procédés de mise à disposition du bilan et approuvant le dossier de création de la ZAC ;
- mise à disposition du bilan ;
- création de la ZAC par arrêté préfectoral ;
- établissement du dossier de réalisation de la ZAC et mise à jour de l'étude d'impact ;
- avis de l'Autorité environnementale ;
- mise à disposition du public ;
- délibération de l'EPA Plaine de France approuvant le dossier de réalisation ;
- approbation du programme des équipements publics par le Préfet.

Autres procédures à mettre en œuvre :

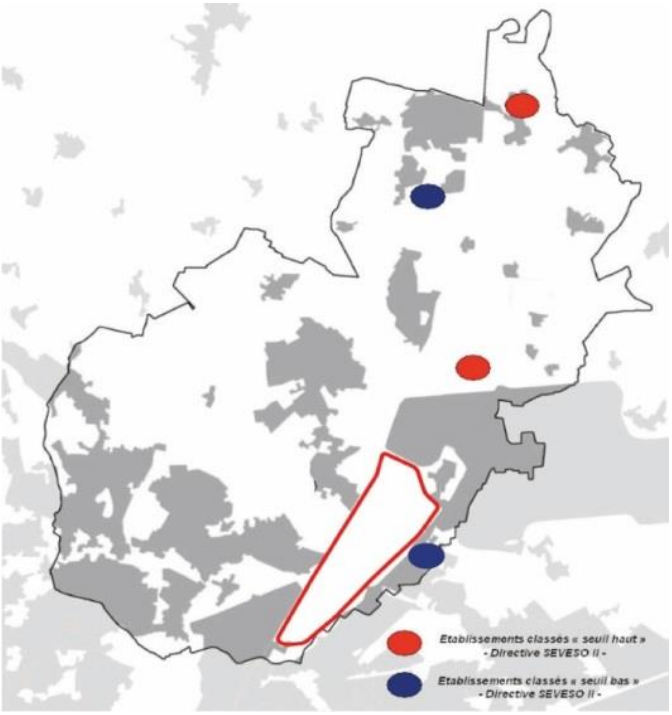
- dossier Loi sur l'eau (articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement) ;
- dossiers de demandes de dérogation au titre de la protection de certaines espèces (L. 411-2 et suivants du code de l'environnement) ;
- procédure relative à l'étude de sécurité publique (L. 114-1 et suivants du code de l'urbanisme) ;
- procédure relative à l'archéologie préventive (code du patrimoine) ;
- procédures liées au foncier : déclaration d'utilité publique (DUP), cessibilité, ordonnance d'expropriation pour la partie sud de la ZAC.

6. Analyse de l'étude d'impact

Analyse de l'état initial

« Les risques sont rapidement décrits, (parfois de façon incomplète, comme par exemple la liste des établissements à risque technologique). Quatre types de risques sont néanmoins répertoriés de façon proportionnée : des sols pollués (…) des risques naturels (…) le risque de chute d'avion (…) une canalisation de transport de gaz. » (p.17)

L'étude consacre plusieurs pages à la description des risques évoqués dans la remarque de l'Ae (cf. *Chapitre 3, 4. Les risques et nuisances, p.246 à 264 ; cf. Chapitre 7, 3. Risques et nuisances, p.387 à 497)*. Elle précise qu'aucun site SEVESO n'impacte le périmètre de l'opération (cf. *Chapitre 1, 3. Les risques et nuisances, p.84*).



L'étude d'impact mentionne 5 sites à risque sur le périmètre de l'ancien Syndicat intercommunal de l'Est du Val d'Oise (SIEVO)[1] auquel s'ajoute un site à Villepinte. Cependant, sur ces 6 sites, seuls 4 sont classés SEVESO :

- 2 en « seuil haut » : NCS à Survilliers et SMCA à Chennevières les Louvres ;
- 2 en « seuil bas » : Centrex à Marly la Ville, Nord Stock Chem à Villepinte.[2]

Ces sites présentent des risques liés à des matériaux toxiques, explosifs, inflammables. Les deux autres sites mentionnés, DHL Solutions à Roissy et L'OREAL à Roissy n'ont pas le statut de SEVESO.

Les sites classés SEVESO autour du secteur d'étude du Triangle de Gonesse Source : Fond de plan SIEVO

Le nombre de sites SEVESO s'élève à 22 (cf. tableau ci-dessous) si l'on considère un périmètre de 20 km autour de la ZAC. Ils présentent des risques liés à la toxicité et au caractère inflammable des matériaux (pour les sites de Saint Denis, La Courneuve, Villeneuve-la-Garenne), ainsi qu'à la dangerosité des déchets (sur le site de Dugny). 8 de ces 22 sites sont de « seuil haut ». Les types de risque qu'ils présentent est du même ordre que ceux des sites du SIEVO : toxicité et caractère inflammable des matériaux.

Site situés dans un rayon de 20km autour du Triangle	Localisation	Type de risque	Seuil du risque
PROTEC INDUSTRIE	Bezons	*Matériaux toxiques*	**Bas**
SMCA Manutention Carburant Aviation	Chennevière les Louvres	*Matériaux inflammables*	**Haut**
SNECMA	Colombes	*Matériaux toxiques*	**Bas**
CCMP SAS	Compans	*Matériaux inflammables*	**Haut**
GEREP	Compans	*Matériaux inflammables - radioactifs - déchets dangereux*	**Haut**
CHIMEREC	Dugny	*Déchets dangeureux*	**Bas**
ISOCHEM	Gennevilliers	*Matériaux toxiques - inflammables*	**Bas**
SITA REKEM	Gennevilliers	*Matériaux radioactifs - déchets dangereux*	**Bas**
TOTAL MARKETING FRANCE	Gennevilliers	*Matériaux toxiques - inflammables*	**Haut**
TRAPIL	Gennevilliers	*Matériaux inflammables*	**Haut**
COMPAGNIE DES GAZ DE PETROLE PRIMAGAZ SA	La Courneuve	*Matériaux inflammables*	**Bas**
CENTREX	Marly la Ville	*Matériaux toxiques - inflammables*	**Bas**
AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE	Mitry Mory	*Matériaux toxiques - inflammables*	**Bas**
BASF Polyuréthanes	Mitry Mory	*Matériaux toxiques*	**Bas**
GAZECHIM	Mitry Mory	*Matériaux toxiques*	**Haut**
MESSER FRANCE	Mitry Mory	*Matériaux toxiques - inflammables*	**Bas**
UNIVAR	Mitry Mory	*Matériaux toxiques - inflammables*	**Bas**
TECHNIC FRANCE	St Denis	*Matériaux toxiques*	**Bas**
NCS PYROTECHNIE	Survilliers	*Matériaux toxiques - explosifs - inflammables*	**Haut**
UNIVAR	Villeneuve la Garenne	*Matériaux toxiques - inflammables*	**Bas**
SITA FD ex FRANCE DECHETS	Villeparisis	*Déchets dangeureux*	**Haut**
NORD STOCK CHEM	Villepinte	*Matériaux toxiques - inflammables*	**Bas**

Source : http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/

[1] L'étude d'impact du Triangle de Gonesse s'appuie en partie sur les données réalisées, lors de la révision du SCOT, par cet ancien syndicat de communes, dissous depuis.

[2] Les sites SEVESO « seuil haut » sont associés à des périmètres de danger, à la différence des sites « seuil bas » qui n'entraînent pas de contrainte hors de leur emprise. La caractérisation du seuil est fonction du volume de matériaux dangereux présents sur le site

« Dans la présentation de l'état initial, il subsiste néanmoins des faiblesses voire des petites incohérences dans le volet naturaliste (…) » (p.17)

Suite à la remarque de l'Ae, l'EPA Plaine de France a mis en cohérence l'étude biodiversité (cf. *annexe au dossier de création de ZAC, 9.2 Etude biodiversité* ; cf. *Chapitre 1, 2. Le milieu naturel et paysager, p.68 à 78)*.

« L'état initial ne permet pas de comprendre, zone par zone et de manière synthétique, les contraintes réglementaires ou de niveau de bruit expliquant le parti finalement retenu pour le plan-masse de la ZAC » (p.18)

La cartographie des nuisances sonores est présentée dans l'étude (cf. *Chapitre 3, 3. Les risques et nuisances, p.252* ; cf. *Chapitre 5, Risques et nuisances, p.357* ; cf. *Chapitre 6, C. Evaluation de l'exposition des populations, p.367*). Celle-ci montre que la majeure partie du bâti est situé dans les zones les moins exposées de la ZAC.

Les choix dimensionnant retenus pour le plan masse de la ZAC sont développés dans la partie consacrée au bruit (cf. *§ Bruit,* p.25 à 27 du présent mémoire).

« L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une campagne de mesures de la qualité de l'air (particules fines et oxydes d'azote, notamment) représentatives de l'aire d'étude. » (p.18)

L'EPA indique qu'un tel complément suppose de mobiliser un ensemble d'expertises dans des délais très contraints. Néanmoins, une étude sera réalisée et présentée dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC.

Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

« L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes par les principales solutions de substitution examinées pour l'implantation du projet et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, l'ensemble du projet présenté a été retenu. » (p.20)

En application des articles L. 122-3 et R. 122-5 II 5° du code de l'environnement, l'étude d'impact doit exposer une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu. Ces dispositions ont pour objet de permettre au maître d'ouvrage de préciser les raisons pour lesquelles, parmi plusieurs scénarios alternatifs qu'il aurait envisagés afin de permettre la réalisation du projet, il a finalement retenu le projet tel que présenté dans l'étude d'impact. Ces développements doivent permettre au public de comprendre les raisons pour lesquelles le parti d'aménagement adopté par le maître d'ouvrage a été retenu plutôt qu'un autre également examiné. Ces scénarios doivent avoir été effectivement envisagés et examinés par le maître d'ouvrage, à défaut il n'y a pas lieu d'en présenter les aspects.

Les éléments précédemment évoqués sont présentés au sein du chapitre 2 de l'étude d'impact consacré à la présentation du projet et au choix du parti d'aménagement (cf. *Chapitre 2, 2. Choix du site et du parti d'aménagement retenu, p.171 à 178*). La présentation de l'historique du projet du Triangle de Gonesse permet d'exposer que le projet ne résulte pas d'une réflexion *in*

extenso mais s'intègre bien dans une stratégie territoriale globale tirant parti des caractéristiques physiques et sociodémographiques du territoire.

Pour les raisons indiquées dans l'étude d'impact (critères d'accessibilité, de visibilité, importance des développements, etc.), la réflexion globale du choix du site s'est portée sur différents sites au sein du Triangle de Gonesse qui constitue originellement un secteur d'étude de 800 ha. Le SDRIF de 1994 permettait d'urbaniser la partie Nord de ce secteur. Cependant, le SDRIF de 2013 (« Ile-de-France 2030 ») a considéré qu'il était plus logique, y compris sur le plan environnemental, de développer le projet au Sud de ce secteur. Ce choix est à la fois justifié et conditionné par :

- la desserte du territoire en transports collectifs ;
- des analyses fonctionnelles permettant de garantir la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes ;
- un aménagement du segment existant du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus.

Un marché de définition du développement et de l'aménagement du Triangle de Gonesse a été lancé en janvier 2007. Cette phase préalable de travail collectif a associé différents acteurs, organismes et collectivités concernés par les thématiques du développement économique, des déplacements, de l'environnement et de l'urbanisme et a fait l'objet de séminaires mis en place par l'EPA. Lors d'un jury composé d'acteurs économiques et de la commission technique, les trois équipes retenues ont présenté leurs propositions. A l'issue de ce jury, le groupement Güller-Güller/P.Van Beek/DHV a été désigné lauréat. Ces propositions constituent les trois scénarii alternatifs envisagés et examinés par l'EPA. Chacun d'eux est présenté au sein du chapitre 2 de l'étude d'impact (cf. *Chapitre 2, 2. Choix du site et du parti d'aménagement retenu, p.171 à 175*).

Le choix de ce projet finalement retenu au regard des considérations environnementales est explicité par l'étude d'impact (cf. *Chapitre 2, 2. Choix du site et du parti d'aménagement retenu, p.173 et 174*). Il est rappelé qu'il se distinguait pour :

- sa durabilité ;
- sa compacité ;
- la préservation pour partie de l'activité agricole ;
- l'organisation des mobilités douces en cœur de projet ;
- la réflexion sur la trame verte et bleue ;
- son niveau d'exigence (consommation d'énergie, recyclage, etc.).

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que le projet retenu permet de préserver l'activité agricole dans des emprises réalistes du point de vue d'une exploitation agricole, tout en créant une centralité urbaine de qualité, par des usages ludiques, récréatifs et culturels, et ce, malgré l'absence de logement. En complément, des analyses environnementales viennent appuyer le choix du SDRIF d'une urbanisation au Sud de la zone d'étude. Ainsi, le diagnostic de la faune et de la flore (cf. *Chapitre 1, 2 Le milieu naturel et paysager, p.53 à 83* ; cf. *annexe au dossier de création de ZAC, 9.2 Etude biodiversité*) synthétisé sous forme de carte (cf. *Chapitre 1, 2 Le milieu naturel et paysager, p.83)* présente les secteurs d'intérêt biologique. Il met en évidence une zone riche en habitats semi-naturels (naturalité forte) à l'extrémité Nord de la zone d'étude, aux abords de la ville de Roissy-en-France.

Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

« L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par ceux des scénarios, d'échelonnement ou de différé de réalisation des équipements, dont les effets pourraient être, même temporairement, plus importants pour l'environnement ou la santé. » (p.21)

Des compléments pourront être apportés dans le cadre du dossier de réalisation de ZAC. Par ailleurs, l'EPA précise que le mode de réalisation du projet via la procédure de ZAC, permet de conserver une grande souplesse quant à la définition des phases de travaux.

Destruction des sols agricoles

« Par ailleurs l'étude d'impact précise : les projets actuels d'urbanisation prévoient la mutation de 30 % des espaces agricoles de la plaine de France, ce qui correspond à la disparition d'1/4 des exploitations agricoles d'ici à 2025. Ce sont en tout 2 900 ha de surface agricole qui seraient impactés. » (p.22)

Les informations indiquées ci-dessus sont caduques et doivent être précisées. Elles émanent d'une première étude réalisée en 2010. Les 2 900 ha de surface agricole dont il est question se décomposent en réalité en deux catégories : 1 650 ha correspondant aux espaces de projet et 1 250 ha correspondant aux espaces « à urbaniser » mais sans affectation précise.

Depuis 2010, un Schéma Agricole à l'échelle de l'ensemble du territoire du Grand Roissy a été élaboré. La surface prévisionnelle agricole impactée est de 1 530 ha. Ce point a été précisé dans le chapitre correspondant de l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 7. Activités et tissu économique, p.292 à 296*). Par ailleurs, le Schéma Agricole prévoit la préservation de 8 000 ha de terres agricoles pour les trente prochaines années.

« L'Ae recommande de préciser les engagements déjà pris et restant à prendre pour créer une zone agricole protégée afin de garantir la pérennité des activités agricoles, en cohérence avec le SDRIF et avec les dispositions de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime. » (p.22)

Comme exposé précédemment (cf. *§ 5. Procédures relatives au projet,* p.11 et 12 du présent mémoire), les 400 ha du Carré Agricole ont été intégrés dans le Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF), le 7 juillet 2015.

Par ailleurs, l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime dispose que :

« *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 conséquences négatives importantes sur l'économie agricole font l'objet d'une étude préalable comprenant au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter de réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire.*

L'étude préalable et les mesures de compensation sont prises en charge par le maître d'ouvrage.

Un décret détermine les modalités d'application du présent article, en précisant, notamment, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui doivent faire l'objet d'une étude préalable ».

Il s'agit d'une disposition très récente créée par l'article 28 de la loi n°2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt. L'article 28 de cette loi prévoit que cette disposition entre en vigueur à une date fixée par décret, et au plus tard le 1er janvier 2016. En principe, cet article est donc entré en vigueur depuis le 1er janvier dernier.

Toutefois, en son troisième alinéa, l'article L. 112-1-3 en cause prévoit qu'un décret détermine les modalités d'application de ces dispositions en précisant notamment les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement publics et privés qui doivent faire l'objet d'une étude préalable.

Il s'ensuit qu'un décret d'application doit être édicté afin de préciser les modalités d'application de cette disposition. En particulier, ce décret doit déterminer quels projets sont concernés et doivent faire l'objet de l'étude préalable visée. A ce jour, aucun décret d'application n'a été publié, de sorte que ces dispositions ne peuvent pas être mises en œuvre.

Pour autant, l'ensemble des élus concernés par la procédure ont pris l'engagement de créer une zone agricole protégée (ZAP). L'EPA, depuis la dernière réunion de concertation, a élaboré le dossier permettant de déclencher la ZAP. L'étude d'impact détaille par ailleurs ces engagements (cf. *Chapitre 3, 7. Activités et tissu économique, p.293 à 300).*

A titre d'information, les éléments constitutifs d'un dossier de ZAP et les étapes de la procédure sont les suivants :

Eléments constitutifs d'un dossier de ZAP :

- un rapport de présentation, contenant une analyse détaillée de la zone concernée (caractéristiques agricoles, situation dans son environnement), et précisant les raisons de la protection et de la mise en valeur ;
- un plan de situation ;
- un plan parcellaire délimitant la zone.

Etapes de la procédure :

- initiative de la proposition par le Préfet ou une collectivité locale (commune(s), Etablissement Public chargé de la planification urbaine) ;
- consultation et concertation :
  - dossier soumis aux conseils municipaux concernés pour accord ;
  - dossier soumis à la Chambre d'Agriculture et à la Commission départementale d'orientation agricole pour avis ;
  - dossier soumis à enquête publique par le Préfet.
- création de la ZAP
  - délibération des conseils municipaux sur le projet de création de la ZAP ;
  - arrêté préfectoral créant la ZAP qui sera annexée au PLU des communes concernées comme servitude d'utilité publique.

