



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 ZAC du Triangle de Gonesse (93-95) - Actualisation de l'avis n°2015-103

n°Ae : 2017-001

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 22 mars 2017 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la ZAC du Triangle de Gonesse (93-95) – actualisation de l'avis n°2015-103.

Étaient présents et ont délibéré : Marc Clément, François Duval, Philippe Ledenvic, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 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 : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Mauricette Steinfelfer.

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : François Le-tourneux.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Val d'Oise, le dossier ayant été reçu complet le 2 janvier 2017.

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 11 janvier 2017 :

- *le préfet de département du Val-d'Oise, et a pris en compte sa réponse en date du 16 février 2017*
- *la ministre en charge de la santé.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 11 janvier 2017 :

- *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 13 février 2017.*

Sur le rapport de Philippe Ledenvic et François-Régis Orizet, 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, 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 le réaliser 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

Cet avis constitue le second relatif à la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Triangle de Gonesse, créée le 21 septembre 2016 par le préfet du Val d'Oise, après plusieurs consultations du public, ainsi qu'après le débat public relatif au projet EuropaCity², qui s'est tenu au second trimestre 2016. Le dossier est soumis à l'avis de l'Ae, à l'occasion de la demande de déclaration d'utilité publique visant à permettre à l'établissement public foncier d'Île-de-France de réaliser des expropriations sur le périmètre de la ZAC.

L'Ae rappelle que le dossier doit porter sur l'ensemble des composantes du projet, et notamment sur l'ensemble des voiries, réseaux et autres infrastructures nécessaires à son fonctionnement. Elle recommande notamment de préciser clairement les caractéristiques des aménagements routiers nécessaires à la réalisation du projet et le contour de la déclaration d'utilité publique demandée, ainsi que son articulation avec celles de la ligne 17 du Grand Paris express. L'Ae recommande de privilégier un scénario sans "Barreau de Gonesse".

Le dossier n'apporte que peu d'informations complémentaires par rapport au premier dossier soumis à l'Ae. Même la simple mise à jour de l'étude d'impact, en cohérence avec l'état d'avancement du dossier, est très incomplète. Outre cette demande de mise à jour, l'Ae est donc amenée le plus souvent à rappeler les recommandations de son premier avis.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont la destruction d'au moins 210 hectares de sols agricoles de grande valeur agronomique, la consommation très importante des ressources nécessaires et les émissions de gaz à effet de serre liées à la réalisation d'un tel le projet, les effets directs et indirects des déplacements induits (300 000 déplacements de personnes par jour), ainsi que l'exposition d'une population nouvelle aux nuisances des aéroports et infrastructures routières existants.

L'Ae fait porter ses principales recommandations complémentaires sur :

- l'analyse des variantes et les impacts cumulés, à compléter. En particulier, elle rappelle sa recommandation de compléter l'analyse des variantes par les principales solutions de substitution examinées pour l'implantation de toutes les composantes du projet et elle recommande de justifier la demande d'utilité publique, compte tenu notamment des nouveaux éléments de réflexion et de contexte concernant l'urbanisation du corridor aéroportuaire, en général, et des terrains Peugeot (PSA) en particulier ;
- la caractérisation et la gestion des sites et sols pollués, qui constituent un risque important du projet. Sur ce point, elle recommande de préciser les modalités générales de protection des travailleurs et les mesures de gestion environnementale du chantier, ainsi que les modalités actuelles d'évaluation de la provision prévue pour le traitement de ce secteur ;
- la caractérisation de la qualité de l'air et du bruit, et les mesures de réduction les concernant ;
- les engagements concernant les mesures relatives aux milieux naturels et aquatiques, et leur suivi dans la durée.

Elle formule par ailleurs d'autres recommandations, reprises dans l'avis détaillé.

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

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Fin 2015, l'Ae a été saisie, pour avis par l'établissement public d'aménagement (EPA) "Plaine de France", sur la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), en vue de l'urbanisation partielle du triangle de Gonesse. L'Ae a émis l'avis n° 2015-103 en date du 2 mars 2016 dans ce cadre. L'EPA a produit un mémoire en réponse. L'avis et le mémoire en réponse ont été mis à disposition pendant la phase de consultation du public, qui s'est tenue du 25 avril au 25 mai 2016. La ZAC a été créée le 21 septembre 2016 par un arrêté du préfet du Val d'Oise.

La seconde et présente saisine de l'Ae par l'EPA³ porte sur un dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) visant à permettre à l'établissement public foncier d'Île-de-France de réaliser des expropriations dans le périmètre de la ZAC. L'étude d'impact initiale a été mise à jour en y intégrant des nouveaux éléments, notamment en réponse aux observations et recommandations formulées dans l'avis Ae n°2015-103, mais aussi suite à la consultation conduite préalablement à la création de la ZAC et suite au débat public concernant EuropaCity⁴, qui est une des composantes du projet.

Le présent avis constitue une actualisation de l'avis Ae n°2015-103, conformément aux dispositions prévues à l'article R.122-8 du code de l'environnement.

1.1 Contexte du projet

Situé entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et du Bourget, le Triangle de Gonesse, au sein duquel est située la ZAC éponyme, correspond à une emprise 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 A au nord et la limite communale du Blanc-Mesnil au sud (voir figure 1 page suivante).

Depuis 20 ans, l'aménagement du Triangle de Gonesse est identifié par l'État et la Région Île-de-France comme l'un des enjeux de développement du Grand Roissy déterminant pour le positionnement stratégique et économique de la France dans la compétitivité mondiale. Cet aménagement a fait l'objet, depuis 1994, de plusieurs mesures, réflexions et démarches visant à permettre un tel développement. C'est notamment le cas de 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*

³ À compter du 1^{er} janvier 2017, l'établissement public Grand Paris Aménagement est substitué dans les droits et obligations de l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France.

⁴ EuropaCity a fait l'objet d'un débat public entre le 15 mars et le 13 juillet 2016.

Voir <https://www.debatpublic.fr/projet-europacity> qui permet d'accéder à toutes les informations relatives au débat public et à ses suites, ainsi qu'au site du maître d'ouvrage.

front urbain d'intérêt régional⁵. Au moins 400 hectares de terres agricoles au nord sont à préserver ».



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

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 Express), 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 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. Le décret n° 2017-186 du 14

⁵ Afin de limiter la consommation d'espaces agricoles et de construire des limites d'urbanisation cohérentes, le SDRIF crée des fronts urbains d'intérêt régional au-delà desquels toute urbanisation est proscrite.

⁶ Ce CDT a été signé le 27 février 2014 (avis Ae n°2013-63 du 24 juillet 2013).

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

février 2017 a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux de cette ligne entre les gares du Bourget RER et du Mesnil-Amelot et emporte mise en compatibilité du PLU de Gonesse⁸.

C'est dans ce contexte qu'en 2011, le choix d'implantation du projet EuropaCity d'initiative et de financement privé⁹ est fait. Il est intégré dans le quart sud-est de la ZAC.

