



Enquête publique préalable à la DUP

ZAC Triangle de Gonesse –

Avis du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) est une association loi 1901, qui s'est constituée en mars 2011 en opposition à l'annonce du projet EuropaCity sur le Triangle de Gonesse. Il a pour but de défendre l'environnement et de concourir à l'amélioration du cadre et de la qualité de vie sur le territoire dénommé Triangle de Gonesse et, au-delà, par des projets de développement soutenable implantés sur le Triangle de Gonesse. Il inclue dans son conseil d'administration des représentants d'associations départementales, agréées pour l'environnement, du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis. Il est soutenu dans ses actions par différentes associations régionales et nationales. Il rassemble 4 000 sympathisants.

Cet avis du CPTG complète l'intervention de Madame Jacqueline LORTHIOIS (voir [Annexe 1](#)) faite lors de la réunion publique du 31 janvier à Gonesse et dont la présentation Powerpoint a été remise au Commissaire enquêteur.

Introduction

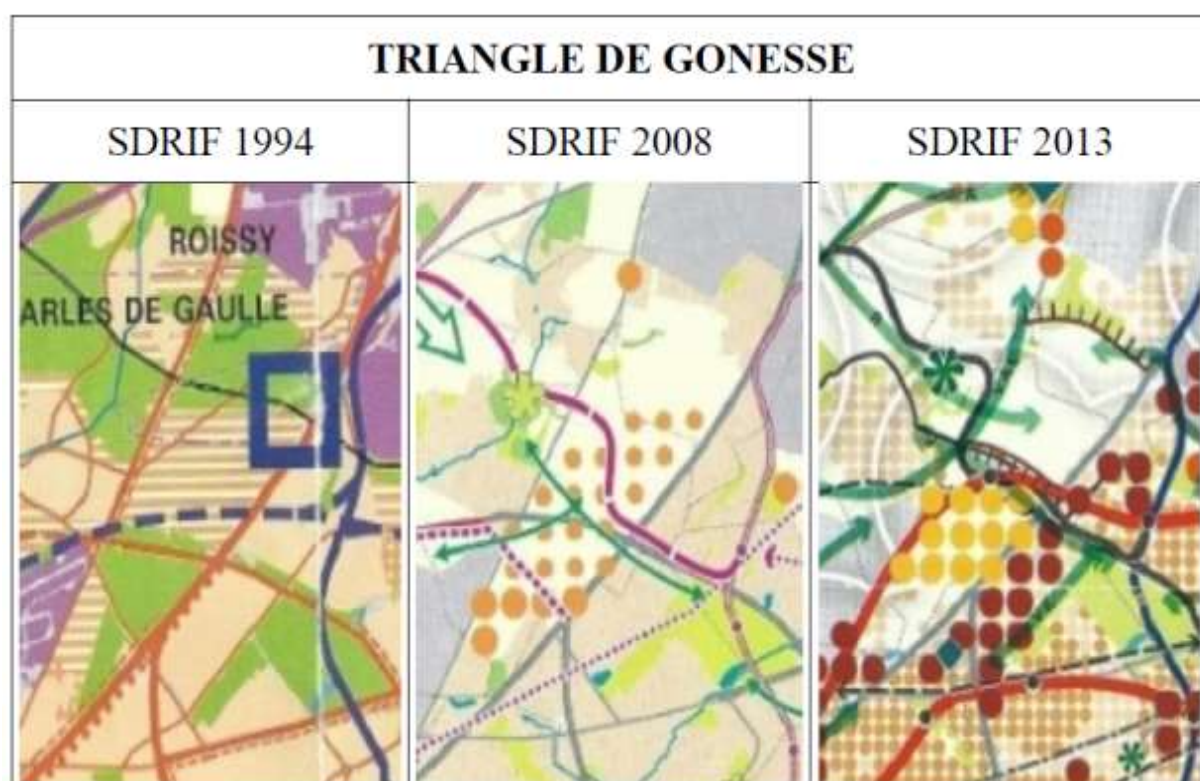
La commune de Gonesse fait partie d'un territoire à forts enjeux métropolitains en raison de la présence de deux aéroports internationaux et de secteurs considérés comme des réserves foncières tels que le Triangle de Gonesse et la friche industrielle PSA d'Aulnay. Gonesse appartient à la zone d'emploi INSEE de Roissy-Sud Picardie qui couvre 393 communes sur 2 régions (152 d'Ile-de-France et 241 des Hauts-de-France). De tels impacts ne peuvent être correctement appréhendés à l'échelle communale plus apte à faire naître des projets concurrents avec ceux des communes voisines qu'à répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de ce territoire interdépartemental et interrégional, couvrant 5 départements.

On ne peut que regretter **l'absence de gouvernance et de vision métropolitaine à l'échelle du nord-est francilien.** En témoignent plusieurs révélateurs : en 2014 l'échec après l'enquête publique de la révision du SCOT de l'Est de la Plaine de France ; en 2016, la non-prise en compte du pôle métropolitain de Roissy dans la Métropole du Grand Paris (alors qu'Orly trois fois moins important y est intégré, avec les communes de l'Essonne de son aire de proximité) ; la très faible participation de la Région Ile-de-France au débat public relatif au projet EuropaCity. Par ailleurs, notons à l'échelle du territoire national, l'indigence des relations entre la métropole du Grand-Paris et les régions du Bassin Parisien, exprimée dans le cas de Roissy par des décisions prises totalement en dehors des populations de l'ancienne Picardie, qui constituent pourtant la principale main-d'œuvre du pôle aéroportuaire. La révision du PLU de Gonesse, décidée par le conseil municipal en juin 2011 a eu pour motivation principale le changement de statut d'une partie du secteur agricole du Triangle de Gonesse sur 300 hectares. Malgré l'avis défavorable

rendu le 30 juillet 2017 par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique préalable, le conseil municipal de Gonesse est passé outre et a voté le 25 septembre 2017 le projet de ZAC du Triangle de Gonesse, sans les modifications substantielles préconisées. Le PLU voté est contesté devant le tribunal administratif de Cergy par plusieurs associations. La requête en annulation a été déposée le 27 novembre 2017.

Le changement de statut de 300 hectares agricoles du Triangle de Gonesse :

Au regard du SDRIF :



- **Historique des SDRIF :-l'évolution va dans le bon sens**

Sur la carte du SDRIF de 1994 on observe l'absence totale de l'agriculture (en jaune clair) sur le Triangle de Gonesse qui devait laisser la place à trois zones d'urbanisation dites « pyjama » : sur la commune de Roissy (au nord), la zone des tulipes à Gonesse en référence à son passé horticole (au sud) et une zone centrale à Gonesse, et entre ces trois zones deux espaces verts paysagers. Les deux zones nord et sud ont été urbanisées à l'initiative des communes. La zone centrale a gardé l'activité agricole.

