



Enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale concernant la création et l'exploitation de la ligne 17 Nord

Avis du Collectif pour le Triangle de Gonesse

—

« L'évaluation environnementale est « une démarche visant à intégrer l'environnement dès le début et tout au long du processus d'élaboration et de décision d'un projet. » Les 3 mots-clés de l'avis qu'il nous est demandé d'examiner sont : « Éviter – Réduire – Compenser » en ce qui concerne les impacts potentiels de la ligne 17 nord.

Compte tenu de l'impossibilité de « Compenser » les dégâts écologiques causés par la ligne 17 Nord et notamment ceux de l'éventuelle réalisation de la gare Triangle de Gonesse, nous nous focaliserons prioritairement sur le critère « Éviter » et secondairement sur le critère « Réduire ».

PRÉALABLE : UN SAUCISSONNAGE DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT CONTRAIRE A LA COHÉSION DES TERRITOIRES ET AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

En préalable, nous nous élevons contre la méthode de « saucissonnage » des projets qui nous sont successivement présentés au cours de différents dispositifs dits « de concertation », pratiquée par la France et dénoncée par la Commission Européenne, qui consiste à examiner séparément des projets qui sont liés dans un même processus d'aménagement global. C'est ainsi que nous avons examiné tour à tour, dans la plus grande incohérence :

- *le seul projet Europacity sans le pôle d'affaires qui lui est adjacent, lors du débat public organisé par la Commission Nationale de Débat Public (avril-juillet 2016) ;*
- *la modification du PLU de la seule commune de Gonesse afin de rendre 280 ha de terres agricoles urbanisables, lors de l'enquête publique (mai-juin 2017) qui a fait l'objet d'un avis négatif du commissaire-enquêteur. Pourtant la mairie de Gonesse a décidé de passer outre, par un vote du conseil municipal en septembre 2017, validant ainsi à l'échelle d'une ville un projet de territoire impactant 600 000 habitants et 22 communes du Grand Roissy ;*
- *la ZAC du Triangle de Gonesse, qui a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la DUP en janvier-février 2018 et pour laquelle nous sommes dans l'attente de l'avis du commissaire-enquêteur, remis à deux reprises (réponse prévue : juin 2018). Et le 6 mars 2018, le Tribunal administratif de Cergy a validé notre demande d'annulation de la création de la ZAC par le Préfet du Val d'Oise en septembre 2016. Décision à laquelle l'État a fait appel le 4 mai dernier et qui dans l'attente d'un jugement ultérieur, n'a pas d'effet suspensif.*

- Par ailleurs, une procédure de concertation est actuellement en cours pour un SCOT Roissy-Pays de France limité aux seules communes du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne, négligeant le territoire du Grand Roissy situé en Seine-Saint-Denis, soit 348 000 habitants, 164 000 actifs et 102 000 emplois de l'intercommunalité de Terre d'envol, dont les localités de Tremblay en France, le Bourget et Villepinte qui font pourtant partie du « cœur de pôle de Roissy ».

Si l'on rajoute les procédures dites de « concertation » effectuées par l'EPA Plaine de France à l'échelle de la seule ville de Gonesse, et les mascarades de « co-construction » organisées par Europacity avec des participants triés sur le volet, l'enquête publique présente n'est jamais que la « Nième » concernant le territoire.

Dans le cadre d'un « processus itératif de concertation », il nous semblerait logique d'examiner la cohérence d'ensemble de l'aménagement global de ce vaste bassin de 600 000 habitants, et que toutes les décisions soient prises à cette échelle.

Faute de cette cohérence d'ensemble, notre avis reste forcément d'une portée limitée, minimisant les impacts globaux de cet axe de transports dont l'utilité ne peut être séparée des perspectives d'avenir de ce bassin, qui représente une taille équivalente à la moitié de la population d'un département comme le Val d'Oise. Et qui ne peut être étudié sérieusement en additionnant des pièces de puzzle qui ne sont jamais assemblées pour former une image globale.

I. PREMIÈRE REMARQUE DE FOND : LA LIGNE 17 NORD NE REMPLIT PAS LES OBJECTIFS DU GRAND-PARIS-EXPRESS

Le GPE a pour objectif de « relier les principaux lieux d'habitat et de travail d'Ile-de-France » : ceci ne correspond pas aux caractéristiques de la ligne 17 nord.

Désaccord avec la page 183, pièce B4 qui indique :

« La ligne 17 nord permet d'assurer la desserte des grands bassins d'emploi, actuels et futurs, compris entre le Bourget et la plate-forme de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle ». « La ligne 17 Nord joue également un rôle structurant dans la desserte en transports en commun des grands équipements d'envergure métropolitaine tels que les aéroports de Roissy et du Bourget, le parc des expositions Paris-Nord Villepinte et le projet Europacity ».

- les pôles d'emplois : la ligne relie le Bourget qui est un pôle d'emplois d'importance mineure (8160 emplois en 2013 pour l'ensemble de la commune) avec le pôle de Roissy qui connaît une grave crise pour laquelle nous n'avons aucune explication (perte de 18 000 emplois en 6 ans. Voir courbe ci-dessous p. 19) et dont les travailleurs viennent de 393 communes, dont plus de la moitié des Hauts de France (périmètre de la zone d'Emploi INSEE dite « Roissy-Sud Picardie »). Seulement **7,5% de la main-d'œuvre** des 10 communes situées entre le Bourget et Roissy **travaillent sur l'aéroport** (voir Tableau 1 ci-dessous p. 18) et 6,5% à l'échelle des 22 communes du Grand Roissy.

Nous atteignons au maximum **70 000 emplois dans un périmètre de 800 m** autour des gares (source DRIEA, voir Tableau 2 ci-dessous p. 18), dont il faut prendre un pourcentage de transports en commun. Celui qui est habituellement observé pour les liaisons domicile-travail sur le territoire est de 36% (Tableau 1 ci-dessous p. 18).

- **les pôles d'habitat : 5 gares sur 6 n'ont pas d'habitants dans un rayon de 800 m** : Triangle de Gonesse, Parc des Expositions ; 2 gares de l'aéroport de Roissy ; le Mesnil-Amelot (source DRIEA, Tableau 2 ci-dessous p. 18). Donc on ne voit pas comment elles pourraient jouer un « rôle structurant » pour les zones d'habitat qui sont éloignées de ces sites. Reste la gare du Bourget aéroport qui dessert **le chiffre dérisoire de 3600 habitants** dans un rayon de 800 m : et encore sur ce total, il faut prendre un pourcentage d'utilisateurs de transports en commun. Pour ceux qui ont un emploi, il est de 47% sur cette commune (tous types confondus : RER, bus, métro, tramway, etc.).