Rappel des principales caractéristiques des aménagements projetés¹⁰

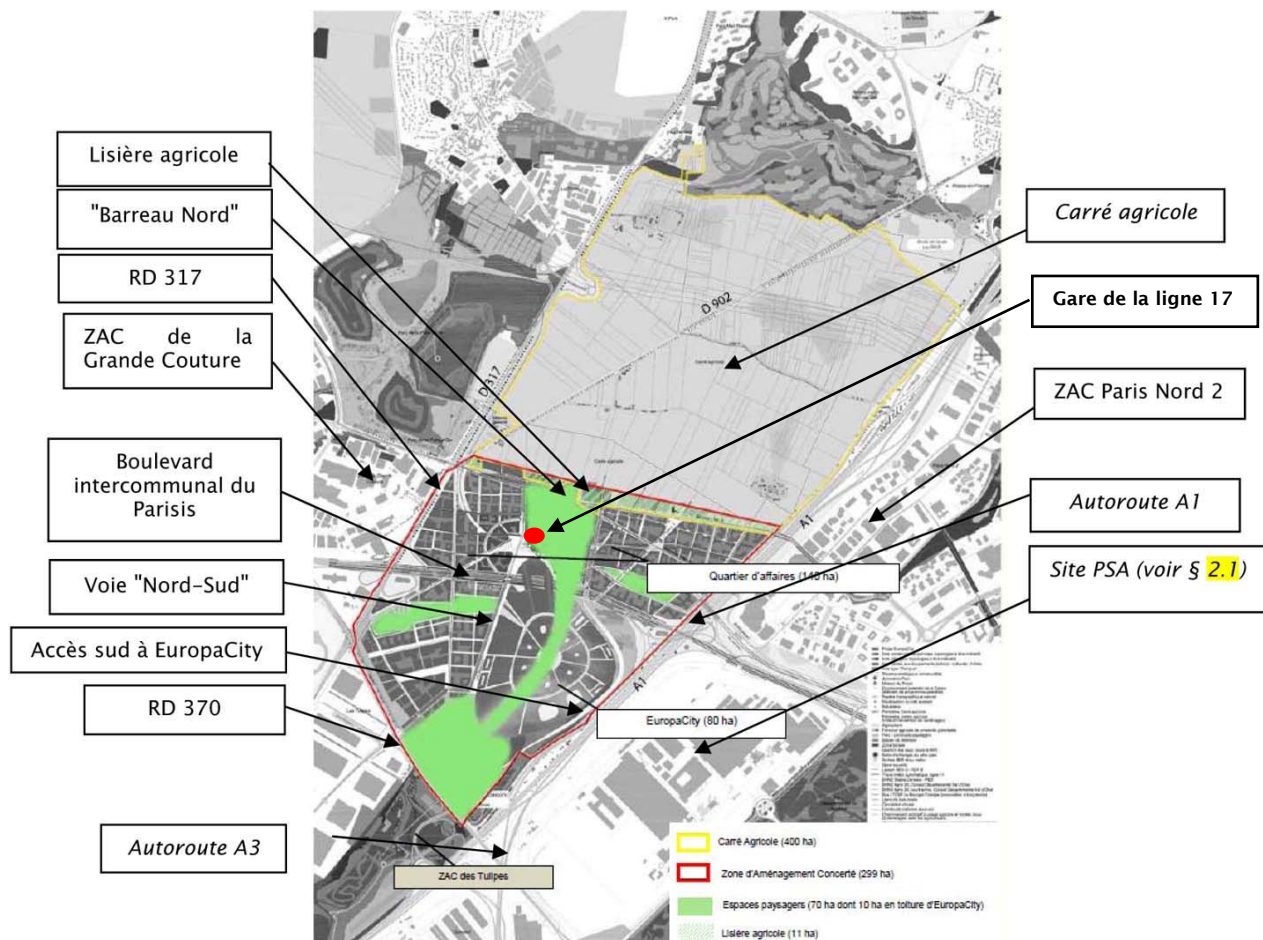


Figure 2 : Plan de référence (2015) – en rouge : périmètre de la ZAC. Source : étude d'impact La gare « Triangle de Gonesse » de la ligne 17 est implantée à l'intérieur, au nord ouest, de la "coulée verte".

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 :

- 280 hectares correspondant au projet urbain proprement dit, qui inclut :
 - un projet de quartier d'affaires international d'environ 140 ha,
 - le projet EuropaCity d'environ 80 hectares,

⁸ À l'intérieur de la ZAC, elle a pour unique conséquence de classer en secteur 1A Ugp (à urbaniser) un secteur rectangulaire correspondant à la gare seule (sans voirie d'accès au boulevard intercommunal du Parisis - voir figure 2 page suivante). Le décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015 avait précédemment déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 16 et du tronçon Le Bourget RER – Saint Denis Pleyel commun aux lignes 16 et 17.

⁹ 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 ».

¹⁰ L'avis Ae n°2015-103 donne plus de précisions concernant la description du projet.

- des espaces paysagers d'environ 60 hectares (auxquels s'ajoutent 10 hectares en toiture d'EuropaCity) ;
- 11 ha de lisière agricole, au nord, incluse à la fois dans la ZAC et dans le "Carré agricole"¹¹ ;
- 8 ha correspondant aux RD 317 et 370, inclus dans la ZAC et la bordant à l'ouest et au sud.

Selon le phasage rappelé dans le dossier, trois secteurs seraient ouverts à l'urbanisation entre 2017 et 2020¹². Au cours de l'instruction du dossier, il a été indiqué aux rapporteurs que seule une partie de l'option 1 au nord-ouest de la ZAC serait retenue, pour une surface de 70 000 m² de bureaux, les deux autres options étant différées.

L'Ae recommande de préciser les surfaces de bureaux ayant vocation à être commercialisées en phase 1 au nord-ouest de la ZAC, le calendrier de réalisation, ainsi que les surfaces des autres options non retenues pour cette phase 1, respectivement au nord-est et au sud-ouest de la ZAC.

Les voiries et ouvrages internes à la ZAC et d'accès à celles-ci peuvent schématiquement être appréhendés dans la figure suivante. La légende de cette carte précise que les routes et ouvrages projetés sont les traits figurés en bleu – pour certaines d'entre elles néanmoins, seules les amorces sont représentées par des flèches bleues. Les traits mauves correspondent aux axes de transport en commun routiers structurants.

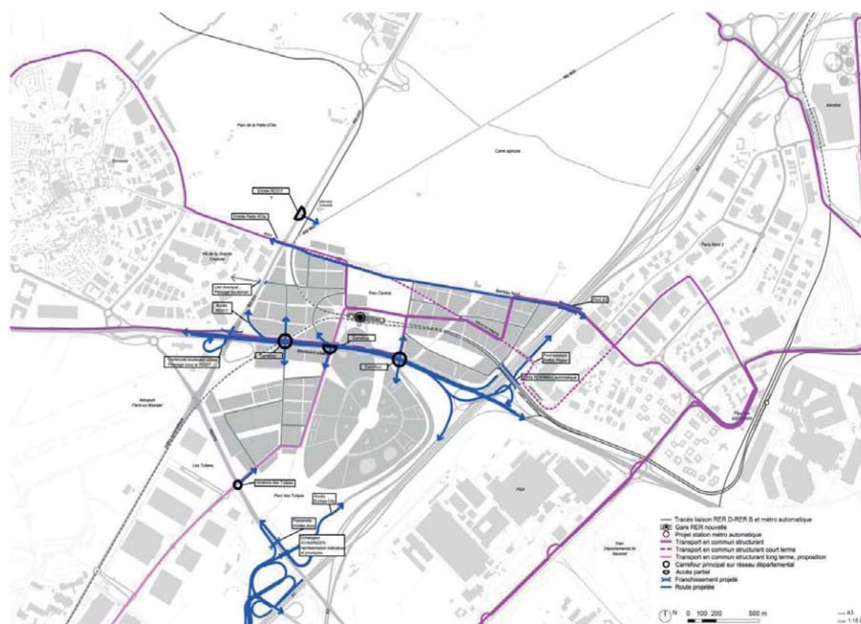


Figure 3 : Fonction du réseau routier sur le territoire du Triangle de Gonesse. Source : étude d'impact

Le réseau routier interne à la ZAC, qui n'est que partiellement décrit par l'étude d'impact¹³, s'articule autour de :

- deux axes est-ouest :
 - le "Boulevard intercommunal du Parisis" (BIP ou RD170) au cœur de la ZAC, voirie existante à 2x2 voies reliant la Francilienne à l'est à l'avenue du Parisis à l'ouest¹⁴.

¹¹ Sa surface est donc prise en compte tant dans les 299 ha de la ZAC que dans les 400 hectares de terres agricoles à préserver au titre du SDRIF.

¹² Un secteur situé en continuité de la ZAC de la Grande Couture et desservi par le bus à haut niveau de service mis en service en novembre 2016, également désigné comme le secteur « de la Patte d'Oie » (option 1) ; un secteur situé le long de l'autoroute A1 en continuité de la ZAC Paris Nord 2, au nord-est de la ZAC (option 2) ; un secteur situé le long de la RD 370 en continuité de la ZAC des Tulipes, au sud-ouest de la ZAC (option 3).

¹³ Hormis la qualification du boulevard intercommunal du Parisis.

Celui-ci sera requalifié¹⁵ en boulevard multimodal de 70 mètres de large, 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'autre ;

- o une nouvelle voirie dite "Barreau Nord", au sud de la lisière agricole, se superposant, à l'ouest, avec l'actuel "chemin de Gonesse à Villepinte. Ce "Barreau Nord" comportera deux voies routières¹⁶ – voire trois selon certains schémas¹⁷ – le site propre du BHNS¹⁸, ainsi que des voies de circulation piétonnes et pour vélos. Selon les informations communiquées aux rapporteurs, le principe de ce "Barreau Nord" ne serait pas encore définitivement arrêté ;
- deux axes nord-sud, dont les caractéristiques, domanialités et fonctions – notamment en matière de répartition entre le transport collectif, le transport individuel et les circulations douces – ne sont pas clairement décrites par l'étude d'impact :
 - o une nouvelle voie dite "Nord-Sud" qui, depuis le "Barreau Nord", rejoindra la RD 370 en assurant la desserte du "Pôle gare", non prévue par la DUP de la ligne 17, et passant à l'ouest d'EuropaCity ;
 - o une voie sud d'accès à EuropaCity qui, depuis le futur échangeur A1/A3/A370 passera à l'est d'EuropaCity.

Pour l'Ae, l'ensemble des principales voiries internes de la ZAC font partie intégrante du projet, en lien étroit avec les questions d'accès routiers à la ZAC évoqués plus loin¹⁹. Elles devraient en conséquence être listées et décrites complètement et avec précision. À défaut, l'étude d'impact n'évaluerait que partiellement les impacts du projet à prendre en compte pour les différentes autorisations requises.

L'Ae recommande de présenter les différentes voiries projetées du réseau routier interne de la ZAC, en précisant notamment leurs surfaces, domanialités et fonctions (transport en commun, transport individuel et circulations douces).

Informations complémentaires relatives à l'évolution de certains autres projets ou plans, présentant un lien avec la ZAC, entre l'avis Ae n°2015-103 et le présent avis

EuropaCity

Suite au débat public relatif au projet EuropaCity, le maître d'ouvrage du projet a pris la décision, le 9 décembre 2016, de « *prendre acte du compte-rendu et du bilan du débat public et [de pour-*

¹⁴ La partie de l'avenue du Parisis située à l'ouest de la ZAC a été déclarée d'utilité publique le 25 avril 2016. 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).

¹⁵ 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 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.* »

¹⁶ Cf. p. 339 de l'étude d'impact.