Sur la carte du SDRIF voté en 2008 on distingue 19 pastilles d'urbanisation soit 475 ha, la zone restante est identifiée agricole sans précision. En 2007 l'aménageur EPA Plaine de France sélectionne le cabinet Güller & Güller pour un projet de technopole. La question de

l'urbanisation du Triangle de Gonesse reste en suspens. Le SDRIF voté en 2008 n'ayant pas été validé par le Conseil d'État, sa révision reprend en 2010.

Lors du débat public sur les réseaux de transport Arc Express et Grand Paris Express, fin 2010, à une réunion publique à Gonesse, Immochan annonce porter le projet EuropaCity, centre commercial et de loisirs à condition qu'une gare de la ligne 17 nord soit réalisée sur le Triangle de Gonesse. Cette annonce déclenche une opposition et la création du CPTG en mars 2011. Le début de mobilisation contre ce projet, relayée par un certain nombre de conseillers régionaux, contribue à l'évolution du SDRIF : sans aller jusqu'au bout du maintien de la totalité de l'espace agricole, cette évolution prend la bonne direction.

Ainsi sur la carte du SDRIF voté en 2013 par le conseil régional et validé par le Conseil d'État, le nombre de pastilles a été réduit à 12 soit 300 ha, deux fronts urbains ont été introduits et la préservation d'au moins 400 ha agricoles d'un seul tenant est précisée. Le nouveau SDRIF ouvre la possibilité d'urbanisation de 300 ha mais n'en fait pas obligation. Il ne clôt en rien le débat que le projet EuropaCity a fait naître. **Le SDRIF ne tranche pas entre vocation agricole et développement économique : « Le Triangle de Gonesse revêt un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole, de sa situation à mi-chemin de Paris et Roissy [notre commentaire : il serait plus juste de dire à proximité de Roissy puisque le Triangle de Gonesse est sur les communes de Roissy et de Gonesse], et des besoins de développement économique et social de Val de France »¹. En 2018, au vu des impacts négatifs du projet et du contexte général post COP 21, il nous appartient d'aller au bout de la démarche engagée par le conseil régional en 2013 en choisissant la vocation agricole du Triangle, qui ne perturbe pas le développement économique du territoire et pourrait contribuer à l'attractivité de l'Île-de-France.**

- **C'est le choix exprimé par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Île-de-France (IAU) :**
Dès 2007, dans l'avant-projet du SDRIF soumis aux élus du conseil régional, l'IAU préconisait le maintien du Triangle de Gonesse en espace agricole (voir [Annexe 2](#)). Cette position a été réaffirmée lors du débat public de 2016 quand la commission environnement du conseil régional a auditionné l'IAU et FNE.

Absence de SCOT : Gonesse faisait partie du Syndicat intercommunal de l'Est du Val d'Oise (SIEVO) dont le projet de révision du SCOT a reçu un avis défavorable de la part de la commission d'enquête publique en 2014. D'où l'auto-dissolution du SIEVO. En 2018, on évoque l'élaboration d'un SCOT sur le périmètre de la nouvelle agglomération Roissy Pays de France, sans prendre en compte les 8 communes de l'établissement public territorial Paris Terres d'envol. Aucune procédure de concertation n'a encore eu lieu.

- **Le PLU est-il compatible avec le SDRIF ?** En l'absence de SCOT, cette compatibilité s'impose. Pour les zones urbanisables, le SDRIF permet l'ouverture à l'urbanisation en fonction des besoins, mais n'y contraint pas et n'impose pas de délai. Il appartient aux communes et/ou

¹ Fascicule 5, page 99 « propositions pour la mise en œuvre ».

à leurs groupements de décliner ces orientations, en tenant compte de l'intérêt général des populations dont elles ont la charge.

- **Limiter la consommation d'espace est un des objectifs du SDRIF.**

Grand Paris Aménagement se réfère à la « Charte agricole du Grand Roissy » dans le dossier de la ZAC (comme rappelé à la réunion publique du 31 janvier 2018) en invoquant les 8000 ha agricoles préservés. Mais sans indiquer que la consommation de 1 500 ha agricoles sur les 9 500 existants, rapportée aux 595 000 hectares de la surface agricole d'Ile-de-France, donnerait une consommation annuelle régionale de 3 100 ha, c'est-à-dire près de 3 fois le rythme francilien actuel que le SDRIF a l'ambition de réduire. Ainsi, le territoire du Grand Roissy est à contre-courant des tendances observées en Ile-de-France. En 30 ans, ce territoire a perdu 6 700 ha de terres agricoles³.

Enrayer la multiplication des surfaces commerciales est une recommandation du SDRIF.

Pour le SDRIF le Triangle de Gonesse n'est pas un secteur de développement prioritaire, pour la commune et Grand Paris Aménagement, c'est un enjeu principal.

L'urbanisation de 300 ha maximum est respectée, mais non la préservation d'au moins 400 ha agricoles d'un seul tenant au nord : le PLU voté le 25 septembre 2017 par le conseil municipal de Gonesse se contente de propos déclaratifs sur cette condition sans en apporter le début de la preuve. Il en est de même dans le dossier d'enquête publique, comme dans les propos des représentantes de Grand Paris Aménagement lors de la réunion publique du 31 janvier 2018. En réponse à nos nombreuses demandes de justifier l'existence des 400 ha, nous n'avons à ce jour aucune réponse, mis à part l'affirmation répétée sans preuve d'un « *carré agricole de 400 ha* ». Nous sommes en mesure de démontrer (voir [Annexe 3](#)) que la superficie des terres préservées n'est nullement de 400 ha mais seulement de 373,72 ha soit une superficie significativement inférieure à celle requise par le SDRIF. Il ne peut être question de compter deux fois les 23 ha de la lisière de la ZAC comme très souvent indiqué. Cette lisière fait partie intégrante du périmètre urbanisé et répond à la condition d'aménagement du front urbain, conséquence directe du zonage.

La chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France confirme, dans sa lettre au préfet du Val d'Oise du 3 juillet 2017, le non-respect de cette condition du SDRIF (voir [Annexe 4](#)). La ZAP Triangle de Gonesse a été votée par la CDOA du Val d'Oise le 23 juin 2017 sous réserve d'atteindre les 400 ha. Cette réserve n'étant toujours pas satisfaite, la ZAP **n'est pas légalement créée**.

Le SDRIF a introduit en 2013 un **quatrième défi : le défi alimentaire**, en raison de la très mauvaise autonomie de l'Ile-de-France en la matière. Pour relever ce quatrième défi, il faut **préserver en priorité les terres agricoles qui assurent les meilleurs rendements**, ce qui est le cas des excellentes terres agricoles du Triangle de Gonesse, un patrimoine foncier exceptionnel qui a joué le rôle historique de grenier à blé de la capitale.

