



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création de la ZAC du Triangle de Gonesse (93-95)

n°Ae : 2015-103

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 2 mars 2016 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création de la ZAC du Triangle de Gonesse (93-95).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Allag-Dhuisme, Bour-Desprez, Hubert, Perrin, MM. Barthod, Clément, Galibert, Ledenvic, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Fonquernie, Steinfelder, MM. Lefèvre, Muller, Roche

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Le-tourneux

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Val d'Oise, le dossier ayant été reçu complet le 28 décembre 2015.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 7 janvier 2016 :

- le préfet de département du Val-d'Oise, et a pris en compte sa réponse en date du 29 février 2016,*
- le ministère en charge de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 18 février 2016,*
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, et a pris en compte sa réponse en date du 18 février 2016.*

Sur le rapport de Christian Barthod et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (Cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

L'établissement public d'aménagement "Plaine de France" présente un projet de création de zone d'aménagement concerté (ZAC), en vue de l'urbanisation partielle du Triangle de Gonesse, secteur d'Île-de-France situé à proximité de deux aéroports. Initié fin 2006, le projet inclut depuis 2011 le projet EuropaCity², d'initiative et de financement privés, qui fera l'objet d'un débat public entre le 15 mars et le 30 juin 2016.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) prévoit une urbanisation au sud du Triangle, de 300 hectares au maximum, sous réserve de plusieurs conditions, notamment une desserte en transports en commun lourds. L'Ae est saisie pour avis sur ce projet de ZAC, après avoir rendu ses avis n°2013-63 et n°2014-69 sur le contrat de développement territorial "Val de France / Gonesse / Bonneuil en France" et n°2015-78 sur le projet de ligne 17 du Grand Paris, prévus par la loi sur le Grand Paris³. Cette ligne prévoit en particulier une nouvelle gare pour desservir cette zone.

En premier lieu, l'Ae estime que le dossier n'intègre pas l'ensemble des composantes du projet, notamment en matière de voiries, réseaux et autres infrastructures nécessaires à son bon fonctionnement (gare de la ligne 17, notamment) et qu'il doit donc être complété en ce sens.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont la destruction de l'ordre de 210 hectares de sols agricoles de très grande valeur agronomique, le volume des ressources nécessaires (eau, énergie, matériaux,...) et les émissions de gaz à effet de serre causées par le projet, l'organisation des déplacements (environ 300 000 par jour) et leurs impacts indirects, ainsi que l'exposition d'une population nouvelle de plusieurs milliers de travailleurs aux nuisances des aéroports et infrastructures routières existants.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser les raisons pour lesquelles les maîtres d'ouvrage de la ZAC et d'EuropaCity n'ont pas proposé à la commission nationale du débat public (CNDP) de faire porter le débat public sur un seul et même projet et d'indiquer en quoi le projet de création de ZAC serait modifié, en fonction des conclusions possibles de ce débat public et de l'enquête publique sur le projet de ligne 17. L'Ae considère que cette approche n'est pas de nature à garantir de façon optimale le respect du principe de participation du public, plusieurs consultations étant conduites en parallèle sur des projets intimement liés, sur la base d'informations incomplètes, laissant penser que leurs autorisations peuvent être prises indépendamment les unes des autres. A défaut d'un débat public portant sur l'ensemble, elle recommande de prévoir plusieurs scénarios, notamment en termes de caractéristiques et de phasage des principales composantes du projet (EuropaCity, gares de la ligne 17 et du "Barreau de Gonesse").

Elle rappelle également que l'étude d'impact doit présenter une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu. En particulier, même si l'urbanisation conditionnelle de ce site est prévue par le SDRIF, le dossier fait le choix d'un emplacement aujourd'hui non urbanisé exposant une population nouvelle importante aux risques et nuisances d'un trafic aérien important. Cette localisation induit, en outre, de multiples contraintes pour une urbanisation dense, conduisant à une consommation d'espaces agricoles accrue. Cela conduit l'Ae à se demander si une démarche d'évitement et la recherche de solutions de substitution ont bien été conduites, d'une part pour la ZAC, d'autre part pour EuropaCity.

Nonobstant ces questions importantes, l'étude d'impact analyse plusieurs volets essentiels (activité agricole, énergie, déplacements,...) d'une façon approfondie, y compris en termes de mesures et de logique d'ensemble du projet.

Au vu de l'importance des enjeux pour les sols agricoles, l'Ae recommande de préciser les engagements déjà pris et restant à prendre pour créer une zone agricole protégée afin de garantir la pérennité des activités agricoles sur 400 ha, en cohérence avec le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et avec les dispositions de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche

² Présenté par son maître d'ouvrage comme une "nouvelle destination touristique regroupant des activités de loisirs, de culture et de commerce"

³ Avis délibérés respectivement les 24 juillet 2013, 17 septembre 2014 et 2 décembre 2015

maritime ("compensation agricole").

L'analyse relative aux consommations d'énergie est très complète, mais non conclusive, indiquant notamment que les besoins en froid et en électricité ne pourront être couverts qu'au mieux aux deux tiers par une production d'énergie renouvelable. L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser le scénario qu'il retient et le raisonnement qui le conduit à le privilégier, de préciser le type d'installations qui seraient nécessaires à sa mise en oeuvre, dans les emprises de la ZAC ou hors site, et leurs impacts.

L'Ae recommande également que les différents volets relatifs à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre soient complétés, les résultats fournis sur ce dernier point étant en discordance particulièrement forte avec l'objectif national du facteur 4⁴. Elle recommande en conséquence de mettre en place des mesures de réduction ou le cas échéant de compensation des émissions induites par le projet.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

⁴ Objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, France entière, entre 1990 et 2050

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Situé entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et du Bourget, le Triangle de Gonesse correspond à une emprise hors ZAC des Tulipes d'environ 700 hectares, principalement agricole, s'étendant sur les communes de Gonesse et de Roissy (Val d'Oise), comprise entre l'autoroute A1 à l'est, la route départementale (RD) 317 à l'ouest, la RD 902 au nord et la limite communale du Blanc-Mesnil au sud.

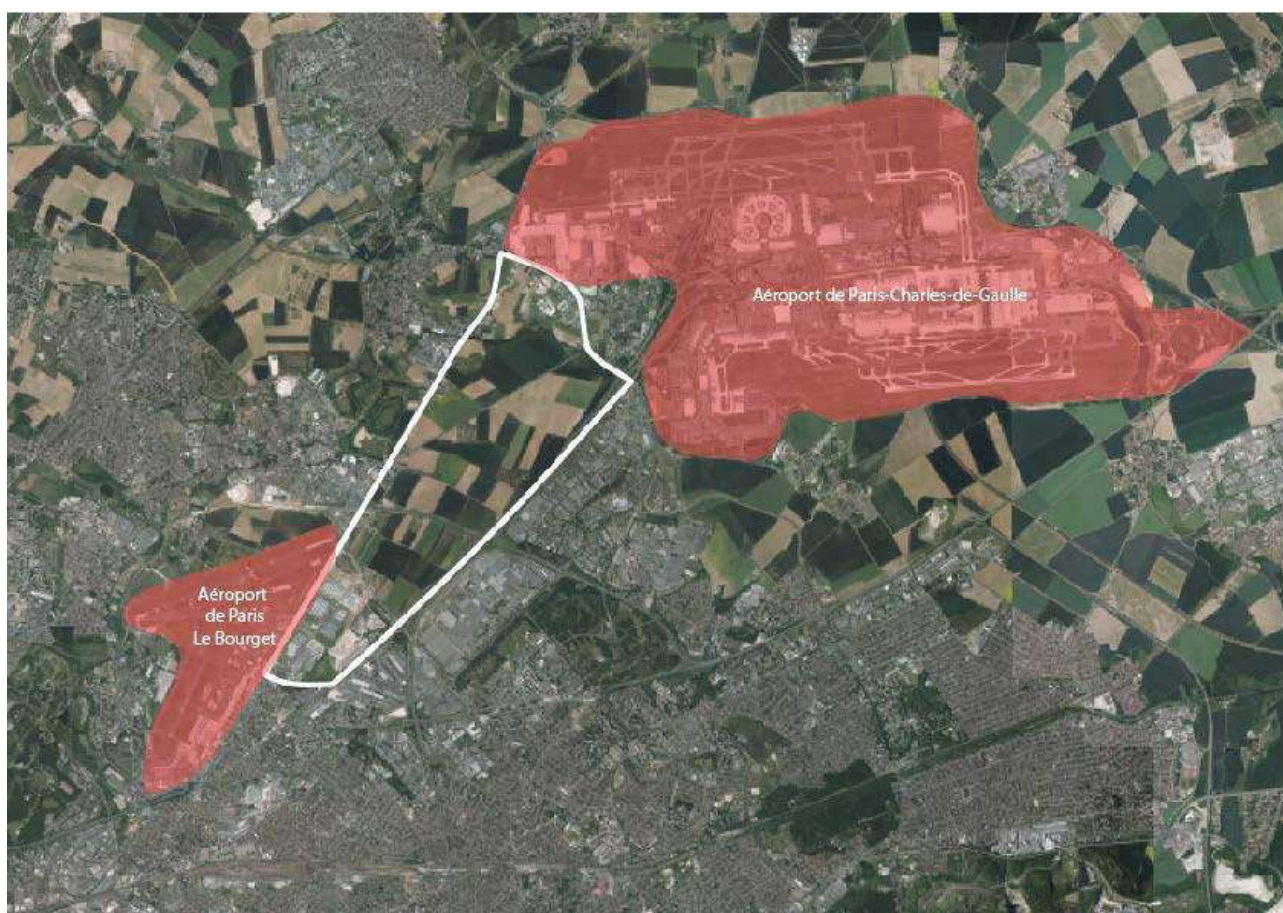


Figure 1 : Localisation du secteur d'étude du Triangle de Gonesse. Source : étude d'impact

Depuis 20 ans, l'aménagement du Triangle de Gonesse est identifié par l'Etat et la Région Île-de-France comme l'un des enjeux de développement du Grand Roissy pour le positionnement stratégique et économique de la France dans la compétitivité mondiale. Il a bénéficié, depuis 1994, de plusieurs mesures, réflexions et démarches pour permettre un tel développement. C'est notamment ce qui a conduit à l'aménagement d'une première zone d'activités économiques (« Parc des Tulipes ») à la pointe sud du Triangle de Gonesse. Le schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) en vigueur prévoit « une urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle », dans le prolongement du SDRIF précédent, mais de manière plus encadrée. Selon le SDRIF, cette urbanisation est conditionnée à « la desserte en transports en commun, à des analyses fonctionnelles permettant de garantir la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres

agricoles existantes, ainsi qu'à un aménagement du segment existant du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus. Elle est limitée par un front urbain d'intérêt régional. Au moins 400 hectares de terres agricoles au nord sont à préserver ».

L'élaboration d'un plan stratégique d'ensemble pour le développement et l'aménagement du Triangle de Gonesse a été initiée fin 2006. A l'issue de la consultation lancée par l'établissement public d'aménagement (EPA) "Plaine de France", une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine⁵ a été retenue en avril 2008 pour réaliser le plan de référence d'un projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) dite du "Triangle de Gonesse".

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a prévu :

- la mise en place d'un nouveau métro automatique en rocade autour de l'agglomération parisienne (décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, porté par la société du Grand Paris (SGP)) ;
- l'élaboration de contrats de développement territorial (CDT) autour des gares de ce réseau, pour structurer les mutations induites par le déploiement du nouveau réseau de transport (décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial).

Le territoire d'étude est ainsi intégré au CDT « Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France »⁶ qui concerne les six communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse, Arnouville, Gonesse et Bonneuil-en-France. Ce CDT définit les principes stratégiques de développement de ces territoires autour de la future gare « Triangle de Gonesse » sur le tronçon Saint-Denis Pleyel / Le-Mesnil-Amelot de la ligne 17 du réseau Grand Paris Express (GPE)⁷.