¹⁷ Cf. p. 201 de l'étude d'impact le schéma dit de « *principe d'interface du projet avec la lisière agricole* », qui représente aussi les voies piétonnes et vélos.

¹⁸ Le BHNS s'écartera cependant du Barreau Nord dans sa partie centrale pour desservir le pôle gare. Dans l'attente de la réalisation du « Barreau Nord », le BHNS continuera d'utiliser l'actuel chemin de Gonesse à Villepinte sur toute la traversée de la ZAC (en s'en écartant aussi au centre pour desservir le pôle gare).

¹⁹ Cf. § 1.2 du présent avis.

suivre le] projet EuropaCity, dans ses caractéristiques essentielles présentées au cours du débat public, en tenant compte des enseignements de ce dernier ». Le bilan du débat public, établi par la commission nationale du débat public (CNDP) et la décision du maître d'ouvrage sont joints au dossier.

Aucune autre information n'a été communiquée aux rapporteurs à l'occasion de l'instruction du présent avis, notamment concernant la consistance actualisée du projet EuropaCity (activités, surfaces, production énergétique,...) suite au débat public. En particulier, la décision du 9 décembre 2016 prévoit que *« le maître d'ouvrage décide qu'il ne réalisera le parc des neiges qu'à la condition que des études approfondies démontrent sa conformité avec l'ambition environnementale du projet »* : l'EPA ne dispose à ce jour d'aucune autre information sur la réalisation, ou non, de cet équipement.

Projets agricoles

À ce jour, le cahier des charges nécessaire à l'appel à projet pour définir la programmation précise de la lisière agricole n'est pas élaboré.

Lors de la concertation préalable à la création de la ZAC, qui s'est déroulée du 14 juin 2013 au 18 juin 2015, des groupes de travail constitués avec les agriculteurs ont permis d'aboutir *« à la rédaction d'un cahier des charges partenarial, et à l'élaboration d'un schéma agricole à l'échelle du Grand Roissy, dont le projet agricole est en cours de finalisation. Le PRIF²⁰ régional a été étendu, et le dossier nécessaire à la mise en place de la ZAP²¹ a été constitué »²².*

Par courrier du 16 février 2017, le préfet du Val d'Oise a informé le président de l'Autorité environnementale qu'*« une charte destinée à animer l'émergence de projets et la construction du projet agricole pour les espaces agricoles voisins a été signée le 14 décembre 2016 entre l'État, les collectivités territoriales de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise (conseils régional et départementaux, établissements publics à caractère intercommunal, communes), les acteurs agricoles, les associations et diverses institutions (IAU²³, CAUE²⁴, PNR²⁵) ».*

Ligne 17 du Grand Paris Express

La déclaration d'utilité publique venant d'être approuvée, l'objectif de sa réalisation est affiché, par le dossier, pour 2024.

²⁰ Un périmètre régional d'intervention foncière correspond, en Île-de-France, à un engagement partenarial entre une ou des communes, la Région et l'Agence des espaces verts, visant à pérenniser la vocation forestière, naturelle ou agricole d'un secteur. La commune « s'attache » dans ce cadre à faire évoluer son Plan local d'urbanisme en cohérence avec la destination prévue au PRIF. L'extension du PRIF de la Plaine de France, votée par la commission permanente du Conseil régional du 8 octobre 2015, a accru de 726 ha son ancien périmètre qui a été porté à 2.743 ha. L'extension concerne notamment le sud du « Carré agricole », désormais entièrement couvert par le PRIF. D'autres extensions décidées de façon concomitante visent notamment à préfigurer la sanctuarisation d'un « corridor agricole » allant du « Carré agricole » à Villiers-le-Bel et Ecouen à l'ouest.

²¹ Zone agricole protégée. La ZAP assure une protection des espaces agricoles plus forte que le PRIF, dans la mesure où elle s'impose au PLU qui doit classer le périmètre en zone A.

²² Extrait de l'étude d'impact, p. 19 (« La concertation sur la ZAC »).

²³ Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France

²⁴ Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement du Val d'Oise

²⁵ Parcs naturels régionaux

Bus à haut niveau de service

Le dossier de création de ZAC annonçait la mise en service prévisionnelle de ce bus en 2016. C'est le cas depuis le 14 novembre 2016 – ce que le présent dossier ne précise pas.

Barreau ferré RER D – RER B, dit "Barreau de Gonesse"²⁶

Dans ses avis n°2015-78 et n°2015-103, l'Ae avait relevé que la réalisation de ce barreau restait incertaine et, au mieux, prévue à long terme. Suite aux interrogations formulées dans ce dernier avis, l'EPA a notamment précisé dans son mémoire en réponse à l'avis n°2015-103 : « *Considérant les incertitudes sur les échéances du projet du barreau de Gonesse, les résultats présentés par Alliages et territoires [maître d'ouvrage] pour EuropaCity n'ont pas pris en compte ce projet. Le dossier du maître d'ouvrage stipule que les études de déplacement ont considéré l'hypothèse la plus défavorable pour l'accessibilité à EuropaCity avec le seul lien BHNS reliant le RER D au RER B* ». Ces éléments de réponse confirment les incertitudes grevant la réalisation de ce barreau ferroviaire et justifient que l'hypothèse d'un différé de réalisation du barreau de Gonesse soit prise en compte d'une façon plus systématique dans l'étude d'impact de la ZAC, en cohérence avec celle retenue pour le projet EuropaCity.

Sauf engagement précis des services de l'État, l'Ae recommande de retenir le scénario de non-réalisation du barreau de Gonesse dans l'ensemble de l'étude d'impact, et le cas échéant, de prévoir un scénario alternatif complémentaire prenant en compte sa réalisation.

Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Gonesse

Par sa décision n° MRAe 95-025-2016 du 13 octobre 2016, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a soumis le PLU de la commune de Gonesse à évaluation environnementale. La commune a saisi la MRAe pour avis le 14 février 2017. Par décision du 22 mars 2017, le jour même où le présent avis est délibéré, l'Ae a décidé de se saisir de ce dossier²⁷, compte tenu de sa complexité et de ses enjeux environnementaux.

1.2 Maîtrise foncière et objet de la demande

Dès lors qu'il s'agit de l'objet principal de la procédure de déclaration d'utilité publique, l'Ae reprend également ici les éléments de contexte concernant la maîtrise foncière sur l'ensemble du Triangle, fournis par le dossier (partie 6 du chapitre 3)²⁸.

²⁶ Liaison ferrée entre le RER B (gare du Parc des Expositions) et le RER D (gare de Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville).

²⁷ Décision n° Ae 2017-E-02 du 22 mars 2017

²⁸ Le dossier mériterait une mise à jour sur plusieurs points, notamment en ce qu'il mentionne, en bas de la page 288 qu'"une déclaration d'utilité publique sera mise en place sur le périmètre de la ZAD, ainsi que sur le secteur de la Patte d'Oie".

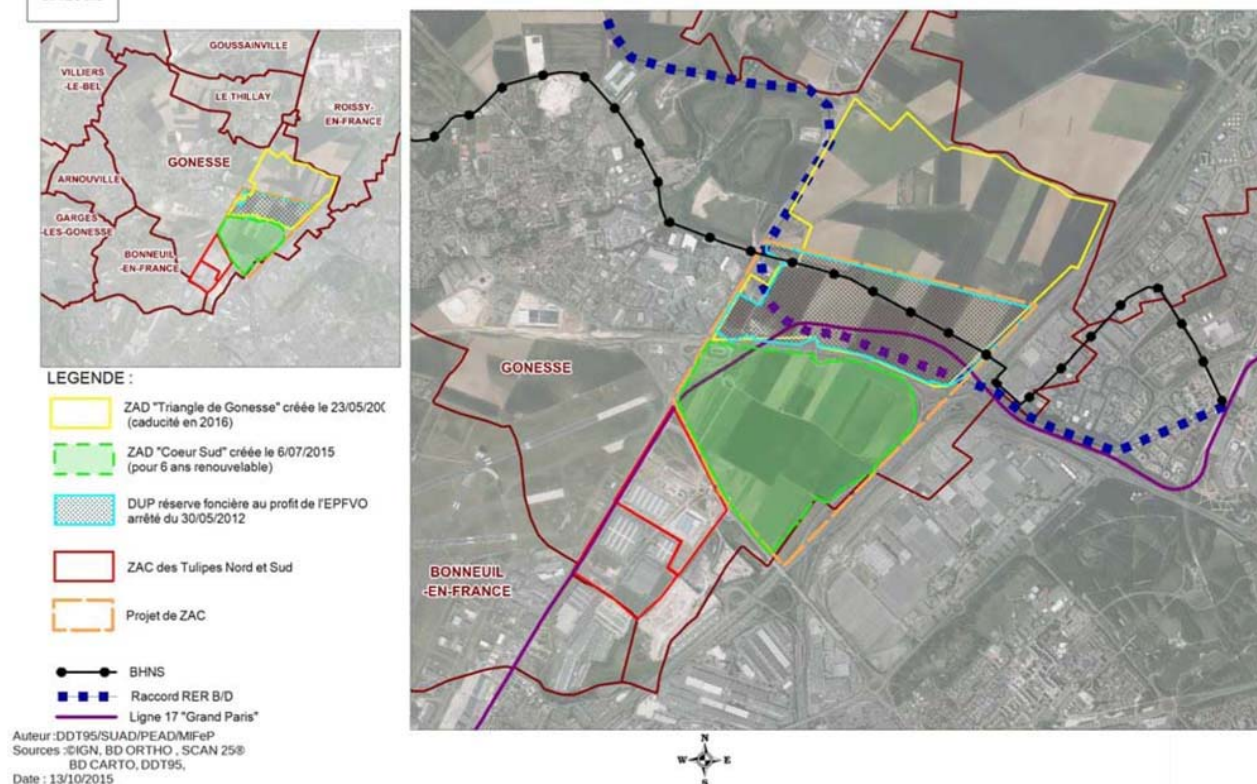


Figure 4 : Le Triangle de Gonesse : les outils fonciers. Source : étude d'impact

Le dossier rappelle les diverses démarches antérieures, ayant conduit l'établissement public foncier concerné à acquérir la maîtrise de certaines parcelles :