Pour toutes ces raisons, le projet de la ZAC Triangle de Gonesse est incompatible avec le SDRIF.

³ Données IAU de juin 2016.

Incertitude sur le phasage prévisionnel

Le dossier de la ZAC du 2 janvier 2017, qui a fait l'objet de l'actualisation de l'avis de l'Autorité environnementale n°2015-103 du 22 mars 2017, indiquait l'ouverture à l'urbanisation de trois secteurs entre 2017 et 2020 qui étaient trois secteurs d'étalement de zones d'activités existantes : au nord-ouest dans le prolongement de la ZAC de la Grande Couture, au nord-est dans le prolongement de Paris Nord 2 et au sud-ouest dans le prolongement de la ZAC des Tulipes. Il a ensuite été indiqué par l'aménageur que les deux derniers secteurs étaient différés (page 7 du rapport de l'AE).

Dans le dossier de l'enquête publique un autre phasage est annoncé (notice explicative page 24) plan de phasage de Güller & Güller septembre 2017. La phase 1 de 2018 à 2026 couvre plus des 2/3 de la superficie de la ZAC, comprend les 80 hectares destinés à EuropaCity et « se déploie autour de la gare multimodale ». Ce phasage est très lié à la réalisation de la ligne 17 nord dont le calendrier de la réalisation est incertain.

Offre et demande de transport

- **Un réseau de transport routier inadapté**

A titre de comparaison, le projet Triangle de Gonesse prévoit 800 000 m² de bureaux soit ¼ de La Défense, 2 700 chambres d'hôtel pour le seul EuropaCity (2 600 chambres à la Défense), 250 000 m² de commerce dans EuropaCity (245 000 m² à La Défense dont 130 000 m² au centre commercial Les Quatre Temps). Plus proche de Gonesse, l'aéroport de Roissy c'est 3 000 ha, 66 millions de passagers et 80 000 emplois implantés en 40 ans. A la Défense 85 % des salariés utilisent les transports en commun, mais à Roissy proche du Triangle de Gonesse, ce sont 10 à 15 % des salariés qui utilisent ce mode de déplacement.

La ZAC Triangle de Gonesse ce serait 300 ha, 31 millions de visites pour le seul projet EuropaCity et 50 000 emplois, soit un objectif de la moitié de l'aéroport de Roissy, en période de faible croissance, en 17 ans.

Nous connaissons l'impact de l'aéroport de Roissy sur le réseau routier du nord-est francilien. Pour un projet de la taille de la ZAC Triangle de Gonesse nous sommes en pleine opacité. Dans le dossier nous trouvons un schéma sommaire du réseau routier intérieur à la ZAC hors EuropaCity, sans les précisions nécessaires relatives au raccordement au réseau extérieur existant : voir graphique ci-dessous (page 8, P5 Notice « caractéristique ouvrages »)



Plan guide Güller Güller - RNDHV - RR&A / EBP - PVB avec SETEC

On explique même dans ce document (page 35) que la reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / D370 « *présentant des fonctionnalités indépendantes de la ZAC du Triangle de Gonesse, se situe en dehors du périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse. A ce titre, la reconfiguration de cet échangeur ne fait pas partie des ouvrages déclarés d'utilité publique au titre de cette opération.* ». On se trouve là dans un cas typique de « saucissonnage » - répréhensible en droit européen - avec la séparation de projets d'aménagement ayant une cohérence d'ensemble.

Ce faisant, Grand Paris Aménagement passe outre les recommandations de l'Autorité environnementale, ses avis des 2 mars 2016 et 22 mars 2017 rappelant que « *le dossier doit porter sur l'ensemble des composantes du projet, et notamment sur l'ensemble des voiries, réseaux et autres infrastructures nécessaires à son fonctionnement* » (page 3 avis du 22 mars 2017).

La réalisation de divers accès routiers est une condition incontournable pour l'urbanisation **notamment l'échangeur A1 / A3 / D370. Sa réalisation n'est pas présentée dans le dossier d'enquête** (absence de plan, d'étude de trafic et du financement).

Il en est de même pour le BIP ou avenue du Parisis, qui fait actuellement partie du réseau structurant des voies rapides du territoire limité à 110 km/h et qui devient dans le tronçon Triangle de Gonesse un boulevard urbain, avec vitesse limitée pour partie à 70 km/h et pour partie à 50 km/h entre des feux tricolores. Quelle cohérence avec l'ensemble de cette voie ? Où le report du trafic automobile va-t-il s'effectuer ?

Face à l'ampleur du projet de la ZAC du Triangle de Gonesse, l'absence d'éléments précis sur la desserte routière constitue un cas patent de dossier d'enquête publique incomplet.



(Montage photo une nouvelle fois projeté lors de la réunion publique du 31 janvier 2018 par Grand Paris Aménagement.)

- **L'accessibilité aux plates-formes aéroportuaires est fondamentale.**

La préservation de l'accessibilité tant autoroutière qu'en transport en commun de l'aéroport de Roissy avec la métropole, est un élément majeur d'aménagement de l'Île-de-France. Cette fonction d'intérêt national, voire européen (Roissy est le 10^{ème} aéroport mondial, le premier aéroport d'Europe continentale) est totalement absente du dossier de présentation du projet. Selon le rapport sur l'aménagement de la zone du Grand Roissy de novembre 2016 du CGEDD, page 12, « *L'augmentation prévisible de la contribution des flux automobiles venant des territoires locaux est évaluée à près de 30 % d'ici 2030 hors croissance des flux de voyageurs générés par l'aéroport CDG et des visiteurs du projet EuropaCity. En 2030 le temps d'accès de Paris à l'aéroport de Roissy CDG risque de passer à 90 minutes alors qu'il est de 55 minutes à l'heure actuelle* ».

A ce stade de l'aménagement du nord-est francilien il faut se poser la question des priorités d'aménagement. Est-ce la réalisation d'EuropaCity et de la ZAC Triangle de Gonesse ou bien le bon fonctionnement de la liaison entre le cœur d'agglomération et sa « porte d'entrée », la plateforme aéroportuaire ?

- **Les Incertitudes sur les projets de transport en commun ferré.**

Barreau de Gonesse

Le faible niveau de fréquentation depuis la mise en service du BHNS bus 20 (estimé initialement à 7500 flux /jour), entre les gares de Villiers-le-Bel Gonesse Arnouville du RER D et la gare Parc des Expositions Villepinte du RER B, depuis fin 2016, démontre que la demande de transport en commun entre ces deux lignes de RER, est extrêmement insuffisante pour justifier la réalisation d'un transport lourd ferré (de 100 000 à 400 000 flux/jour), tel que le projet de branche du RER D vers le RER B dit « Barreau de Gonesse ».