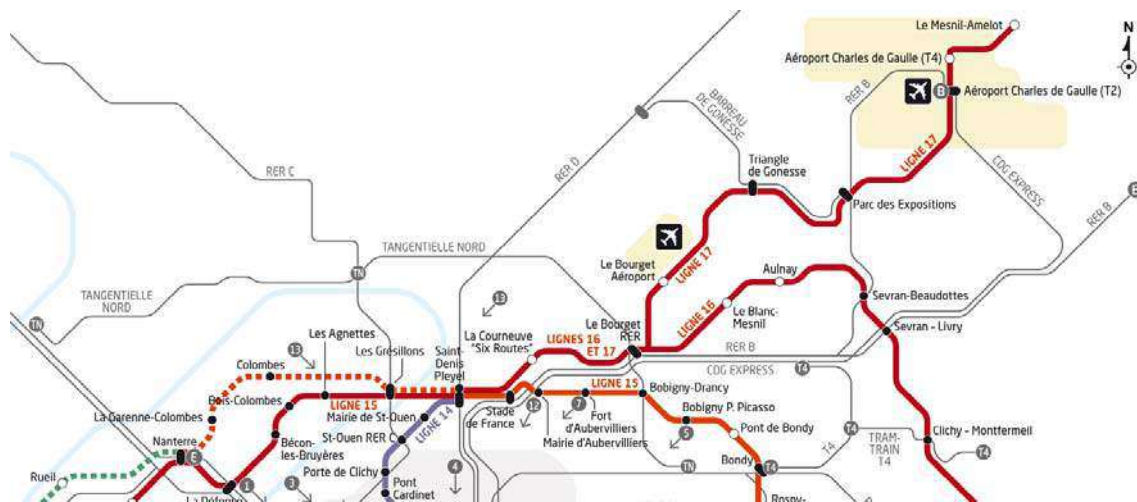


Figure 2 : Le tronçon Saint-Denis-Pleyel / Le Mesnil-Amelot du Grand-Paris-Express desservant le Val-d'Oise. Source : Etude d'impact citant la société du Grand Paris

C'est dans ce contexte qu'en 2011, le choix d'implantation du projet EuropaCity (voir éléments synthétique de présentation page 9 et 10) d'initiative et de financement privé⁸ est fait. Il est intégré dans le quart sud-est de la ZAC.

⁵ Güller-Güller-DHV-EBP-PaulvanBeek. Dans la suite de cet avis, le projet porté par cette équipe sera intitulé Güller-Güller.

⁶ Ce CDT a été signé le 27 février 2014 (avis Ae n°2013-63). Sa révision est en cours (Cf. avis Ae n°2014-69)

⁷ Voir avis Ae n°2015-78 du 2 décembre 2015

⁸ Présenté par son maître d'ouvrage, la société Alliages & Territoires, filiale d'Immochan, branche immobilière de Groupe Auchan, comme une "nouvelle destination touristique regroupant des activités de loisirs, de culture et de commerce".

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

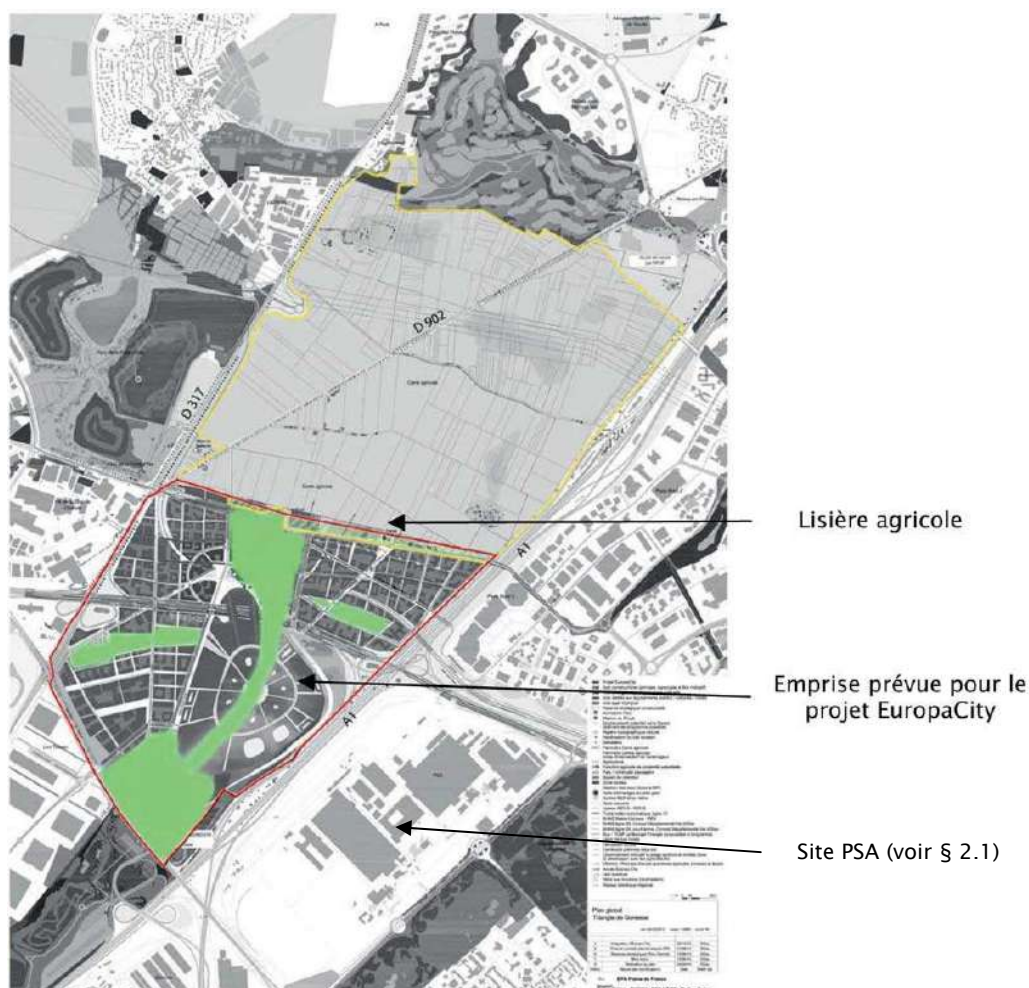


Figure 3 : Plan de référence (2015) – en rouge : périmètre de la ZAC. Source : étude d'impact

Le projet de ZAC est délimité au nord, par un "Carré agricole" ; au sud, par la ZAC des Tulipes nord, dont il est séparé par la RD370, voirie à 2x2 voies ; à l'est, par l'autoroute A1 ; à l'ouest, par la RD317, voirie à 2x2 voies, aussi appelée route de Paris à Senlis. Il porte sur un périmètre de 299 ha comprenant :

- l'urbanisation d'environ 140 ha, en vue de la réalisation d'un quartier d'affaires international⁹ ;
- le projet Europacity d'environ 80 hectares,
- des espaces paysagers (continuité paysagère nord-sud) d'environ 60 ha, ainsi que 10 ha situés en partie en toiture d'EuropaCity,
- une lisière agricole d'environ 11 ha, comprise dans le périmètre de la ZAC, mais dédiée à une utilisation agricole encadrée par un cahier des charges, et intégrée de ce fait par le maître d'ouvrage dans le « Carré agricole » de 400 ha. La description de cette lisière est très succincte

⁹ Page 201 de l'étude d'impact : « La ventilation de la programmation du Quartier d'Affaires (hors EuropaCity) devrait s'effectuer comme indiqué ci-dessous : environ 1,9 millions de m² de surface de plancher, dont le programme prévisionnel du quartier d'affaires : environ 1 125 000 m² : 800 000 m² de bureaux ; 200 000 m² d'activités technologiques ; 75 000 m² d'activités hôtelières ; 20 000 m² d'équipements d'enseignement et de centres de formation ; 15 000 m² d'équipements sportifs et culturels ; 15 000 m² de commerces et de services ». Aucun logement n'est prévu. Les rapporteurs ont été informés que la référence à 1,9 million de m² de surface de plancher concerne en fait le total du quartier d'affaire et d'EuropaCity.

et le dossier est muet sur le cahier des charges qui permet de concilier tous les objectifs affichés ;

- une partie des voiries liées au projet pour environ 8 ha, qui sont dans le périmètre de la ZAC. Les 8 ha de voiries correspondent aux sections de la RD 317 et de la RD 370 qui longent le Triangle de Gonesse.

De manière plus générale, les travaux suivants de voirie (en bleu dans la figure) sont prévus :

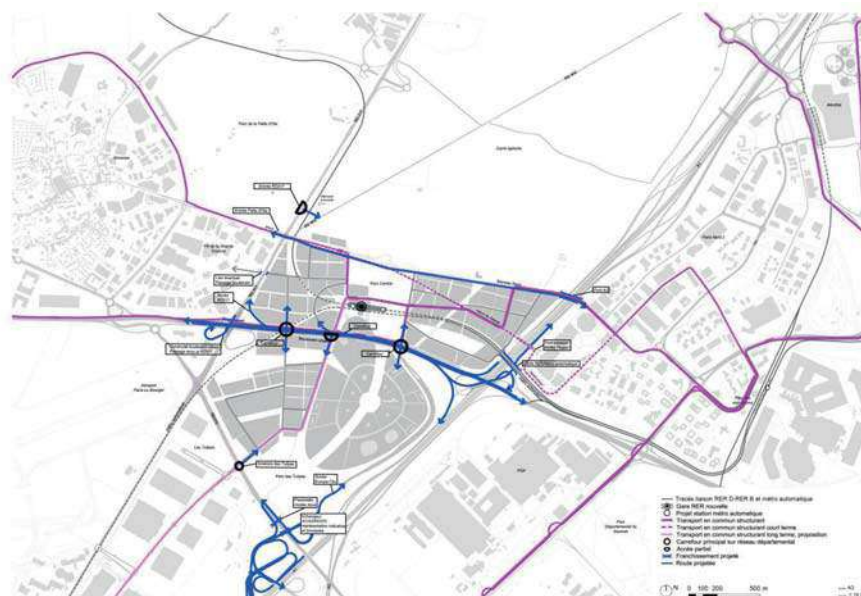
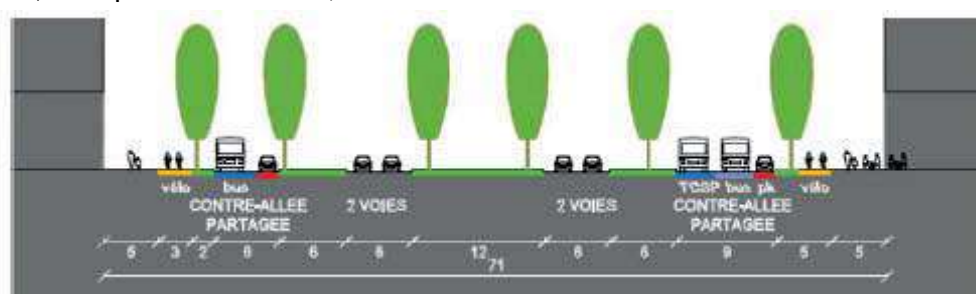


Figure 4 : Fonction du réseau routier sur le territoire du Triangle de Gonesse. Source : étude d'impact

- au coeur de la ZAC, la requalification¹⁰ du boulevard intercommunal du Paris (BIP ou RD170), à 2x2 voies, qui relie actuellement la Francilienne à l'est à l'avenue du Paris à l'ouest¹¹, en boulevard multimodal de 70 mètres de large (voir figure ci-dessous), en abaissant à terme la limitation de vitesse de 110 km/h à 50 km/h en partie centrale, entre deux carrefours à feux, et à 70 km/h de part et d'autre¹² ;



Partage de la voirie sur le BIP requalifié en avenue. Güller Güller 2012

Figure 5 : Profil en travers de la requalification du BIP. Source : étude d'impact

¹⁰ Le projet traversant la ZAC est conforme au SDRIF qui précise (fascicule « défis, projet spatial, objectifs », page 107) : « Le principe du partage multimodal de la voirie, initié (faute d'accord originale ?) par le PDUIF doit devenir la règle générale. Les modes alternatifs et les transports collectifs doivent désormais y trouver systématiquement leur place, bien évidemment en zone urbaine dense mais aussi sur les itinéraires interurbains, y compris sur la plupart des voies rapides où le principe de voies réservées au covoiturage et au transport collectif doit faire partie des mesures à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif d'un report modal significatif. »

¹¹ La partie orientale de l'avenue du Paris vient de faire l'objet d'une enquête publique (avis favorable de la commission d'enquête). Elle est fondée sur un parti d'aménagement similaire (boulevard urbain à 2 x 2 voies, avec alternance de sections à 70 km/h et 50 km/h).