Eau et milieu naturel

« L'Ae recommande de préciser les secteurs prévus pour la création de zones humides en compensation de celles qui seraient détruites par le projet, dans le scénario que le dossier retient comme référence, et d'en évaluer l'équivalence fonctionnelle. » (p.23)

L'EPA rappelle qu'une zone humide relictuelle fortement dégradée de 3,5 ha a été identifiée dans le périmètre de la ZAC. L'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 2. Le milieu physique, p.223 à 226*) présente trois scenarios de prise en compte de cette zone humide :

- un évitement total de la zone humide et le maintien de son alimentation en eau ;
- un évitement partiel de la zone humide avec maintien à minima de 50 % de la surface, préservation de son fonctionnement et pérennité de son alimentation en eau ;
- l'absence d'évitement avec destruction totale à plus de 75 % de la zone humide ou évitement de la zone humide mais non maintien de son alimentation.

A ce stade du projet, le troisième scénario est privilégié. Il amènera à recréer une zone humide à minima de 150% d'un seul tenant avec une fonctionnalité accrue au sein des aménagements paysagers du parc situé au Sud de la ZAC, entre la RD370 et la limite du périmètre d'EuropaCity. En effet, ce parc constitue une emprise foncière disponible pour développer une nouvelle zone humide, d'autant que le projet lui confère un rôle de régulation des eaux pluviales et offre les meilleures perspectives pour un développement optimum de la biodiversité.

Néanmoins, ces scénarios seront à affiner dans le cadre du dossier de réalisation de ZAC afin de préciser le secteur prévu pour la recréation de la zone humide. En effet, un travail conjoint entre un paysagiste et un écologue permettra de préciser la localisation de ces secteurs et les projets pouvant s'y développer.

« L'Ae recommande de proposer des mesures compensatoires concernant notamment le Pluvier doré et le Cochevis huppé. » (p.23)

Suivant les recommandations de l'Ae, l'EPA Plaine de France a précisé les mesures compensatoires concernant le Pluvier doré, espèce inscrite à l'annexe 1 de la Directive 2009/147/CE et le Cochevis huppé (cf. *Chapitre 3, 3. Le milieu naturel et paysager, p.235* ; cf. *annexe au dossier de création de ZAC, 9.2 Etude biodiversité)*, toutes deux en fort déclin en Île-de-France.

Le plan d'action européen énonce des mesures de conservation pour la restauration des populations nicheuses telles que le Pluvier doré. Trois grands axes sont identifiés :

- dans les zones de nidification, des mesures spécifiques au maintien des espaces pâturés et des landes basses doivent être mises en place (limiter les reboisements, encourager le pâturage ovin et gérer les landes par le feu). Cet oiseau n'est pas nicheur en France.
- en migration et en hivernage, il faut veiller au maintien d'entités fonctionnelles d'accueil, à savoir des espaces qui incluent tant les zones de repos que d'alimentation. L'accent sera porté sur la qualité trophique des milieux, assurée par le maintien de surfaces herbeuses rases des pâtures permanentes et une mosaïque de cultures. Les Cahiers d'Habitat « Oiseaux » - MEEDDAT- MNHN – Fiche projet limitation des pesticides apparaît essentielle pour permettre le maintien d'une alimentation abondante et diversifiée, dont les vers de terre et la faune épigée en général. La promotion de l'agriculture biologique dans les grandes plaines de cultures peut participer à cet objectif.
- la chasse dans les Etats Membres ne peut s'effectuer qu'en s'appuyant sur des données statistiques fiables des données de prélèvements et une évaluation des possibilités offertes par la dynamique des populations. En ce qui concerne la France, la disposition judicieuse des réserves de chasse, la mise en place de PMA (Prélèvement maximal autorisé) et l'activation rapide des interruptions du tir lors des périodes de gel permettraient à l'espèce de conforter ses effectifs en plaines de cultures.

La lisière agricole du Triangle de Gonesse jouera un rôle peu attractif pour le Pluvier doré, qui préfère les zones ouvertes.

Les bandes de Pluviers dorés en migration durant les périodes d'automne/hiver pourront se disperser aisément autour de la ZAC, notamment sur les 400 ha de terres agricoles préservées dans le « Carré Agricole » et également sur les espaces agricoles en périphérie. L'impact peut être compensé par des suivis ornithologiques. La répartition hivernale du Pluvier doré a fait l'objet de diverses enquêtes hivernales ces dernières années dans l'Ouest de la France. Ces suivis méritent une extension à l'ensemble de l'aire d'hivernage de l'espèce afin de fournir une estimation de l'effectif présent en hiver, et une reconduction interannuelle pour mesurer les tendances à moyen et long terme. En ce qui concerne la chasse, la collecte systématique des données de prélèvements permettra d'évaluer l'impact de cette pratique sur la démographie de l'espèce.

Les mesures compensatoires principales concernant le Cochevis huppé se caractérisent par l'amélioration des zones agricoles et le maintien de friches comme réservoirs de biodiversités, bien que la probabilité d'y voir se développer des nidifications soit faible. Malgré l'urbanisation du Triangle de Gonesse, son maintien dans les environs de la ZAC est acquis, compte tenu de la préservation d'une superficie importante de terres agricoles dans le cadre du projet (le « Carré Agricole ») et de la proximité de friches présentant une valeur écologique.

Dans le secteur de la ZAC, les surfaces techniques (bassins tampons, espaces verts, aire de parking, lisière boisée) peuvent être traitées en friches ensemencées (espèces productrices de graines), offrant ainsi la ressource trophique et l'espace favorables à l'accueil du Cochevis huppé. Notons que les espaces herbeux des accotements des routes et autoroutes peuvent également être aménagés en friches afin de participer à la richesse écologique du site.

La ZAC du Triangle de Gonesse pourrait proposer la création d'une friche ensemencée, véritable réservoir de biodiversité, favorable à l'accueil du Cochevis huppé et à d'autres animaux (mollusques, insectes, lézard, etc…), dans le périmètre de la lisière agricole. L'entretien optimal de cette friche consisterait à retourner la couverture végétale au moyen d'une herse (instrument agricole muni de pointes rigides ou souples, que l'on traîne sur le sol pour l'ameublir après le labour ou pour enfouir des engrais, des semences ou des mauvaises herbes) ou d'un covercrop (instrument de labour à socs, à dents ou à disques, servant à effectuer le déchaumage) environ une fois tous les 2 ou 3 ans selon l'évolution de la végétation. Enfin, les zones requises pour la conservation du Lézard des murailles et de la Mante religieuse sont également des espaces favorables au maintien du Cochevis huppé.

Déplacements

« Alors qu'il mentionne par ailleurs un scénario « au fil de l'eau » reposant sur une part modale de 65 % pour la voiture, le maître d'ouvrage se fixe un objectif de part modale de 50 % pour les véhicules particuliers, en le présentant comme ambitieux (compte tenu de la situation initiale), mais réaliste par comparaison à la moyenne francilienne, néanmoins largement influencée par le nombre de déplacements sur Paris et la petite couronne. Les hypothèses afférentes par type de transport ne sont néanmoins pas précisées. Un tel objectif n'est cependant atteignable que si la ligne 17 et le "Barreau de Gonesse" se réalisent » « Par exemple, pour EuropaCity : 81 % des déplacements en transports en commun sur la ligne 17, 12 % sur le "Barreau de Gonesse, 7 % sur le réseau de bus. » (p.24)

Considérant les incertitudes sur les échéances de réalisation du projet dit du « Barreau de Gonesse », dorénavant appelé lien ferré RER B – RER D, les résultats présentés par Alliages et Territoire pour EuropaCity n'ont pas pris en compte ce projet. Le dossier du maître d'ouvrage stipule ainsi que « sans préjuger des décisions qui seront prises sur le projet du Barreau de Gonesse, les études de déplacement ont considéré l'hypothèse la plus défavorable pour l'accessibilité à EuropaCity avec le seul BHNS reliant le RER D au RER B ».

L'EPA Plaine de France a fait le choix de s'en tenir aux documents d'orientations, notamment le SDRIF et le CPER. Dans tous les cas, les besoins assurés par le lien ferré RER B - RER D sont aussi assurés par d'autres lignes de transport (ligne 17 du Grand Paris Express pour le lien avec la métropole, lignes de BHNS pour le lien avec les zones de proximité).

« L'Ae recommande d'expliquer les effets du projet sur les flux de véhicules qui transitent actuellement sur le boulevard intercommunal du Parisis, compte tenu de la requalification prévue de l'avenue du Parisis à l'ouest. » (p.24)

L'EPA a explicité dans l'étude d'impact la figure jugée peu lisible (cf. *Chapitre 3, 10. Circulations et déplacement, p.318)*.

Le BIP connaît aujourd'hui un trafic très largement inférieur à sa capacité routière. Le projet va dans le même temps augmenter le trafic et réduire sa capacité routière pour le transformer en voirie multimodale conformément aux recommandations du SDRIF et du PDUIF. L'EPA porte donc la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 (ex-RN 370), afin qu'une partie du transit actuel qui se reporte sur la RD 370, en créant un deuxième point d'accès au réseau autoroutier depuis le Val

d'Oise. Il veut ainsi éviter la concentration du trafic en un seul point et la congestion qui en découlerait.