Malgré ces faits indiscutables et la recommandation de l'Autorité environnementale demandant de « *retenir le scénario de non réalisation du barreau de Gonesse dans l'ensemble de l'étude d'impact, et le cas échéant, de prévoir un scénario alternatif complémentaire prenant en compte sa réalisation* » (page 10 de l'avis de l'AE du 22 mars 2017), Grand Paris Aménagement persiste à répondre qu'« *il n'y a pas lieu de retenir le scénario sans réalisation de la liaison RER B-RER D.* » (page 5 pièce 9 du dossier d'enquête publique). Pourtant, Ile-de-France Mobilités (ex STIF) aurait retiré cette liaison de sa programmation.

Ligne 17 nord :

Ce projet déterminant pour la réalisation du projet de ZAC ne fait l'objet que de cinq lignes sur les 35 pages de la notice explicative du dossier d'enquête publique (page 9) « *En effet, la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, formalise les réflexions portant sur le développement métropolitain de la région capitale en prévoyant la création d'un réseau de transport ferré à l'échelle régionale composé de quatre lignes : le Grand Paris Express. Ce projet majeur en termes d'infrastructures de transports prévoit ainsi la création d'une gare intégrée sur la ligne 17 au niveau du Triangle de Gonesse. Cette ligne desservira également l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.* »

Depuis juin 2010 il y aurait eu bien des informations à mettre dans la notice explicative pour que les personnes qui la consultent durant cette enquête publique puissent se prononcer en connaissance de cause. Et le dossier ne fait même pas une distinction entre les lignes 17 sud et 17 nord.

Dans la synthèse de son avis du 10 janvier 2018 relatif à la ligne 17, page 3, l'Autorité environnementale indique que « *l'étude d'impact présente, dans son ensemble, des lacunes importantes. La plupart de ces lacunes reposent sur l'impossibilité de distinguer les composantes et les impacts de la ligne et de la ZAC du Triangle de Gonesse* » et plus loin, l'Ae « *constate que la durée de réalisation des études nécessaires aux demandes d'autorisations environnementales, notamment pour définir les impacts potentiels et les mesures adaptées, se révèle peu compatible avec le calendrier de la feuille de route ministérielle, qui a fixé la mise en service de la ligne 17 dès 2024.* »

Au lieu d'une présentation de l'ensemble du projet, Grand Paris Aménagement persiste à dissocier le projet de ZAC du projet de la ligne 17 nord.

Pas un mot sur la remise à plat du projet Grand Paris Express annoncée depuis septembre 2017, qui devrait au moins se conclure « provisoirement » par un report de la réalisation de 17 nord à 2026 ou 2027. Pas un mot sur le dossier de l'enquête publique sur la ligne 17 nord de mai 2016, dans lequel nous avons découvert au regard des prévisions de fréquentation faites par la Société Grand Paris, que la ZAC du Triangle de Gonesse a besoin de la ligne 17 nord (18 millions de voyages), mais que la ligne 17 nord a besoin de la ZAC Triangle de Gonesse avec seulement 4 à 8 millions de voyages pour Roissy et 1, 5 millions pour le Parc International des Expositions de Villepinte. Tout le monde croit que la ligne 17 nord est faite pour desservir Roissy et accessoirement la ZAC Triangle de Gonesse, alors qu'en réalité c'est le contraire. Par ailleurs rien n'est dit sur la concurrence au moins partielle entre les projets de la ligne 17 nord et de CDG Express. Qui peut croire qu'il faudrait trois lignes de transport lourd pour desservir l'aéroport de Roissy. Cette concurrence avait été pointée par **le rapport Auzannet** dès le 10 décembre 2012 :

« Il découle de ce qui précède que si l'intérêt de cette ligne est incontestable une option de phasage la concernant suppose que soit connue la décision des pouvoirs publics concernant CDG Express. En tout état de cause les projets tels (...) les schémas directeurs des lignes B et D doivent être réalisés le plus rapidement possible afin d'apporter une solution à l'indispensable désenclavement de ce secteur » (page 58 du rapport).

Cet extrait du rapport montre à quel point « l'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle, conditionnée à la desserte en transport collectifs », comme indiqué dans le SDRIF (fascicule 5 page 99) ne peut être envisagée, sans une vision d'ensemble de l'aménagement du nord-est francilien et de ses équipements de transport collectif pris dans leur ensemble. Nous en sommes toujours dans le traitement administratif de projets pris séparément : ligne 17 nord, CDG Express, barreau de Gonesse.

Alors qu'il n'y a pas d'accord politique sur l'aménagement d'ensemble du Grand Roissy faute d'un SCOT, comment peut-on envisager un accord sur des projets de transport ? On en revient à la question - non tranchée par le SDRIF car les conditions du débat et de la concertation n'étaient pas réunies - du choix entre vocation agricole ou développement économique commercial et tertiaire.

Le projet de ligne 17 repose sur une ambiguïté permanente entre deux fonctions contradictoires :

- soit c'est un axe ayant une fonction de transit (relier rapidement des pôles métropolitains entre eux, projet initial du Grand Paris Express) ;
- soit il a une fonction de desserte (desservir /désenclaver les populations riveraines le long du tracé et donc disposer d'un maximum de gares).

1/ Si c'est un axe de transit, le tracé le Bourget- Roissy doit être le plus direct possible et le coude qui rallonge de 5 kms pour desservir le Triangle de Gonesse doit être supprimé. De même, la gare du Mesnil-Amelot qui ne dessert pas un pôle métropolitain mais qui a pour but inavoué d'urbaniser le nord-ouest seine-et-marnais doit être supprimée.

Une réflexion doit être entreprise pour savoir s'il est utile d'avoir deux axes de transit pour la même fonction (ligne 17 nord et CDG Express, beaucoup plus direct vers Paris), double emploi déjà souligné dans le rapport Auzannet.

Problème non résolu : le CDG express utilisant des axes de desserte du RER B fréquentés par les populations, diminue l'offre de desserte en TC des populations existantes qui est déjà à saturation avec 900 000 flux/jour.

2/ Si c'est un axe de desserte, les gares doivent être situées là où sont les populations et là où sont les pôles d'emplois où travaillent les populations. Et donc toute gare ne répondant pas à l'un de ces deux critères doit être supprimée. **Le tracé alternatif proposé par le CPTG** (voir [Annexe 5](#)) a le mérite de passer par Aulnay, grande ville de 82 000 habitants du territoire. Les gares sans habitants du Triangle de Gonesse et du Mesnil-Amelot n'ont pas lieu d'être.

Dans les deux cas, la gare TdG ne répond pas aux exigences d'un transport lourd à vocation métropolitaine qui correspond environ à 400 000 flux / jour.