- zone d'aménagement différé (ZAD)²⁹ au profit de l'État par arrêté du 18 mai 2005, puis transférée à l'établissement public foncier du Val d'Oise (EPFVO) par arrêté du 29 mars 2011, aujourd'hui caduque ;
- déclaration d'utilité publique "réserve foncière³⁰" sur la partie nord du Coeur du Triangle de Gonesse, par arrêté du 30 mai 2012 ; arrêté de cessibilité du 16 avril 2013 ; ordonnance d'expropriation du 23 août 2013 ;
- zone d'aménagement différé, dite « ZAD Cœur Sud » mise en place par l'arrêté du 6 juillet 2015.

Selon le dossier, les occupations en présence sont majoritairement composées de baux ruraux et de conventions d'occupation précaire. L'EPFVO est propriétaire, depuis septembre 2015, de la plupart des parcelles, situées au nord du boulevard intercommunal du Parisis, à l'exception notable du secteur de la Patte d'Oie et des voiries structurantes qui relèvent du domaine de l'État ou du Département du Val d'Oise.

²⁹ Procédure d'urbanisme conduite à l'initiative de l'État, permettant notamment d'attribuer un droit de préemption à un titulaire désigné (en l'occurrence l'État, puis l'EPFVO).

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a réduit à 6 ans (renouvelables) la durée des ZAD et prévu la caducité des ZAD existantes (et notamment la caducité au plus tard le 6 juin 2016 des ZAD créées entre le 6 juin 2002 et le 6 juin 2010).

³⁰ La déclaration d'utilité publique dite « DUP réserve foncière » est une procédure d'urbanisme ouvrant droit à expropriation, réservée à des opérations urgentes préalables à un projet d'une certaine importance dont la nature est connue. Le dossier est simplifié par rapport à celui à prévoir dans le cas d'une déclaration d'utilité publique dite « DUP travaux ».

Le dossier porte sur la demande de déclaration d'utilité publique visant la possibilité d'expropriation sur le périmètre de la ZAC au profit de l'Établissement public foncier d'Île-de-France. Le dossier indique qu' « *au Sud, une DUP travaux sera mise en place courant 2017, après obtention de la DUP par la société du Grand Paris sur la ligne 17 Nord et après approbation du PLU révisé par la ville de Gonesse* ». Il a été indiqué aux rapporteurs que les parcelles, au sud, sont détenues principalement par deux propriétaires, la société Peugeot SA étant l'un d'entre eux.

En l'absence du dossier d'enquête parcellaire³¹, le périmètre de la demande est défini de façon très globale (« *périmètre de la ZAC* »). Le dossier (notice explicative, étude d'impact) n'apporte aucune explication sur l'objet de la demande et notamment le périmètre choisi. De surcroît, il n'explique l'articulation de cette demande ni avec la DUP de la ligne 17 (en particulier, la référence à la « *DUP travaux* » ci-dessus), ni avec le domaine public routier.

L'Ae recommande de délimiter précisément le périmètre de la déclaration d'utilité publique demandée, de préciser son articulation avec la DUP de la ligne 17 et une "DUP travaux" complémentaire annoncée dans le dossier, ainsi que d'en rappeler l'objectif, y compris vis-à-vis des autres propriétaires des parcelles à l'intérieur de la ZAC.

Sur le fond, le dossier reprend la même analyse que celle de la première étude d'impact³², quant à l'indépendance des procédures d'autorisation relatives aux modifications des voiries structurantes (BIP, échangeur A1/A3/RD370, notamment) vis-à-vis de celles de la ZAC. L'Ae avait alors estimé 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* ». Le dossier n'ayant pas été modifié sur ce point, l'Ae souhaite rappeler que l'interprétation du maître d'ouvrage méconnaît la portée et l'interprétation de la directive "Projets"³³ : la requalification du BIP – qui nécessite en particulier son élargissement – est une des composantes du projet, notamment compte tenu des multiples raccordements viaires nécessaires pour accéder aux différents secteurs de la ZAC ; la modification de l'échangeur A1/A3/RD370 est également indispensable pour la gestion globale des accès à la zone, tout particulièrement pour le projet EuropaCity³⁴.

De façon plus générale, l'Ae avait recommandé, dans son premier avis, de lister et décrire tous les travaux indispensables pour l'accès routier à la ZAC, à l'établissement des continuités des circulations depuis et vers celle-ci, ainsi que pour tous les réseaux (transport et distribution d'énergie,

³¹ Selon la notice explicative *"deux autres DUP traversent partiellement le secteur du triangle de Gonesse. En effet, la réalisation de différentes infrastructures de transport traversant le périmètre du projet d'aménagement du triangle de Gonesse et nécessaires à sa réalisation, fait l'objet de DUP : un arrêté interpréfectoral de DUP concernant la réalisation de la voirie du BHNS a été pris au profit du conseil départemental du Val d'Oise en date du 29 janvier 2014 ; s'agissant de la réalisation de ligne 17 du métro automatique, soumise à enquête publique au printemps 2016, elle devrait faire l'objet d'une DUP, prise par décret en Conseil d'État, attendu pour le premier semestre 2017.*

En tout état de cause, les parcelles restant à acquérir pour la réalisation de la ZAC seront précisément déterminées dans le cadre de l'enquête parcellaire, de manière à ne pas impacter ces projets distincts et autonomes".

³² Partie 11 du chapitre 3, inchangé dans l'étude d'impact

³³ Directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation d'incidence des projets

Selon le guide récemment publié par le ministère de l'environnement, relatif à la notion de projet dans l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, « *la Cour de justice de l'Union européenne a également précisé que l'objectif de la réglementation (CJUE C-2/07 28 février 2008) ne saurait en effet être détourné par un fractionnement des projets et ... l'absence de prise en considération de leur effet cumulatif ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 85/337* » (voir, en ce sens, l'arrêt du 21 septembre 1999, Commission/Irlande, C-392/96, Rec.p. I-5901, point 76). Ces jurisprudences sont toutes antérieures à la création de la ZAC.

³⁴ C'est d'ailleurs ce qu'ont confirmé aux rapporteurs les représentants contactés du maître d'ouvrage et de la direction des routes d'Île-de-France, ces deux projets ne pouvant en outre pas être réalisés indépendamment l'un de l'autre.

approvisionnement en eau, assainissement, gestion des déchets, etc.) nécessaires à son fonctionnement. Elle recommandait ainsi de les prendre en compte dans tous les volets de l'étude d'impact (analyse des impacts, mesures, etc...), ce qui n'est toujours pas le cas dans ce dossier, en dépit de la jurisprudence rappelée dans la note de bas de page 34.

L'Ae note, en corollaire, que le dossier ne permet pas d'établir clairement si la demande présentée intègre les parcelles nécessaires à la réalisation de tous les aménagements indissociables du projet³⁵, alors que la notice explicative se conclut par : « *Au vu de ce dossier et de l'ensemble des éléments développés, l'EPA Plaine de France a l'honneur de solliciter que les acquisitions et aménagements nécessaires à la réalisation de la ZAC du triangle de Gonesse soient déclarés d'utilité publique sur le secteur du cœur du triangle de Gonesse* ». En particulier, le dessin de l'échangeur A1/A3/RD370, qui figure page 37 de la pièce 5, semble extérieur au périmètre de la DUP.

L'Ae recommande de rappeler clairement l'ensemble des aménagements du projet et d'explicitier son lien avec l'objet de la demande.

L'Ae recommande notamment aux maîtres d'ouvrage des aménagements routiers nécessaires à la réalisation du projet d'en préciser les caractéristiques, notamment les emprises et le calendrier de réalisation.

1.3 Procédures relatives au projet

La ZAC du Triangle de Gonesse, a été créée par arrêté préfectoral n° 13 538 en date du 21 septembre 2016. Ce projet relève de la rubrique 33³⁶ du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Ce dossier est constitué conformément aux articles R. 112-4 à R.112-7 du code de l'expropriation et R.123-8 du code de l'environnement.

Suite à une recommandation de l'avis Ae n°2015-103, le dossier mis à jour liste un ensemble de procédures nécessaires à la réalisation du projet. En réponse aux demandes de précisions des rapporteurs, le maître d'ouvrage en a précisé la chronologie planifiée à ce jour :

- la demande de DUP et la révision du PLU de Gonesse sont en cours d'instruction (voir plus haut) ;
- les précisions concernant le projet EuropaCity sont attendues pour le second semestre 2017 ;
- la demande d'autorisation environnementale unique serait déposée début 2018 ;
- le dossier de réalisation de la ZAC, qui précisera notamment le programme de réalisation des équipements publics à réaliser, leurs modalités de financement et d'incorporation ultérieure au patrimoine des collectivités publiques, après accord des organes délibérants de celles-ci, serait présenté mi-2018.