Concrètement, le BIP accueillerait de manière préférentielle le trafic de transit entre l'Est du Val d'Oise et le réseau autoroutier du Nord du Triangle de Gonesse, ainsi que le trafic généré par la partie du Triangle de Gonesse située au Nord du BIP. Le trafic de transit entre l'Est du Val d'Oise et le réseau autoroutier du Sud du Triangle de Gonesse, ainsi que le trafic généré par la partie du Triangle de Gonesse située au Sud du BIP seraient, quant à eux, prioritairement orientés sur la RD 370.

S'agissant de la section Est de l'Avenue du Parisis, elle est assez éloignée du Triangle de Gonesse, si bien que les nuisances liées à ce projet ne toucheront pas le périmètre de la ZAC (nuisances sonores, nuisances liées au chantier pour les habitants, etc.). La vocation de la section Est de l'avenue du Parisis est de capter le trafic qui transite aujourd'hui par les centres villes de Sarcelles, de Garges-lès-Gonesse, d'Arnouville et de Gonesse. La requalification du BIP dans le Triangle de Gonesse s'accompagne d'une refonte globale des itinéraires routiers sur le secteur (avec la reconfiguration du réseau routier national) permettant d'assurer des temps de parcours non prohibitifs entre l'Est du Val d'Oise et le réseau autoroutier.

En termes d'impacts cumulés entre ces deux projets, en phase exploitation, l'Avenue du Parisis améliore globalement la desserte du territoire et donc celle du Triangle de Gonesse. En rendant possible une grande fluidité de la mobilité, adaptée aux différents besoins, elle renforce l'attractivité du périmètre, pour les usagers comme pour les entreprises.

Consommations énergétiques et production d'énergie

« La température de consigne utilisée ici n'est donc pas celle de la règlementation thermique qui est de 19°C, mais elles est prise à 21,5°C, ce qui correspond aux températures de consigne observées. A titre d'information, cette hausse de la température de consigne de 2,5°C correspond à une augmentation du besoin en chauffage de 40%. » (p.25)

Suite aux remarques de l'Ae, l'EPA Plaine de France rappelle la démarche explicitée dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 5. Volet énergie, p.269* ; cf. *dossier de création de ZAC, 8. Etude ENR)*. Les besoins de chauffage ont été estimés sur la base d'une température constatée de 21,5°C (et non une température de consigne) correspondant aux températures observées, sur la base des retours d'expériences et des conditions normales de température et de pression (STD) et non sur les ratios conventionnels. L'objectif est ici d'être le plus proche de la réalité possible, considérant que la hausse de la température de consigne observée (+ 2,5 °C) correspond à une augmentation non négligeable du besoin de chauffage (+ 40 %). D'autre part, la réglementation thermique n'a pas vocation à prédire les besoins futurs des bâtiments mais à comparer le niveau de performance des bâtiments entre eux.

Sans présager ce que seront les températures observées à terme dans le Triangle de Gonesse, l'EPA Plaine de France a privilégié à ce stade des scénarios dégradés (température observée de 21,5°C) pour estimer les futurs besoins. Dans un second temps, les études complémentaires permettront de proposer des réponses vertueuses en matière d'optimisation des consommations énergétiques.

« Sur ce point, le préfet du Val d'Oise signale comme point de vigilance l'implantation et le choix de profondeur du forage pour l'utilisation de la géothermie, au regard des risques sanitaires encourus.» (p.25)

Suite aux remarques de l'Ae, l'EPA Plaine de France précise que le risque de mise en communication des nappes intermédiaires polluées (nappe de Beauchamp et nappe du Lutétien) avec la nappe de l'Yprésien a été identifié dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 1, 4. Energie, p.96 et 97)*. Plusieurs projets développent de la géothermie haute énergie en réalisant un point de captage dans la nappe de l'Yprésien actuellement réservée au captage d'eau potable.

L'étude d'impact rappelle le fait, d'un point de vue sanitaire, que certaines couches traversées pour atteindre la nappe de l'Yprésien sont polluées. Néanmoins, celle ne représente pas une limite en soi. En effet, les techniques de forages réglementaires permettent aujourd'hui d'assurer l'étanchéité des nappes les unes par rapport aux autres.

Ce point sera particulièrement surveillé par l'EPA Plaine de France, notamment lors de l'étude qui sera conduite en 2016 et 2017 afin d'envisager ou non le développement d'un réseau de chaleur propre alimenté par une solution technique de géothermie. Celle-ci explicitera notamment les aspects techniques, règlementaires, sanitaires et financiers de la géothermie. Les éventuels risques sanitaires ainsi que les contraintes juridiques et administratives (régime ICPE, étude d'impact nécessaire, ..) pour chaque production d'énergie mobilisée et pour les réseaux seront étudiés.

« Trois scénarios sont ensuite décrits (A, B, C), sans explication des raisons ayant conduit à les proposer et déclinés dans l'hypothèse où les consommations d'EuropaCity sont optimisées (A', B', C'). Dans tous les cas, les besoins de froid et d'électricité d'EuropaCity sont, à eux seuls, supérieurs aux potentiels recensés dans l'étude. Ils doivent alors être compensés par une production importante (entre 23 et 82 GWh) d'énergie renouvelable « hors site », sans que l'étude d'impact apporte plus de précision sur cette production.» (p.25)

Suite aux remarques de l'Ae, l'EPA Plaine de France a apporté des compléments dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 5. Volet énergie, p.265 à 275* ; cf. *dossier de création de ZAC, 8. Etude ENR)*.

Les besoins les plus dimensionnant en matière de choix énergétiques sont les besoins de chaleur. En effet, la production de chaleur doit nécessairement être locale, contrairement à l'électricité qui est disponible via le réseau national. C'est donc la production de chaleur qui structure les scénarios d'approvisionnement énergétique. Par conséquent, les différents scénarios proposés dans l'étude d'impact du Triangle se construisent autour de ces moyens de production structurant, valorisant le potentiel local identifié. De plus le phasage et la localisation des bâtiments contraignent les choix de production.

Au regard du potentiel énergétique du site, selon que l'on retient le scénario de base ou celui optimisé, une couverture entre 75 % et 85 % des besoins énergétiques par les énergies renouvelables (EnR), produites ou non sur le territoire, est envisageable. Le taux de couverture des besoins énergétiques par des EnR est variable selon les besoins.

Les besoins en froid, peuvent être satisfaits par les EnR à hauteur de 80 et 90 %, dont 40 % à 60 % seraient produites localement. Ce taux ne peut être atteint qu'avec la climatisation solaire. L'utilisation de l'énergie solaire est conditionnée par les choix stratégiques relatifs à la surface de toiture allouée à la production d'énergie, et à celle occupée par des espaces verts.

Concernant EuropaCity, l'objectif d'exemplarité environnementale est au cœur du projet. Sa taille et la diversité de ses programmes permettraient de créer un écosystème urbain conçu pour gérer simultanément l'eau, l'énergie et les déchets. La mise en place de ventilation naturelle de certains espaces et de dispositifs d'éclairage par LED permettraient une réduction importante des besoins énergétiques d'EuropaCity par rapport aux pratiques actuelles. Ces besoins correspondent au scénario optimisé présenté dans l'étude d'impact.

Concernant le freecooling, dans le cadre du quartier d'affaires, il est prévu un seul forage pour cette ressource énergétique qui, comme indiqué dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 5. Volet énergie, p.268* ; cf. *dossier de création de ZAC, 8. Etude EnR*) permet de produire 4 GWh/an. Comme pour la géothermie superficielle, plusieurs forages peuvent néanmoins être envisagés sur le site du projet. Ainsi, l'étude des potentiels EnR considère trois points de captage dont deux destinés à EuropaCity. Toutefois, l'EPA porte une attention particulière sur le fait de ne pas engendrer d'interactions négatives entre les points de puisage et les points de réinjection, et de préserver l'équilibre thermique de la nappe afin de garantir l'utilisation durable de cette ressource.

« L'Ae recommande de compléter le volet "énergie" de l'étude d'impact, en y précisant le scénario retenu par le maître d'ouvrage et le raisonnement qui le conduisent à le privilégier. Elle recommande également de préciser le type d'installations qui seraient nécessaires à sa mise en œuvre, les emprises réservées dans le territoire de la ZAC pour leur réalisation, et leurs impacts. » (p.26)

L'EPA Plaine de France précise qu'à ce stade d'avancement du projet, les potentiels énergétiques mobilisables sur le Triangle de Gonesse ont été identifiés. Les études de faisabilité qui permettront d'aboutir à un choix de scénario énergétique seront réalisées en 2016 et devront permettre de préciser la stratégie retenue dans le courant de l'année 2017, selon les contraintes techniques, juridiques et financières de chaque installation prévue dans les différents scénarios.