- **Sur les déplacements domicile-travail**

Ces observations générales s'appliquent d'autant plus que le territoire du Grand Roissy est très peu autonome en matière de déplacements de domicile-travail, qui constituent l'essentiel de la demande de transports en commun lourds. En effet, sur un total de 221 000 travailleurs ayant un emploi, le taux de travail "sur place" (dans sa commune de résidence) est particulièrement bas : 51 100 actifs, soit 23 % contre 27 % en moyenne en banlieue IDF. Le nombre de travailleurs "migrants alternants" est de 157 000. Les flux vers les pôles d'emplois internes au territoire sont très faibles : Roissy : 13 300 (6 % des actifs ayant un emploi) ; Aulnay sous-bois : 8 600 (3,9 %). L'attraction du pôle de Saint-Denis est sous-estimée, en l'absence de chiffres concernant St Ouen, soit pour St-Denis-Aubervilliers : 12 300 actifs (5,5 %) ; celle de la Défense est négligeable : (5 700 actifs, 2,6 %).

Par contre, près de 57 000 personnes (25,6 %) se rendent à Paris et notamment 20 400 (9,2 %) dans le Quartier Central des Affaires (1^{er}-2^{ème}, 8-9^{èmes}, 16-17^{èmes}) suivi par 8 300 actifs (3,8 %) vers le pôle d'emplois publics que constitue Montparnasse (14-15^{èmes}).

Ces chiffres démontrent l'utilité de liaisons vers le centre de l'agglomération (et notamment la prolongation de la ligne 14 vers la gare St-Lazare, en plein cœur du QCA, mais aussi la ligne 17 Sud qui y conduit), mais ne justifient pas un transport lourd vers Roissy (ligne 17 nord).

Sur les questions d'emploi et de transport, voir la présentation de l'experte du CPTG ([Annexe 1](#)), Jacqueline Lorthiois lors de la réunion publique du 31 janvier à Gonesse.

- **Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris**

Les derniers mois ont été marqués par une forte mobilisation d'élus en faveur de la ligne 17 nord, posant le territoire en victime et s'en tenant à l'argument du calendrier décidé par le gouvernement précédent. Le CPTG se réfère au travail du « **Cercle des transports** » de décembre 2014, « Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris » qui préconise « *d'accroître l'efficacité du réseau existant et d'en faire une priorité absolue* » : (voir [Annexe 6](#)) Le diagnostic remet en cause certaines idées reçues sur l'analyse de l'augmentation du trafic et

l'insuffisance des dessertes de banlieue à banlieue. Il en appelle à des arbitrages sur le réseau Grand Paris et annonce dès 2014 des coûts financiers peu compatibles avec les orientations budgétaires nationales.

Nuisances de bruit

• Plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports

La proximité de deux aéroports est la raison principale du maintien de cet espace agricole contre la volonté des élus successifs de la commune de Gonesse qui depuis des décennies défendent la candidature du Triangle de Gonesse pour tous les projets régionaux qui cherchent leur lieu d'implantation. (Stade de France, circuit de Formule 1, Roland Garros, EuropaCity, Exposition universelle de 2025, Inventons la métropole du Grand Paris). Le projet de ZAC du Triangle de Gonesse présenté à l'enquête publique ne prend pas suffisamment en compte les nuisances sonores. Le sud de la zone est à la verticale sous les vols du Bourget et le nord autour de la gare est sous les pistes sud de Roissy. Le projet prévoit la réalisation de plusieurs parcs urbains et une ferme urbaine dans EuropaCity, autant d'espaces dans lesquels les visiteurs et les salariés seront soumis aux nuisances sonores.

Autres faiblesses juridiques

- L'arrêté n° 13538 du préfet du Val d'Oise en date du 21/09/2016 portant création de la ZAC du "Triangle de Gonesse" ne comporte pas les mesures prévues par l'article R122-14 du code de l'environnement.
- Mardi 6 février 2018 à l'audience du tribunal administratif de Cergy le rapporteur public a relevé les insuffisances de l'étude d'impact figurant au dossier de création de la ZAC, soulignant par exemple l'inexistence de mesures de type « **éviter, réduire, compenser** » (ERC) pourtant obligatoires depuis la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature. Or, dans un dossier de création de ZAC, il n'est plus permis d'invoquer le Code de l'urbanisme pour échapper au principe établi par l'article R122-14 du Code de l'environnement.
- Par ailleurs l'arrêt du Conseil d'État du 6/12/2017, en conformité avec l'arrêt du 20 octobre 2011 de la Cour de Justice de l'Union européenne, a rappelé que l'article 6 de la directive 2011/92/UE du 13 déc. 2011 impose une séparation fonctionnelle entre l'autorité compétente pour autoriser un projet - ici le préfet - et l'autorité chargée d'en apprécier les impacts sur l'environnement - qui ne peut donc pas être le préfet lui-même s'agissant de la création d'une ZAC.

Risque aéronautique et Sécurité

L'histoire de Gonesse est marquée par une succession d'accidents d'avion, le dernier en date est le Concorde en juillet 2000. (cf. [document historique](#) réalisé par M. Jean-Pierre GOUVRION). Ce risque n'est pas pris en compte dans la décision de placer une gare à environ 500 m du lieu de l'accident. Non urbanisé le risque existe toujours mais les conséquences d'une extension de l'urbanisation vers le nord du Triangle de Gonesse seraient sans commune mesure.

En outre on ne peut ignorer que le site sur lequel les investisseurs demandent à construire EuropaCity est sous les trajectoires des avions qui arrivent et partent de l'aéroport du Bourget à très basse altitude en raison de la proximité de l'aéroport de Roissy.

Or les experts de la sécurité aérienne savent que la vulnérabilité des avions est maximale en phase de décollage ou d'atterrissage durant lesquelles ils sont à portée de tirs d'éventuels terroristes qui trouveraient dans EuropaCity de nombreuses possibilités de se dissimuler.

Sans compter que l'on ne voit pas comment prévenir le risque d'un avion d'affaire qui se détournerait de sa trajectoire à partir de ou vers l'aéroport du Bourget pour s'écraser en quelques secondes sur une aire fréquentée nuit et jour par plusieurs dizaines de milliers de visiteurs si l'on en croit les prévisions d'Alliages & Territoires.

Le CPTG demande que cette question de risque et de sécurité aérienne soit soumise à l'avis de la DGAC en charge de la sécurité et de la sûreté du transport aérien.

Qualité des sols

Il existe sur le Triangle de Gonesse localement une pollution des sols due à du stockage de déchets. Cette pollution est insuffisamment renseignée et en particulier la situation de deux anciennes décharges dans la partie ouest du BIP : « Point Noir de Gonesse » et « de Monmirel ». Quel sera l'impact de ces décharges sur la réalisation de la ligne 17 nord et de la ZAC ? L'option du déplacement semble être privilégiée sans en préciser la destination.