La révision du PLU de Gonesse est présentée par le dossier comme le préalable nécessaire à toute demande de permis de construire.

³⁵ Par exemple, pour le BIP, la demande couvre l'intégralité du périmètre des surfaces nécessaires pour son élargissement : aucune demande de déclaration d'utilité publique ne serait alors nécessaire pour sa réalisation, ce qui signifie que les procédures relatives à cet élargissement sont indissociablement liées à la réalisation de la ZAC.

³⁶ « *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* »

L'Ae s'interroge sur la chronologie de ces différentes étapes et, en conséquence, sur les actualisations à prévoir de l'étude d'impact :

- le principal effet de la DUP, à court terme, est la réalisation de l'option 1 ("secteur Patte d'Oie"), prévue entre 2017 et 2020. Aucun autre aménagement sur cette période ne serait réalisé, à l'exception, probablement, de ceux nécessaires aux travaux de la gare du Triangle de Gonesse (base travaux et voirie d'accès, puisque ces aménagements ne sont pas prévus par la DUP de la ligne 17) ;
- la définition de l'ensemble des équipements de la ZAC n'étant connue et précisée qu'en 2017, celle des orientations d'aménagement et de programmation du PLU sur ce secteur ne semblent pouvoir être définis et justifiés que sur cette base ;
- enfin des risques de décalage possibles entre le dossier de demande d'autorisation environnementale unique et le dossier de réalisation de la ZAC sont à prévoir, puisque c'est ce deuxième dossier qui doit permettre de préciser l'ensemble des équipements susceptibles d'avoir un effet sur l'environnement.

Au-delà du rappel par le dossier des procédures nécessaires à l'autorisation du projet, l'Ae recommande de préciser et démontrer la cohérence du calendrier envisagé, en précisant les étapes pour lesquelles une actualisation de l'étude d'impact pourrait être nécessaire.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Compte tenu de son ampleur, le projet présente des enjeux environnementaux majeurs, que l'Ae avait explicités dans son premier avis. Il s'agit notamment de :

- la destruction de l'ordre de 210 hectares de sols agricoles de très grande valeur agronomique, avec, pour l'instant, des garanties à long terme de la préservation des espaces agricoles voisins encore en cours d'élaboration³⁷.
- la consommation très importante de ressources (énergie, eau, matériaux) nécessaires pour la création de la ZAC et son fonctionnement ultérieur, les émissions de gaz à effet de serre induites ainsi que la gestion des sols pollués et des déchets ;
- les effets directs et indirects des déplacements (bruit, air, congestion), pour desservir des terrains 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.

³⁷ Le courrier du préfet du Val d'Oise au président de l'autorité environnementale, en date du 16 février 2017, précise toutefois qu'une charte annoncée par l'étude d'impact, destinée à animer l'émergence de projets et à animer la construction du projet agricole, a été signée effectivement le 14 décembre 2016 entre l'Etat, les collectivités territoriales du 77, 93 et 95 (conseils régional et départementaux, EPCI, communes), les acteurs agricoles, les associations et diverses institutions (IAU, CAUE, PNR).

2 Analyse de l'étude d'impact

La principale difficulté méthodologique du dossier est liée à la réalisation de l'étude d'impact d'un projet composite, recouvrant divers aménagements portés par des maîtres d'ouvrage différents (le principe de la réalisation de certains n'étant pas définitivement arrêté et, *a fortiori*, leurs calendriers ne sont pas tous connus).

Le dossier n'apporte que peu d'informations complémentaires par rapport au premier dossier soumis à l'Ae. Le mémoire en réponse au premier avis de l'Ae précisait que ces informations seraient, le plus souvent, apportées dans le dossier de réalisation de la ZAC. Elles sont donc toujours absentes et l'Ae ne peut, dans ces cas, que rappeler les recommandations qu'elle avait formulées dans son premier avis. Outre ces rappels, le présent avis conduit une analyse des compléments apportés pour certains volets.

Néanmoins, elle relève que même la simple mise à jour de l'étude d'impact, en cohérence avec l'état d'avancement du dossier, est très incomplète. En particulier, concernant EuropaCity, l'étude d'impact maintient, dans la forme, de nombreuses références à "un débat public à venir" et, plus généralement, comporte plusieurs autres mentions qui sont obsolètes. Le dossier comporte peu de traductions de la décision du maître d'ouvrage d'EuropaCity, pourtant antérieure à cette seconde saisine de l'Ae. Notamment pour ce qui concerne le "parc des neiges", si les "études approfondies" auxquelles s'est engagé ce maître d'ouvrage n'étaient pas encore achevées – ce qui serait compréhensible –, il conviendrait pour le moins que l'EPA s'engage à apporter au stade du dossier de réalisation de la ZAC tous les éléments d'appréciation permettant de s'assurer de la tenue des engagements du maître d'ouvrage relatif à la réalisation du "parc des neiges"³⁸.

L'Ae recommande que :

- ***le dossier rappelle que le maître d'ouvrage d'EuropaCity a subordonné la réalisation du "parc des neiges" à "sa conformité avec l'ambition environnementale du projet" ;***
- ***l'étude d'impact présente les résultats des études en ce sens disponibles à ce stade, et que le maître d'ouvrage s'engage à remettre les études complètes au plus tard au stade de l'étude de réalisation de la ZAC.***

Par ailleurs, plusieurs informations importantes nécessitent, de toute façon, une mise à jour du dossier pour l'enquête publique³⁹.

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier, pour tenir compte de toutes les évolutions importantes, en veillant à la mise en cohérence des informations et à la correction de certaines données ou analyses.

2.1 Analyse de l'état initial

Selon l'avis n°2015-103, l'analyse de l'état initial était correctement développée pour la plupart des enjeux, qui sont en outre, le plus souvent, qualifiés de façon appropriée.

Sa mise à jour apporte des informations complémentaires sur les installations Seveso⁴⁰, recensées dans un périmètre de 20 km.

³⁸ « Le maître d'ouvrage décide qu'il ne réalisera le parc des neiges qu'à la condition que des études approfondies démontrent sa conformité avec l'ambition environnementale du projet ».

³⁹ Notamment, abandon des options 2 et 3 de la phase 1 et déclaration d'utilité publique de la ligne 17

La présentation des sites et sols pollués omet de mentionner l'ancien dépôt d'ordures ménagères dit "de Monmirel", au sud du "Point Noir de Gonesse", qui aurait également été utilisé comme fossé de vidange, selon les informations communiquées à l'Ae par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (DRIEE).

L'Ae recommande de préciser les données caractérisant l'ancien dépôt d'ordures ménagères dit "de Monmirel", et de compléter, pour l'ensemble des sites et sols pollués présents dans l'emprise de la demande de DUP, leur caractérisation et les modalités de gestion à prévoir en fonction de l'usage prévu.

La DRIEE attire également l'attention sur l'absence de signalement par l'étude d'impact de l'arrêté préfectoral du 30 septembre 2016, lequel institue des servitudes d'utilité publique sur le secteur du "Point Noir de Gonesse". Cet arrêté interdit d'une part la réalisation de tout décapage ou excavation susceptible de porter atteinte au confinement des déchets, ainsi que de toute construction, et prévoit d'autre part des mesures pour permettre le diagnostic de la pollution sur ce secteur, en assurant l'intégrité du confinement des déchets durant les opérations.

De façon générale, l'étude d'impact comporte encore très peu d'informations, qu'elle renvoie au dossier de réalisation de la ZAC, sur la caractérisation de l'ensemble des sites et, a fortiori, sur les modalités de gestion prévues⁴¹. Dans ce contexte, la provision, pourtant importante, prévue pour le traitement⁴² de ce "point noir" (80 millions d'€), ainsi que l'aléa lié à la durée nécessaire pour le résorber, apparaissent pour l'instant particulièrement incertains.

L'Ae recommande que soient précisées :

- ***les méthodes envisagées pour le diagnostic de la pollution du secteur de la ZAC du « Point Noir de Gonesse » ;***
- ***les modalités générales de protection des travailleurs et les mesures de gestion environnementale du chantier ;***
- ***les modalités actuelles d'évaluation de la provision de 80 millions d'€ prévue pour le traitement de ce secteur.***

⁴⁰ Les établissements industriels accueillant des produits dangereux susceptibles de provoquer des accidents majeurs sont répartis en deux groupes dits "SEVESO seuil haut" (correspondant aux aléas les plus importants) et "SEVESO seuil bas". L'appellation "SEVESO", tirant son nom de la catastrophe de Seveso qui eut lieu en Italie en 1976, est le nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites correspondants et d'y maintenir un haut niveau de prévention.

⁴¹ L'Ae relève de surcroît que cette question apparaît désormais d'autant plus urgente que la ligne 17 a été déclarée d'utilité publique et qu'elle ne comportait aucune information sur cette question, pour toute la partie souterraine de la ligne : « Par ailleurs, les plans de gestion, réalisés lorsque les diagnostics de pollution en ont montré la nécessité, définiront, le cas échéant, les modalités générales de protection des travailleurs et les mesures de gestion environnementale du chantier » (mémoire en réponse à l'avis de l'Ae relatif à la ligne 17). Les deux études d'impact sont donc incomplètes sur ce risque important.