¹² L'Ae note que la « Carte du développement du Triangle de Gonesse en phase 1, Source : Güller Güller, novembre 2015 », page 204, mentionne une vitesse maximale conservée à 90 km/h jusqu'en 2020.

- au sud-est, la reconfiguration de l'échangeur entre l'A1, l'A3 et la RN370 afin d'optimiser l'accès vers EuropaCity ;
- les voiries internes au projet d'aménagement ainsi que des aménagements de carrefours à l'ouest et au sud sur les RD370, RD317 et RD170, et notamment le réaménagement du rond-point des Tulipes au sud ;
- le dossier évoque aussi, sans les décrire plus précisément, ni même préciser les conséquences éventuelles pour les activités de O'Parinor¹³ à l'est, la création d'une voie transversale au nord de la ZAC (appelée "Barreau Nord"), conduisant à un nouveau franchissement sur l'A1 à l'est, ainsi qu'un nouveau franchissement "modes doux" au-dessus de la RD370 à l'ouest.

Contrairement à l'analyse produite dans l'étude d'impact (pages 317 à 322), l'Ae estime que ces différents projets de voirie ne sont pas des aménagements autonomes qui pourraient faire l'objet d'études d'impact spécifiques, mais doivent être considérés comme faisant partie du projet concerné par le présent avis.

Par ailleurs l'état initial décrit rapidement l'absence de réseau sur le Triangle (eau potable, eaux pluviales et usées, gaz, électricité, gestion des déchets....) et conclut cette partie par : *"ces réseaux devront être adaptés pour répondre aux besoins du projet"*, alors que ces réseaux, en particulier pour répondre aux besoins en eau et énergie de toutes les activités présentes sur le site, font partie du même projet. Le dossier fournit quelques cartes les représentant, néanmoins sans les intégrer à l'analyse des impacts du projet.

L'Ae recommande :

- ***de lister et de décrire tous les travaux routiers indispensables à la desserte de la ZAC et tous les réseaux (transport et distribution d'énergie, approvisionnement en eau, assainissement, gestion des déchets, etc.) nécessaires à son fonctionnement,***
- ***de les intégrer en tant qu'éléments constitutifs du projet,***
- ***de les prendre en compte dans tous les volets de l'étude d'impact (analyse des impacts, mesures, etc.).***

L'Ae note que dans l'état actuel du dossier, les deux gares de la ligne 17 et du "Barreau de Gonesse" (voir § 1.3) ne sont pas mentionnées comme faisant partie du projet, bien qu'elles soient situées sur le territoire de la ZAC et qu'elles conditionnent la bonne desserte de la ZAC. Par ailleurs, l'étude d'impact de la ligne 17 du Grand Paris express n'avait pas envisagé de variante de localisation, au motif qu'elle était liée au projet urbain¹⁴.

L'Ae recommande d'intégrer au projet les gares de la ligne 17 et du Barreau de Gonesse, et d'en préciser les impacts.

¹³ O'Parinor, ou Parinor jusqu'en 2008, est un centre commercial régional d'Île-de-France géré par la société foncière Hammerson et se situant dans la zone industrielle de la commune d'Aulnay-sous-Bois à proximité de la commune du Blanc-Mesnil, au nord-est de Paris.

¹⁴ Cf. avis n° Ae 2015-78 du 2 décembre 2015: *"aucune explication n'est donnée concernant les implantations des gares du Bourget et du Triangle de Gonesse. Ceux-ci semblent découler, dans le premier cas, du projet urbain autour du musée de l'air, dans le second cas, du projet urbain du Triangle de Gonesse."*

1.2.1 Cas d'EuropaCity

Le projet EuropaCity est présenté comme une des composantes du dossier dont l'Ae est saisie. Conformément aux décisions n°2013/49/EUROPACITY/1, n°2014/20/EUROPACITY/5 et n°2015/51/EUROPACITY/8 de la Commission nationale du débat public (CNDP), le projet EuropaCity doit faire l'objet d'un débat public, programmé du 15 mars 2016 au 30 juin 2016¹⁵. Le dossier du maître d'ouvrage pour le débat public est joint au dossier dont a été saisi l'Ae. D'un montant estimé à 3,1 milliards d'euros, le projet, *"sur une emprise de 80 hectares, proposerait, à l'échelle d'un quartier, des espaces de loisirs et de détente, des lieux de culture et de commerce, ainsi que des restaurants, des commerces, des hôtels et un parc urbain"* ; *"il ouvrirait en 2024. Cette date correspond à la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express"*¹⁶.

Le projet de ZAC et EuropaCity constituent bien une unité fonctionnelle, qui justifie une étude d'impact unique. Or, conformément à l'article L.121-13 du code de l'environnement, *"lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public [...] du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public"*.

Selon les informations communiquées aux rapporteurs, l'Ae note que le conseil d'administration de l'EPA Plaine de France délibérera sur le projet de ZAC alors que les suites données par le maître d'ouvrage d'EuropaCity au débat public ne seront pas encore connues. Néanmoins, la décision inter-préfectorale de création de la ZAC pourra prendre en compte ces suites. Le dossier ne précise pas non plus l'articulation de cette décision de création avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 17, alors que, dans l'état actuel de compréhension par l'Ae des rédactions du chapitre 2.3 des orientations réglementaires du SDRIF (notamment page 31), elle semblerait ne pas pouvoir la précéder¹⁷.

L'articulation entre les différentes procédures apparaît de ce fait peu compréhensible. En effet, le dossier dont l'Ae est saisie porte sur un "projet" au sens de la directive 2011/92/UE¹⁸, dont la réalisation de plusieurs sous-ensembles, porté par d'autres maîtres d'ouvrage, sont subordonnés, au plan de leur principe comme de leurs conditions de poursuite, par les conclusions d'un débat public et d'une enquête publique encore à venir. Cette approche n'est pas de nature à garantir de façon optimale le respect du principe de participation du public, plusieurs consultations étant conduites en parallèle sur des projets intimement liés, chacune sur la base d'informations incomplètes, pouvant laisser penser que leurs autorisations peuvent être prises indépendamment les unes des autres.

¹⁵ Voir <https://www.debatpublic.fr/projet-europacity> (décisions de la CNDP, dossier du maître d'ouvrage et synthèse du dossier)

¹⁶ Pour une description plus précise du projet EuropaCity, voir le dossier du maître d'ouvrage (pages 47 à 56, notamment)

¹⁷ D'après le SDRIF, *"dans les cas des secteurs desservis par un projet d'infrastructure de transport de niveau métropolitain représenté sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, la date de référence pour constater la réalisation de cette condition est celle de l'acte de déclaration d'utilité publique"*. Dans sa contribution du 29 février 2016, le préfet du Val d'Oise confirme en outre que le SDRIF *"conditionne l'ouverture à l'urbanisation du secteur à la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express ou du Barreau de Gonesse"*. Il précise par ailleurs le calendrier du projet de ligne 17 : enquête publique en avril 2016, signature de la déclaration d'utilité publique au premier trimestre 2017. Il conclut alors que *"la DUP relative à la ligne 17 interviendra en 2017 autorisant alors l'ouverture à l'urbanisation du Triangle dans le plan local d'urbanisme"* de la commune de Gonesse, mis en révision le 23 juin 2012 et dont l'approbation est alors annoncée pour début 2017.

¹⁸ Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

La principale conséquence de ce choix est que, dans l'hypothèse, prévue par la loi, où le maître d'ouvrage d'EuropaCity déciderait de modifier profondément son projet, voire d'y renoncer, hypothèses que le dossier n'envisage pas, l'évolution nécessaire du projet de ZAC n'est pas précisée. Même si l'étude d'impact peut apparaître, pour la plupart des impacts, comme une enveloppe maximale des impacts prévisibles du projet dans son ensemble, un des objets d'une étude d'impact est de déboucher sur des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts environnementaux d'un projet, et non sur une enveloppe maximale, même au stade de la création d'une ZAC. En tout état de cause, l'Ae rappelle que c'est la même étude d'impact qui aura vocation à être actualisée pour toutes les procédures ultérieures à celle-ci (en particulier pour EuropaCity, pour les projets de voirie, etc....).

L'Ae recommande :

- ***de préciser les raisons pour lesquelles les maîtres d'ouvrage de la ZAC et d'EuropaCity n'ont pas proposé à la CNDP de faire porter le débat public sur un seul et même projet « ZAC incluant EuropaCity » ;***
- ***à défaut d'un débat public portant sur l'ensemble, d'indiquer en quoi le projet de création de ZAC serait modifié, en fonction des conclusions possibles du débat public sur EuropaCity et de compléter le reste de l'étude d'impact, en fonction des différents scénarios pris en compte.***

En cas de modification substantielle, le dossier devrait être soumis à un nouvel avis de l'Ae.

1.2.2 Phasage du projet

La réalisation du projet est prévue en quatre phases (voir figure 6 page suivante) :

- 2017–2020 : au nord-est, au nord-ouest et au sud-ouest de la ZAC, en continuité avec les urbanisations existantes et en tenant compte de la mise en service du bus à haut niveau de service (BHNS) (évoqué en partie § 1.3) ;
- 2020–2025 : urbanisation en cohérence avec la gare multimodale et EuropaCity (mises en service prévue en 2024).

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

- 2025–2030 : extensions au nord-ouest (notamment au nord du barreau Nord), au nord-est et au sud-ouest ;
- 2030–2035 : développement du sud-ouest et des coeurs de quartier.

L'Ae rappelle que les collectivités du Grand Roissy ont déjà engagé dans le cadre de l'association des collectivités du Grand Roissy (ACGR) une démarche d'élaboration d'un schéma des espaces économiques. Celui-ci vise à agréger la programmation à l'échelle de l'ensemble du Grand Roissy et à la mettre en perspective avec la capacité d'absorption par le marché immobilier aéroportuaire et francilien. Cet exercice, prospectif et qui devra être actualisé, a permis de définir des enveloppes prévisionnelles pour le projet du Triangle de Gonesse afin de garantir son développement en cohérence avec son environnement économique, à l'échelle de la place aéroportuaire du Grand Roissy : environ 200 000 m² de tertiaire et 50 000 m² de locaux d'activités jusqu'en 2025 au moment de la mise en service de la gare ; environ 300 000 m² de tertiaire et 70 000 m² de locaux d'activités entre 2025 et 2030.