Cette présence de poches de pollution et d'un réseau routier important ainsi que le survol des avions sont régulièrement invoqués pour justifier les projets d'urbanisation et l'abandon de l'activité agricole. Ce discours est toujours utilisé sans en fournir de preuve. Jusqu'à ce jour nous ne trouvons aucune étude à l'appui de tels propos. La réalisation de ces études serait du rôle de l'EPA Plaine de France et maintenant de Grand Paris Aménagement au moins dans le cadre du projet de création d'une ZAP dans la partie agricole restante dite « Carré agricole ». Nous sommes sceptiques ou perplexes quand on nous objecte dans la partie sud la pollution des terres, et que miraculeusement l'espace serait propre à l'agriculture dans sa partie nord justifiant la création d'une ZAP.

Il en est de même pour EuropaCity, qui tenait ce genre de propos entre 2010 et 2012, mais qui depuis, a introduit dans son projet « *une ferme urbaine sur 7 hectares pour fournir des produits de qualité dans les restaurants d'EuropaCity* ».

Pour notre part nous avons le témoignage de **Michel Isambert**, pédologue retraité de l'INRA (voir [Annexe 7](#)).

Plus précisément concernant l'évolution des pratiques agricoles vers l'agriculture biologique, beaucoup de choses sont dites contre cette perspective, de bonne ou de mauvaise foi, mais rien dans le discours ne repose sur une argumentation scientifique. Cette question, bien sûr n'a pas été laissée de côté dans la constitution du groupement CARMA auquel participent le réseau des AMAP d'Ile-de-France et le réseau Biocoop.

La réglementation européenne, comme les études relatives à cette question ont été consultées. Nous pouvons indiquer une étude publiée le 16 août 2010, produite par des professionnels de l'INRA Agro Paris Tech, Airparif et IAU Ile-de-France, sur pollutions de proximité, transport et agriculture.

Certaines filières agricoles ont introduit dans leur cahier des charges des critères de distances de sécurité par rapport aux routes pouvant aller de 50 à 250 m. Ces critères ne reposent pas sur des fondements scientifiques, mais sur un souhait de différencier des marchés en imposant un critère de précaution.

Rien de probant ne s'oppose à la perspective de pratiquer l'agriculture biologique labellisée sur le Triangle de Gonesse.

Préserver la ressource en eau des habitants du territoire

De nombreux habitants du territoire consomment 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.

Cette eau de qualité minérale 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 empêche la pénétration de l'eau dans le sous-sol. Nous aurions donc les inondations et en plus 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 au litre. Préserver cette ressource est d'utilité publique.**

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.

Il y a malheureusement pire, nous le savons maintenant depuis que le chantier de la ligne 14 a été arrêté dans le sud-ouest de Paris 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 le chantier comme actuellement porte de Clichy, mais plus grave ces eaux d'exhaure pollueraient irréversiblement la nappe du soissonais. Dès lors que boiraient les populations du territoire ? L'eau de la Marne ? Des rivières avoisinantes ?

Les Gonessiens ont déjà payé le prix fort : suite à 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 personnes qui habitent à proximité du triangle, valdoisiens et sequanodyonisiens. L'utilité publique, c'est transmettre aux générations futures une ressource en eau de même qualité que celle dont nous avons héritée des générations antérieures.

A propos du corridor aéroportuaire

Dès l'introduction, en page 5 de la notice explicative, Grand Paris Aménagement souligne « *la position stratégique (du Triangle de Gonesse) dans le corridor aéroportuaire* », « *le manque de lisibilité du fait d'entités dispersées : la plateforme de Roissy CDG, le parc international des expositions et le parc Paris Nord 2, Le Bourget et son parc des expositions. Le Triangle de Gonesse a vocation à incarner ce corridor en reliant ces pôles quasi isolés* ».

Difficile de ne pas reconnaître que cette partie de territoire est d'une composition éclatée. Cet aménagement est parfois qualifié d'aménagement par plaques. Peut-on penser répondre aux inconvénients de ce type d'aménagement par plaques en ajoutant une plaque de plus. Le projet de la ZAC Triangle de Gonesse est une plaque de plus sans lien avec les équipements existants, mais plus en concurrence sur le plan du commerce, et aussi sur l'activité des salons et des expositions. Le positionnement d'un équipement qui se veut à dimension culturelle dans un espace de banlieue où il ne peut y avoir d'habitants permanents n'est pas un bon choix, quelle que soit la programmation culturelle. Le projet de ZAC du Triangle de Gonesse exacerbe les concurrences entre communes et intercommunalités.

En cela la réunion publique organisée le 31 janvier 2018 dans le cadre de cette enquête publique est très révélatrice. On nous a dit que tous les élus de l'ex-EPA Plaine de France soutenaient ce projet de ZAC, mais comme à bien d'autres réunions publiques, le 31 janvier, il n'y a eu pour prendre la parole en faveur de la ZAC que des élus de Gonesse et pas un seul élu d'un conseil municipal voisin se disant favorable à ce projet. Seul le vice-président du conseil départemental du Val d'Oise est intervenu favorablement mais le conseiller départemental de Gonesse présent est resté silencieux.

Pour ressouder il faut un alliage d'une autre nature que les plaques. Et si le projet alternatif agricole du groupement CARMA était cet alliage autour duquel les composantes du corridor aéroportuaire pourraient se fédérer jusqu'à Paris en contribuant à améliorer l'autonomie alimentaire de l'Ile-de-France, un des quatre enjeux du SDRIF ?

Avec EuropaCity et le centre d'affaires, la gare du Triangle de Gonesse ne serait pas plus un lieu de vie et de rencontre des habitants d'Aulnay et de Gonesse que ne l'est aujourd'hui la gare du Parc des expositions pour les habitants d'Aulnay, Gonesse, Villepinte et Tremblay.

Une extension des îlots de chaleur urbains dangereuse pour la santé des habitants

Le projet d'urbanisation de la ZAC sur 300 ha du Triangle de Gonesse entraînerait des conséquences environnementales dommageables et irréversibles : un accroissement des îlots de chaleur sur ce territoire, des émissions de gaz à effet de serre climaticides et de la pollution atmosphérique.

D'après les recherches scientifiques, le changement climatique d'origine humaine va s'intensifier à cause de l'augmentation continue de la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère et a pour conséquence une augmentation des canicules, comme celle d'août 2003 en Europe qui avait fait plus de 70 000 morts (20 000 pour la seule France).

On se réfère ici aux différentes études réalisées sous l'égide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)⁴.