On a beau choisir **les perspectives les plus optimistes pour Europacity** : projet réalisé en totalité à l'ouverture, chiffre le plus élevé d'emploi largement surestimé (10 000) avec la proportion avancée par le maître d'ouvrage de transports en commun également gonflée (50%). On a beau prendre de même, **les prévisions surestimées du centre d'affaires** qui prétend atteindre 40 000 emplois à une échéance non précisée, dans un contexte de vacance de bureaux endémique en Ile-de-France... **Le compte n'y est pas !**

D'autant plus que les faits démentent ces perspectives :

- Europacity prévoit d'être réalisé à 60% à l'ouverture. En optant pour l'hypothèse la plus basse de suppressions d'emplois (rapport Degorre de la CNDP) qui évalue un solde net de 7400 à 8100 emplois à terme, réalisé à 60%, **nous obtenons 4400 à 5040 emplois à l'horizon 2027 (et non 10 000 postes cités en permanence).**
- Le chiffre de **50% de transports en commun n'est jamais atteint pour des pôles d'emplois de caractéristiques comparables à Europacity** : pour Roissy fonctionnant 24 h/24 avec 70% d'emplois postés (fonctionnant hors heures ouvrables), le taux de transports en commun est de 10 à 15 %. Disneyland qui possède des caractéristiques de pôle de loisirs semblables au projet revendiqué par Europacity, mis en service depuis 1992 n'attire que 25% de clientèle en transports en commun. Et Europacity déclare être également un site 24 H/24 donc fonctionnant hors heures ouvrables. Pour toutes ces raisons cumulées, la part des déplacements en transport en commun serait comprise au mieux entre 10% et 25%. **Ce qui signifie une explosion des émissions de GES liées aux salariés des entreprises, à la fréquentation des visiteurs et un doublement du trafic véhicules sur l'autoroute A1. Et pas du tout un report modal de 0,4% au bénéfice de la ligne 17 N comme indiqué (p. 184 de la pièce B4).**

Même en prenant les hypothèses les plus hautes des scénarios les plus favorables, on reste très loin des 400 000 flux /jour nécessaires pour un transport lourd de type métro, et on n'atteint même pas le chiffre de 200 000 flux/jour qui justifierait un tramway. On voit sur le tableau joint (Tableau 1 ci-dessous p. 18) à quel point **les chiffres sont modestes par rapport aux fréquentations nécessaires.**

Dans la conclusion de la pièce B4 page 222, on lit pour justifier la ligne 17 nord : « *ces potentiels d'urbanisation nouvelle sont importants. Ils concernent des milliers d'hectares et représentent la création potentielle de dizaines de milliers d'emplois dans les 10 prochaines années poursuivant la dynamique enclenchée dans le Grand Roissy depuis plus d'une trentaine années.* »

Ces caractéristiques font de ce territoire un atout essentiel de la vitalité économique du Grand Paris. La desserte nouvelle apportée par la ligne 17 va renforcer l'attractivité de ces grandes emprises logistiques et conforter les très nombreux projets d'aménagement urbain portés par les opérateurs publics et para-publics de ce territoire. »

Nous sommes **en plein « étalement urbain »**, en contradiction totale avec les objectifs du Grand-Paris-Express cités page 2. La dynamique du Grand Roissy n'existe plus (voir courbe des emplois de Roissy ci-dessous p. 19). Les créations d'emplois se font au détriment de destructions ailleurs, le pôle de Roissy attire de la main-d'œuvre extra-régionale, provenant de deux départements des Hauts-de-France et générant des flux de transports non couverts par une offre de TC. Il s'agit d'urbanisations nouvelles dévoreuses d'espaces, alors que le GPE devait permettre de « *faire de la ville sur la ville.* » Le plus gros projet Europacity actuellement défini est **un investissement privé** porté à quasi-égalité par Auchan et le groupe chinois Wanda. Par ailleurs, 200 ha concerneraient 800 000 m² de bureaux et centres d'affaires également privés, une hypothèse très risquée dans un contexte où la **vacance de bureaux en Ile-de-France atteint 3,2 millions de m²**, dans un territoire de grande banlieue peu prisé, alors que la demande se concentre sur Paris Ouest et Sud et petite couronne.

Cette urbanisation ne corrigerait en aucun cas « **les inégalités territoriales** », comme le suggère la page 248 de la pièce B4, mais au contraire les **aggraverait**, en développant des emplois sur des sites qui en sont déjà dotés, négligeant une dizaine de quartiers sensibles éloignés des gares de la ligne 17 nord et dépourvus d'activités économiques, condamnés à utiliser le réseau existant saturé (RER B et D) qui dessert les localisations en cœur d'agglomération où sont implantés les emplois qui occupent la main-d'œuvre du territoire du Grand Roissy.

II. 2^{ème} REMARQUE DE FOND : Le projet tel qu'il est présenté est caduc, une nouvelle étude d'impact est nécessaire.

Les raisons sont détaillées ci-après.

1/ La première, la plus importante : la ZAC du Triangle de Gonesse n'est pas créée.

Il y avait au moment de la rédaction du dossier un recours juridique d'un collectif d'associations autour du CPTG contre la ZAC et donc **le dossier de « Demande d'autorisation environnementale » n'avait pas à anticiper la décision de justice dans un sens favorable à l'urbanisation du Triangle. Mais devait prendre en compte plusieurs scénarios :**

- la ligne 17 sans la ZAC du Triangle de Gonesse ;
- la ligne 17 sans Europacity.

Une demande effectuée par l'Autorité Environnementale à laquelle la SGP n'a pas répondu.

Or, il y a une ambiguïté permanente dans le dossier, qui indique que **la ZAC du Triangle de Gonesse ayant été créée, « la non pérennité des activités agricoles sur ce secteur est avérée »**. Il s'agirait donc de mesurer l'impact du projet sur 280 ha de terres urbanisables et non de terres agricoles. C'est pourquoi dans de très nombreux tableaux, **la rubrique « Triangle de Gonesse » n'est pas renseignée et il est indiqué « sans objet »**.

Or, la ZAC du Triangle de Gonesse a été annulée par une décision du Tribunal de Pontoise le 6 mars 2018. L'État a fait appel le 4 mai dernier, mais le jugement n'aura pas lieu avant plusieurs mois et donc **pour le moment, la ZAC est annulée et les impacts environnementaux doivent être évalués au titre de 280 ha de terres actuellement agricoles. C'est pourquoi l'ensemble de l'étude d'impact doit être entièrement REVUE.**

2/ modifications des emprises du chantier Triangle de Gonesse

- l'emprise du chantier de la ligne 17 a été doublée, passant de 38 ha à 80 ha ;
- l'emprise du chantier de la gare est plus grande que celle de la DUP, avec 22 ha de terres agricoles.

3/ modifications de calendrier, voire du périmètre

Dans le dossier déposé par la France pour obtenir les Jeux Olympiques de 2024, figuraient à la fois CDG express et la ligne 17. Or depuis, un rapport de la Cour des Comptes a réévalué les coûts du Grand Paris Express de 20 milliards à 38 milliards et donc le calendrier a été revu de manière plus réaliste. Ce rapport a préconisé de revoir à la fois le calendrier et le périmètre. Ainsi, l'échéance est repoussée à 2027 pour la gare Triangle de Gonesse et à 2030 pour celle du Mesnil-Amelot, mais le périmètre n'a pas été revu, alors **qu'il existe aussi une hypothèse d'abandonner certaines lignes les moins rentables, dont la 17 nord.**

4/ Le Barreau de Gonesse est toujours indiqué dans le document :

Il s'agit d'un projet de voie ferrée reliant les deux gares du RER D « Arnouville/Gonesse/Villiers le Bel » et RER B « Parc des Expositions ». Il devrait « *assurer une liaison transversale performante* » et la desserte d'un territoire disposant de « *l'un des potentiels de développement* » les plus importants d'Ile-de-France.

Pour le moment, le Conseil Départemental 95 a assuré la maîtrise d'ouvrage d'une liaison par bus à haut niveau de service (BHNS), préfigurant le barreau de Gonesse : la ligne 20 qui rejoint les deux gares citées plus haut. Mis en service depuis septembre 2016, il assure une fonction de desserte à l'intérieur de la commune de Gonesse (notamment pour desservir l'hôpital) et côté Seine-Saint-Denis une fonction de desserte pour des habitants de Villepinte/Aulnay fréquentant les zones d'activités (notamment la zone commerciale de Paris Nord 2). Par contre **la fonction de transit qui devait relier les deux gares du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis est quasi inexistante** : les usagers n'empruntent pas **ce moyen de transport sur la totalité de la ligne**, le bus dans sa traversée du Triangle de Gonesse est quasiment vide, comportant un maximum de 5-6 voyageurs par trajet, dans un véhicule de 80 places. C'est pourquoi nous sommes toujours dans l'attente depuis septembre 2017 d'une **évaluation du trafic un an après la mise en service au regard des prévisions** (7200 voyageurs attendus chaque jour).