Bruit

« Il serait utile de préciser les effets du cumul du bruit d'un avion au décollage ou à l'atterrissage avec le bruit plus régulier lié au trafic routier : l'ampleur et la fréquence des émergences les plus fortes ne sont ainsi pas décrites. » (p.26)

Comme il est rappelé dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 4. Les risques et nuisances, p.252*) et dans le présent mémoire en réponse (cf. *§ 6. Analyse de l'étude d'impact, état initial,* p.16 à 17 du présent mémoire), la modélisation acoustique en l'état futur, tenant compte de la contribution des infrastructures routières, ferroviaires et du trafic aéroportuaire n'est pas apparue pertinente, car :

- elle ne tient pas compte de la nature très différente des bruits considérés (continus, ponctuels) ;
- elle présente le cumul du bruit en provenance des infrastructures de transports terrestres et en provenance des avions- un cumul d'indices scientifiquement inexacts ;
- elle représente le cumul de ces indices lors des passages des avions dont la fréquence est à relativiser (notamment pour Le Bourget, où l'on compte seulement 9 avions par heure sur une journée de 6h à 22h).

« L'Ae recommande au maître d'ouvrage, pour les différents secteurs de la ZAC :

· de mettre en perspective les expositions des futurs occupants de la zone aux bruits terrestres et au bruit aérien.

· de préciser les éventuelles mesures d'évitement et de réduction à prévoir, pour garantir le respect de la réglementation en tous points de la ZAC, tout au long de son développement. » (p.26)

L'exposition des futurs occupants aux bruits terrestres et au bruit aérien est présentée et cartographiée dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 6, C. Evaluation de l'exposition des populations, p.367 et 368*). Il est prévu :

- dans les zones éloignées des sources routières : des niveaux sonores compris entre 50 à 60 dB ;
- pour les bâtiments situés aux abords du BIP requalifié, des routes départementales D310 et D370, ainsi que des voiries d'accès à ces axes : des niveaux sonores compris entre 60 dB(A) et 75 dB(A). Il en est de même pour les bâtiments situés dans les zones longeant les tronçons ferroviaires (RER, métro automatique) où ces infrastructures sont extérieures ;
- pour les bâtiments situés le long de l'autoroute A1 : des niveaux sonores compris entre 70 dB(A) et 75 dB(A).

Les nouvelles populations exposées aux nuisances du site seront des salariés (potentiel de création d'environ 50 000 emplois) et les visiteurs d'EuropaCity (30 millions de visiteurs par an). Compte tenu des spécificités du projet, l'exposition au bruit ne concernera aucun habitant permanent. Par ailleurs, il est à préciser que la plupart des activités développées dans le quartier d'affaires et de loisirs se dérouleront principalement à l'intérieur des bâtiments (activités, commerces, loisirs, culture…). En outre, le projet d'aménagement étant essentiellement bordé par des zones d'activités et commerciales, infrastructures routières et zones agricoles, l'impact du projet sur l'environnement sonore sera relativement faible.

Les mesures de réduction de l'exposition des populations aux nuisances constatées sur le secteur de projet sont précisées dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 4. Les risques et nuisances p.253 à 255*). L'ambition de l'EPA Plaine de France vise à prévoir des espaces à bruit apaisé (inférieurs à 55 dB(A)) au sein de chaque secteur du projet, et ce malgré les fortes contraintes du site. L'organisation interne du quartier et les écrans sonores constitués par les ensembles immobiliers ou la topographie, permettent à ces espaces de couvrir environ 10 % de la superficie totale du Triangle de Gonesse. Ces zones à bruit apaisé correspondent à des espaces paysagers publics ou privés, valorisées dans le cadre du projet. Par ailleurs, plusieurs pistes de réflexion visant à réduire l'impact des nuisances sonores ont été envisagées :

- au niveau de la continuité paysagère nord-sud, une limitation de vitesse est envisagée (zone 30, voire 20, et 50km/h sur le tronçon central du BIP requalifié) pour limiter la circulation et les nuisances sonores générées par la création de deux nouveaux axes routiers ;
- dans l'espace public, un travail sur le paysage à travers le modelage ponctuel de la topographie le long des axes routiers permettra de limiter les nuisances sonores. Quant aux terres excavées, il sera possible de les réutiliser pour modeler le paysage et jouer sur la topographie, afin de limiter la propagation des nuisances sonores. Si le prolongement des buttes des Tulipes vers le Parc Sud n'est a priori plus à l'ordre du jour, les déblais issus des travaux pourront néanmoins y former une barrière naturelle anti-bruit par rapport à l'autoroute ;
- au-delà des mesures spécifiques à la lutte contre le bruit, certains aménagements pourraient également jouer un rôle de masquage sonore, comme par exemple des fontaines dans l'espace public ;
- il sera également essentiel de bien dimensionner l'isolation acoustique des bâtiments par la définition de performances adaptées d'éléments de façades. Si la baisse de vitesse permet de justifier une diminution du classement acoustique du BIP, l'économie engendrée sur les coûts constructifs des façades sera importante.

En complément des mesures présentées ci-dessus et visant à la réduction de l'exposition des populations aux nuisances constatées sur le secteur de projet, spécifiquement celles liées au bruit, l'EPA Plaine de France développe une stratégie de mobilité encourageant les déplacements par les transports en commun et les modes doux pour répondre à un objectif de 45 % de déplacements en transports en commun et 5 % de déplacement à pied et/ou à vélo.

Enfin, le développement d'une offre de transports en commun fondée sur la complémentarité entre le réseau lourd (liaison RER D – RER B, ligne 17 du Grand Paris Express) et un réseau dense de lignes secondaires (bus, BHNS, voire tramway à terme) permettra de relier le Triangle de Gonesse au reste de la région, aux communes proches, mais aussi d'organiser la diffusion fine des flux à l'intérieur de celui-ci. Le maillage devra continuer à se densifier, et ainsi offrir de plus en plus de solutions alternatives à la voiture individuelle.

La principale mesure d'évitement consiste, pour le maitre d'ouvrage, à ne pas exposer de nouvelles populations d'habitants en ne développant pas, au sein de la ZAC, un programme de logements dans les secteurs non soumis au plan d'exposition au bruit.

Enfin, le respect de la règlementation en vigueur relative à l'isolation acoustique des bâtiments sera exigé par l'EPA dans le cadre des cahiers des charges de cession de terrains des différents lots et par la délivrance des permis de construire qui devront respecter les règles d'urbanisme (incluant les servitudes d'utilité publique annexées).

Air et émissions de gaz à effet de serre

« L'Ae recommande de rappeler en contexte les émissions de gaz à effet de serre des activités voisines du Triangle de Gonesse. » (p.26)

En réponse à la recommandation de l'Ae, l'EPA Plaine de France a complété l'étude d'impact en précisant le bilan des émissions de gaz à effet de serre du département du Val d'Oise (cf. *Chapitre 1, 3 Les risques et nuisances actuels, p.93 et 94*).

AIRPARIF, association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, a réalisé un bilan des émissions de gaz à effet de serre pour le compte du Conseil Général du Val-d'Oise en mars 2012 sur la base du bilan des émissions à l'échelle départementale pour l'année 2008.

Les résultats concernent, pour l'année 2008, les oxydes d'azote, les particules PM10 et PM2.5, les COVNM, le dioxyde de soufre et les gaz à effet de serre (GES). Les émissions de gaz à effet de serre présentées ici sont uniquement les émissions directes, c'est-à-dire celles directement produites sur le territoire départemental. Elles n'intègrent pas les émissions générées à l'extérieur par des activités du département, ni celles de combustibles fossiles utilisés hors du territoire pour produire de l'énergie consommée à l'intérieur du territoire.

- *Bilan d'émissions des polluants atmosphériques :*

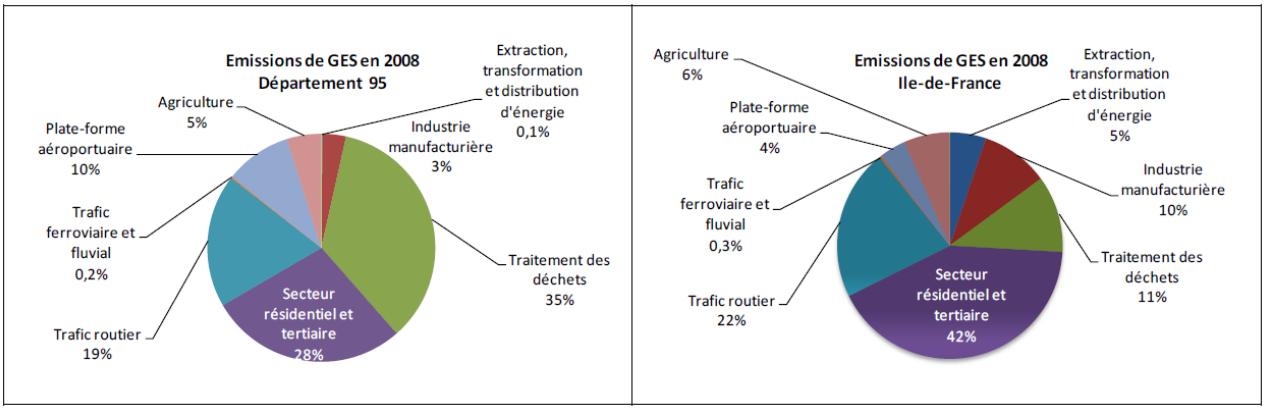
Le tableau ci-dessous présente le bilan des émissions 2008, en tonnes, par polluant et par secteur d'activité, pour le département du Val-d'Oise :