Les canicules surviennent de plus en plus tôt : en 2015 « *Météo France a placé vingt-six départements en vigilance orange à partir de mardi 30 juin, 14 heures, en raison d'un "épisode caniculaire précoce et durable"* »⁵ ; en 2017, Météo France a placé en vigilance canicule seize départements du Sud-Ouest et d'Île-de-France dès le dimanche 18 juin⁶ et cette canicule a duré en Île-de-France jusqu'au jeudi 22 juin inclus⁷, avec des records de température à la clé. L'effet de ces canicules est amplifié par le phénomène d'îlot de chaleur urbain qui peut accroître la température de plus de 10°C : « *Entre une rue chaude de la ville et un espace vert, on peut observer un écart de température de 4 à 5 °C. Entre l'espace rural et cette même rue, l'écart peut aller jusqu'à 10 °C, voire plus selon l'amplitude de la vague de chaleur.* »⁸.

L'îlot de chaleur urbain provient du fait qu'en ville pendant la journée beaucoup d'énergie solaire est stockée par les surfaces imperméables et les bâtiments qui se réchauffent mais que la nuit ces surfaces urbaines plus chaudes qu'à la campagne limiteront le refroidissement de l'air, contrairement à ce qui se passe à la campagne. Ce phénomène est aggravé par certaines activités humaines, comme la climatisation massive pendant l'été qui peut augmenter la température de l'air extérieur jusqu'à 1°C à cause des rejets de chaleur des équipements de climatisation⁹. Cet effet négatif de la climatisation serait particulièrement important dans la ZAC Triangle de Gonesse qui regrouperait essentiellement des surfaces de bureau et commerciales climatisées.

Transformer le milieu du Triangle de Gonesse en îlot de chaleur aurait des répercussions négatives sur la température des villes alentour, notamment de Gonesse et de Seine-Saint-Denis, « *département [qui] a été le deuxième plus touché par [la surmortalité pendant la canicule de 2003](#) : + 160 % de décès liés à la chaleur au mois d'août.* »¹⁰.

⁴ Article « Réchauffement climatique: l'îlot de chaleur urbain, le danger qui menace les habitants des villes », Le HuffPost avec AFP, 13/06/2015: http://www.huffingtonpost.fr/2015/06/13/rechauffement-climatique-ilot-chaleur-urbaine-danger-menace-ville_n_7575980.html

⁵ Article « Le 30 juin, début de canicule en France » paru sur lemonde.fr le 29/06/2015 : http://www.lemonde.fr/planete/article/2015/06/29/canicule-26-departements-places-en-alerte-orange-mardi_4664063_3244.html

⁶ Article « Alerte orange à la canicule mardi dans 51 départements » de Le Monde.fr avec AFP du 19/06/2017 : http://www.lemonde.fr/climat/article/2017/06/19/alerte-orange-a-la-canicule-mardi-dans-51-departements_5147559_1652612.html

⁷ Article « Canicule : des records de chaleur et un nouvel épisode de pollution jeudi » de Le Monde.fr avec AFP du 22/06/2017 : http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/06/22/canicule-des-records-de-chaleur-et-un-nouvel-episode-de-pollution-jeudi_5149086_3244.html

⁸ Article « Canicule : "Entre un espace rural et la ville, l'écart de température peut être de plus de 10 °C" » (entretien du journaliste Guillaume Krempp avec Erwan Cordeau, chargé d'études sur le climat, l'air et l'énergie à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France) de Le Monde.fr du 19/07/2016 : http://www.lemonde.fr/climat/article/2016/07/19/canicule-entre-un-espace-rural-et-la-ville-l-ecart-de-temperature-peut-etre-de-plus-de-10-c_4971921_1652612.html

⁹ « L'îlot de chaleur urbain, par Colette Marchadier », <http://www.cnrm.meteo.fr/vurca/spip.php?article145>

¹⁰ Article « A Saint-Denis, les habitants résignés face au changement climatique » d'Emilie Massemin paru le 31 juillet 2015 sur Reporterre.net : <http://www.reporterre.net/A-Saint-Denis-les-habitants-resignes-face-au-changement-climatique>

En éloignant la campagne (espaces agricoles, espaces verts) des villes, l'urbanisation du Triangle de Gonesse réduirait les brises thermiques, vents faibles allant des zones les plus froides vers celles les plus chaudes et qui « *participe[ent] aussi à la ventilation et au rafraîchissement de l'air dans certaines rues* »¹¹.

Justification insuffisante du programme d'urbanisation du Triangle de Gonesse

Le programme d'urbanisation du Triangle de Gonesse prévoit un nouveau centre d'affaires sans aucune justification. De l'autre côté de l'autoroute se trouve la friche PSA dont la rénovation s'est faite, jusqu'à la vente par PSA des 105 ha restants, à « la découpe » sans projet d'ensemble. Les seules opérations connues concernent les ateliers de maintenance des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express sur 29 hectares et des entrepôts de logistique sur 18 hectares cédés à la foncière spécialisée en immobilier industriel et logistique Segro (dont un bâtiment de 26 000 à 32000 m² pour Carrefour et un centre de tri de 11 000 m² pour Chronopost. Carrefour achèterait en plus 15 ha attenants au parc Segro). Cette situation nous pousse à penser que la demande n'existe pas pour un centre d'affaires sur le Triangle de Gonesse. Le projet de ZAC doit justifier le choix d'un centre d'affaires dans le cas où Europa City se réalise et dans le cas où il n'arrive pas être réalisé, conformément aux articles R.151-3 du code de l'urbanisme et R.122-20 du code de l'environnement qui prévoient l'examen des solutions raisonnables de substitution permettant de justifier les choix opérés au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et des orientations du plan.

Le Triangle de Gonesse, un endroit jugé non stratégique par les professionnels de l'immobilier pour implanter des bureaux

Les tendances actuelles du marché des bureaux en Ile-de-France est la recherche de centralité. C'est ce qu'indique une étude de Cushman & Wakefield sur dix ans de grands mouvements d'entreprises en Île de France : « *Les entreprises franciliennes déménagent à 64 % dans le même secteur géographique, elles sont donc nettement moins mobiles qu'imaginé* », selon le communiqué de presse. Elles recherchent de la centralité et concentrent leurs mouvements autour des quatre pôles majeurs que sont Paris, la Défense, Péri-Défense et Boucle Sud (Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux). »¹²

Le baromètre Bureaux Locaux, qui a compilé les recherches immobilières réalisées par les entreprises en 2017, fait le constat que les entreprises recherchent et privilégient plus que jamais l'hyper centralité des villes¹³.