Le Rapport du Comité d'Évaluation de l'amélioration de l'offre de transport en IDF cite le chiffre constaté de 4500 voyageurs / jour. Une fréquentation inférieure de 40% aux prévisions et **le centième d'une fréquentation justifiant un transport lourd**. Ce chiffre **démontre l'inutilité d'une liaison ferrée Est-Ouest à hauteur de Gonesse/Villepinte et justifie un scénario de transports sans le barreau de Gonesse** (donc sans les aménagements de la gare qui lui sont nécessaires).

III REMARQUES PONCTUELLES - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE (Pièce B4)

III.1. D'une façon générale, d'importantes lacunes émaillent ce document

Bien que ce dossier soit une version actualisée de l'étude d'impact initiale, nous confirmons l'avis de l'Autorité Environnementale (pièce G) qui constate que cette nouvelle version « *présente des lacunes importantes* ». Le **flou artistique concernant le contenu du projet du secteur du Triangle de Gonesse**, tant pour Europacity (80 ha) que pour le centre d'affaires (200 ha) ne permet pas de pouvoir définir les mesures à prendre en termes d'Évitement / Réduction/Compensation.

- Nous constatons que **des variantes ne sont pas proposées**, alors que pour le moment certains projets sont en suspens, puisque que faisant l'objet de procédures judiciaires en cours. Et donc **ces variantes devraient être étudiées**.

A propos du Triangle de Gonesse, est indiqué souvent le terme « **urbanisation avérée** », ce qui justifie ensuite des tableaux où est mentionné tantôt « **enjeu faible** », tantôt « **sans objet** », des positionnements qui nous semblent bien prématurés, en **l'absence de certitudes sur l'urbanisation effective** de ce territoire et sur les contenus de celle-ci. Dans l'attente de décisions judiciaires définitives, c'est le SDRIF qui s'applique, or les 280 ha de la ZAC sont potentiellement urbanisables, mais **il ne s'agit NULLEMENT D'UNE OBLIGATION d'URBANISER**, comme voudraient notamment le faire croire les promoteurs d'Europacity, qui présentent le projet comme « *rendant service à l'État* » parce qu'apportant une solution clé en mains à une soi-disant « *décision d'urbaniser* » des pouvoirs publics, en mal de propositions pour atteindre cet objectif présumé.

III.2. Analyse détaillée

N.B. Les références de pages qui suivent (sauf indication contraire) concernent toutes la pièce B4, « Résumé non technique » et le tronçon « Triangle de Gonesse ». Vu la taille du document, nous regrettons l'absence d'un « vrai » résumé non technique, qui devrait permettre en quelques pages à toute personne non-initiée de comprendre les principaux enjeux de l'enquête publique.

- Pédologie (p. 55 et 112-115)

Enjeu fort lié à la présence de terres agricoles. Carte (p.57) montrant des « **limons sur plateaux** » (de **grande qualité agronomique** d'après nos experts.)

Page 112, les sols « ne peuvent retrouver leur qualité initiale », mais il est indiqué (p.115) que - compte tenu de la « *mutation des sols prévue dans le cadre des projets d'aménagement* » - les mesures à prendre sont « **sans objet** ».

Nous sommes en **désaccord total** avec cette analyse.

- **Risques géologiques (p. 56-58 ; 118)**

Présence de zone sous-minée partie Ouest du Triangle : rayures vertes sur la carte de la page 58. **Enjeu fort** pour la partie au Nord-Ouest du site PSA, secteur « amont » à la gare.

Risque de dissolution du gypse indiqué (p.89) dans les servitudes.

Un certain nombre des mesures sont prévues (p. 118) qui **nous semblent insuffisantes**, au regard des perturbations des nappes phréatiques.

- **Qualité des sols (p. 63 ; 89 ; 228)**

« **Point noir de Gonesse** » lié à une ancienne décharge : page 63 est indiqué un « enjeu faible ». Contradictoire avec p.89, in « Servitudes », évoquant des « **contraintes fortes** » et avec la page 228, où l'on revient sur cette zone, avec carte à l'appui. Ce sujet est revenu à plusieurs reprises dans des délibérations du Conseil Départemental 95, notamment sur les **coûts engendrés**. Nous n'avons pas connaissance du résultat des études effectuées et **elles ne sont pas mentionnées** dans le dossier.

- **Gestion des déblais (p. 64 et p. 123-126)**

Il est noté la présence d'infrastructures permettant d'évacuer ceux-ci et l'existence de sites dans les départements 95 et 77 où les stocker.

Page 123, nous apprenons que le volume des terres excavées est estimé à **2,4 millions de m3 de matériaux, dont 30% potentiellement pollués**. Nous n'avons pas d'informations sur les traitements de ces pollutions.

Par ailleurs, **il n'est rien dit sur les encombrements et pollutions générés par un important flux de camions sur des réseaux routiers saturés**. Page 124, en période de pointe, il est estimé un nombre de camions de l'ordre de 1400 –nous supposons par jour ? –. **Sans compter le BIP** qui doit être transformé en « voirie apaisée », donc **interdite aux camions avec report de flux ailleurs**. Page 125, il est écrit « *72% des terres excavées seraient valorisées* ». Un chiffre bien précis pour un problème aussi peu explicité. L'impact jugé « faible » page 126 nous semble **fortement sous-estimé**.

- **Eaux (p. 66 à 69; et pages 127-141)**

La partie « état initial » fait état de **gros enjeux pour le tronçon le Bourget/Blanc-Mesnil** et d'une « *contamination connue de la nappe phréatique* » avec **enjeu fort** pour le Triangle de Gonesse.

La partie « impact et mesures » fait état d'un risque d'abaissement de nappe de 2 m à hauteur du Bourget/ Blanc-Mesnil (impact fort) et d'1 m pour les autres sites jusqu'à Roissy inclus (impact faible). Notons cependant qu'**on ne sait pas gérer un risque inondation notable, avec l'aggravation de l'artificialisation des sols**.

Il apparaît indispensable au CPTG de **préserver la ressource en eau des habitants du territoire**. Ils sont nombreux à consommer l'eau de ce sous-sol : les Blanc-Mesnilois possèdent un puits au Thillay et quatre autres sur Blanc-Mesnil. Comme leurs voisins de beaucoup de communes du Val d'Oise, ils boivent depuis toujours l'eau de la nappe du Soissonais qui se trouve sous leurs pieds à moins de 140 m.

La construction de la ligne 17 Nord générerait une artificialisation des sols à proximité du territoire du Blanc-Mesnil. La construction d'une gare sur le triangle de Gonesse entraînerait également une plus large étanchéification des surfaces impactées par la ligne 17 nord. L'eau de qualité minérale de la nappe du Soissonnais **disparaîtrait en quelques années avec l'artificialisation des sols**, car le ruissellement engorgerait les stations de traitements des eaux comme celles de Bonneuil-en-France et d'Achères, et empêcherait la pénétration de l'eau dans le sous-sol. Nous récolterions à la fois des inondations et un assèchement des nappes aquifères.

Les terrains de la « friche PSA » sont à dépolluer après avoir artificialisé un peu plus le sous-sol. Plus il y a d'inondations, plus les eaux de surface sont à dépolluer, plus notre eau potable coûte cher et moins les nappes phréatiques sont alimentées. C'est un cercle sans fin, alors que l'eau souterraine est moins chère à pomper et bien meilleure pour la santé : dans l'eau du Blanc-Mesnil il y a autant de calcium et de magnésium que dans le lait. Préserver cette ressource est d'utilité publique.