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



Figure 6 : Phasage du projet. Source : étude d'impact

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

1.3 Autres projets en interaction et composantes du programme de travaux

Ligne 17 du Grand Paris Express (GPE)

Le dossier ne traite pas le projet de ligne 17 du Grand Paris Express de façon parfaitement cohérente dans ses différentes pièces, ni dans les différents volets de l'étude d'impact :

- l'étude d'impact ne permet pas de savoir précisément de quelle façon cette ligne est effectivement prise en compte dans ses différents volets : par exemple, l'état initial ne prend pas en

compte la préexistence de la ligne 17¹⁹, alors que l'ensemble du volet relatif aux déplacements repose sur le fait que la ligne est réalisée. De surcroît, la ligne 17 n'est pas mentionnée dans l'analyse des impacts cumulés avec les autres projets connus²⁰ ;

- dans son avis n°2015-78 du 2 décembre 2015, l'Ae avait relevé que *"selon les indications fournies aux rapporteurs, le projet [de ligne 17] a été conçu de façon cohérente avec le projet d'aménagement [du Triangle de Gonesse]"*, constatant ainsi que plusieurs choix essentiels (positionnement et accessibilité de la gare, notamment) dépendaient du projet de ZAC. L'Ae avait aussi relevé que *"conformément aux dispositions du schéma directeur de la région Île-de-France, le projet urbain ainsi que certains aménagements nécessaires (boulevard intercommunal du Parisis) ne [pouvaient] être réalisés qu'à la condition que la gare soit créée"*. A aucun moment, le dossier n'aborde ces questions : il évoque seulement la contribution de la gare à la desserte de la ZAC ;
- de même, l'Ae avait signalé que le projet urbain du Triangle de Gonesse *"pourrait être engagé dès l'utilité publique de la ligne déclarée : l'étude d'impact [de la ligne 17] ne traite donc pas de la situation certes hypothétique, où ce projet serait mis en œuvre, mais la réalisation de la ligne éventuellement retardée"* et avait alors conclu qu'à défaut de le prévoir dans l'étude d'impact de la ligne 17, ce point aurait vocation à être pris en compte dans l'étude d'impact du projet urbain correspondant, si elle devait être présentée à enquête publique avant la réalisation de la ligne.

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

- ***de rappeler clairement que la ligne 17 est un préalable à la création de la ZAC, à considérer comme "autre projet connu" à prendre en compte pour l'analyse des impacts cumulés,***
- ***d'en tirer toutes les conséquences pour les différents volets du dossier et pour les différents scénarios envisageables, notamment en cas de retard de réalisation de la ligne 17.***

Autres projets de desserte

Dans des échanges préalables à la saisine de l'Ae sur ce projet²¹, deux autres projets avaient été évoqués comme pouvant être fonctionnellement liés à la création de la ZAC :

- un bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare RER D de Villiers-le-Bel et la gare RER B du Parc des expositions²². A la date d'instruction de cet avis, le BHNS est en cours de réalisation et sa mise en service est prévue en 2016. Son intérêt pour le projet de ZAC est indéniable, mais sa fonctionnalité semble se justifier, même en l'absence de ZAC, tout comme le "Barreau de Gonesse" – ci-après ;

¹⁹ Avec une ambiguïté importante p. 148 : *"L'arrivée du Grand Paris Express couplée à une nouvelle offre de liaisons est-ouest inscrivent l'est du Val d'Oise dans un réseau de transport efficace permettant une meilleure accessibilité des habitants aux zones d'emploi de Roissy et plus largement de la métropole parisienne. Le Triangle de Gonesse devient un pôle multimodal bénéficiant d'une très bonne accessibilité en transports en commun."*

²⁰ Cf. article R.122-5 II 4° du code de l'environnement

²¹ Cf. en particulier, un courrier du directeur général de l'EPA Plaine de France au préfet de la région Île-de-France du 9 mars 2015

²² Arrêté interpréfectoral (93 et 95) de DUP en date du 27 janvier 2014, faisant l'objet d'un recours contentieux.

- le barreau ferré RER D – RER B²³, dit "Barreau de Gonesse". L'Ae avait relevé, dans son avis n°2015-78, sur la base de plusieurs informations en partie reprises dans le dossier, que la réalisation de ce barreau restait – au jour de l'avis – incertaine et, au mieux, prévue à long terme. En particulier, le préfet du Val d'Oise, dans sa contribution à l'Ae, indique que *"les dernières dates avancées évoquaient le dépôt du dossier de déclaration d'utilité publique mi-2015, le début des travaux en 2017 pour une mise en service en 2020. Bien qu'inscrite au schéma directeur de la région Île-de-France et au contrat de plan Etat-Région 2015-2020²⁴, la réalisation de cette infrastructure est toujours en débat. Les éléments de calendrier [précédents] sont donc hypothétiques et ne peuvent constituer une garantie"*. Le dossier précise toutefois que *"le projet figure toujours explicitement dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020"*. L'étude d'impact semble prendre en compte la réalisation effective du barreau pour évaluer les impacts de la ZAC, sans l'explicitier au delà des questions de déplacements²⁵. En revanche, elle ne prend pas en compte les conséquences éventuelles (tracé du barreau, gare et restructuration éventuelle du pôle d'échange au sein de la ZAC,...) pour le projet, ni les impacts pour les différents scénarios envisageables, notamment en cas de différé de réalisation.

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

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

Projets énergétiques hors ZAC

Le volet "consommations énergétiques" de l'étude d'impact analyse de façon approfondie de nombreux scénarios, fondés sur des besoins de chaleur, de froid et d'électricité, sur une analyse poussée du potentiel d'énergie renouvelable exploitable et sur des mesures éventuelles d'optimisation énergétique et de réduction. Un affichage volontariste du maître d'ouvrage d'EuropaCity (*"100 % des besoins en énergie produits sur place"*) conduit le dossier à évoquer plusieurs scénarios pour réduire les besoins de cette composante du projet. Néanmoins, tous les scénarios prévoient qu'une part significative des apports en énergie renouvelable devra être produite hors site (de 29 GWh/an au minimum à 82 GWh/an au maximum pouvant représenter jusqu'à 55 % des besoins). Or, le dossier ne précise pas de quelle façon cette production externe sera obtenue, alors qu'on peut anticiper que ces objectifs ambitieux nécessiteront probablement plusieurs installations de dimensions importantes (voir § 2.3.4 ci-dessous).

²³ Future liaison ferrée entre le RER B (gare du Parc des Expositions) et le RER D (gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville). L'étude d'impact précise (pages 141 puis 401) : *« Dans sa délibération du 10 juillet 2013 relative au schéma de principe du « Barreau de Gonesse », le Conseil du STIF a demandé à Réseau Ferré de France (désormais SNCF Réseau), en tant que maître d'ouvrage coordinateur, de rechercher des optimisations du projet afin de dégager un bénéfice actualisé satisfaisant en vue de l'enquête publique de cette opération. L'enquête publique n'a donc pas pu être menée, et des incertitudes ont émergé quant à la nature du projet et à son horizon de réalisation. Le projet figure toutefois toujours explicitement dans le Contrat de Plan Etat-Région de 2015-2020. »*

²⁴ Signé le 9 juillet 2015

²⁵ A tout le moins, la prise en compte est explicite pour le trafic concernant EuropaCity (Cf. fascicule « Dossier du maître d'ouvrage » pour le débat public, page 86)

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

1.4 Procédures relatives au projet

La création de la ZAC du Triangle de Gonesse est un projet qui relève de la rubrique 33²⁶ du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Il est donc soumis à étude d'impact et doit faire l'objet d'un avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, l'Ae en l'occurrence, compte tenu notamment du lien fonctionnel avec la reconfiguration de l'échangeur A1/A3, composante du réseau routier national. L'article L.123-2 du code de l'environnement exempte les projets de création de ZAC de l'obligation d'une enquête publique, préalablement à leur approbation. Il n'est donc pas prévu d'enquête publique, mais une consultation du public²⁷.

Une première concertation²⁸ sur le projet de ZAC a eu lieu en 2013. Ses conclusions formelles ne sont pas présentées dans le dossier, pas plus que les suites données aux dix engagements²⁹ pris par l'EPA Plaine de France lors de la réunion de clôture du 18 juin 2015, dont certains ne dépendent d'ailleurs pas de sa seule responsabilité.

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

Dans le corps du texte, au niveau du chapitre traitant des impacts, il est mentionné la nécessité d'une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces, comme la Mante religieuse et le Lézard des murailles, ainsi probablement que de plusieurs espèces d'oiseaux. Les autres procédures ultérieures nécessaires à la réalisation de la ZAC ne sont pas rappelées (autorisation loi sur l'eau, notamment).

L'Ae recommande de rappeler l'ensemble des procédures qui seront nécessaires à la réalisation des différentes composantes du projet.

²⁶ « Zone d'aménagement concerté, permis d'aménager et lotissements situés sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération »

²⁷ L'article 170 de la loi ALUR prévoit, pour les projets devant faire l'objet d'une étude d'impact et pour lesquels une concertation préalable est réalisée, qu'il n'y a pas lieu d'organiser une enquête publique. Ceci permet de resserrer les délais en aval et de répondre au souci d'accélération des procédures. Toutefois, dans ce cas, la demande de permis de construire ou de permis d'aménager, l'étude d'impact et le bilan de la concertation font l'objet d'une mise à disposition du public selon les modalités prévues au II de l'article L. 120-1-1 du même code.

²⁸ Page 202 : « L'ensemble des comptes-rendus est disponible sur le site www.triangledegonesse.fr »

²⁹ 1. Créer un périmètre de protection juridique pour les 400 ha du carré agricole ; 2. Sécuriser les accès aux parcelles sur les 400 ha dédiés aux activités agricoles ; 3. Inciter à la régularisation des baux précaires ; 4. Créer des groupes de travail avec les exploitants agricoles ; 5. Pérenniser et améliorer les circulations agricoles sur tout le territoire de l'EPA dans le cadre d'un schéma agricole global ; 6. Mobiliser les acteurs du territoire en vue de la création d'un comité technique dédié à la formation ; 7. Prescrire des « clauses d'insertion » aux entreprises ; 8. Mener une étude pédologique en complément des études hydrologiques ; 9. Étudier la possibilité de créer des logements dans le quartier d'affaires ; 10. Veiller à la complémentarité des CDT : organisation en 2014 d'un atelier inter-CDT de coordination.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, compte tenu de son ampleur, le projet présente des enjeux environnementaux majeurs très dépendants des suites qui seront données à l'enquête publique sur la ligne 17 du GPE et au débat public sur le projet EuropaCity. Il s'agit notamment de :

- la destruction de l'ordre de 210 hectares de sols agricoles de très grande valeur agronomique, et l'absence, pour l'instant, de garantie à long terme de la préservation des espaces agricoles voisins ;
- le volume des ressources nécessaires (énergie, eau, matériaux) pour la création de la ZAC et son fonctionnement ultérieur, les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la gestion des sols pollués et des déchets ;
- l'organisation des déplacements et leurs impacts indirects (bruit, air, congestion), pour desservir des terrains pour l'instant excentrés, et enserrés dans un réseau de voies à grande circulation, déjà empruntées par un trafic important ;
- l'exposition des futurs usagers de la ZAC aux nuisances existantes du fait de la proximité de deux aéroports (dont le premier aéroport de France) et de l'autoroute du Nord près d'un noeud autoroutier, auxquelles s'ajouteront celles générées par le projet.

Le phasage de réalisation des différents projets pourrait également présenter un enjeu fort, notamment en cas de retard de réalisation des moyens de transports en commun lourds.

2 Analyse de l'étude d'impact

La principale difficulté méthodologique du dossier est liée à la réalisation d'une étude d'impact d'un projet composite, dont plusieurs parties sont encore incertaines et dont les calendriers pourraient évoluer significativement, compte tenu de la contrainte d'une mise en service concomitante d'EuropaCity et de la ligne 17 du GPE. L'étude d'impact analyse plusieurs volets essentiels (activité agricole, énergie, déplacements,...) de façon approfondie, y compris en termes de mesures et de logique d'ensemble du projet. Elle repose néanmoins de façon très significative sur :

- les caractéristiques et ambitions du projet EuropaCity, qui dépendront notamment de l'issue du débat public programmé³⁰ ;
- l'autorisation, puis la réalisation effective de la ligne 17, dont l'enquête publique ne s'est pas encore tenue et, dans une moindre mesure, l'autorisation, puis la réalisation effective du "Barreau de Gonesse".

Tant les impacts environnementaux que les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser dépendent donc étroitement de chacun de ces préalables. En cas d'évolution substantielle du projet EuropaCity de la ligne 17, voire du "Barreau de Gonesse", et de leurs calendriers d'approbation et de réalisation, le bilan global (économique et socio-environnemental) en serait profondément modifié. L'étude d'impact n'aborde pas les possibles nouvelles configurations de la ZAC qui en découleraient.