De façon convergente avec la question du bilan socio-économique de la ZAC, le rapport n°010722-01 du conseil général de l'environnement et du développement durable ("Rapport sur l'aménagement de la zone du Grand Bourget" - novembre 2016) rappelle également que « le bilan de ZAC présente une marge d'aléas relativement faible, au regard des coûts de dépollution liés à la reconfiguration du Boulevard du Parisis et de la prise en compte des liaisons avec les zones environnantes ».

⁴² L'étude d'impact semble privilégier le déplacement total des terres polluées, d'un volume estimé à 93.000 m³, la destination n'étant pas précisée, à l'intérieur du Triangle de Gonesse ou en décharge extérieure. N'est cependant pas exclue une option de conservation sur site "sous réserve de la compatibilité avec l'usage des lieux et leur traitement". En tout état de cause, sur la base des éléments fournis par l'étude d'impact, l'estimation de 93.000 m³ ne peut à ce stade être considérée comme fiable.

L'analyse de la qualité de l'air reste décrite de façon trop succincte. Le mémoire en réponse de l'EPA à l'avis Ae n°2015-103 indiquait que le traitement des questions posées aurait supposé de « mobiliser un ensemble d'expertises dans des délais très contraints » et qu'une étude serait « réalisée et présentée dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC ». Au regard de l'importance des questions touchant la qualité de l'air en région parisienne⁴³, l'Ae estime nécessaire que la présente étude d'impact présente ces résultats ou, *a minima*, les dispositifs de mesures et d'études mis en œuvre depuis avril 2016 et un engagement précis sur le délai à court terme dans lequel les résultats seront mis à disposition du public.

L'Ae rappelle sa recommandation 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

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 jeune⁴⁴, 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. Les présentations en sont faites pour les différents types d'activités (bureaux, commerces, hôtels, zones industrielles et logistiques...), tant en ce qui concerne l'existant que les projets, mais à des échelles variables⁴⁵ qui diffèrent selon les thématiques, l'existant et les projets. Une présentation à un nombre plus limité d'échelles (par exemple, une de proximité et une de « grand territoire » autour de Roissy), mettant clairement en regard pour chaque type d'activité, d'une part l'existant, d'autre part les projets, faciliterait la compréhension des enjeux. Une problématique essentielle à faire ressortir est notamment celle des concurrences potentielles entre sites, que la présentation actuelle ne permet pas de bien cerner. A titre d'exemple, si l'étude d'impact rappelle le résultat d'une étude de l'ACGR⁴⁶ montrant que le taux de vacance actuel des bureaux est peu élevé (6,7 %) à l'échelle du Grand Roissy, elle ne met en revanche pas bien en évidence que les différents projets cumulés devraient conduire à tripler, voire quadrupler à terme la surface totale de bureaux existant actuellement⁴⁷.

⁴³ 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, dont la région parisienne. .

⁴⁴ "..., 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" (Source : étude d'impact)

⁴⁵ Val d'Oise, Grand Roissy (68 communes), territoire de l'EPA (40 communes), communes mitoyennes de Gonesse, commune de Gonesse.

⁴⁶ Association des collectivités du Grand Roissy.

⁴⁷ La surface actuelle de bureaux à l'échelle du Grand Roissy est, selon les informations de l'étude CMN de 2013 sur le schéma des espaces économiques (citée par l'étude d'impact), de 1 million de m², secteur diffus compris. Or les seules surfaces de bureaux projetées sur le secteur à proximité immédiate du Triangle de Gonesse seraient comprises entre 2 et 3 Mm² (1 Mm² par densification de l'existant à Paris Nord II, autant pour le quartier d'affaires de la ZAC du Triangle de Gonesse, développements d'Aérolians, ...).

L'Ae relève que les analyses et les conclusions d'un rapport du CGEDD de novembre 2016 relatif à l'aménagement de la zone du Grand Bourget permettraient de compléter cet état des lieux⁴⁸.

L'Ae recommande de présenter de façon didactique les différents types d'activités économiques, existantes et projetées à terme, ainsi que les surfaces concernées, à une échelle de proximité d'une part, à celle d'un grand territoire autour de Roissy d'autre part.

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 arrêtées à ce jour, mais l'État 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 déjà constaté, dans son avis n°2015-103 que, trois ans après la fermeture du site, aucun projet d'ensemble de réindustrialisation n'était défini. Alors que, selon de nouveaux échanges avec les rapporteurs, ce ne serait toujours pas le cas, l'Ae s'interroge, en l'absence d'explication, sur l'objet de cette demande d'utilité publique qui concerne des sols agricoles, alors que des surfaces importantes sur des terrains industriels voisins ne trouvent toujours aucun usage⁴⁹.

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

Dans son avis précédent, l'Ae avait recommandé 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 et sur la santé humaine, l'ensemble du projet présenté a été retenu.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a fait valoir que les articles L.122-3 et R.122-5 II du code de l'environnement imposait une exposition « *des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement* ». Il indique en conséquence qu'il n'y a pas lieu de présenter des solutions de substitution dès lors qu'elles n'ont pas été ainsi envisagées et examinées par le maître d'ouvrage. Ceci constitue une interprétation particulièrement restrictive de la directive projets : les dispositions précitées du code de l'environnement ne sauraient être ainsi interprétées comme ouvrant une possibilité de fixer des critères de localisation, écartant *de facto* toute analyse comparée avec des sites alternatifs pourtant susceptibles – comme l'Ae le détaillait dans son premier avis – de répondre aux principales conditions fixées par les maîtres d'ouvrage.

La recommandation de l'Ae faisait de plus référence au "projet", au sens du code de l'environnement, et donc à l'ensemble de ses composantes – y compris les accès, la desserte et EuropaCity.

⁴⁸ Rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) n°010722-01, remis à la ministre du logement et de l'habitat durable et rendu public le 5 décembre 2016. Selon ce rapport, en référence au programme de 855 000 m² de bureaux de la ZAC « *(soit un quart de la surface de bureaux installés à La Défense)* », « *force est de reconnaître que leur mise sur le marché n'a pas à l'heure actuelle une réelle évidence d'après les professionnels interrogés sur les perspectives de commercialisation* » ; « *le bilan de la ZAC présente une marge d'aléas relativement faible, au regard des coûts de dépollution liés à la reconfiguration du Boulevard du Parisis et de la prise en compte des liaisons avec les zones environnantes* ».

⁴⁹ Dans le même esprit, le rapport du CGEDD constate que le site PSA est partiellement réaffecté à plusieurs usages et observe que « *même si ces activités apportent de l'emploi, notamment industriel, il convient de s'interroger sur le bien-fondé de cette politique de découpe à la demande, particulièrement pour des activités logistiques purement routières, qui risquent d'obérer l'arrivée de tout grand projet majeur et surtout, de générer des transports supplémentaires en pi-quage direct sur l'autoroute* ».

L'étude d'impact évoque enfin le projet de "corridor aéroportuaire"⁵⁰, pour lequel a été envisagé un Contrat d'Intérêt National (CIN)⁵¹, dit « Porte nord-est du Grand Paris ». Indépendamment de leur traduction contractuelle, au moins les réflexions concernant ce grand territoire, engagées dans ce cadre – ou antérieurement –, mériteraient d'être présentées dans l'étude d'impact au titre de la recherche de solutions de substitution⁵².

Ce volet n'ayant pas été modifié, le dossier ne présente donc toujours aucune solution de substitution et ne répond donc toujours pas aux dispositions du code de l'environnement rappelées ci-dessus.

Ce constat s'applique tant aux aménagements internes à la ZAC qu'aux infrastructures de desserte. Seul le raisonnement ayant conduit au positionnement de la gare a été précisé (p. 175)⁵³.

Cela ne permet donc pas d'évaluer dans quelle mesure la destruction de 210 hectares de sols agricoles pourrait être, au moins en partie, évitée, ce qui présente pourtant une conséquence directe pour le périmètre de la DUP demandée. Les éléments du dossier ne permettent pas non plus de comprendre les options envisagées pour les voiries de desserte, qui seraient d'ailleurs toujours en cours de définition.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter l'analyse des variantes par les principales solutions de substitution examinées pour l'implantation de toutes les composantes du projet.

L'Ae recommande de justifier la demande d'utilité publique, compte tenu notamment des nouveaux éléments de réflexion et de contexte concernant l'urbanisation du corridor aéroportuaire en général et des terrains PSA en particulier, et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement et sur la santé humaine, l'ensemble du projet présenté a été retenu.

⁵⁰ Projet visant le renforcement des liaisons et des échanges entre les différentes "plaques" monofonctionnelles juxtaposées comprises entre ces deux plates-formes aéroportuaires - dont le site PSA d'Aulnay limitrophe de la ZAC du Triangle de Gonesse.

⁵¹ Les contrats d'intérêt national (CIN) sont une procédure instituée par le comité interministériel du 15 octobre 2015 visant la mise en place de gouvernances partagées (pouvoirs publics, acteurs économiques publics et privés, ...) pour faciliter la réalisation d'opération d'aménagement complexes, en vue notamment « de favoriser la construction de logements, de préserver les espaces naturels et agricoles, de dynamiser le développement économique local, d'assurer la complémentarité des territoires et d'initier de grands projets culturels ». Ils peuvent notamment prolonger ou renforcer d'autres outils existants, en vue notamment « de passer à un contrat plus opérationnel sur des sites qui font déjà l'objet d'un contrat de développement territorial », ou « d'élargir le partenariat sur des territoires qui font l'objet d'une OIN ». Six CIN ont été signés en 2016 portant soit sur de « grands » territoires (Porte sud Grand Paris, Vallée scientifique de la Bièvre, Plaine de l'Ourcq), soit sur des communes (Clichy-la-Garenne, Charenton-le-Pont et Argenteuil).