Pourtant, la Seine-Saint-Denis, le Val d'Oise ainsi que la plupart des départements de la petite couronne consomment de moins en moins l'eau du sous-sol, connaissent de plus en plus d'inondations, paient leur eau potable de plus en plus cher, car il faut dépolluer ces eaux de surface, de rivières, par des usines de traitements comme celle de Neuilly-sur-Marne et de Méry-sur-Oise qui coûtent très cher avec des dispositifs de plus en plus sophistiqués (nano-filtration et autres procédés plus ou moins chimiques). Sans compter des risques de baisse d'approvisionnement dus au réchauffement climatique.

Il y a malheureusement pire. En témoigne l'exemple du chantier de la ligne 14, arrêté porte de Clichy, car les tunneliers ne savent pas gérer les graves inondations provoquées par les eaux d'exhaure. Les géologues et les hydrogéologues ont les plus grandes craintes, car le sous-sol est truffé de nappes phréatiques à partir de 6/7 mètres de profondeur, en gros sous nos pieds. L'aéroport du Bourget lui-même a été construit sur une zone marécageuse. Ces eaux d'exhaure risquent de bloquer les chantiers, mais danger plus grave, elles **pollueraient irréversiblement la nappe du Soissonnais**. Dès lors que boiraient les populations du territoire ? L'eau de la Marne ? Des rivières avoisinantes ? Les Gonessiens ont déjà payé le prix fort : à la suite d'une pollution, ils ont été obligés de renoncer à boire cette eau de qualité minérale, pour une eau de surface provenant de l'usine de traitement d'Annet-sur-Marne, bien plus chère à traiter et bien moins bonne pour leur santé.

L'utilité publique, c'est **préserver la qualité de l'eau indispensable à la bonne santé des habitants, valdoisiens et séquanodyonisiens**. C'est aussi transmettre aux générations futures une ressource en eau de même qualité que celle dont nous avons hérité des générations antérieures. C'est pourquoi nous **estimons les enjeux liés aux questions de l'eau fortement sous-estimés** dans ce dossier d'enquête publique.

- Milieus naturels (p. 73, puis pages 142 à 150)

Neuf espèces identifiées à fort enjeu, dont 8 concernent une **faune avicole**. Les impacts sont considérés comme « faibles » à « modérés ».

Dans les mesures présentées au chapitre 4, il est indiqué dans les tableaux à la rubrique Triangle de Gonesse : « *aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre* ».

Cette position est en contradiction totale avec le rapport de l'IPBES de mars dernier dont témoigne Denis Couvet (Muséum d'Histoire Naturelle) qui pousse un cri d'alarme sur les pertes inquiétantes de notre biodiversité, considérant nécessaire de prendre non seulement en compte les espèces protégées, mais « **la biodiversité ordinaire** ».

Dans le dossier qui nous est présenté, la préservation du patrimoine naturel est totalement négligée. Pourtant il existe une loi fondamentale qui démontre que **la biodiversité** (non seulement remarquable, mais ordinaire) **est proportionnelle aux espaces qui lui sont réservés**. Donc prétendre qu'il y a peu de biodiversité remarquable, donc l'enjeu est faible est absurde. **La perte de biodiversité est au contraire l'indice d'un enjeu fort, voire d'une urgence absolue de préservation**.

Une rumeur habituellement répandue par les promoteurs de la ZAC et d'Europacity est que les **terres agricoles sont polluées** par des méthodes de culture conventionnelle et l'usage de pesticides et que « *ce n'est pas une grande perte* » de les sacrifier. Il s'agit d'**un argument parfaitement fallacieux**.

On oublie de préciser que les agriculteurs ayant été expropriés, ils occupent le sol à titre précaire et sont donc **dans l'impossibilité de faire des projets d'avenir notamment de reconversion agricole**, qui réclame d'avoir du temps devant soi, afin de pouvoir supporter l'investissement que représente la conversion des terres pour passer à l'agriculture biologique. Il y a des jeunes agriculteurs candidats pour relever ce défi, à condition d'être assurés d'une durée d'exploitation suffisante. Il est possible de dépolluer les terres agricoles en 3 ans, tant qu'elles n'ont pas été bétonnées, surtout celles-ci qui possèdent une profondeur record donc une réserve utile en eau très importante, observée dans seulement quelques pourcents des surfaces agricoles mondiales. **Une fois imperméabilisées, leur destruction est définitive**.

Il s'agit donc d'un ENJEU EXCEPTIONNEL, une des dernières opportunités de préserver un espace de nature de grande taille dans la zone agglomérée du Nord-Est francilien qui en est presque totalement dépourvue.

C'est pourquoi le CPTG soutient le projet « **CARMA** » qui a pour objectif de promouvoir sur les terres agricoles du Triangle de Gonesse entièrement conservées une agriculture biologique de proximité au service des besoins de la population (notamment alimentaires).

- Corridors écologiques (p. 75)

Il est constaté que les continuités écologiques du territoire sont fort rares, de plus **très dégradées** par la taille des infrastructures existantes et la densité du trafic. C'est une raison supplémentaire pour **les préserver et les renforcer**.

Des **mesures de « compensation » ne peuvent pas exister** au niveau de la biodiversité ordinaire.

- Paysage (p. 77 et 157)

Il est signalé dans l'état initial un **enjeu fort** : « *paysage agricole dégagé offrant des vues panoramiques sur les limites de l'agglomération parisienne* ». **En contradiction** avec la p. 157 qui indique ensuite comme impact « **positif** » la **modification totale** de cet espace ouvert, par des constructions architecturales considérées comme de plus grande qualité que ces terres agricoles. **Nous exprimons de vives réserves sur une telle position.**

- Milieu humain (p. 82-87)

- rubrique Aménagement et urbanisme :

Une erreur : le SCOT de l'Est du Val d'Oise n'est pas en cours de révision, il a été annulé, à la suite de l'avis défavorable de la Commission d'Enquête. **Un autre SCOT Roissy-Pays de France couvrant l'Est du Val d'Oise et le Nord-Ouest 77 est en cours d'élaboration. Le périmètre n'est pas pertinent**, car il n'inclut pas les communes du 93 appartenant au bassin du Grand Roissy et notamment celles du « cœur de pôle ».

Par ailleurs, un recours a été déposé contre le PLU de Gonesse par plusieurs associations dont le CPTG et FNE en novembre 2017, sur lequel **un avis défavorable du Commissaire-Enquêteur** a été prononcé et dont la commune n'a tenu aucun compte.

Malgré ce cumul de recours, nous lisons : « *aucun enjeu lié aux documents d'urbanisme n'est identifié* » (!) Ce que **nous contestons**.

- rubrique Emploi (p. 82)

Le dossier observe des croissances inégales entre communes. On se demande pourquoi **le pôle de Roissy** d'une taille largement supérieure aux autres **n'est pas cité** et encore davantage pourquoi il n'est pas fait état de **la très forte réduction de ses emplois**, soulignée en page 2 de notre présent document (voir Courbe ci-dessous p. 19). Notons également **l'absence de référence à la ville de Gonesse** qui montre une dissociation grandissante entre les emplois implantés et les embauches locales (voir p. 14 de notre document et graphique ci-dessous p. 19). **Deux bien étranges oublis ?**

Pas la moindre mention de ce que le CPTG considère comme un « enjeu fort » sur ces thèmes dans le tableau (p. 84).

- Par contre, dans la partie Activités économiques (p. 87) notons « enjeu fort » pour la rubrique : projet d'urbanisation. **Chiffre de 50 000 emplois** (à quel terme ?) **sur le Triangle de Gonesse que le CPTG conteste** totalement. (Voir argumentaire, [Document 1](#) en annexe).

- Transports et déplacements (p. 93-95 et 182-185)

Il est indiqué un « enjeu fort » pour tous les franciliens de « *favoriser l'utilisation des transports en commun dans la compétition avec la voiture particulière pour atteindre un objectif de +20% de déplacements en transports en commun* ».