³⁰ Par exemple, le dossier du maître d'ouvrage prévoit la réalisation de cinq parcs de loisirs, dont un parc aquatique et un parc des neiges. Il précise que leur contiguïté permettrait de réduire de près de 40 % les besoins énergétiques des deux équipements, par rapport à leur consommation s'ils étaient pris séparément, ce qui n'est pas neutre pour le bilan environnemental global du projet.

2.1 Analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial est correctement développée pour la plupart des enjeux, qui sont en outre, le plus souvent, qualifiés de façon appropriée³¹.

Sur le plan environnemental, l'Ae retient notamment :

- la richesse agronomique des sols³² de la Plaine de France (*"reconnue dès le XIII^{ème} siècle en constituant le berceau historique de l'approvisionnement alimentaire de la capitale"*), le dossier mentionnant un rendement moyen pour le blé tendre de 90 quintaux à l'hectare (pour une moyenne de 74 en France et de 56 en Europe). Le dossier décrit clairement la structure actuelle des exploitations agricoles concernées par le projet (17 exploitants sur l'ensemble du Triangle, dont huit sont concernés par le projet urbain). Il confirme également une forte augmentation des prix du foncier rural dans les années 2000 ;
- une très bonne accessibilité routière du Triangle de Gonesse, qui reste néanmoins très pauvre en modes de déplacement doux (*"le territoire est aujourd'hui encore totalement inadapté à la pratique du vélo"*, notamment). L'A1, la RD 317 et la RD 170 connaissent des trafics très importants (supérieurs à 50 000 véhicules / jour pour la plupart) ;
- une identification fine des zones humides (3,5 ha au maximum), des milieux et des espèces naturels, sans enjeu patrimonial majeur néanmoins. L'ensemble du Triangle est décrit comme une aire favorable à l'hivernage des oiseaux.

Les risques sont rapidement décrits (parfois de façon incomplète, comme par exemple la liste des établissements à risques technologiques). Quatre types de risques sont néanmoins répertoriés de façon proportionnée : des sols pollués d'une ancienne décharge à l'ouest du projet de ZAC, présentant des teneurs significatives en COHV³³, avec un impact potentiel sur l'eau et sur l'air ; des risques naturels de remontée de la nappe sub-affleurante et de mouvements de terrain au sud du projet ; le risque de chute d'avion à proximité des deux aéroports, exposés au péril aviaire, traité en premier dans l'étude d'impact³⁴ ; une canalisation de transport de gaz traversant le Carré agricole au nord de la ZAC.

Le volet "bruit" est également correctement développé, dans un secteur pour l'instant inoccupé mais exposé au bruit de nombreux moyens de transport, sans prendre en compte toutefois les autres projets connus dans l'état initial. Tant pour des motifs de servitudes aériennes que de rè-

³¹ Dans la présentation de l'état initial, il subsiste néanmoins des faiblesses (voire des petites incohérences) dans le volet naturaliste, provenant peut-être d'une pression d'inventaire faible pour 850 ha de zone d'étude, même pour des zones agricoles, mais aussi des choix de reprise, dans l'étude d'impact, de certains paragraphes entiers de l'étude « Biodiversité ». Néanmoins au regard de la proportionnalité de l'étude d'impact aux enjeux, l'Ae estime que les conclusions en terme d'impacts restent crédibles, y compris en termes d'absence d'effet significatif pour l'évaluation des incidences Natura 2000, même si certaines étapes du raisonnement ne sont pas traitées de manière optimale.

³² Cette richesse est affirmée, mais les sols ne sont pas précisément décrits et caractérisés, alors même qu'il s'agit d'un enjeu majeur, bien identifié lors de la phase de concertation. L'Ae note par ailleurs que certains commentaires sur les sols ne semblent pas correspondre aux standards de description retenus habituellement par l'association française pour l'étude des sols (AFES). Les rapporteurs ont été informés qu'en fait l'étude agro-pédologique pour la caractérisation agronomique, mentionnée page 37, visait à orienter le type de culture pouvant s'installer sur la lisière agricole du projet et ne concernait qu'un périmètre de 9,5 ha, ne recouvrant que très partiellement les 11 ha de lisière agricole, et résultant d'un croisement entre les parcelles pour lesquelles l'EPA plaine de France a pu avoir une autorisation d'accès et le périmètre de la future lisière agricole.

³³ Composés organiques halogénés volatils

³⁴ Le péril aviaire désigne en aéronautique le risque de collision entre des oiseaux et les aéronefs. Le maître d'ouvrage prend le soin de préciser, à chaque occasion, l'avis conforme de la DGAC sur les dispositions relatives à la circulation aérienne (voir plus loin : étendues d'eau, caractéristiques des panneaux photovoltaïques,...)

gles applicables en termes de prévention de l'exposition au bruit, l'urbanisme de l'ensemble du territoire est très contraint : pas de logement³⁵, limitation de la hauteur des constructions, etc...³⁶.

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

Le dossier analyse également de façon assez détaillée le potentiel de production d'énergies renouvelables sur le secteur du Triangle de Gonesse.

En revanche, la qualité de l'air est décrite de façon trop succincte, l'étude ne comportant que la contribution des différents secteurs d'activités aux émissions et qu'une carte de la qualité de l'air à l'échelle du département du Val-d'Oise, de laquelle il ressort que l'aire d'étude est soumise à des concentrations de particules fines (PM10)³⁷ proches de l'objectif de qualité, voire les dépassant au voisinage de l'autoroute A1. Il ne fournit aucune donnée concernant les concentrations en oxydes d'azote.

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

Socio-économie du territoire

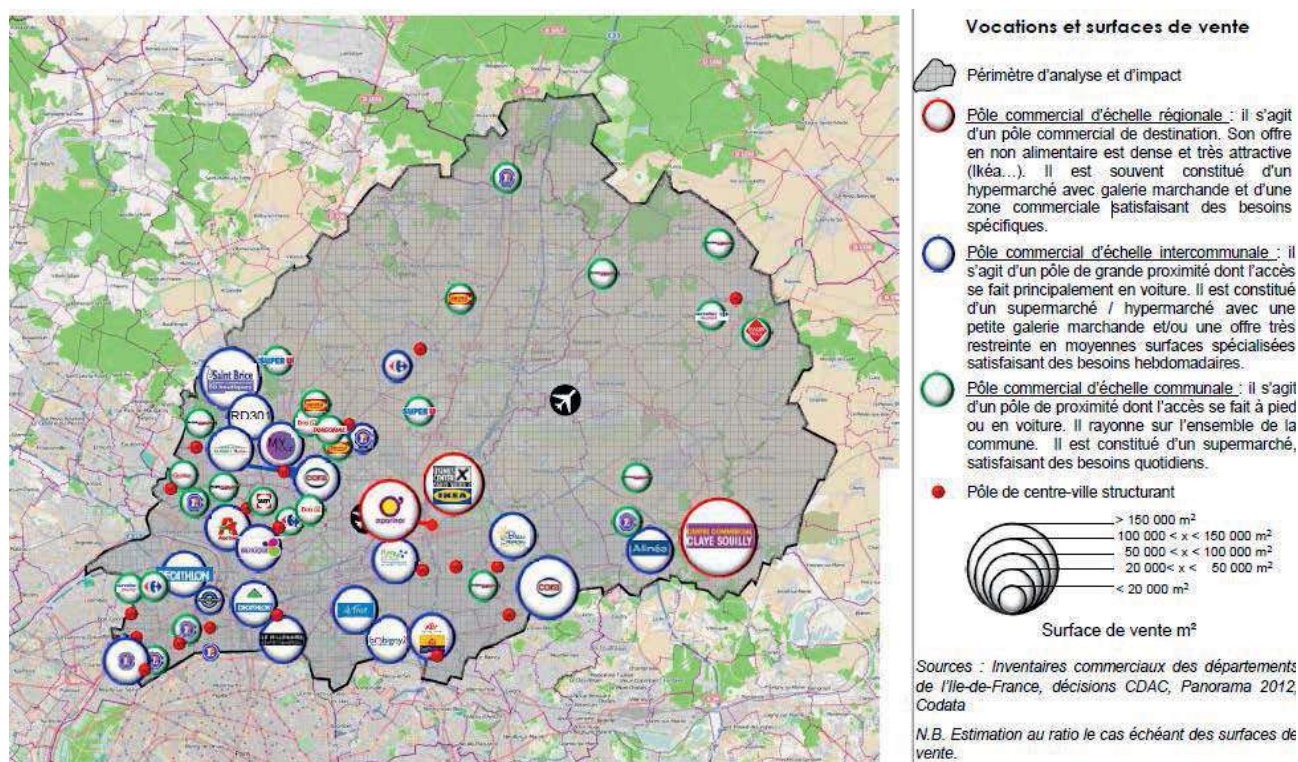


Figure 7 : Les établissements commerciaux dans le Grand Roissy. Source : étude d'impact

³⁵ Selon le plan d'exposition au bruit, seuls peuvent être autorisés, sous réserve d'isolation acoustique, les logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, les hôtels de voyageurs en transit, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales, les habitations liées ou nécessaires à l'activité aéronautique ou agricole.

³⁶ Ce qui conduit à une densification limitée (1 900 000 m² de surface de plancher pour une artificialisation de 210 ha)

³⁷ L'agglomération parisienne est concernée par une procédure contentieuse communautaire (portant au niveau national sur 11 zones), avec un grief d'insuffisance des plans d'action mis en œuvre, qui s'ajoute au grief initial de non respect des valeurs limites en matière de PM10 (particules atmosphériques d'un diamètre inférieur à 10 micromètres). Elle est également concernée par une première étape avant ouverture éventuelle d'une démarche contentieuse par la commission européenne, pour dépassement des valeurs limites de NO₂ dans 15 zones en France.

Le dossier présente les données socio-économiques des territoires situés autour du Triangle de Gonesse, en soulignant des disparités économiques entre le nord et le sud du territoire, ainsi que des difficultés d'accès à l'emploi d'une population jeune³⁸, en dépit d'un très fort dynamisme économique qui ne semble pas bénéficier aux habitants résidant à proximité, et de l'abondance des activités tertiaires et commerciales *"développés sur un modèle commercial qui s'essouffle"*. Cependant, de nombreux projets sont en cours.

L'étude d'impact produit une analyse des atouts et des faiblesses du territoire, pour ce qui concerne les activités commerciales, de tourisme, de loisirs et de culture. Selon une étude menée à l'échelle de l'association des collectivités du Grand Roissy, le taux de vacance des bureaux dans la zone est peu élevé (6,7 %), rapporté à une surface³⁹ de l'ordre de 1 million de m² (secteur diffus compris).

Pour mémoire, le dossier évoque également l'arrêt, en 2012, de l'usine Peugeot (PSA) d'Aulnay, située de l'autre côté de l'autoroute A1. Il mentionne que *"les orientations économiques ne sont pas arrêtés à ce jour, mais l'Etat privilégie la reconstitution des emplois industriels. Le groupe PSA a présenté en mai 2014 les grandes orientations de son projet de reconversion du site d'Aulnay en "cité industrielle" à l'horizon 2023, qui combinerait à la fois activités économiques et "lieux de vie" pour les habitants"*. L'Ae avait néanmoins précisé, dans son avis Ae n°2015-78, que *"toutefois, à l'intérieur du site PSA, la position du site de maintenance et de remisage de la ligne 17 n'est pas justifiée, alors qu'aucun projet global de ré-industrialisation n'y [est] encore défini"*. Plus de trois ans après la fermeture du site, ce ne serait toujours pas le cas.

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

Le dossier développe de façon complète l'ensemble du processus de conception et d'élaboration ayant conduit au projet proposé, ainsi que le choix de ses caractéristiques. Le maître d'ouvrage argumente ainsi la localisation retenue pour la ZAC :

- une position unique à proximité de deux plates-formes aéroportuaires, qui constituent un potentiel élevé de développement économique ;
- une pression foncière, mal maîtrisée au fil de l'eau. Le dossier indique que l'urbanisation du Triangle de Gonesse se fera en continuité aussi bien fonctionnelle que programmatique avec son environnement ce qui attesterait néanmoins la poursuite et l'amplification de cette évolution ;
- un site présenté comme très bien desservi, qui articule paysage urbain et grandes continuités agricoles dont le projet peinera néanmoins à garantir la pérennité et la proximité immédiate de grands espaces dominés par le paysage ;
- la préexistence du BIP, qui facilite la desserte routière de la zone.