⁵² La préfecture de la région d'Île-de-France a annoncé en octobre 2016 renoncer au projet de CIN « Porte nord-est du grand Paris ». Le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (GGEDD), remis à la ministre du logement et de l'habitat durable et rendu public le 5 décembre 2016, partant du constat d'un manque de vision d'ensemble de ce grand territoire, recommande néanmoins la mise en place non seulement d'un CIN à cette échelle, mais aussi d'une Opération d'Intérêt National (OIN) à l'échelle plus resserrée de la ZAC du Triangle de Gonesse et des terrains PSA d'Aulnay-sous-Bois. [Une opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'urbanisme créée par décret en Conseil d'Etat, à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme. En particulier il délivre les autorisations d'occupation des sols -notamment les permis de construire- et décide de la création de zones d'aménagement concerté (ZAC)].

⁵³ Cet argumentaire ne figurait pas dans le dossier de la ligne 17 (ni dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae qui avait formulé une recommandation de même nature).

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

De façon générale, l'Ae avait recommandé 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 défavorables pour l'environnement ou la santé. Sont ainsi évoquées en partie 1.2 et 1.3 du présent avis d'autres types d'éventualités, liées au phasage et aux éventuels retards de certaines composantes du projet et de sa desserte. Il s'agit notamment de s'assurer que certaines phases du projet ne présentent pas des bilans plus défavorables au regard des enjeux d'environnement et de santé, compte tenu notamment du rythme de déploiement des différents dispositifs énergétiques et des répartitions modales des déplacements prévisionnelles. Il s'agit aussi d'identifier les principaux risques de dégradation de ces bilans (retard dans la mise en service d'équipements, ...) et les mesures correctrices envisageables.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter l'étude d'impact en s'assurant que certaines phases du projet n'ont pas des effets temporaires plus importants pour l'environnement et la santé que la configuration finale.

Elle recommande en outre d'identifier, d'une part, les principaux risques de dégradation de ces effets temporaires, liés à des difficultés de mise en œuvre de certaines composantes du projet (différés de réalisation d'équipements énergétiques, desserte, ...), et d'autre part, les mesures correctrices alors envisageables.

2.3.1 Destruction des sols agricoles

Dans son avis n°2015-103, l'Ae a recommandé 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.

L'étude d'impact comporte des compléments significatifs sur cette question. Notamment, le bilan de la concertation préalable à la création de la ZAC mentionne la réalisation d'une étude pédologique de la ZAC ayant notamment vocation à déboucher sur des propositions d'adaptation du projet de maîtrise d'œuvre urbaine dans une perspective de valorisation environnementale, laquelle pourra notamment comporter "l'implantation de grande culture, maraîchage, plants type pépinière". Il s'agit néanmoins de la seule mesure de réduction - aucune mesure d'évitement n'est envisagée.

Des informations complémentaires (courrier du préfet du Val d'Oise du 16 février 2017, indication de la confirmation de délibérations favorables des deux communes concernées pour la création d'une zone agricole protégée) mériteraient également d'être reprises.

Selon l'étude d'impact, en application de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 (article L. 112-1-3⁵⁴ du code rural et de la pêche maritime), l'EPA « réalisera une étude » préalable à la définition des mesures de préservation à prévoir⁵⁵. « Cette étude sera ensuite transmise au préfet pour avis de la Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) et de ce dernier, de sorte à ce que l'ensemble de ces éléments soient disponibles pour être intégrés au dossier d'enquête publique ».

Selon le maître d'ouvrage, l'ensemble des études, démarches et procédures évoquées semblent *a priori* avoir d'ores et déjà conduites. Dans la mesure où elles peuvent participer, au moins pour partie, de mesures de compensation de la destruction de sols agricoles entraînée par le projet, une synthèse en trouverait naturellement sa place dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande que les études préalables conduites au titre de l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime, l'avis de la Commission départementale de la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers (CDPENAF), ainsi que la charte "Projet agricole de territoire du Grand Roissy - Pour des espaces agricoles vivants sur le Grand Roissy-" soient jointes au dossier d'enquête publique, et qu'une synthèse en soit présentée dans l'étude d'impact.

2.3.2 Eau et milieu naturel

L'étude d'impact identifie deux principaux effets en matière d'eau⁵⁶ :

- imperméabilisation de 210 hectares de terres agricoles ;
- 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.

Pour les zones humides, elle retient comme option par défaut la recréation d'une surface au moins égale à 150 % de la surface détruite, qui sera située entre EuropaCity et la RD 370. Le mémoire en réponse au premier avis de l'Ae indiquait que le secteur prévu pour cette recréation serait précisé dans le dossier de réalisation de la ZAC.

Concernant les espèces, notamment le Pluvier doré⁵⁷, affecté par la disparition d'un site d'hivernage, et le Cochevis huppé, le dossier évoque notamment, en vue de compenser les impacts du projet, le traitement de certaines surfaces techniques (bassins tampon, espaces verts,

⁵⁴ « 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 ».

⁵⁵ Les modalités en ont été précisées par le décret d'application n° 2016-1190 du 31 août 2016 de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt.

⁵⁶ 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.

⁵⁷ Qui est une espèce inscrite à l'annexe I de la directive « oiseaux » (et bénéficie à ce titre de mesures spéciales de conservation de leur habitat), contrairement à ce que la page 77 laisse entendre.

accotements routiers, ...), en vue de les rendre plus favorables à l'accueil du Cochevis huppé. Aucun engagement n'est cependant pris par le maître d'ouvrage.

L'Ae recommande que les mesures compensatoires concernant notamment le Pluvier doré et le Cochevis huppé fassent l'objet d'engagements du maître d'ouvrage.

2.3.3 Déplacements

La combinaison de l'étude d'impact et du document du maître d'ouvrage pour le débat public EuropaCity fournit un grand nombre des informations nécessaires à l'analyse des déplacements de personnes induits par le projet⁵⁸. Ce deuxième dossier n'a pas conduit le maître d'ouvrage à reprendre l'étude d'impact en conséquence, ni à apporter les améliorations de présentation suggérées dans l'avis Ae n°2015-103⁵⁹.

En cohérence avec sa recommandation du § 1.1.3 du présent avis, l'Ae estime qu'il y a lieu de présenter l'ensemble des résultats relatifs aux déplacements en l'absence du barreau de Gonesse.

Sauf engagement précis des services de l'État sur la réalisation du barreau de Gonesse, l'Ae recommande de présenter l'ensemble des résultats des études de déplacements (nombres et parts modales) en l'absence du barreau de Gonesse.

En matière de déplacements routiers, la principale préconisation de l'EPA s'appuie sur les constats, d'une part, que l'autoroute A1 est relativement moins congestionnée que les autoroutes franciliennes et que ses difficultés proviennent en premier lieu de systèmes d'échanges mal adaptés, et d'autre part, que la capacité actuelle du BIP⁶⁰ ne pourra simultanément assurer l'écoulement du trafic de transit et accueillir les flux du triangle de Gonesse. L'EPA préconise en conséquence la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370, permettant notamment de créer un accès direct à EuropaCity depuis ces voies, délestant le BIP.

Bien qu'elle mentionne différentes études de trafic sur lesquelles elle indique s'être appuyée⁶¹ l'étude d'impact apporte au final peu d'éléments quantitatifs sur l'évolution des trafics routiers. S'agissant d'une donnée d'entrée essentielle pour l'analyse des impacts induits par le projet (air, bruit, congestion), il paraît nécessaire d'expliquer et de quantifier les trafics à attendre sur les différentes voies (BIP, N17, RD 317, RD 379, Barreau Nord, A1, A3,...) en distinguant ceux induits par la ZAC, les autres projets⁶² du secteur et les autres évolutions à différentes échelles.

L'Ae recommande d'expliquer les effets du projet sur les flux de véhicules qui transiteront sur les différentes voies (BIP, N17, RD 317, RD 379, Barreau Nord, A1, A3,...), en distinguant ceux respec-

⁵⁸ Il est moins complet pour les flux logistiques, la circulation des engins agricoles et les transports de marchandises.

⁵⁹ En particulier, la deuxième figure de la page 330, la seule qui fournisse les flux de trafic en 2030, est toujours illisible.

⁶⁰ Cf. étude d'impact p. 329. Cette impossibilité ne sera que renforcée par la reconfiguration du BIP -actuellement voie rapide- en « boulevard urbain ». Ce constat est conforté par le rapport n°010722-01 du CGEDD : « Enfin, la reconfiguration du BIP en boulevard urbain avec carrefours à feux et limitation de vitesse de 50 km/h interpelle quant aux risques de thrombose qu'elle peut engendrer sur le réseau de transit ».

⁶¹ Diagnostic de l'étude d'aménagement et de déplacement du Corridor A1/Nord Francilien (DRIEA, juillet 2012), Simulations de trafic (CD VIA, septembre 2014), Etat du trafic en Île-de-France (V-Trafic, janvier 2014).