Un objectif que nous jugeons totalement impossible à atteindre sur ce territoire, pour plusieurs raisons :

- existence d'activités fonctionnant « hors heures ouvrables » : deux aéroports et un projet Europacity décrit comme « un quartier 24 /24 »...

- dissociation entre les emplois implantés et les compétences et qualifications de la main-d'œuvre, spécialisation d'activités sur un éventail de métiers très restreint (1 à 2% de l'éventail des emplois) et implantation d'activités sur des métiers en tension qui ne trouvent dès à présent plus de main-d'œuvre locale (commerce, transport-logistique)... Voir notre argumentaire, [Document 1](#) en annexe.

Page 94, nous confirmons la **forte charge et saturation des réseaux** :

- Pour l'autoroute A1, il est fait mention de 96 000 véhicules/jour à hauteur de Roissy et de 150 à 200 000 véhicules/jour à hauteur de Blanc-Mesnil.

- Il est aussi indiqué la saturation des RER B et D.
- Même constat de saturation pour l'autoroute A 86, avec une augmentation de trafic de 7% entre 2001 et 2010.
- signalons encore l'autoroute A3 également congestionnée.

Enfin, page 183, il est indiqué dans les impacts « *une diminution de 0,4% de la charge du réseau routier* » généré par le Grand-Paris-Express, qui vient contredire les perspectives concernant la ligne 17 nord. **Probablement, cette moyenne sera bien plus faible.**

En matière de saturation des réseaux, citons encore cet extrait de l'avis délibéré n° 2017-71 de l'Autorité Environnementale sur la création de la ligne 17 nord (p.12) : «*En phase exploitation, la ZAC Triangle de Gonesse va induire une forte augmentation du nombre de déplacements quotidiens sur le territoire, estimés à **près de 290 000 tous modes confondus pour un jour moyen**. Le projet n'accueillera pas de logements, les déplacements générés seront donc majoritairement des flux d'échange entre le site et l'extérieur. La demande moyenne à l'heure de pointe du soir sera d'environ 33 500 personnes tous modes confondus.*»

D'autres évaluations font état **d'un temps moyen de trajet routier Paris-Roissy qui passerait de 50 à 90 mn**. Avec une perturbation forte pour des équipements métropolitains tels que les aéroports ou les parcs d'expositions de Villepinte et du Bourget.

Par ailleurs, le CPTG conteste la phrase suivante : « *des mouvements transversaux en augmentation qui sont contraints de transiter par Paris par manque d'infrastructures adaptées* ». Contrairement à ce que prétendent les élus du Conseil Départemental et de l'Est 95, nous constatons qu'il n'y a **guère de demande de transports en commun entre le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis**. Bien qu'il subsiste une affirmation persistante sur une absence d'offre (encore récemment) par des élus qui ne connaissent pas le territoire et soutiennent qu'« *il faut passer par Paris pour aller de Gonesse à Roissy, ou de Villiers-le-Bel à Roissy* », il **existe depuis longtemps plusieurs bus qui desservent le pôle aéroportuaire**, y compris Filéo, qui fonctionne 24 h/24 et 7j/7. Ces liaisons ont été fortement améliorées avec **la mise en service en septembre 2016 du bus BHNS 20** qui relie la gare du RER D Arnouville/Gonesse/Villiers-le-Bel à celle du RER B Parc des Expositions. Pourtant nous observons **une très faible fréquentation d'usagers lors de la traversée du Triangle de Gonesse** avec un taux de remplissage qui ne dépasse pas 8 à 10%. Ce qui démontre **l'absence de demande** : les bassins de main-d'œuvre ne sont pas orientés Est-Ouest, mais Nord-Sud : les 222 000 travailleurs du Grand Roissy rejoignent via les RER B et D leurs emplois dans Paris et la petite couronne.

Contrairement aux salariés qui vont travailler vers le Sud et ont intérêt à utiliser les transports en commun, les salariés du Grand Roissy qui vont vers le Nord travailler sur la plate-forme aéroportuaire sont **fortement incités à prendre leur véhicule** : les employeurs assurent leur stationnement et financent leurs indemnités kilométriques.

Quant à ceux qui ne sont pas motorisés, Filéo fonctionnant 24 H/24 répond parfaitement à leurs besoins, à un tarif nettement inférieur à un passage par Paris.

Page 95, notons **une desserte en transports en commun de certaines gares** absente ou très faible. Pour le CPTG, l'absence d'offre est liée à l'absence de demande. Et **ce n'est pas en améliorant l'offre que l'on générera des flux** (la preuve : le semi-échec du BHNS 20). Le fonctionnement du « territoire de l'Emploi » du Grand Roissy qui accueille **des grands pôles et des fonctions métropolitaines est très fortement dissocié** des besoins du « territoire de la Main-

d'œuvre » locale. Ainsi, le projet de ligne 17 nord apparaît **au service de l'Emploi métropolitain et non à l'usage des populations du territoire**. Voir argumentaire, [Document 1](#) en annexe.

En ce qui concerne le Triangle de Gonesse, notons deux autres points.

Tout d'abord une **lacune importante concernant le réseau viaire** : il n'existe pas d'informations sur **le raccordement au réseau routier environnant**. Le réseau viaire est présenté au niveau interne de la ZAC, mais nous ne disposons d'aucune donnée sur la relation avec l'espace extérieur, et notamment sur le raccordement (échangeur ?) avec les autoroutes A1, A3 et D 370. Cette information devrait figurer également dans l'analyse des **relations multimodales** avec la ligne 17 nord.

Autre point concernant la gare (page 23) « *La consigne collective vélos présente une capacité de 120 places (avec une réserve d'extension pour 80 places) et les abris vélos une capacité de 80 places (avec une réserve d'extension pour 40 places)* ». Cette gare ne desservant pas des équipements de proximité, favorables à l'usage du vélo, nous exprimons notre **scepticisme sur le succès de cette mesure**.

- Sécurité (p. 95 et pages 229-230)

Nous sommes en droit de nous interroger sur les risques en matière de **sécurité aérienne** d'occuper par des constructions futures (et un éclairage nocturne) un espace ouvert offrant des vues dégagées permettant un fonctionnement optimum de gestion des flux des deux aéroports, surtout avec une perspective de forte croissance des trafics. **Ce thème n'est pas abordé**, alors que le territoire a subi **plusieurs accidents d'avion, dont deux importantes catastrophes aériennes** sur le site (crash du Concorde à Gonesse en 2000) et à proximité (crash d'un Tupolev à Goussainville, 1973).

Par ailleurs, **les risques d'attentats terroristes** ont fortement augmenté, notamment pour des lieux devant accueillir des grandes foules, surtout à proximité de deux aéroports très fréquentés (Roissy, 10^{ème} rang mondial ; le Bourget, 1^{er} aéroport d'affaires européen). Notons seulement aux pages 229 et 230 l'évocation de « contraintes fortes » en matière de limitations de hauteur, exprimées dans un tableau. Ce qui semble **anecdotique au regard des enjeux forts** évoqués plus haut.

- Cadre de vie et santé humaine (page 96) - Énergie et Gaz à effet de serre (p. 96, puis 187-189)

Dans l'état initial, il est mentionné une consommation importante d'énergie sur le territoire, ainsi que des émissions importantes de GES. Soit un **enjeu fort**.

Comme il est indiqué page 183 du document B3, la ligne 17 nord permet au total un report modal de seulement 0,4% de la charge du réseau routier (-2 090 véhicules/kilomètres à l'heure de pointe du matin) dans le périmètre d'étude.

Ce report extrêmement faible se traduit logiquement par un gain de consommation d'énergie par rapport à la situation de référence également très faible de 3400 tep/an. A l'inverse ce qui est déclaré dans le document B4 (p.187) qui évoque « *une consommation générale d'énergie réduite de 3400 tep par an, soit un gain énergétique global important* ».