Emissions 2008 - NOx, PM10, PM2.5, COVNM, SO_2 en tonnes ; GES en kilotonnes

Val d'Oise (95)	NOx (t)	PM10 (t)	PM2.5 (t)	COVNM (t)	SO2 (t)	GES (kt)
Extraction, transformation et distribution d'énergie	220	-	-	32	0.83	12
Industrie manufacturière	336	476	243	3 657	145	234
Traitement des déchets	183	1.84	1.51	1.01	104	2 457
Secteur résidentiel et tertiaire	2 380	618	593	2 673	1 452	1 968
Trafic routier	6 089	567	408	2 572	42	1 327
Trafic ferroviaire et fluvial	199	16	15	28	7.90	14
Plate-forme aéroportuaire	2 761	120	91	411	168	657
Agriculture	304	247	70	24	25	343
Emissions naturelles	1.20	-	-	1 342	-	1.11
Total départemental 95	**12 472**	**2 045**	**1 421**	**10 739**	**1 944**	**7 013**

➢ *Emission de gaz à effet de serre :*

Les gaz à effet de serre pris en compte dans l'inventaire francilien d'AIRPARIF sont le CO2, le CH4 et le N2O, qui correspondent à 98% des émissions franciliennes de gaz à effet de serre. Les émissions de ces trois polluants sont considérées en équivalent CO2 (les émissions des différents gaz sont corrigées de leur pouvoir de réchauffement par rapport à celui du CO2).



A l'échelle du département du Val-d'Oise, les principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre sont les secteurs du traitement des déchets (35%), du résidentiel-tertiaire (28%) et du trafic routier (19%). La plate-forme aéroportuaire participe pour une part non négligeable de 10%, l'agriculture et l'industrie manufacturière respectivement pour 5% et 3%. Les autres secteurs contribuent pour moins de 1%.
La part de gaz à effet de serre due au traitement des déchets sur le Val-d'Oise est la plus importante de tous les départements franciliens. Il existe en effet dans le Val-d'Oise plusieurs usines d'incinération d'ordures ménagères, plusieurs centres de stockage de déchets ultimes décharges), qui sont d'importants émetteurs de CO2 et de CH4, ainsi qu'une station d'épuration, fortement émettrice de CO2.

« L'Ae recommande de préciser la part des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires liée aux déplacements aériens ou terrestres principalement motivés par la venue à EuropaCity. » (p.27)

Les émissions de gaz à effet de serre des activités voisines du Triangle de Gonesse sont essentiellement dues à l'activité des aéroports de Roissy et du Bourget, et des grands axes routiers qui traversent le territoire.

Les émissions de gaz à effet de serre des visiteurs d'EuropaCity ont été évaluées dans l'étude d'impact pour ce qui concerne les déplacements entre lieu de séjour et de résidence et EuropaCity. En ce qui concerne les touristes français ou internationaux qui représentent moins de 20% de la fréquentation d'EuropaCity, la part de leurs déplacements directement motivés par EuropaCity serait relativement faible. Pour les touristes internationaux ou européens, EuropaCity ne serait pas une motivation de visite principale mais pourrait être une étape durant leur séjour. Pour les touristes français, le levier principal d'attractivité est l'offre de culture, de loisirs et d'événementiel et serait également une étape dans le cadre d'une visite à Paris. Par ailleurs, 50 % des visiteurs d'EuropaCity viendraient par les transports en commun, ce qui limite les effets sur la qualité de l'air.

« L'Ae recommande de mettre en place des mesures de réduction ou le cas échéant de compensation des émissions de gaz à effet de serre induit par le projet, en cohérence avec

la politique nationale du facteur 4 et du schéma régional climat air énergie d'Île-de-France. » (p.27)

La politique nationale prévoit un objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre (GES) entre 1990 et 2050. Il est bien entendu que quelles que soient les mesures mises en place pour limiter les émissions, la création d'un nouveau quartier va entraîner des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires. Toutefois, par son caractère innovant en matière énergétique, par ses objectifs fort de limitation de la part modale de la voiture, le Triangle de Gonesse peut avoir un effet d'entraînement positif sur les territoires situés à proximité.

L'étude d'impact du Triangle n'a pas intégré de scénario du projet qui aurait été élaboré sur la base des standards de la construction des années 90, bien que cette hypothèse aurait permis de comparer les émissions de gaz à effet de serre entre les différents scénarios. Néanmoins, pour compenser ces émissions, l'étude d'impact détaille (cf. *Chapitre 3, 4. Les risques et nuisances, p.258 à 261*) les mesures de réduction :

- matériaux plus durables pour la construction en ayant recours à des structures bois pour 30% des constructions de bâtiments et non béton. Ceci induit une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre (33 500 à 26 000 teqCO2/an) ;
- construction de 100% de bâtiment BEPOS dans le cas du scénario 2, qui permet de réduire les besoins énergétiques des bâtiments à 120 GWh/an contre 320 GWh/an pour le scénario 1. Cette optimisation des consommations énergétiques des bâtiments, permet de passer de 47 000 teqCo2/ an pour le scénario 1 à 12 000 teqCo2/ an pour le scénario 2, soit une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre ;
- la limitation de la part modale de la voiture particulière et le report vers les transports en commun de 15% dans le scénario optimisé qui permet de générer une réduction des gaz à effet de serre de 15 000 teqCo2/ an, soit 13%.

Des mesures d'accompagnement et de sensibilisation du grand public sont également prévues (cf. *Chapitre 3, 4. Les risques et nuisances, p.262)*. Elles portent notamment sur :

- la gestion des espaces verts,
- l'éclairage public,
- la gestion des déchets.

Il s'agit de mesures d'ensemble pour la limitation des émissions de gaz à effet de serre, qui pourraient, par entraînement, favoriser une réduction des émissions sur les territoires environnants.

Par ailleurs, Alliages & Territoires souhaite limiter les émissions de gaz à effet de serre liées à EuropaCity en s'engageant dans une démarche proactive d'identification de solutions nouvelles. Plusieurs mesures sont déjà envisagées, notamment en poursuivant l'objectif d'une production locale d'énergie, en minimisant des déplacements liés au transport des déchets (un centre de tri et une unité de méthanisation sont à l'étude), en favorisant l'accès par les transports en commun et en intégrant l'analyse de cycle de vie comme l'un des principaux critères du choix des procédés constructifs privilégiant ainsi les matériaux particulièrement performants en ce qui concerne leur empreinte carbone.

Qualité de l'air

« La qualité de l'air est décrite de façon trop succincte » (p.27)

La qualité de l'air fait l'objet d'une analyse dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 1, 3. Les risques et nuisances actuelles, p.92 à 95*). Au-delà des éléments présentés, il est difficile

d'approfondir à ce stade ce volet. En effet, il apparait compliqué d'isoler une source d'émission d'une autre pour appréhender la part que représente chacune d'elle dans la pollution mesurée.

L'étude rappelle toutefois les grandes sources d'émission en Île-de-France que sont les plateformes aéroportuaires et le trafic routier et met ces données en perspective des émissions annuelles de la commune de Gonesse. Globalement, la qualité de l'air en Île-de-France est peu satisfaisante mais les valeurs actuelles de pollution sur le site son inférieures aux valeurs limites, la ZAC se situant aux franges de l'agglomération dense.

« L'Ae recommande de compléter le volet air de l'étude d'impact :
- en quantifiant les populations futures exposées aux oxydes d'azote et aux particules fines;
- en modélisant les concentrations prévisibles, avant et après 2024 ;
- en complétant significativement le volet sanitaire de l'étude d'impact pour prendre en compte l'ensemble des expositions (air et bruit notamment) induites par le projet » (p.27 et 28)

L'étude d'impact (cf. *Chapitre 6, C. Evaluation de l'exposition des populations, p.367 et 368*) donne des estimations des populations exposées aux oxydes d'azote et aux particules fines :

- les actifs et les résidents actuels du secteur et de ses environs, soit 900 salariés sur le Parc d'activités de la Grande Couture ;
- les nouveaux arrivants sur le site ;
- les visiteurs attendus (entre 50 000 et 80 000 par jour) ;
- les usagers des équipements, commerces et services de la future zone, soit plusieurs millions de personnes chaque année.