⁶² En premier lieu les trafics induits par les projets situés à proximité immédiate de la ZAC, tels que ceux de Paris Nord 2, du parc des expositions ou d'Aérolians.

tivement induits par la ZAC, par les autres projets du secteur⁶³ et par les autres évolutions à différentes échelles.

2.3.4 Consommations énergétiques et production d'énergie

Dans l'attente du dossier de réalisation de la ZAC, le dossier n'apporte aucune information complémentaire sur ce volet, les études préalables étant en cours de réalisation ou à réaliser.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter le volet "énergie" de l'étude d'impact, en y précisant le scénario retenu par le maître d'ouvrage et son déploiement dans le temps, ainsi que le raisonnement qui le conduit 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.

L'Ae avait souligné, dans son premier avis, que l'étude d'impact n'apportait que des réponses partielles à certaines questions :

- 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 LDen⁶⁴, 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. Dans son mémoire en réponse, l'EPA indique que cette approche cumulative n'est pas apparue pertinente et serait « scientifiquement inexacte »⁶⁵ compte tenu de la nature très différente des bruits considérés. Pourtant, différentes méthodes sont couramment utilisées pour évaluer la gêne sonore résultant de la superposition de bruits de discontinuités variables.

L'Ae note pourtant que l'étude d'impact présente, dans sa section relative à l'état initial (p. 94), une carte de synthèse des niveaux sonores cumulés (aéroports et infrastructures routières) sur l'ensemble du Triangle de Gonesse.

- 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 ;
- le raisonnement, principalement qualitatif, s'appuie sur l'analyse que les nuisances ne concerneront que les salariés de la ZAC et d'EuropaCity, ainsi que les visiteurs de ce site, le projet ne prévoyant aucun habitant permanent. Il rappelle que la plupart des activités développées dans le quartier d'affaires et de loisirs se dérouleront principalement à l'intérieur des bâtiments ;
- 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. D'une façon générale les mesures

⁶³ En premier lieu les trafics induits par les projets situés à proximité immédiate de la ZAC, tels que ceux de Paris Nord 2, du parc des expositions ou d'Aérolians.

⁶⁴ LDen (day/evening/night) : niveau sonore moyen pondéré pour une journée

⁶⁵ « La modélisation acoustique en l'état futur, tenant compte de la contribution des infrastructures routières, ferroviaires et du trafic aéroportuaire n'est pas apparue pertinente, car [...] elle présente le cumul du bruit en provenance des infrastructures de transports terrestres et en provenance des avions- un cumul d'indices scientifiquement inexacts ».

d'évitement sont présentées de façon hypothétique et vague⁶⁶. Il comporte une référence plus précise à des "espaces à bruit apaisé" (inférieurs à 55 dB(A)), sur environ 10 % de la surface totale du Triangle de Gonesse ;

- 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 rappelle sa recommandation 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 et d'en présenter la cartographie ;***
- ***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

L'étude d'impact mise à jour comporte plusieurs informations supplémentaires pour décrire le contexte de la zone d'étude sur cette thématique. Néanmoins, faute de disposer des caractéristiques précises des aménagements et équipements de la zone, qui ne seront connues qu'en 2018, l'analyse reste incomplète, notamment en ce qui concerne les mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation.

L'Ae rappelle sa recommandation 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

Ce volet, ainsi que le volet sanitaire de l'étude d'impact, restent très lacunaires. Eu égard aux millions de personnes appelées à être exposées de façon occasionnelle ou récurrente⁶⁷, l'étude d'impact devrait modéliser les concentrations prévisibles dans l'air, tenant compte des impacts du projet sur les déplacements, avant et après 2024, en se focalisant le cas échéant sur les polluants présentant les enjeux les plus forts (*a priori*, oxydes d'azote – 198 tonnes à 235 tonnes ajoutées par an par le projet –, benzène et particules fines (PM 10⁶⁸) – 46 tonnes à 60 tonnes ajoutées par an par le projet, selon le scénario retenu), et en procédant à une évaluation des risques sanitaires liés à ces nuisances et à leur cumul avec d'autres facteurs pathologiques comme le bruit.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter le volet relatif à la qualité de l'air de l'étude d'impact :

- ***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.***

⁶⁶ Cf. p. 266 : « une limitation de vitesse est envisagée » ; « un travail sur le paysage à travers le modelage de la topographie le long des axes routiers permettra de limiter les nuisances sonores » ; « certains aménagements pourraient également jouer un rôle de masquage sonore, comme par exemple des fontaines dans l'espace public », ...

⁶⁷ Le chapitre 6, §C, de l'étude d'impact relatif à l'évaluation de l'exposition des populations mentionne, outre 900 salariés actuels du Parc d'activités de la Grande Couture, 50.000 à 80.000 visiteurs par jour, sans toutefois distinguer les visiteurs occasionnels d'EuropaCity des salariés permanents (EuropaCity et quartier d'affaires).

⁶⁸ De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires). Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

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, notamment sur l'A1. Elles auraient aussi probablement des effets bénéfiques en termes de sécurité routière et d'exposition au bruit à l'intérieur de la ZAC.

De même que ces évolutions sont mentionnées pour le BIP, le dossier devrait comporter les informations similaires pour toutes les infrastructures et aménagements nécessaires à la réalisation du projet, puisqu'elles déterminent leur dimensionnement, de façon cohérente avec la requalification du BIP. D'ailleurs, le mémoire en réponse de l'EPA à l'avis n°2015-103 confirmait que *« la mise en place de mesures de réduction de la pollution atmosphérique fait partie intégrante du projet d'ensemble. Toutefois, les sources les plus importantes de pollution atmosphérique sur le territoire renvoient aux trafics aériens et routier, sur lesquels l'EPA n'a pas de prise »*.

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, et notamment sur l'A1.

L'Ae recommande à l'État et au Département du Val d'Oise, exploitants et maîtres d'ouvrage de plusieurs composantes du projet, d'indiquer de quelle façon les limitations de vitesse seraient amenées à évoluer sur l'ensemble du réseau viaire structurant.

2.3.7 Effets cumulés

L'analyse des impacts cumulés a été significativement complétée, à l'occasion de la mise à jour de l'étude d'impact. Même si elle est encore curieusement positionnée à la fin des développements relatifs à l'impact du projet sur les milieux naturels et si elle conserve plusieurs mentions critiquables déjà signalées dans le premier avis de l'Ae⁶⁹, elle prend soin désormais de recenser tous les projets connus et leurs impacts respectifs.

Le raisonnement reste néanmoins incomplet. Le dossier rappelle que *« L'avis rendu sur la Ligne 17 Nord du Grand Paris) est celui qui entre le plus en résonance avec le projet du Triangle de Gonesse avec les recommandations portant sur le traitement du bruit, des déblais, des eaux souterraines, de la zone Natura 2000, du paysage. Les impacts cumulés potentiels, dans l'espace et dans le temps sont en effets nombreux et doivent être appréhendés ensemble »*. Il n'en tire aucune autre conséquence. Par conséquent, rien n'est indiqué sur les mesures à prévoir en termes d'*« écoulement des eaux souterraines, de bruit, de traitement des déblais, de paysage, de continuités écologiques,...»*, thèmes pourtant cités comme objets de "craintes" par l'étude d'impact. Les autres projets font l'objet d'une conclusion de même nature.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par les mesures à prévoir pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet cumulés avec ceux des autres projets connus.

⁶⁹ Notamment, *« 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 »*.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

Le suivi des mesures et de leurs effets est traité dans le volet "estimation du coût des mesures". Il reste pour l'instant mal défini, pourtant pour les sujets potentiellement les plus importants : gestion des sites pollués, énergie, bruit, zone humide,...

L'Ae rappelle que :

– selon l'article R.122-5 7° du code de l'environnement, *"la description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet [...], ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets"*;

– selon l'article R.122-14 du code de l'environnement, *"la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet mentionne :*

2° Les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine";

3° Les modalités du suivi de la réalisation des mesures, ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui font l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon le calendrier que l'autorité compétente pour autoriser ou approuver détermine".

Le dossier ne comporte pas, à ce stade, les éléments nécessaires pour satisfaire à ces dispositions et doit donc être complété en ce sens.

3 Résumé non technique

Le résumé non technique a été peu modifié. La principale différence tient à la modification de la qualification des enjeux de l'étude d'impact, illustrée par un rectangle de couleur (rouge pour les enjeux forts, orange pour les enjeux modérés, jaune pour les enjeux faibles).

Par leur meilleure mise en perspective les uns par rapport aux autres, cette présentation fait ressortir une qualification trompeuse pour quelques enjeux :

– l'impact est présenté comme "faible" pour le climat, s'appuyant sur un argumentaire climatique à l'échelle locale. Néanmoins, une dernière phrase signale que "la circulation accrue de véhicules génère des gaz à effet de serre...", ce qui élargit le champ de cet enjeu à la question des changements climatiques globaux ;

– la question des risques technologiques est présentée comme à impact faible, alors qu'elle recouvre celle de la pollution des sites (pour laquelle les mesures envisagées sont les plus coûteuses).

L'Ae recommande de revoir, dans l'étude d'impact et dans le résumé non technique, la qualification de certains enjeux et rappelle sa recommandation de préciser dans le résumé non technique le phasage des aménagements et des différentes procédures.