Rapporté à la consommation annuelle de la ZAC du Triangle de Gonesse telle qu'indiquée dans les documents d'enquête publique de la DUP de la ZAC (267 GWh/an ramenés à 226 GWh/an dans un scénario « optimisé », dont 127 GWh d'électricité soit la consommation d'une ville de 30 à 50 000 habitants), ceci correspond à **une économie d'à peine 17% de la consommation annuelle de la ZAC.**

Si on considère le montant des investissements publics consentis au titre de la ligne 17 nord à 600 M€ (hypothèse basse) pour la desserte de la ZAC¹, cela signifie un coût de plus de 176 000 € par tep évité !

En termes de gaz à effet de serre, nous lisons (p. 189) que les gains liés au développement territorial « *permettront de largement réduire les émissions de GES à l'horizon 2050. Au total, ce sont approximativement 1 million de tonnes équivalent CO² qui seront émises en moins d'ici 2050, contribuant ainsi aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs de réduction des émissions (facteur 4).* »

Le CPTG ne **partage pas cette appréciation positive.** Le report modal occasionné permettrait un gain de 43 000 t/an, soit à peine 22% des émissions supplémentaires qui seraient occasionnées par la ZAC du Triangle (200 000 t/an comme indiqué dans les documents d'enquête publique de la DUP de la ZAC). Rapporté au coût des investissements publics tels que définis ci-dessus, cela signifierait un coût (hypothèse basse) de la tonne de CO² évité à 14 000 € !

Au total, une **bien faible efficacité des mesures en matière d'économies d'énergie et de gaz à effet de serre.**

- Qualité de l'air (p. 96 et 192)

Le constat indique : « *concentration de polluants atmosphériques dépassant ponctuellement les objectifs de qualité* ». Enjeu considéré comme « modéré ».

Dans la partie « évaluation des impacts » (p.192) nous lisons que « *la réduction de trafic que crée l'arrivée de la ligne 17 nord en 2030 a donc des conséquences globalement positives en termes d'émissions de polluants atmosphériques, mais qui restent relativement faibles par rapport aux émissions globales du trafic routier* ». Est évoqué le chiffre du Grand Paris permettra à l'horizon de 2030 une réduction de -2% à -3% des émissions de polluants. Un gain ridiculement modeste, justifiant une **réévaluation d'enjeu fort.** D'autant plus que la France vient d'être rappelée à l'ordre par la Commission Européenne !

Notons un oubli important sur la **contribution aux pics de chaleur** subis par la population locale y compris parisienne. Avec l'urbanisation du Triangle de Gonesse, **serait supprimée une aire de rafraîchissement nocturne** constituée par les espaces agricoles du Triangle de Gonesse. Si l'urbanisation engendrée par la gare était effective, les bâtiments restitueraient de la chaleur qui impacterait jusqu'à Paris.

¹ Il se décomposerait d'après nos calculs en 100 millions/€ pour la gare, 500 millions/€ pour les 5 kms de coude de la ligne pour desservir le Triangle de Gonesse. En hypothèse haute, il faudrait rajouter 300 millions/€ pour la construction du barreau de Gonesse et au moins 100 millions/€ pour les aménagements et raccordements routiers.

- Environnement sonore (p. 97)

On se demande pourquoi l'inconfort généré par la pollution sonore de deux aéroports accueillant 1700 vols /jour qui justifie l'interdiction d'habitations sur le Triangle de Gonesse ne **s'appliquerait pas aussi aux nombreux travailleurs, visiteurs potentiels, clients des hôtels envisagés sur ce site.**

D'autant plus que la forme architecturale initiale assez compacte du projet Europacity a été remplacée par une organisation de l'espace beaucoup plus ouverte, avec des places, des points de vue, des bancs, des cheminements de promenade entre différents équipements qui encourageraient à une flânerie, peu compatible avec l'importance du niveau sonore, qui devrait encore s'accroître avec la hausse du trafic.

Les ambiances sonores élevées étant considérées comme « préexistantes », **une augmentation de celles-ci ne sont guère prises en compte** dans l'enquête publique. Alors que l'urbanisation de la ZAC (qui ne peut se faire sans la gare Triangle de Gonesse) aurait pour conséquence d'**augmenter très fortement l'importance des populations exposées au bruit.**

- Milieu humain (p 166-171) Organisation urbaine et socio-économie

Le CPTG est en désaccord total avec les phrases qui suivent : « *Le Grand-Paris-Express devrait se traduire par un impact très positif en matière de limitation de l'étalement urbain. En effet, certaines communes du périmètre d'étude présentent des réserves foncières, notamment au niveau du Triangle de Gonesse, au sud de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ainsi qu'aux alentours de la future gare du Mesnil-Amelot, dont certaines font déjà l'objet d'opérations d'aménagement programmées. La réalisation de ces opérations et plus largement du potentiel économique de la zone, est étroitement liée à la mise en œuvre de la ligne 17 nord.* » Et plus loin, elle « *jouera un rôle important d'accompagnement du développement et de la mutation des activités dans une perspective de densification autour des gares* »...

Justement, les opérations d'activités économiques du Grand Roissy sont caractérisées par **des contenus d'emplois et de métiers déconnectés des compétences et qualifications de la main-d'œuvre locale.** Un exemple particulièrement caricatural à Gonesse : de 1999 à 2013, la commune a enregistré une augmentation de 3200 emplois, qui ont embauché 126 gonessiens supplémentaires, soit 3,9 % des postes nouveaux. Ainsi chaque jour, 12 100 actifs extérieurs arrivent occuper les emplois, tandis que 7500 gonessiens partent vers des activités mieux adaptées (voir graphique ci-dessous p.19). Ainsi, pour une quantité d'emplois donnée, il faut **rajouter entre 80 et 90% de besoins de déplacements supplémentaires.**

Ce type d'activités génère des vastes aires de recrutement aréolaires impossibles à organiser en axes de transports. Par ailleurs, la densification urbaine est irréalisable autour des gares qui interdisent les logements (3 gares sur 6 de la ligne 17 nord : Triangle de Gonesse et les 2 stations de Roissy).

C'est pourquoi le développement des **activités métropolitaines décalées avec les populations locales et qui s'implantent sur des terres agricoles contribuent fortement à l'étalement urbain.** Elles ne peuvent que **générer un mitage des communes rurales** situées au Nord de l'aéroport de Roissy (gare du Mesnil-Amelot menacée par un gigantesque parking). Il serait bien plus utile aux populations des centres urbains de densifier les zones d'activités existantes

(Paris-Nord 2 : 8700 emplois escomptés²) et surtout de revitaliser la friche industrielle de PSA à Aulnay-sous-Bois, la plus grande ville du bassin (82 000 habitants), déficitaire en emplois (ce qui n'est pas le cas de Gonesse). Mais **le coût financier de la dépollution est beaucoup plus élevé que le sacrifice de terres agricoles dont le coût environnemental n'est pas porté par les aménageurs.**

Page 168, le texte porte à croire que la croissance des emplois et des activités serait inéluctable. On ne s'interroge pas sur la pertinence d'urbaniser un territoire interdit à l'habitat, qui de fait ne peut QUE **dissocier l'emploi et l'habitat et qui génère par conséquent 100% de besoins de transports** ! Le mythe de « *réduire l'étalement urbain* », de « *favoriser la densification autour des gares* » est impossible à réaliser.

Page 169 :

On parle d'« *attraction de nombreux emplois supplémentaires à l'horizon 2030* », mais il n'y a aucune précision sérieuse³ sur le type d'emplois implantés. Des informations qui seraient très utiles pour mesurer l'impact de la ligne 17 nord pour les communes du tracé, comparées à l'utilisation du Grand-Paris-Express par des habitants de communes lointaines.