Il est également rappelé que des impacts temporaires, liés aux émissions gazeuses par les engins de chantier, sont à prévoir. Ces dernières prendront fin avec l'arrêt des travaux. Les populations les plus exposées seront les actifs situés en limite des zones de travaux. Des mesures simples prises par les entrepreneurs (entretien régulier des engins) permettront de maintenir la qualité de l'air dans des niveaux respectant la règlementation applicable.
Compte-tenu des difficultés rencontrées pour la réalisation de l'étude d'impact (cf. *Introduction, 4. L'étude d'impact et son cadre juridique, p.37)* la quantification de ces impacts cumulés apparait extrêmement complexe à mener. Néanmoins, l'étude d'impact présente l'ensemble des expositions (air et bruit notamment) induites par le projet (cf. *Chapitre 6, C. Evaluation de l'exposition des populations, p.367 et 368).*

« L'Ae recommande d'évaluer plus finement les effets d'éventuelles mesures complémentaires de réduction de la pollution atmosphérique (abaissement de la limitation de vitesse, par exemple) à proximité des principaux axes routiers jouxtant la ZAC. » (p.28)

La mise en place de mesures de réduction de la pollution atmosphérique fait partie intégrante du projet d'ensemble (utilisation de matériaux durables, intégration des énergies renouvelables, report modal des déplacements et réduction de la vitesse). Toutefois, les sources les plus importantes de pollution atmosphérique sur le territoire renvoient aux trafics aérien et routier, sur lesquels l'EPA n'a pas de prise.

De surcroit, une évaluation fine du bénéfice de ces impacts sur les émissions de gaz à effet de serre serait très complexe. Elle impliquerait de parvenir à isoler l'effet de cette mesure dans l'analyse globale des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire.

Matériaux et sols pollués

« Le projet générera 1 967 000 m³ de déblais et nécessitera 2 827 000 m³ de remblais, sans préciser leur provenance. » (p.28)

« L'Ae recommande de préciser, pour les différents scénarios possibles, l'origine des matériaux nécessaires pour les remblais du projet. » (p.28)

En réponse à la remarque de l'Ae et à ce stade du projet, l'EPA Plaine de France précise que le tableau relatif au bilan quantités déblais/remblais (cf. *Chapitre 3, 2. Le milieu physique, p.217*) indique les quantités de terres connues à ce jour et correspondant aux projets des partenaires en présence, hors déblais potentiels du quartier d'affaires. Les compensations déblais/remblais sont envisagées par secteurs de projets (nivellement au Nord du BIP ; BIP ; Butte Sud, Sud du BIP, EuropaCity) et tiennent compte du parti d'aménagement global du projet urbain, qui prévoit entre autres la réalisation d'une butte dans le Parc Sud de la ZAC dont la topographie vise à : créer un projet paysager en lien avec la Butte des Tulipes ; réaliser un écran acoustique ; permettre le stockage et la gestion des eaux de pluie ; recréer une zone humide. Les terres excédentaires provenant des différents secteurs du projet et non polluées permettront la réalisation de cette butte dans le Parc Sud.

Pour rappel, les volumes prévisionnels de terres connues à ce jour pour les différents secteurs de projets sont les suivantes :

Objet	Déblais	Remblais
Nivellement au Nord du BIP : parvis de la gare, arasement de la butte Est, nivellement Ouest du cœur du Triangle	442 000 m³	
BIP : élargissement, adoucissement des pentes de talus de déblais	105 000 m³	184 000 m³
Sud du BIP : butte côté RD317		25 000 m³
EuropaCity	1 420 000 m³	1 050 000 m³

Au regard des compensations déblais/remblais par secteurs présentées ci-dessus, et à ce stade du projet, on estime un excédent de 708 000 m³ de déblais de terres (812 000 m³ de déblais provenant du nivellement Nord du BIP et d'EuropaCity auxquels il convient de soustraire 104 000 m³ de remblais pour l'élargissement du BIP et la butte côté RD317) qui pourront alimenter la butte Sud du Triangle. A titre d'information son volume est estimé à 1 565 000 m³. Il correspond à la capacité d'accueil potentielle de terre qui est limitée en hauteur, du fait de la proximité des aéroports.

Par ailleurs, l'étude d'impact précise que les travaux propres aux projets de la liaison RER D – RER B et du métro automatique devraient produire environ 1 375 000 m³ de déblais qui pourront pour partie alimenter la Butte Sud de l'opération du Triangle de Gonesse.

Suivant la recommandation de l'Ae, l'EPA Plaine de France a précisé l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 2. Le milieu physique, p.216 et 217*) et notamment la compréhension des modifications topographiques issues de la production de déblais. La carte relative aux déblais et remblais projetés à ce stade (cf. *Chapitre 3, 2. Le milieu physique, p.217*) présente les intentions de nivellement. La mise en dépôt des terres excavées dans le Parc Sud du Triangle de Gonesse, en face de la Butte des Tulipes, permet une gestion durable des terres (équilibre remblais/déblais) et une économie de projet. Ce mouvement des terres forme la butte du Parc Sud. La mise en dépôt des terres polluées se fera dans les centres de traitement, conformément à la règlementation. A noter que le volume de la butte peut être augmenté, au besoin, par les déblais des réseaux ferrés.

A titre de rappel, l'ensemble des éléments précédemment cités seront intégrés aux compléments de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation de ZAC, dans le cadre de la précision de la conception des espaces publics et de la gestion des eaux pluviales.

« Afin de pouvoir apprécier plus précisément les risques pour les travailleurs pour les différents travaux envisagés à cet emplacement et le cas échéant pour les éventuels occupants permanents en cas de construction de bureaux, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de procéder à une caractérisation précise de la pollution des sols avant que les travaux soient engagés. » (p.28)

L'EPA Plaine de France considère, comme l'Ae, le caractère primordial d'une appréciation précise des risques pour les futurs usagers. C'est pourquoi le programme de caractérisation des sols est d'ores et déjà lancé et fera l'objet de sondages. Les résultats seront intégrés dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC.

Autres impacts

« Au-delà des quelques représentations schématiques de quelques espaces urbains de la ZAC, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir des montages photos de l'impact paysager du projet aux endroits les plus représentatifs de la ZAC, en complément des montages fournis par le dossier EuropaCity ». (p.29)

Les montages photos figurant dans l'étude d'impact (cf. *Chapitre 3, 3. Le milieu naturel et paysager, p.229*) sont ceux permettant la meilleure représentation du paysage créé par le projet. Néanmoins, les visuels demandés seront présentés dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC.

« Le dossier évalue un impact positif fort pour l'activité économique et l'emploi : à l'horizon 2035, il cite les chiffres de 40 000 emplois directs, qualifiés à très qualifiés, pour le quartier d'affaires et 11 800 pour EuropaCity (+ 19 000 emplois induits par ce seul projet), dont plus des trois quarts seraient des personnels non ou peu qualifiés. L'Ae relève néanmoins qu'il ne prend en compte que l'impact brut du projet, sans prendre en compte les conséquences négatives éventuelles sur les secteurs voisins, qu'il aborde rapidement de façon qualitative en conclusion de ce volet : il prédit notamment "une réduction des progressions ou une accentuation des pertes d'attractivité", "une réduction potentielle de la capacité de certains centres-villes à rayonner au-delà de la simple proximité", "une dilution des impacts individuels d'EuropaCity sur 30 pôles commerciaux" et conclut que "les commerces de destination seront plus impactés que les autres formes de commerce » (p.29)

Les effets en matière d'emplois sont exprimés en chiffres bruts. En effet, s'il est possible d'estimer le nombre d'emplois générés par la programmation du projet en utilisant des ratios emploi/m², il serait compliqué voire hasardeux de déterminer la part de ces emplois relevant de créations nettes et celles relevant de délocalisations et qui pourraient donc impacter des projets voisins.

En ce qui concerne le quartier d'affaires du Triangle de Gonesse, son horizon de développement (entre 15 et 20 ans), nécessiterait la prise en compte d'une multiplicité de facteurs démographiques, sociaux et culturels, ainsi que celle des stratégies d'opérateurs privés (investisseurs, propriétaires, commercialisateurs, utilisateurs, gestionnaires) et d'immobilier d'entreprise dont l'échéance de projection est davantage de l'ordre de 5 à 10 ans que de 10 à 15 ans. L'offre immobilière a en effet vocation à s'adapter aux besoins et aux évolutions de la société. Or, c'est à horizon 10/15 ans que le projet du Triangle de Gonesse atteindra un développement représentatif de son ambition et que

le Nord-Est francilien, un des principaux espaces de projet du Grand Paris, aura commencé à recueillir les fruits de son potentiel économique, résidentiel et de transports.

Par ailleurs, évaluer les effets bruts du Triangle de Gonesse en matière d'emplois suppose de déterminer un périmètre d'impact, qui peut être variable d'un secteur d'activité à l'autre, rendant l'analyse peu lisible ou bien l'identification d'un périmètre d'effet global très complexe et sujette à de nombreuses contradictions. Déterminer un périmètre d'impact s'avérerait d'autant plus complexe pour un projet comme le Triangle de Gonesse qui cible une grande diversité de secteurs d'activités et de fonctions, dont une partie à l'échelle européenne et internationale.