Un premier projet a été retenu, après mise en concurrence de plusieurs bureaux d'étude, ce que le maître d'ouvrage semble interpréter comme *"l'esquisse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu"*, prévue par l'article R.122-5 5° du code de l'environnement.

³⁸ "..., afin que le dynamisme économique du Grand Roissy bénéficie à la population locale et participe à la valorisation dans les années à venir d'une population particulièrement jeune et moins qualifiée que dans l'ensemble de l'Ile-de-France".

³⁹ Le présent projet de ZAC prévoit 800 000 m² de bureaux.

Le choix de ce site pour l'implantation d'EuropaCity est intervenu postérieurement aux premières réflexions⁴⁰, motivé par les raisons suivantes : *"80 hectares en zone urbaine dense, au sein d'une métropole européenne dynamique, dans une des principales destinations touristiques mondiales, dans une zone d'attractivité de 15 millions d'habitants à moins de 2 heures de transport, directement connecté aux infrastructures de transport majeures (autoroute, train à grande vitesse, aéroport international), permettant la création d'un projet avec une forte ambition architecturale et urbaine"*.

Le projet de ZAC, puis le projet EuropaCity finalement retenus, affichent plusieurs caractéristiques environnementales (compacité, mobilités durables, trame verte et environnement paysager, trame bleue, consommation d'énergie et recyclage, "préservation" d'un Carré agricole en milieu périurbain, exemplarité environnementale d'EuropaCity – 100 % des besoins en énergie produits sur place, 10 hectares de parc urbain, 7 hectares de ferme urbaine, etc.).

L'Ae prend bonne note des engagements des maîtres d'ouvrage figurant dans le dossier, préalablement au débat public. Des questions sont néanmoins soulevées par différentes parties prenantes sur la raison de ce choix d'implantation et sur les caractéristiques du projet⁴¹, les orientations évoquées ci-dessus relevant plus de mesures d'optimisation et au mieux de réduction – sans préjuger de l'issue du débat public relatif à EuropaCity –, que de l'évitement d'options ayant des conséquences lourdes pour l'environnement de ce territoire.

Ainsi, elle ne peut que constater que les critères fixés par les maîtres d'ouvrage orientent la localisation du projet vers des territoires proches d'un grand aéroport, d'infrastructures ferroviaires et autoroutières, secteurs comme il en existe plusieurs en Île-de-France, sans que le choix proposé soit cohérent avec la recherche d'une zone urbaine dense, le Triangle de Gonesse constituant encore l'un des rares secteurs agricoles périurbains proches de la petite couronne d'Île-de-France. Alors qu'un tel projet pourrait donner l'opportunité de "reconstruire la ville sur la ville" – le dossier évoquant lui-même les nombreuses friches, zones industrielles ou commerciales en difficulté ou inoccupées simplement situées au voisinage sans même cibler d'autres secteurs de l'agglomération parisienne –, l'étude d'impact ne comporte aucune analyse comparée avec des sites alternatifs, pourtant susceptibles de répondre encore mieux aux conditions fixées par les maîtres d'ouvrage. Indépendamment des facultés permises par le SDRIF, c'est l'étude d'impact qui doit produire une telle analyse de variantes.

L'Ae n'a pas identifié dans les dossiers les éléments requis de justification des projets, eu égard à leurs effets sur l'environnement ou sur la santé humaine. En particulier, même si l'urbanisation conditionnelle de ce site est prévue par le SDRIF, le dossier fait le choix d'un emplacement aujourd'hui non urbanisé exposant une population nouvelle importante aux risques et nuisances d'un trafic aérien important. Cette localisation induit, en outre, de multiples contraintes pour une urbanisation dense, conduisant à une consommation d'espaces agricoles accrue. Cela conduit l'Ae à se demander si une démarche d'évitement et la recherche de solutions de substitution ont bien été conduites, d'une part pour la ZAC, d'autre part pour EuropaCity.

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

⁴⁰ Le dossier du maître d'ouvrage évoque l'année 2011, alors que celui d'EuropaCity évoque 2009-2010.

⁴¹ Par exemple, nombre et natures des parcs de loisirs, des espaces culturels, des surfaces commerciales, des espaces de congrès et séminaires,....., toutes options ayant vocation à être largement discutées à l'occasion du débat public.

L'Ae avait aussi noté, dans son avis n°2015-78, que le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne du 17 du GPE ne comportait pas d'analyse des variantes concernant le positionnement de la gare du Triangle de Gonesse, celui-ci découlant implicitement du choix du développement de la ZAC, en amont de son dossier de création. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs – de même que la SGP aux rapporteurs de l'avis relatif à la ligne 17 – que cette localisation résulte du tracé du "Barreau de Gonesse". Compte tenu des incertitudes sur ce projet, il est peu compréhensible que l'implantation des deux gares, qui conditionne à la fois le tracé de la ligne 17 et le plan masse de la ZAC, soit dépendant du seul projet pour lequel aucun dossier n'a encore été déposé, alors que ce choix induit des conséquences environnementales potentiellement significatives (Cf. traitement de la décharge de Gonesse, notamment). Dans le même esprit, comme les différents réseaux ne sont pas considérés comme des composantes du projet, aucune justification n'est fournie sur les options proposées (Cf. caractéristiques de la lisière, du BIP requalifié et du "Barreau Nord", dessin de l'échangeur sud avec l'A1,...)

L'Ae rappelle en conséquence que l'étude d'impact doit présenter, en application de l'article R.122-5 II 5° du code de l'environnement, une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.

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

Dans l'ensemble, cette partie est clairement présentée, mais sa structure n'est pas toujours cohérente (traitement de certains enjeux dans plusieurs parties différentes : c'est le cas des sols agricoles, des eaux pluviales, ...). En particulier, les impacts sur l'air et les émissions de gaz à effet de serre devraient être cohérents avec l'analyse des impacts en termes de consommations énergétiques et de déplacements. L'analyse des impacts entretient également, implicitement ou explicitement, la confusion avec les impacts et les mesures de certains autres projets (notamment la ligne 17 du GPE) : ceci requiert au préalable une clarification du contour du projet pour lever les ambiguïtés qui en découlent.

Compte tenu des incertitudes sur certaines composantes du projet, l'étude d'impact envisage à quelques endroits des scénarios alternatifs, qu'elle compare. L'Ae relève qu'elle indique alors parfois celui des scénarios analysés qui sera retenu par défaut, dans l'attente d'éléments permettant de retenir la meilleure option, l'ensemble de ces informations ayant vocation à être précisées lors des actualisations ultérieures de l'étude d'impact (et notamment, probablement, une fois connues les suites du débat public relatifs à EuropaCity et au stade de la réalisation de la ZAC). Même s'il s'agit d'une approche de précaution raisonnable, elle ne vaut que sous l'hypothèse que l'ensemble des projets aujourd'hui envisagés seront réalisés. L'Ae a évoqué en partie 1.2 d'autres types d'éventualités, dont les impacts pourraient être supérieurs – Cf. période antérieure à 2024, retard de réalisation de la ligne 17 ou du "Barreau de Gonesse, notamment.

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

2.3.1 Destruction des sols agricoles

L'étude d'impact aborde cette question pour la première fois dans un volet "pédologie", dans lequel elle indique, comme mesure de réduction, le fait qu' "une attention particulière sera apportée

à la préservation de la qualité des 400 hectares de terres agricoles qui ne sont pas directement impactés par le projet", dont le détail est renvoyé dans la section "agriculture" de l'étude d'impact (partie 7 : activités et tissu économique) : il ne s'agit pas d'une mesure d'évitement, de réduction ou de compensation, des sols très riches étant de toute façon détruits, nonobstant le projet, concernant EuropaCity, de récupérer et valoriser 200 000 m³ de terre végétale sous forme de toitures végétalisées.

Le SDRIF conditionne l'urbanisation à la garantie de la préservation d'un seul tenant des terres agricoles existantes du Carré agricole (compris entre deux « fronts urbains d'intérêt régional », au nord et au sud, dans la « carte de destination générale des différentes parties du territoire »). A ce stade toutefois, le dossier ne comporte pas réellement la traduction opérationnelle d'une telle garantie. En particulier, il évoque à des endroits différents un périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) ou une zone agricole protégée (ZAP)⁴² – l'Ae note d'ailleurs que c'est cette dernière option qui a été retenue pour le plateau de Saclay, couvert désormais par une zone de protection naturelle, agricole et forestière, dans la perspective de l'urbanisation du reste du plateau prévue par la loi sur le Grand Paris. Le dossier évoque également d'autres dispositifs d'accompagnement des exploitants restant sur le Carré agricole. L'ensemble de ces dispositions restent encore largement imprécises et ne semblent pas encore traduites par des engagements. Par ailleurs l'étude d'impact (page 286) précise : « *Les projets actuels d'urbanisation prévoient la mutation de 30 % des espaces agricoles de la plaine de France, ce qui correspond à la disparition d'1/4 des exploitations agricoles d'ici à 2025. Ce sont en tout 2900 ha de surface agricole qui seraient impactés* ».

Par ailleurs, le dossier ne précise pas de quelle façon les dispositions de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime⁴³ seront respectées.

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

2.3.2 Eau et milieu naturel

L'étude d'impact identifie deux principaux effets en matière d'eau⁴⁴ :

- imperméabilisation de 210 hectares de terres agricoles ;

⁴² Le dossier précise que « *l'extension du PRIF [Périmètres régionaux d'intervention foncière] de la Plaine de France sur les communes de Gonesse, Villiers-le-Bel et Roissy-en-France a été récemment approuvée par les communes, l'AEV [Agence des espaces verts d'Ile-de-France] et la région. Le Carré Agricole se trouve aujourd'hui couvert en totalité par le PRIF.* »..... « *A long terme, l'outil de la Zone Agricole Protégée (ZAP) est plus approprié que le PRIF. Les deux dispositifs, complémentaires, pourront alors être cumulés.* » ... « *A l'échelle du Triangle de Gonesse, la stratégie foncière décidée par l'EPA permettra de pérenniser l'espace agricole à long terme. Les principales mesures à mettre à oeuvre sont : – Accompagner la création d'une ZAP par les communes (Zone Agricole Protégée),... ».*

⁴³ *Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole font l'objet d'une étude préalable comprenant au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire.*

⁴⁴ Nonobstant le fait que le projet génère des besoins importants en eau et en capacités d'assainissement, le dossier évalue entre 30 000 et 40 000 équivalent-habitant les besoins supplémentaires. Il se fixe l'objectif d'une réduction de ces besoins de 40 % pour atteindre la valeur basse de cette fourchette. Néanmoins, les moyens d'atteindre cet objectif semblent acquis même s'ils restent pour l'instant traités, dans le dossier, de façon très générale et que les modalités d'approvisionnement et d'assainissement ne sont pas précisés, ce qui confirme la nécessité qu'ils soient intégrés plus explicitement dans la définition du projet.

- destruction de 3,5 hectares de zones humides d'une fonctionnalité écologique réduite, sans exclure *a priori* un scénario d'évitement plus favorable.

Elle prévoit principalement des mesures de gestion et de compensation (en particulier par canalisation et récupération des eaux de ruissellement – rigoles, bassins de récupération sous contrainte de prévention du péril aviaire), le sud du site constituant la partie sud de la continuité paysagère, point bas de la ZAC potentiellement inondable. Elle prévoit également 70 ha d'espaces paysagers, dont certains aménagés en toitures, notamment au sein du projet EuropaCity⁴⁵.

Pour les zones humides, elle retient comme option par défaut la recréation d'une surface au moins égale à 150 % de la surface détruite, conformément aux orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine–Normandie⁴⁶, sans en préciser ni la localisation ni les fonctionnalités.