Page 171 :

Sont évoqués **les effets positifs induits** « *grâce à une amélioration de l'attractivité et de la desserte du territoire.* » Pour le CPTG, ce serait OUI s'il s'agissait d'une attractivité de proximité, mais c'est **NON** dans le cas présent, avec **une attractivité portant sur l'ensemble de l'Île-de-France**, voire comme l'indique Europacity avec une aire de chalandise à **l'échelle du Bassin Parisien**. Mais l'étude d'impact du Grand-Paris-Express s'arrête aux frontières de notre région... Il serait pourtant pertinent de mesurer les **effets énormes en termes de GES** d'un équipement qui prétend **une attraction dans un rayon de 200 kms et au-delà** pour les 6 millions de touristes escomptés, venant du monde entier, via l'aéroport de Roissy !

- Agriculture (p 176)

Il est indiqué à propos des emprises chantier s'inscrivant au sein du projet de ZAC du Triangle de Gonesse, qu'elles « *ont pour vocation d'être intégralement aménagées dans le cadre de ce projet. De ce fait, aucune mesure d'évitement ou de réduction ne sera nécessaire* ». Pour le moment, **cette certitude n'est pas établie.**

² Source : ECODEV- CONSEIL, *Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy*, commanditaire EPA Plaine de France, 2012.

³ L'étude emploi d'Europacity date de 2009 et fait... 17 pages, en ôtant les pages de titres et intercalaires ! Sur le centre d'affaires, nous ne disposons d'aucune information. Mais les promoteurs sont capables d'indiquer le chiffre de 40 000 emplois, sans préciser ni leur contenu, ni les échéances.

EN CONCLUSION

Le CPTG constate que la ligne 17 nord **ne correspond pas aux objectifs affichés** :

1/ dans la configuration actuelle du bassin du Grand Roissy

- Le métro aurait pour fonction essentielle de **relier des pôles d'emplois entre eux**, ce qui correspond à une demande très faible : d'après l'Enquête Globale des Transports (EGT) 2010 Ile-de-France, elle représente 3% des besoins en transports en commun. Compte tenu de la modestie de cette fonction, **la ligne 17 nord n'est aucunement justifiée**.

- **La fonction de liaison entre les pôles de main-d'œuvre et les pôles d'emplois du territoire est inexistante**, puisque seule la gare du Bourget aéroport comporte des habitants dans un rayon de 800 m. De plus, **l'offre de TC est déjà surdimensionnée** par rapport à la demande existante : voir la très faible fréquentation de « transit » du BHNS 20. Par ailleurs, nous avons démontré que le taux d'actifs travaillant à Roissy n'est pas meilleur pour des communes desservies en transports en commun via le RER B (Aulnay-sous-Bois : 6% de ses actifs ayant un emploi travaillent à Roissy ; Sevrans, 6, 3% ; Blanc-Mesnil, 4,1%) en liaison directe avec l'aéroport qu'en liaison indirecte via le RER D (Gonesse, 6,7% ; Villiers-le Bel, 5,6% ; Arnouville, 4, 8%).

14 400 travailleurs du bassin du Grand Roissy exercent actuellement leur activité sur le pôle aéroportuaire, dont 10 à 15% utilisent les transports en commun, soit **entre 1440 et 2160 actifs**. **Un chiffre sans aucune mesure** avec les 400 000 flux/jour nécessitant un transport lourd, ni même avec les 200 000 flux/jour pour un tramway.

2/ dans la configuration future du bassin du Grand Roissy

Les projets en cours de construction (Aérolians) ou projetés (T4 sur l'aéroport de Roissy, Europacity, pôle d'affaires du Triangle de Gonesse, extension du Parc des expositions, etc.) sont des **grands équipements de type métropolitain qui ne correspondent pas aux besoins de la main-d'œuvre locale** insuffisamment qualifiée et positionnée sur d'autres filières que celles des pôles spécialisés sur des créneaux de métiers très étroits et dont la plupart sont déjà en tension.

Pour **pouvoir justifier la ligne 17 nord, il faudrait impérativement qu'Europacity se fasse**, car le projet correspond à 48% des flux nécessaires pour justifier la ligne. Europacity soutient la ligne 17 nord, comme la corde soutient le pendu, et réciproquement, car Europacity ne peut se faire sans une gare desservant ce pôle de fonction métropolitaine qui prétend drainer 31 millions de visiteurs venant de 200 kms à la ronde, sans compter 6 millions de touristes.

Ainsi, prétendre que la ligne 17 nord est utile au territoire et à ses habitants est un argument totalement fallacieux qui ne sert qu'à permettre la faisabilité d'Europacity.

Contrairement à ce qu'affirment les promoteurs du projet, Europacity ne « rend pas service à l'État », c'est **l'État qui rend service à Europacity**, en abondant les financements privés avec un milliard de fonds publics indispensables au fonctionnement du projet. Le montant de ce « milliard » est contesté par la direction d'Europacity.

Quand au centre d'affaires du Triangle avec 800 000 m² de bureaux, il est totalement inenvisageable en l'absence d'Europacity et de la gare. Et même s'il se faisait, compte tenu de sa localisation fortement excentrée, il est très possible qu'il vienne **abonder les 3,2 millions de m² de bureaux vacants en Ile-de-France⁴**.

Toute la question est de savoir **si l'investissement public d'un métro doit servir à des investisseurs privés - alors que l'utilité pour la population locale des activités prévues n'est pas démontrée – plutôt que d'améliorer les conditions de vie de la population francilienne avec les transports du quotidien**. Compte tenu des objectifs affirmés du Grand-Paris-Express, nous avons la réponse.

En résumé, si l'on considère les 3 objectifs d'une évaluation environnementale :

- le critère « **Compenser** » est **quasiment impossible**, notamment en ce qui concerne la consommation de terres agricoles de qualité exceptionnelle, la sauvegarde de la « biodiversité ordinaire », la préservation des ressources en eau, en air respirable, la lutte contre le réchauffement climatique, l'environnement sonore, etc.

- le critère « **Réduire** » **n'est pas respecté** : on enregistre une aggravation généralisée de l'étalement urbain, des déplacements, de la consommation énergétique, de la production de GES, des milieux naturels, de la dégradation du cadre de vie et de la santé humaine, de l'organisation urbaine et socio-économique, etc.

- C'est pourquoi l'**objectif « Éviter » doit être retenu à titre principal**.

Pour toutes ces raisons, le CTPG émet un avis très défavorable dans le cadre de cette enquête publique.

Pour les membres du CPTG

Bernard LOUP

Président



⁴ Chiffre de mars 2018. Source : Challenges, avril 2018.