Concernant les effets sur le commerce que mentionne l'Ae dans son avis, ils sont liés aux effets spécifiques d'EuropaCity et font référence aux conclusions de l'étude prospective relative au commerce du Nord-Est francilien menée par l'EPA Plaine de France. Celle-ci a été réalisée par un groupement d'experts indépendants : Convergences CVL (évolutions commerciales), le Crédoc (évolutions sociétales et de consommation), et Alphaville (évolutions territoriales). La conclusion de cette étude met en évidence les futures mutations de l'appareil commercial qui auront lieu du fait de la rupture des modes actuels de consommation, et ce avant l'ouverture d'EuropaCity. Cette rupture se traduit par :

- un net recul des modèles de grands centres commerciaux classiques dont la locomotive est alimentaire ;
- un nouvel attrait pour les achats de proximité ;
- une recherche de l'achat-plaisir pour lequel le visiteur est prêt à faire un déplacement spécifique.

Concernant les effets spécifiques d'EuropaCity, l'étude précédemment citée précise qu'ils seront moins importants que les effets liés à l'évolution des modes de consommation et du commerce (cf. ci-dessus), et ceux liés aux évolutions du territoire (forte croissance démographique, importants projets de développements économiques, d'habitat et de transport).

Concernant les centres-villes proches, l'étude conclut qu'EuropaCity pourrait non pas entraîner « une réduction potentielle de la capacité de certains centres-villes à rayonner au-delà de la simple proximité », comme il est mentionné dans le rapport de l'Ae, mais « limiter la capacité de ces centres-villes proches à se développer au-delà de la proximité, à acquérir un rayonnement régional qu'ils n'ont pas aujourd'hui ». En effet, l'offre de services résidentiels proposés par les centres-villes est peu touchée par les impacts du e-commerce et bénéficie du regain d'intérêt des consommateurs pour une offre de proximité au détriment des hypermarchés. A l'inverse, l'étude souligne qu'il serait difficile pour ces centres-villes d'accueillir des commerces de destination, car l'offre existante et EuropaCity capteraient le marché potentiel.

Concernant les centres commerciaux de destination, l'étude précédemment citée indique qu'ils seraient le format commercial le plus impacté par l'arrivée d'EuropaCity, car étant lui-même pour partie sur le créneau du shopping-plaisir. Elle précise également l'ampleur de ces impacts : EuropaCity serait susceptible de capter une proportion limitée (environ 10 %) des flux actuels de ces centres commerciaux, car la part de visiteurs d'EuropaCity issue du Nord-Est francilien est minoritaire, de l'ordre de 25 % et que cette captation potentielle serait au total répartie entre une trentaine de centres commerciaux. Elle souligne enfin, que plus l'offre commerciale d'EuropaCity serait différenciée, moins il y aurait d'effets sur les centres commerciaux de destination.

Effets cumulés

« L'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts cumulés avec ceux du projet, en y intégrant ceux de la ligne 17 et du "Barreau de Gonesse", et en couvrant tous les enjeux non

traités, et notamment le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, etc., en phase travaux et dans la durée. » (p.30)

Comme exposé précédemment (cf. *§ 1. Intégration des composantes essentielles du projet dans l'étude d'impact,* p.3 à 7 du présent mémoire *; § Déplacements,* p.22 et 23 du présent mémoire), la ligne 17 et l'aménagement de l'Avenue du Parisis ont été intégrés à l'étude d'impact du Triangle de Gonesse et pris en compte dans l'analyse des impacts cumulés. Par ailleurs, l'analyse des effets cumulés a été complétée au regard de l'évaluation environnementale des 4 CDT du secteur et de l'enquête publique du SDRIF. A ce stade, l'EPA ne dispose pas de l'étude environnementale du lien ferré RER B – RER D, celle-ci n'ayant pas été réalisée.

Il a été notamment précisé que les impacts cumulés seraient les plus conséquents en phase travaux de ces différents projets, en cas de concomitance des calendriers de réalisation. Les nuisances sonores, les perturbations de circulation, de même que les émissions de gaz à effet de serre seraient alors les plus élevées, sans qu'il soit pour autant possible d'en évaluer précisément le niveau. En effet, la variété des situations possibles apparaît infinie, et rend très difficile une évaluation en cumulé. En phase d'exploitation, les impacts cumulés concerneraient l'augmentation du niveau sonore. L'impact cumulé de la ligne 17 et du Triangle de Gonesse serait de moindre envergure que l'impact cumulé du lien ferré RER B - RER D et de la ZAC. En effet, la ligne 17 est partiellement couverte, ce qui n'est pas le cas du lien RER B-RER D dont la voie sera en tranchée au niveau de la traversée du Triangle de Gonesse. Des mesures de protection phoniques sont prévues.

Il convient de rappeler ici que les projets tels que la ligne 17 du Grand Paris Express ont fait partie des hypothèses d'entrée des différentes études composant l'étude d'impact. Ce sont donc les impacts cumulés de ces projets avec la ZAC du Triangle de Gonesse qui ont été évalués.

7. *Résumé non technique*

« L'Ae recommande de rééquilibrer globalement le résumé non technique, par une présentation plus complète du contexte et du phasage de tous les aménagements prévus par le projet. (p.30)

« L'Ae recommande en conséquence de mettre à jour le résumé non technique, d'y évoquer tous les volets de l'étude d'impact de façon proportionnée, et d'y prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis. » (p.30)

Suivant les recommandations de l'Ae, le résumé non technique a été mis à jour, les différents volets de l'étude sont présentés de façon proportionnée, et les conséquences des recommandations du présent avis ont été intégrées.

En réponse à la demande de l'Ae d'une présentation plus complète du contexte, le périmètre de la lisière agricole du Triangle sur la ZAC a notamment été précisé et cartographié (cf. *Chapitre 7, Le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté, p.373*).

Le résumé non technique présente les chapitres de l'étude d'impact sous la forme de tableaux. Y sont synthétisées les informations relatives à l'état initial du site, aux impacts du projet sur l'environnement, ainsi qu'aux mesures compensatoires de réduction et d'accompagnement prévues.
Dans la colonne « impacts permanents et temporaires », le degré de l'impact a été qualifié. Il est indiqué par un encadré de couleur (faible – modéré – fort, suivant un dégradé rouge - orange - jaune) en en-tête de chaque case. S'il s'agit d'un impact global sur un volet de l'étude, l'encadré figure également à côté de l'intitulé du chapitre, et la conséquence y est précisée (pour les volets

Energie, Circulation et déplacements, Réseaux et déchets, il s'agit d'une « création de besoins »). Dans cette colonne, les impacts cumulés, permanents et temporaires, notamment liés à la ligne 17, ont également été ajoutés.

La colonne portant sur les mesures compensatoires de réduction et d'accompagnement présente l'information relative au coût des mesures. A noter que certaines mesures au regard des études réalisées ne peuvent être précisées à ce stade. Néanmoins, les études ultérieures permettant de les définir sont précisées.

En réponse à la recommandation de l'Ae portant sur le phasage des aménagements, un calendrier et un phasage prévisionnel de la réalisation de la ZAC ont été intégrés au résumé non technique. Un *Chapitre 13. Calendrier et phasage prévisionnel de la réalisation de la* ZAC a été ajouté. Les différentes phases (2017 à 2020, 2020- 2025, 2025-2030 et 2030-2035) sont détaillées sous forme cartographique (cf. *Chapitre 7, Calendrier et phasage prévisionnel de la réalisation de la ZAC, p.432 et 433*) De même, le calendrier prévisionnel des travaux et les principales étapes de la procédure ont été intégrés (cf. *Chapitre 7, Calendrier et phasage prévisionnel de la réalisation de la ZAC, p.434*) Enfin, pour certains volets de l'étude tel que l'énergie, un tableau détaille le phasage des mesures et les différents scénarios envisagés (cf. *Chapitre 7, Energie, p.400*).

Glossaire

Ae : Autorité environnementale
AEV : Agence des Espaces Verts
AIRPARIF : Association de surveillance de la qualité de l'air
BEPOS : Bâtiment à Energie Positive
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
BIP : Boulevard Intercommunal du Parisis
CARPF : Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CDT : Contrat de Développement Territorial
CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CNDP : Commission Nationale du Débat Public
CH4 : méthane
CO : monoxyde de carbone
CO2 : dioxyde de carbone
COVNM : Composé Organique Volatil Non Méthanique
CPER : Contrat de Plan Etat-Région
dB(A) : Décibel pondéré en A
DRIAAF : Direction Régionale Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Île-de-France
EnR : Energies Renouvelables
EPA : Etablissement Public d'Aménagement
EPFVO : Etablissement Public Foncier du Val-d'Oise
GES : Gaz à effet de serre
GIP : Groupement d'Intérêt Public
GPE : Grand Paris Express
IAU : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France
ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LED: Light-Emitting Diode (diode électroluminescente)
N2O: Protoxyde d'azote
PDU : Plan de déplacements urbains
PEB : Plan d'Exposition au Bruit
PM10 : Particules en suspension, diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2.5 : Particules en suspension, diamètre inférieur à 2.5 micromètres
PRIF : Périmètre Régional d'Intervention Foncière
RSE : Responsabilité Sociale et Environnementale
SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural
SDRIF : Schéma Directeur de la Région Île-de-France
SGP : Société du Grand Paris
STIF : Syndicat des Transports d'Île-de-France
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
ZAP : Zone Agricole Protégée