¹¹ Article « "Nous avons voulu des villes qui ne tenaient pas compte de l'environnement ; résultat, on a trop chaud" » de Claire Le Nestour paru le 30/06/2015 sur Terraeco.net : <http://www.terraeco.net/Nous-avons-voulu-des-villes-qui-ne,60427.html>

¹² Article « Quand l'immobilier s'affirme comme vecteur de la transformation des entreprises (C&W) » du 08.01.2018 : <https://www.businessimmo.com/contents/93283/quand-l-immobilier-s-affirme-comme-vecteur-de-la-transformation-des-entreprises-c-w>

¹³ Article « L'hypercentralité reste plus que jamais le critère numéro un pour les entreprises » du 04/07/2017 : <https://www.businessimmo.com/contents/85374/l-hypercentralite-reste-plus-que-jamais-le-critere-numero-un-pour-les-entreprises>

« En première couronne, Boulogne (92) conforte son statut de ville la plus recherchée (14,7%), avec désormais une demande supérieure au 16ème arrondissement de Paris, suivie par La Défense (10 %). Saint-Denis (93) entre dans le top 10 des villes les plus recherchées de banlieue, boostée par les Jeux Olympiques et le Grand Paris. Les Hauts-de-Seine concentrent 70 % des recherches immobilières des entreprises en petite couronne »¹⁴

Cette faible attractivité du Triangle de Gonesse se confirme à la lecture de l'étude « Paris, nouvelle ère capitale. Grand Paris Express et opportunités tertiaires janvier 2018 »¹⁵ du cabinet de conseil immobilier CBRE, n°1 mondial de l'immobilier d'entreprise. Les nouveaux territoires tertiaires émergents ne sont pas dans le Grand Roissy : « Renouvellement et extension de La Défense, renforcement et consolidation de Saint-Ouen/Saint-Denis, émergence de polarités lisibles au sud, de Châtillon/Montrouge à Bagneux voire au-delà ». Si le Triangle de Gonesse n'est pas identifié comme une opportunité tertiaire du Grand Paris, c'est que la tendance n'est pas à l'étalement urbain : « Entre surdensité et surcapacité, les territoires porteurs vont être amenés à repenser l'urbanisme, et notamment se développer en hauteur. »¹⁶

Et quand la presse économique évoque les évolutions futures de l'immobilier de bureau dans le Grand Roissy, ce n'est pas le Triangle de Gonesse qui est mentionné :

« Tout le secteur est en forte mutation. Au nord des anciens terrains PSA, le parc d'activités Paris Nord 2 (300 hectares) veut se reconstruire sur lui-même pour doubler sa capacité d'accueil qui atteindrait 2 millions de mètres carrés (200 hectares) alors qu'à proximité, sur la commune de Trmblay-en-France, le parc d'activités AéroliansParis (198 hectares) est sorti de terre et vise jusqu'à 15 000 créations d'emplois d'ici son achèvement en 2033 » (article « La page PSA se tourne à Aulnay » de Partick Désavie dans L'Usine nouvelle n°3547 du 25.01.2018).

Conclusion

Depuis la création de Roissy, il y a maintenant plus de 40 ans, le nord-est francilien est devenu un territoire à forts enjeux régionaux et même nationaux. On ne peut à la fois proclamer le caractère stratégique du bassin économique du Grand Roissy et se contenter pour un projet majeur d'une décision prise à l'échelle communale, alors qu'il n'y a pas consensus ni cohérence entre les différentes intercommunalités concernées. L'absence de gouvernance globale est régulièrement évoquée. Le projet de ZAC (incluant EuropaCity), par sa taille et ses répercussions sur les communes alentours, en est un nouveau révélateur.

¹⁴ Article « BureauxLocaux pointe l'intérêt des entreprises pour l'hypercentre de Paris » d'Arthur de Boutiny du 29/01/2018 : <http://www.immoweek.fr/bureaux/actualite/bureauxlocaux-pointe-linteret-entreprises-lhypercentre-de-paris/>

¹⁵ Source : <https://www.cbre.fr/en/research-and-reports>

¹⁶ Article « Grand Paris : CBRE identifie plusieurs zones à fort potentiel tertiaire », de Claude Leguilloux, publié le 30/01/2018 sur <https://www.boursier.com/actualites/economie/grand-paris-cbre-identifie-plusieurs-zones-a-fort-potentiel-tertiaire-38012.html>

Alors que l'ensemble des problèmes soulevés lors du débat public sur le projet EuropaCity n'est pas réglé, que les incertitudes sur les financements du Grand Paris se multiplient, que les désordres climatiques s'aggravent (inondations, neige et grands froids, canicules, pics de pollution ...) faut-il continuer comme par le passé, sans écouter les signes d'une nécessaire prise en compte de l'urgence écologique et de la préservation de biens communs d'UTILITÉ PUBLIQUE dont la destruction serait irréversible ?

"Des métropoles européennes, comme Barcelone et Milan, l'ont compris et ont fait le choix de protéger leur patrimoine agricole. Au moment où le Grand Paris cherche de quoi sera faite sa transition écologique, les terres de Gonesse, d'une exceptionnelle qualité agronomique, constituent une chance unique. Il faut y installer du maraîchage de proximité, encourager la permaculture et l'agroforesterie. Quant aux circuits courts avec les habitants des alentours, que tout le monde appelle de ses vœux, c'est le cadre idéal pour l'expérimenter à grande échelle. Le projet alternatif Coopération pour une ambition rurale métropolitaine et agricole d'avenir (Carma) a calculé que le terrain permettrait d'alimenter en légumes sains les cantines et les hôpitaux des villes environnantes. Constitué de citoyens du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, le Collectif pour le triangle de Gonesse a raison de combattre EuropaCity. Nous, signataires de cette tribune, soutenons leur lutte et demandons aux élus des communes concernées, du Grand Paris et du conseil régional ainsi qu'à l'État de renoncer à ce complexe pharaonique et ruineux. L'heure est venue de se libérer de la croissance économique considérée comme un dogme et de soutenir les initiatives locales de mise en valeur des biens communs. Il est urgent de revenir sur terre."

(Conclusion de la Tribune libre publiée par 159 personnalités le 30 novembre 2017 dans le journal Libération – voir [Annexe 8](#).)

C'est pourquoi, le CPTG exprime un avis très défavorable sur le projet de ZAC Triangle de Gonesse-mis en enquête publique.

Pour les membres du CPTG
Bernard LOUP
Président



ANNEXES

- Annexe 1 - Support de l'intervention de Jacqueline LORTHIOIS lors de la réunion publique du 31 janvier 2018 à Gonesse**
- Annexe 2 - Présentation Powerpoint de l'IAU de juin 2016**
- Annexe 3 - Superficie du carré agricole**
- Annexe 4 - Lettre chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France sur 400 ha**
- Annexe 5 - Tracé alternatif de la ligne 17 nord**
- Annexe 6 - Étude RÉORIENTER LES PRIORITÉS DU RÉSEAU DU GRAND PARIS du Cercle des transports - 2014**
- Annexe 7 - Témoignage de Michel ISAMBERT**
- Annexe 8 - Tribune libre publiée par 159 personnalités le 30 novembre 2017 dans le journal Libération**