



Enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de permis de construire concernant un centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express

Avis du Collectif pour le Triangle de Gonesse

D'abord réservé sur un projet de centre d'exploitation relatif à deux lignes d'intérêts différents, notre Collectif émet, après avoir pris connaissance du dossier, un avis très défavorable.

La pratique du saucissonnage

Une fois de plus, il est procédé au « saucissonnage des dispositifs », alors que cette pratique a été dénoncée maintes fois par la Commission Européenne. A peine avons-nous répondu à l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale concernant la création et l'exploitation de la ligne 17 Nord clôturée le 24 mai 2018 que nous sommes à nouveau sollicités, cette fois pour donner un avis sur le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse ainsi que le permis de construire présenté dans la foulée. Nous nous interrogeons sur la nécessité d'une telle hâte, alors que la ZAC Triangle de Gonesse est pour le moment toujours invalidée par le Tribunal Administratif de Cergy.

Ce saucissonnage est contraire à la convention d'Aarhus, signée le 25 juin 1998 au Danemark par 39 États et adoptée en application de l'article 10 de la déclaration de Rio pour la région Europe de la Commission économique des Nations Unies, dont un des axes est de « Développer l'accès du public à l'information détenue par les autorités publiques, en prévoyant notamment une diffusion transparente et accessible des informations fondamentales ».

La France s'est engagée à double titre dans la transcription des principes d'Aarhus. Tout d'abord, en tant que signataire directe, cette convention internationale a, une fois publiée, une valeur infra constitutionnelle et supra législative. La convention d'Aarhus, approuvée par la loi n°2002-285 du 28 février 2002 puis annexée au décret de publication du 12 septembre 2002, est donc entrée en vigueur le 6 octobre 2002.

Ce saucissonnage se traduit également dans les documents fournis. Nous constatons par exemple que le volet B « étude d'impact de la ligne 17 Nord » fournit de nombreux renseignements sur l'état de l'environnement qui manquaient cruellement dans la précédente enquête publique fort incomplète. Une indigence de renseignements qui avait été relevée par l'Autorité Environnementale, et qui constituait un des motifs de l'avis très défavorable du CPTG du 21 mai 2018 (joint en annexe).

Les incohérences du contenu du dossier

Le présent dossier qui concerne le centre d'exploitation d'Aulnay est destiné aux lignes 16 et 17. Dans cet ensemble, on trouve une pléthore de documents relatifs à la ligne 17 Nord et rien sur la ligne 16, pas plus que sur le tronçon commun 16-17. Ce déséquilibre d'informations rend ce dossier d'enquête publique très bancal et ne permet pas de formuler un avis d'ensemble en connaissance de cause.

La taille du dossier (652 pages pour le seul volet B1 ; un document intitulé abusivement « résumé non technique » de 279 pages) est si volumineux qu'un citoyen lambda n'a aucun moyen de s'en emparer pour se forger une opinion. La preuve : une vingtaine d'avis sur le site de l'enquête publique, dont plusieurs déposés par la même personne. C'est toute la procédure qu'il s'agit de revoir !!

Quelle justification pour le barreau de Gonesse ?

Dans l'enquête publique précédente, nous avons découvert une gare Triangle de Gonesse à caractère multimodal, d'une emprise largement supérieure à la taille initiale, soi-disant justifiée par l'obligation d'accueillir ET la ligne 17 Nord ET le barreau de Gonesse. Pourtant, l'évaluation de la fréquentation de la ligne 20 du BHNS reliant la gare du RER D « Arnouville/Gonesse/Villiers-le-Bel » et du RER B « Parc des Expositions » –préfiguration du barreau de Gonesse – fait état de 4500 voyageurs /an au lieu des 7200 prévus. Soit 1% du trafic nécessaire pour justifier un transport ferré lourd (400 000 flux/ jour) et même 2% du trafic justifiant un tramway (200 000 flux/ jour) !!

Nous dénonçons les idées fausses propagées par certains élus qui prétendent que la mention du barreau ferré de Gonesse dans quelques documents généraux - dont le SDRIF – vaut validation. Notamment le SDRIF inscrit des potentialités d'urbanisation et de transports, non une obligation. Aujourd'hui, ce barreau n'a plus aucune crédibilité socio-économique et technique. En conséquence, le caractère d'interconnexion ferrée de la gare Triangle de Gonesse n'a plus aucune justification, pas plus que l'extension de l'emprise du chantier. La Société du Grand Paris est dans l'obligation de réactualiser ses documents qui sont obsolètes. Ce qu'elle refuse malgré les avis successifs de l'Autorité environnementale.

La révision du calendrier et du périmètre du Grand-Paris Express

Le rapport de la Cour des Comptes de décembre 2017 préconisait de revoir le calendrier et le périmètre de l'ensemble du réseau du Grand-Paris-Express. A la suite à ce rapport, le gouvernement a décidé la révision du calendrier : 2024 pour la réalisation de la ligne 16, de la 17 Sud dont la gare Le Bourget-RER et la 17 Nord, gare Le Bourget-Aéroport ; 2027 pour la gare Triangle de Gonesse ; 2030 pour Le Mesnil-Amelot. Le périmètre n'a pas été revu, alors que la ZAC Triangle de Gonesse a été annulée et qu'aucune décision définitive n'a été prise. Le débat sur Europacity est loin d'être clos, des grandes incertitudes existent sur le projet Triangle de Gonesse et même sur la ligne 17 Nord au-delà du Bourget, qui dépend fortement de la réalisation ou non d'Europacity. Par ailleurs, une décision a été prise de réaliser la ligne CDG Express Roissy/ Gare de l'Est pour les Jeux Olympiques, ce qui fait en grande partie double emploi avec la ligne 17, comme le soulignait le rapport Auzannet de décembre 2012.

La programmation du centre de maintenance

Ce centre d'exploitation est prévu pour les lignes 16 et 17. Compte tenu des incertitudes évoquées plus haut, le CPTG s'étonne que la Société du Grand Paris n'ait pas prévu deux scénarios distincts :

- l'un pour la réalisation des deux lignes 16 et 17 ;
- l'autre pour la réalisation de la ligne 16 et de la 17 jusqu'au Bourget/ Aéroport.

Car la situation actuelle justifie une programmation en deux phases : phase 1 (2024) ; phase 2 éventuelle (2027). Ce qui doit se traduire par deux périmètres d'emprise successifs.

La gestion des déchets de chantier

Nous observons que rien n'est indiqué sur la justification d'une emprise chantier aussi importante au niveau de la gare du Triangle de Gonesse. Tant qu'aucune décision n'a été prise pour invalider / valider Europacity, aucune action ne doit être entreprise qui compromettrait irrémédiablement la qualité des terres agricoles du Triangle. Et notamment, il ne saurait être question de procéder à des dépôts transitoires de déchets de chantier.

Le dossier de permis de construire

Ainsi que nous l'avons indiqué précédemment, seul le permis de construire concernant la phase 1 devrait être déposé. La phase 2 éventuelle étant repoussée à une date ultérieure.

En conclusion, pour toutes les raisons formulées ci-dessus, le CPTG émet un avis très défavorable.

Pour les membres du CPTG
Bernard LOUP
Président