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

Concernant les continuités écologiques, les orientations prises semblent *a priori* pertinentes, mais mériteraient d'être illustrées par la présentation du cahier des charges permettant à la lisière agricole de 11 ha d'être écologiquement fonctionnelle pour les espèces visées, en prenant en compte le franchissement de l'A1.

Concernant les espèces, les impacts les plus préoccupants semblent concerner des oiseaux tels que le Pluvier doré⁴⁷, affecté par la disparition d'un site d'hivernage, et par les probables effets sur le Cochevis huppé, en fort déclin en Île–de–France. Aucune mesure de compensation n'est actuellement envisagée pour les oiseaux.

L'Ae recommande de proposer des mesures compensatoires concernant notamment le Pluvier doré et le Cochevis huppé.

2.3.3 Déplacements

La combinaison de l'étude d'impact et du document du maître d'ouvrage pour le débat public EuropaCity fournit la plupart des informations nécessaires à l'analyse des déplacements de personnes induits par le projet⁴⁸. L'étude d'impact mériterait de les reprendre intégralement, selon une structure similaire (notamment en ce qui concerne les parts modales des différents modes de transport et les taux d'utilisation des transports en commun). Approximativement, le projet géné-

⁴⁵ Faute d'être précisément définis à ce stade, l'Ae s'interroge sur leur compatibilité avec les règles imposées par la direction générale de l'aviation civile.

⁴⁶ Page 187 : « Afin d'atteindre l'objectif précité, pour contrebalancer les dommages causés par la réalisation des projets visés ci-avant et ainsi éviter la perte nette de surface et des fonctionnalités des zones humides, les mesures compensatoires doivent permettre de retrouver des fonctionnalités au moins équivalentes à celles perdues, en priorité dans le même bassin versant de masse d'eau et sur une surface au moins égale à la surface impactée. Dans les autres cas, la surface de compensation est a minima de 150% par rapport à la surface impactée ». L'Ae précise néanmoins que le SDAGE prévoit, de plus, dans un tel cas comme "mesures d'accompagnement soutenant la gestion des zones humides" que "pour assurer la pérennité des zones humides et au titre des mesures d'accompagnement soutenant leur gestion, le pétitionnaire proposera soit une compensation complémentaire à hauteur de 50 % de la surface impactée par le projet, soit une ou plusieurs actions participant à la gestion des zones humides sur un autre territoire du bassin Seine–Normandie, en priorité dans la même unité hydrographique ou à l'amélioration des connaissances sur les espèces, les milieux ou le fonctionnement de zones humides identifiées, soit une combinaison des deux mesures d'accompagnement correspondantes".

⁴⁷ Qui est une espèce inscrite à l'annexe I de la directive « habitats, faune, flore », contrairement à ce que la page 74 laisse entendre.

⁴⁸ Il est moins complet pour les flux logistiques, la circulation des engins agricoles et les transports de marchandises.

raera 290 000 déplacements par jour (2/3 pour EuropaCity, 1/3 pour la ZAC), selon une répartition temporelle néanmoins différente (en semaine avec des pointes le matin et le soir pour la ZAC ; surtout le week-end pour EuropaCity).

Alors qu'il mentionne par ailleurs un scénario « au fil de l'eau » reposant sur une part modale de 65 % pour la voiture, le maître d'ouvrage se fixe un objectif de part modale de 50 % pour les véhicules particuliers, en le présentant comme ambitieux (compte tenu de la situation initiale), mais réaliste par comparaison à la moyenne francilienne, néanmoins largement influencée par le nombre de déplacements sur Paris et la petite couronne. Les hypothèses afférentes par type de transport ne sont néanmoins pas précisées. Un tel objectif n'est cependant atteignable que si la ligne 17 et le "Barreau de Gonesse" se réalisent⁴⁹.

Selon l'étude d'impact, l'augmentation des trajets en véhicules particuliers est compatible avec le trafic sur l'A1 à proximité (saturé sur des sections plus proches de Paris) : les principales difficultés seraient rencontrées sur les échangeurs du secteur, ce qui justifierait la réalisation des différents aménagements évoqués dans le dossier. En revanche, alors que le boulevard industriel du Parisis est une voie rapide, qui assure actuellement principalement une fonction de transit entre la Francilienne à l'est et l'avenue du Parisis à l'ouest (50 000 véhicules par jour), il ne ressort pas du dossier quel sera l'effet du projet (notamment de la requalification du boulevard) sur l'ensemble des flux existant et ajoutés⁵⁰ (transit, desserte, échange). Une figure peu lisible, page 311 de l'étude d'impact, fournit des résultats peu compréhensibles en l'absence d'explication. Le résultat de cette modélisation est pourtant une donnée d'entrée essentielle pour l'analyse des impacts induits par le projet (air, bruit, congestion).

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

2.3.4 Consommations énergétiques et production d'énergie

Ce volet de l'étude d'impact est particulièrement développé : il distingue les différents types d'énergie nécessaire (chaleur haute et basse température, froid, électricité), conduisant à une consommation totale de 267,2 GWh/an, dont 160,2 GWh/an pour EuropaCity, 57 GWh/an pour les bureaux et 39,8 GWh/an pour des "activités technologiques".

Les hypothèses de base, d'un scénario "au fil de l'eau", sont :

- 70 % de bâtiments "passifs" énergétiquement ;
- l'équipement de 15 % des toitures par des panneaux photovoltaïques non réfléchissants – pour une production de 37 GWh/an d'électricité.

L'étude d'impact évoque également un scénario volontariste, qui se différencie du scénario de base principalement selon les hypothèses suivantes :

- 100 % de bâtiments "passifs" énergétiquement ;
- production d'énergie renouvelable à partir d'une multiplicité d'autres moyens de production pour une production d'environ 250 GWh / an, en discutant de leur faisabilité sur le territoire de la ZAC.

⁴⁹ Par exemple, pour EuropaCity : 81 % des déplacements en transports en commun sur la ligne 17, 12 % sur le "Barreau de Gonesse, 7 % sur le réseau de bus.

⁵⁰ Cette question n'est pas totalement indépendante du bassin de recrutement des nombreux emplois faiblement qualifiés que devait créer EuropaCity.

Ce volet comporte néanmoins plusieurs hypothèses, qui conduisent à afficher des réductions importantes des consommations sans explication précise :

- *"une fois les besoins d'EuropaCity optimisés, le projet prévoit donc une consommation totale d'environ 226 GWh/an, soit une réduction de 15 % sur le total initial",* ce qui conduit ensuite le maître d'ouvrage à étudier deux familles de scénarios dépendant de cette optimisation ;
- *"la température de consigne utilisée ici n'est donc pas celle de la réglementation thermique qui est de 19°C, mais elle est prise à 21,5°C, ce qui correspond aux températures de consigne observées. A titre d'information, cette hausse de la température de consigne de 2,5°C correspond à une augmentation du besoin de chauffage de 40 %"*. Cette réduction paraît dès lors virtuelle.

L'analyse du potentiel de production d'énergies renouvelables met en évidence que plus de 400 % de la chaleur nécessaire pourrait être produite localement (géothermie, essentiellement). Néanmoins, une part importante de ce potentiel nécessiterait la réalisation de forages profonds dans la nappe du Dogger, au risque de mettre en communication plusieurs nappes intermédiaires, dont la nappe des sables de Beauchamp polluée par les hydrocarbures, la nappe du Lutétien polluée par des composés organiques halogénés volatils (trichloréthylène) et enfin la nappe de l'Yprésien que le SDAGE Seine-Normandie identifie comme un réservoir d'eau potable non encore affecté par la pollution de surface. Sur ce point, le préfet du Val d'Oise signale comme un point de vigilance l'implantation et le choix de profondeur du forage pour l'utilisation de la géothermie, au regard des risques sanitaires encourus.

En revanche, dans tous les cas de figure, au plus deux tiers des besoins en froid et en électricité pourraient être couverts localement. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs avoir engagé une étude de faisabilité, dont les résultats sont attendus en 2016.

Trois scénarios sont ensuite décrits (A,B,C), sans explication des raisons ayant conduit à les proposer, et déclinés dans l'hypothèse où les consommations d'EuropaCity sont optimisées (A',B',C'). Dans tous les cas, les besoins de froid⁵¹ et d'électricité d'EuropaCity sont, à eux seuls, supérieurs aux potentiels recensés dans l'étude⁵². Ils doivent alors être compensés par une production importante (entre 23 et 82 GWh) d'énergie renouvelable "hors site", sans que l'étude d'impact apporte plus de précision sur cette production. En outre, les scénarios B et C, fondés sur une production importante de chaleur à partir de géothermie profonde⁵³, seraient susceptibles de conduire à des excédents de chaleur (15-30 GWh pour le scénario C, 95 GWh pour le scénario B), sans que l'étude d'impact n'en précise l'usage⁵⁴. Même dans le scénario A, certaines installations sont mentionnées (production de chaleur à partir de bois-énergie ou de méthanisation de déchets fermentescibles) sans localisation précise, sans garantie quant à la sécurisation de leur approvisionnement ni prise en compte des conséquences de leurs rejets atmosphériques au sein de la ZAC.

Ce développement n'est pas conclusif – il ne précise pas le choix qu'il retient – et n'apporte pas de réponse claire à l'ensemble des interrogations soulevées ci-dessus.

⁵¹ Les scénarios reposent sur une hypothèse de production de froid trois fois supérieurs au potentiel recensé par l'étude.

⁵² Le document du maître d'ouvrage d'EuropaCity pour le débat public affiche néanmoins l'engagement d'une production de 100 % des besoins en énergie sur place.

⁵³ Les contributions du préfet du Val d'Oise et du DRIEE, s'appuyant sur une étude du BRGM, convergent néanmoins sur le fait qu'il n'y a pas de roches profondes fracturées sous le bassin parisien et qu'il n'y a donc pas de potentiel : *"les seuils de rentabilité d'une telle installation au regard des besoins énergétiques ne sont pourtant pas adaptés. Son utilisation présente un risque important"*.

⁵⁴ *"dont pourraient bénéficier les projets alentour"*

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

2.3.5 Bruit

L'approche retenue pour ce volet apparaît *a priori* pertinente sur le plan méthodologique. Il fait l'objet d'une annexe technique spécifique et d'un développement dans le volet sanitaire de l'étude d'impact. Il produit une modélisation acoustique de l'état futur avec contribution des infrastructures routières et ferroviaires, fondée sur une circulation apaisée sur la plus grande partie du site (zone 30, modes doux, etc.), sauf à proximité des principaux axes routiers. Il décrit également les mesures envisagées dans la conception du projet et de ses différents aménagements pour réduire l'exposition des populations. En particulier, le maître d'ouvrage souhaite réserver 10 % de la superficie du Triangle de Gonesse à l'aménagement de zones calmes. Il aborde également explicitement la problématique du cumul de bruit entre les infrastructures terrestres et le trafic aérien.

Il est donc d'autant plus décevant qu'après avoir soulevé toutes ces questions de façon satisfaisante, le dossier n'apporte que des réponses partielles, sans démonstration :

- les éléments de pondération fournis pour relativiser les effets du bruit aérien apparaissent partiels : seuls sont représentés le bruit moyen des infrastructures routières, exprimé en décibels, et le bruit moyen pondéré, exprimé en LDen, pris en compte dans les plans d'exposition au bruit des deux aéroports, alors que, pour le public, il serait utile de préciser les effets du cumul du bruit d'un avion au décollage ou à l'atterrissage avec le bruit plus régulier lié au trafic routier : l'ampleur et la fréquence des émergences les plus fortes ne sont ainsi pas décrites ;
- alors que la fréquentation le long des axes les plus bruyants est proche de zéro dans l'état initial, il apparaîtrait pour le moins utile de disposer d'une estimation de cette fréquentation dans l'état futur dans les secteurs urbanisés. Dans le même esprit, il serait utile d'évoquer plus précisément les mesures d'évitement et de réduction prévues sur les secteurs les plus exposés ;
- alors que la plupart de ces questions sont renvoyées au volet sanitaire de l'étude d'impact, celui-ci apporte peu d'éléments probants.