ANNEXES

Tableau 1

FLUX DOMICILE-TRAVAIL VERS LE PÔLE DE ROISSY communes desservies par la ligne 17 nord

communes	B	C	D= (C - F)	E	lieu de travail		H = G/C	I	J
	actifs totx**	actifs occ.***	dt migrants*	emplois	F : la commune	G: Roissy	% Roissy	en TC	véhicule
le Bourget	7949	6727	5254	8161	1473	339	5,0	3155	2494
Blanc-Mesnil	24759	19649	15501	11243	4148	801	4,1	8473	9275
Dugny	5027	4156	3135	2103	1021	274	6,6	1542	1750
Bonneuil en F	451	379	323	1078	56	22	5,8		
Gonesse	12395	10371	7377	14881	2994	699	6,7	3569	5779
Aulnay s/B	37476	30524	22199	28302	8325	1820	6,0	13030	14130
Villepinte	16451	13613	10541	15206	3072	1369	10,1	5040	7303
Tremblay	16235	14355	11043	16844	3312	1339	9,3	4701	8294
Roissy	1836	1673	689	79903	****	984	58,8	283	1031
le Mesnil-A	482	417	322	4113	95	30	7,2		
TOTAL I	123061	101864	76384	181834	24496	7677	7,5	39793	50056

35,52% 52,81%

communes adjacentes

Sevran	22806	18590	15083	8034	3507	1164	6,3	9325	7558
Arnouville	6714	5717	4717	2212	1000	273	4,8	1924	3211
Garges LG	17627	13862	10882	8239	2980	764	5,5	6983	5480
Goussainville	14599	12131	9512	8026	2619	1297	10,7	4665	6554
Le Thillay	2181	1877	1526	1513	351	206	11,0	444	1228
Sarcelles	25132	19695	14677	14773	5018	923	4,7	9782	7642
Villiers le B	12153	9845	7518	5918	2327	548	5,6	4588	4277
TOTAL II	101212	81717	63915	48715	17802	5175	6,3	37711	35950
TOTAL I+II	224273	183581	140299	230549	42298	12852	7,0	77504	86006

* migrants : quittant leur lieu de résidence pour aller travailler

** actifs totaux : y compris les chômeurs

*** actifs occupés : ayant un emploi

****actifs déjà comptés à la colonne "F"

_ : non significatif

italiques : estimation

Tableau 2

J. Lorthiois

Source : INSEE 2013

DRIEA

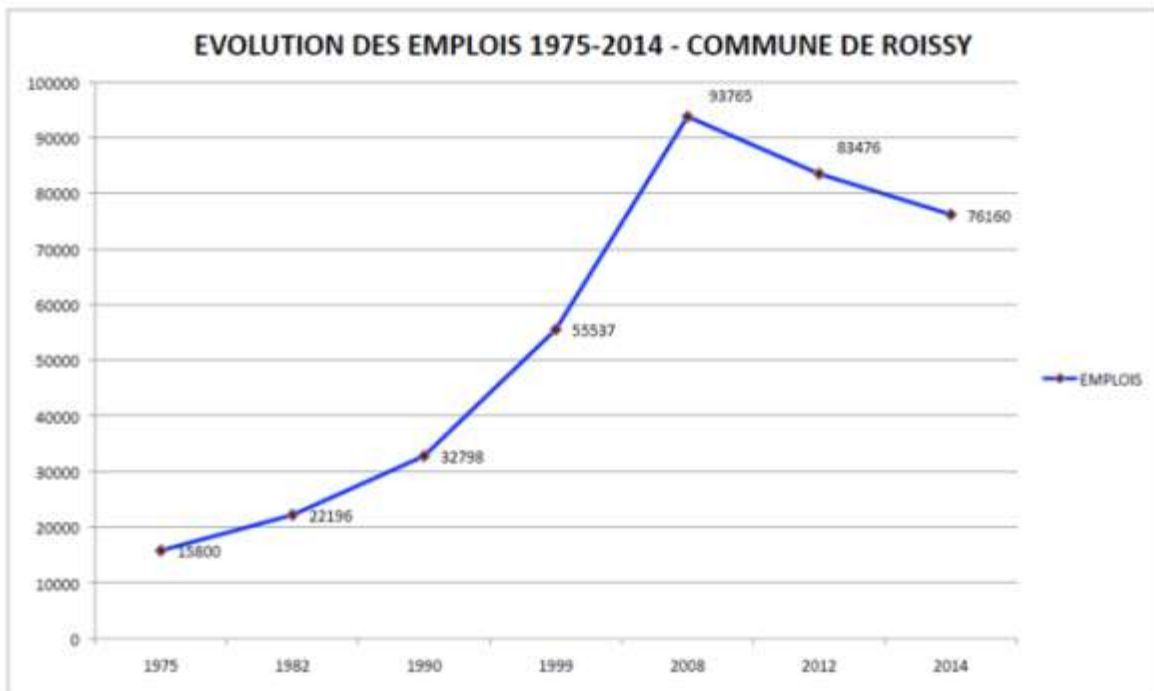
Ligne 17 nord - Nombre d'emplois et d'actifs par quartier de gare

Nom de quartier de Gare	Emplois salariés	Actifs occupés résidents
Le Bourget Aéroport	2 471	3 573
Triangle de Gonesse	103	0
Parc des Expositions	11 132	0
Aéroport Charles de Gaulle (T2)*	35 510	0
Aéroport Charles de Gaulle (T4)*	15 000	0
Le Mesnil-Amelot	3 039	0
TOTAL	67 255	3 573

Sources : Insee, Clap 2012 (emplois au lieu de travail), RP 2011 (actifs au lieu de résidence).

* Présence de doubles comptes : le périmètre de chacun de ces deux quartiers de gare se recouvre partiellement. Les emplois salariés et actifs occupés résidents situés à l'intersection des deux quartiers sont comptabilisés dans chacun des deux quartiers. En revanche, le nombre total d'emplois salariés (et d'actifs occupés résidents) des quartiers de gare de la ligne est présenté sans doubles comptes et ne correspond donc pas à la somme des emplois salariés (et des actifs occupés résidents) de chacun des quartiers de gare.

Courbe



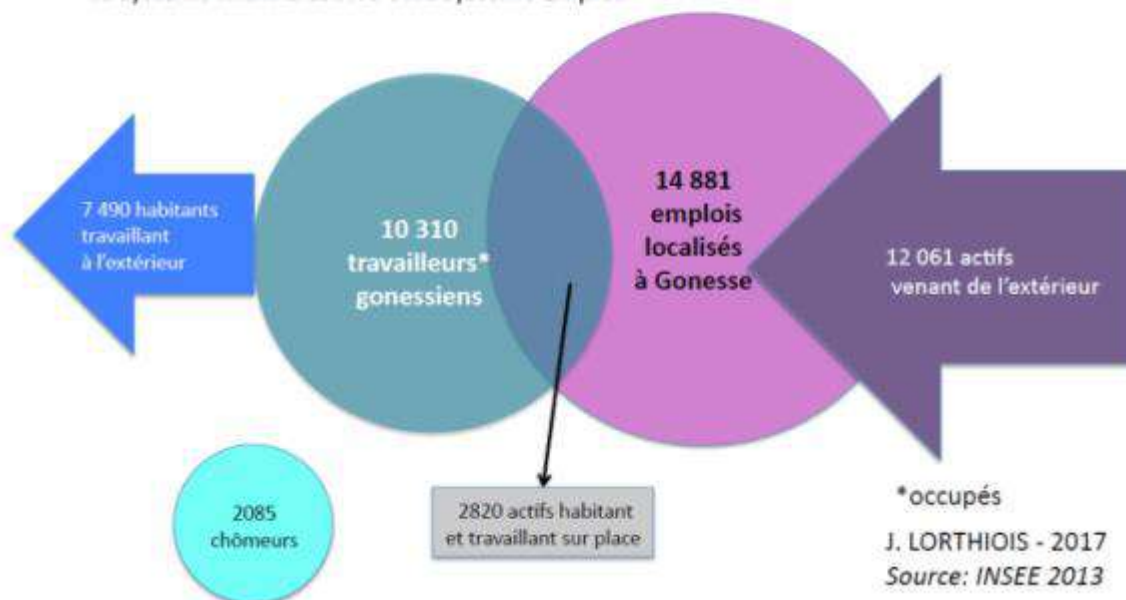
Source : INSEE - RP 2014

J. LORTHIOIS - CPTG 2017

Graphique

Le système Emploi-Main-d'Œuvre à Gonesse

24 500 actifs fréquentent ce territoire, mais avec seulement 11,5 % de recoupement entre le système Main-d'œuvre et le système Emploi.



Document 1 (voir PJ)

[UTILITÉ DE LA LIGNE 17 NORD POUR L'EMPLOI ET LA MAIN-D'ŒUVRE LOCALE](#)