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

- ***de mettre en perspective les expositions des futurs occupants de la zone aux bruits terrestres et au bruit aérien.***
- ***de préciser les éventuelles mesures d'évitement et de réduction à prévoir, pour garantir le respect de la réglementation en tous points de la ZAC, tout au long de son développement.***

2.3.6 Air et émissions de gaz à effet de serre

Gaz à effet de serre

La question des émissions de gaz à effet de serre semble avoir été oubliée dans l'analyse de l'état initial. Alors qu'il s'agit probablement d'un des principaux impacts du projet, on s'attendrait *a minima*, comme élément de contexte, à une présentation, par secteur, des émissions de gaz à effet de serre dans le département du Val d'Oise, voire des principales activités situées au voisinage du Triangle de Gonesse (les aéroports, notamment).

L'Ae recommande de rappeler en contexte les émissions de gaz à effet de serre des activités voisines du Triangle de Gonesse.

L'étude d'impact fournit une estimation des émissions de gaz à effet de serre, fondée sur les hypothèses des deux scénarios ("au fil de l'eau" et "volontariste"). Comme pour les besoins énergétiques, elle distingue des hypothèses supplémentaires entre les deux scénarios :

- taux de structure bois dans les bâtiments (0 % et 30 %) ;
- part modale des véhicules particuliers pour les déplacements domicile – travail (65 % et 50 %) et pour les visiteurs (65 % et 49 %), alors que le volet "déplacement" n'envisage que le scénario volontariste ;
- mode de gestion des espaces verts ("gestion courante" versus "gestion durable") ;
- consommation des éclairages publics.

L'étude d'impact évalue ainsi les émissions du projet à environ 195 000 tonnes équivalent CO₂ (t_{éq} CO₂) / an dans le scénario au fil de l'eau et à 140 000 t_{éq} CO₂ / an dans le scénario volontariste, soit des émissions équivalentes approximativement à 30 000 / 25 000 habitants.

Ces scénarios reposent sur l'hypothèse de la réalisation de moyens de transport lourds. Les principaux gains entre les deux scénarios dépendent du fonctionnement des bâtiments (35 000 tonnes) et de l'ampleur du report modal (15 000 tonnes), à partir du scénario "au fil de l'eau" à 65 %.

Pour l'Ae, le projet peut également générer d'autres émissions indirectes : par exemple, le projet EuropaCity étant en partie destiné à attirer des touristes de toutes origines, et compte tenu du choix d'implantation à proximité de deux aéroports, une partie de la clientèle devrait aussi générer des émissions, en cas de voyage à destination du site.

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

La politique nationale du « facteur 4 »⁵⁵ n'a pas vocation à être déclinée de façon identique à l'échelle de chaque projet. Toutefois, l'Ae observe que ce projet génère des émissions nouvelles de gaz à effet de serre particulièrement fortes, qui ne semblent pas *a priori* cohérentes avec cet objectif national et sa déclinaison dans le schéma régional climat air énergie de la région Île-de-France.

L'Ae recommande de mettre en place des mesures de réduction ou le cas échéant de compensation des émissions de gaz à effet de serre induit par le projet, en cohérence avec la politique nationale du facteur 4 et du schéma régional climat air énergie d'Île-de-France.

Qualité de l'air

L'étude d'impact n'aborde que la question des émissions de polluants atmosphériques générés par le projet, sans jamais pouvoir en tirer les conséquences en termes de qualité de l'air et d'expositions des populations, que ce soit dans ce volet ou dans le volet sanitaire de l'étude d'impact. Comme pour le bruit, l'étude d'impact devrait se focaliser sur les polluants présentant la sensibilité la plus forte (*a priori*, oxydes d'azote – 198 tonnes à 235 tonnes ajoutées par an par le projet – et particules fines (PM 10) – 46 tonnes à 60 tonnes ajoutées par an par le projet, selon le scénario retenu), préciser les populations nouvelles exposées aux concentrations, existantes et à venir, et modéliser les concentrations prévisibles dans l'air, avant et après 2024.

L'Ae recommande de compléter le volet air de l'étude d'impact :

⁵⁵ Objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, France entière, entre 1990 et 2050, cité notamment dans la loi d'orientation sur l'énergie n°2005-781 du 13 juillet 2005, et dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite loi Grenelle 1.

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

L'approche par scénario permet *a priori* de prendre en compte des mesures de réduction de cet impact. Néanmoins, l'affirmation de l'étude d'impact selon laquelle *"le seul levier d'action ayant un impact direct de réduction des émissions est le report modal des déplacements, des véhicules particuliers vers les transports en commun"* est erronée, puisque des réductions de vitesse pourraient être envisagées sur l'A1 et les RD 317 et 370. L'effet de telles mesures ne peut néanmoins être appréciée que moyennant une analyse plus localisée de la qualité de l'air. Elle aurait aussi probablement des effets bénéfiques en termes de sécurité routière.

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

2.3.7 Matériaux et sols pollués

Le projet générera 1 967 000 m³ de déblais et nécessitera 2 827 000 m³ de remblais, sans préciser leur provenance. Le dossier mentionne rapidement le fait que les travaux propres de la liaison RER D et RER B et du métro automatique devraient produire environ 1 375 000 m³ de déblais excédentaires⁵⁶, ce qui sous-entend une réalisation simultanée de tous les travaux et une qualité qui permette *a priori* leur valorisation. Pour l'Ae, il ne s'agit pas d'un impact faible.

L'Ae recommande de préciser, pour les différents scénarios possibles, l'origine des matériaux nécessaires pour les remblais du projet.

Les caractéristiques des sols pollués à l'ouest du site ne figurent que plus loin. Leur présentation dans l'analyse de l'état initial du site aurait permis de détecter une incohérence du dossier concernant l'impact des gaz du sols – leurs teneurs étant présentées ici comme non significatives d'un point de vue sanitaire. L'étude d'impact prévoit, comme mesure par défaut, le déplacement total de 93 000 m³ de terres polluées, sans en préciser la destination – elle évoque aussi l'option d'une conservation sur site, *"sous réserve de la compatibilité avec l'usage des lieux et leur traitement"* sans autre précision. Le dossier provisionne néanmoins un budget de 80 M€ dans ce cas. La contribution de la DRIEE décrit comme "parcellaires" les connaissances de la pollution sur le secteur. Celle du préfet du Val d'Oise confirme par ailleurs que *"ce site doit rester l'objet d'une irréductible vigilance et sa gestion inscrite dans la gouvernance permanente de la ZAC"*, trois types de projets étant prévus sur le site : l'élargissement de l'avenue du Parisis, des bâtiments de bureau et le tunnel de la ligne 17 (déjà signalé dans l'avis Ae n°2015-78).

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

2.3.8 Autres impacts

L'impact paysager du projet est peu traité. Même si, dans l'état initial, le site est peu mis en valeur, compte tenu des zones d'activités et du réseau d'infrastructures existants, le dossier affiche plu-

⁵⁶ Sans mentionner ceux de la ligne 17, probablement au moins aussi importants

sieurs objectifs paysagers : valorisation des vues sur Paris, intégration des éléments paysagers existants (en particulier, colline naturelle dans la lisière agricole), aménagement de la continuité paysagère nord-sud, création de parcs sportifs et d'un front urbain marquant la limite franche de l'urbanisation et le début de l'emprise du Carré agricole au nord. Le dossier du maître d'ouvrage du débat public EuropaCity comporte quelques montages photos pour pouvoir appréhender l'ampleur du projet.

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

Le dossier évalue un impact positif fort pour l'activité économique et l'emploi : à l'horizon 2035, il cite les chiffres de 40 000 emplois directs, qualifiés à très qualifiés, pour le quartier d'affaires et 11 800⁵⁷ pour EuropaCity (+ 19 000 emplois induits par ce seul projet), dont plus des trois quarts seraient des personnels non ou peu qualifiés. L'Ae relève néanmoins qu'il ne prend en compte que l'impact brut du projet, sans prendre en compte les conséquences négatives éventuelles sur les secteurs voisins, qu'il aborde rapidement de façon qualitative en conclusion de ce volet : il prédit notamment *"une réduction des progressions ou une accentuation des pertes d'attractivité", "une réduction potentielle de la capacité de certains centres-villes à rayonner au-delà de la simple proximité", "une dilution des impacts individuels d'EuropaCity sur 30 pôles commerciaux"* et conclut que *"les commerces de destination⁵⁸ seront plus impactés que les autres formes de commerce"*.

2.3.9 Effets cumulés

Le volet relatif aux impacts cumulés sur la flore et la faune est développé dans ce seul volet : c'est dans cette partie de l'étude d'impact que le maître d'ouvrage analyse tous les autres projets connus et évoque les contrats de développement territoriaux qui concernent le projet. Sans un mot sur la ligne 17, il conclut *"clairement"* que les avis d'autorité environnementale consultés *"sont trop hétérogènes dans leurs contenus pour pouvoir appréhender les impacts cumulés de tous ces projets d'une manière rigoureuse"*. L'Ae croit pouvoir interpréter ce constat comme la difficulté couramment rencontrée par les maîtres d'ouvrages pour prendre en compte les effets des projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage sur un même territoire. Cette analyse apparaîtrait néanmoins plus crédible si l'avis Ae n°2015-78 avait été pris en compte, et si l'étude d'impact n'aboutissait pas à la conclusion que *"la réalisation successive de projets d'urbanisation proches les uns des autres est plus favorable à l'environnement que des réalisations simultanées, plus brutales dans leurs effets de destruction des milieux naturels"*, que l'Ae peine à comprendre dans ce cas d'espèce. Par ailleurs, compte tenu du fait que le projet semble d'ores et déjà prendre en compte le "Barreau de Gonesse", l'Ae estime logique de prendre également en compte ses probables impacts, même si cela va au-delà des strictes exigences de l'article R. 122-5 II 4°⁵⁹.

⁵⁷ Parfois 11 500 emplois (pages 110 et 315)

⁵⁸ Commerce dans lequel les consommateurs sont prêts à effectuer une visite spécifiquement pour son offre

⁵⁹ Article R. 122-5 II 4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact : -ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ; -ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public... »

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts cumulés avec ceux du projet, en y intégrant ceux de la ligne 17 et du "Barreau de Gonesse", et en couvrant tous les enjeux non traités, et notamment le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, etc., en phase travaux et dans la durée.

3 Résumé non technique

Le résumé non technique est composé de 56 pages, qui reprennent de nombreuses cartes de l'étude d'impact⁶⁰. Toutefois, la présentation du "contexe" et des principes fondateurs du projet se focalise sur le quartier d'affaires et ne mentionne explicitement, entre autres, ni le projet EuropaCity ni la ligne 17 du Grand Paris. Le projet est également présenté comme faisant "le pari d'un modèle de Ville telle qu'on aime la pratiquer, une ville des courtes distances, une ville animée dans un contexte fortement contraint de périphérie", tout en rappelant l'impossibilité d'y envisager des logements.

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

Après cette présentation rapide, le résumé non technique est présenté sous forme de tableau à trois colonnes distinguant "état initial", "impacts permanents et temporaires", "mesures compensatoires, de réduction ou d'accompagnement". Cette catégorisation ne permet pas de reprendre tous les volets de l'étude d'impact (choix du parti d'aménagement et impacts cumulés, notamment), la répartition des "mesures" soulevant des problèmes similaires à ceux signalés pour l'étude d'impact⁶¹. Sa lecture donne ainsi le sentiment de ne pas avoir totalement pris en compte les développements les plus récents et les plus complets de l'étude d'impact.

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

⁶⁰ N'étant pas toutes lisibles, voire trop détaillées, ni du même niveau d'intérêt pour un résumé non technique

⁶¹ Alors qu'à l'inverse, la programmation figure au début du tableau, puis comme un des "enjeux" traité dans le tableau entre "emploi" et "commerces, tourisme, loisirs, culture"; ce qui peut en outre renforcer l'impression d'un projet principalement centré sur le quartier d'affaires.