

Commune de Gonesse (95)

**Projet d'aménagement
de la ZAC du Triangle de Gonesse**

RAPPORT D'ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

1. Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions nécessaires au projet
2. Enquête préalable à la déclaration de cessibilité des propriétés nécessaires au projet

Achevé le 13 juillet 2018



**grandparis
aménagement**

epf
ILE-DE-FRANCE

Sommaire

RAPPORT D'ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES	4
A - Contexte et généralités	4
A.1 - Objet des enquêtes conjointes	4
A.2 - Cadre juridique des enquêtes publiques conjointes	5
A.3 - Nature et caractéristiques principales du projet	5
A.4 - Composition des dossiers	14
A.5 - Autres documents transmis au commissaire enquêteur	17
B - Organisation et déroulement de l'enquête publique	18
B.1 - Désignation du commissaire enquêteur	18
B.2 - Modalités d'organisation de l'enquête	18
B.3 - Information du public	20
B.4 - Climat des enquêtes publiques	21
B.5 - Réunion publique d'information et d'échanges	22
B.6 - Dénombrement des observations	28
B.7 - Rencontres avec le GPA et Alliages & Territoires (EuropaCity)	30
B.8 - Contacts et rencontres avec des institutions et des personnalités	37
B.9 - Formalités de fin d'enquête	45
C - Analyse des observations formulées durant et après l'enquête publique	47
C.1 - Observations orales et inscrites sur les registres-papier	47
C.2 - Observations communiquées par voie électronique	67
D - Observations personnelles du commissaire enquêteur	72
D.1 - Examen du dossier de DUP (hors étude d'impact) et commentaires	72
D.2 - Examen de l'étude d'impact et commentaires	90
D.3 - Examen de l'avis de l'Ae et mémoire en réponse de GPA	139
D.4 - Examen du dossier parcellaire et commentaires	154
E - Mémoire en réponse et commentaires du commissaire enquêteur	157
E.1 - Préambule rédigé par GPA	157
E.2 - Réponses aux questions concernant la programmation	158
E.3 - Réponses aux questions sur les emplois et les formations	160
E.4 - Réponses aux questions sur l'environnement naturel et les alternatives	171
E.5 - Réponses aux questions concernant la procédure d'expropriation	174
CONCLUSIONS MOTIVÉES RELATIVES A L'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX ET ACQUISITIONS NECESSAIRES AU PROJET	175
A - Analyse des motivations des conclusions	175
A.a - Rappel du contexte	175
A.b - Organisation et déroulement de l'enquête	175
A.c - Climat des enquêtes publiques	176
A.d - Questionnement du commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet	177
B - Conclusion générale et avis	184

CONCLUSIONS MOTIVÉES RELATIVES A LA DECLARATION DE CESSIBILITE DES PROPRIETES NECESSAIRES AU PROJET	190
A - Analyse des motivations des conclusions	190
A.a - Rappel du contexte	190
A.b - Organisation et déroulement de l'enquête	190
A.c - Climat des enquêtes publiques	191
A.d - Questionnement du commissaire enquêteur	191
B - Conclusion générale et avis	192

Documents annexés à l'exemplaire officiel remis au préfet

- Présentation powerpoint en réunion publique
- CR de la réunion publique d'information et d'échange du 31 janvier 2018
- Originaux des registres sur papier et des documents annexés à ces registres
- Exemplaire sur papier de la compilation des observations reçues par voie électronique et des documents annexés au registre électronique
- Copie du PV de synthèse de la réunion du 6 mars 2018

Commune de Gonesse (93)**Projet d'aménagement
de la ZAC du Triangle de Gonesse****RAPPORT D'ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES****A - Contexte et généralités****A.1 - Objet des enquêtes conjointes**

La présente procédure et le présent rapport d'enquêtes sont les conséquences de la demande de « *Grand Paris Aménagement* (qui) 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 Coeur du Triangle de Gonesse ;
- que la Déclaration d'Utilité Publique soit prononcée au profit de l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France ».

Le dossier est présenté par l'Etablissement Public d'Aménagement « Grand Paris Aménagement » (GPA) au profit de l' « Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France » (EPFIF). Il a pour objet l'aménagement du « Triangle de Gonesse », secteur actuellement agricole de près de 300 ha, localisé entre les parties urbanisées de Gonesse (95) et la commune d'Aulnay-sous-Bois (93).

Le projet comporte les principaux éléments suivants :

- le projet de parc d'activité visant à accueillir différents types d'entreprises, dans lequel se positionne la future gare de la ligne 17 du métro « Grand Paris Express » ainsi qu'une coulée verte et des parcs urbains ;
- le projet innovant EuropaCity regroupant diverses activités dans les domaines culturels, sportifs, commercial, d'hôtellerie et restauration, de formation et enfin de loisirs, lui même accompagné d'une coulée verte et d'un parc ;
- une lisière agricole au Nord de l'emprise de la ZAC, faisant office de transition avec le « Carré agricole » de Gonesse de près de 400 ha qui est conservé.

Le projet d'aménagement avait fait l'objet de diverses phases d'étude de faisabilité et d'un concours d'urbanisme qui avait conduit à la sélection d'un projet plus compact que ses concurrents.

Les emprises et les lignes directrices du projet lauréat ont ensuite donné lieu à une inscription de ce projet d'urbanisation dans le Schéma directeur d'Ile-de-France puis à la création de la « ZAC du Triangle de Gonesse » (arrêté préfectoral du 21 septembre 2016 ¹).

Une procédure de révision du PLU communal a ensuite notamment porté sur l'ouverture à l'urbanisation de ces terrains. Le projet de révision du PLU a été arrêté par délibération du conseil municipal du 30 janvier 2017.

Il a été soumis à enquête publique du 29 mai au 30 juin 2017. Le commissaire enquêteur a ensuite rendu un avis défavorable, argumenté notamment sur le fait que le projet d'ouverture du Triangle de Gonesse à l'urbanisation et d'OAP correspondant ne respecterait pas les objectifs du développement durable (piliers économique, social et environnemental) et ceux inscrits au PADD.

Le PLU révisé a été approuvé par délibération du conseil municipal du 25 septembre 2017 ² moyennant quelques modifications visant à répondre à certaines des remarques ou objections. Cette délibération a fait suite à un rapport apportant au conseil municipal diverses réponses aux arguments défavorables du commissaire enquêteur.

A.2 - Cadre juridique des enquêtes publiques conjointes

Ces enquêtes conjointes touchent à différents domaines juridiques, dont notamment les textes législatifs et réglementaires suivants :

- **Enquête relative à la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions nécessaires au projet** : articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants du code de l'environnement et conformément à la délibération du Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement en date du 29 mars 2017 ;
- **Enquête parcellaire préalable à la cessibilité des terrains nécessaires au projet** : articles R.131-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

A.3 - Nature et caractéristiques principales du projet

A.3.1 - Présentation du dossier de demande de déclaration d'utilité publique

Le projet concernant la ZAC du Triangle de Gonesse porte sur un périmètre de 299 ha situé de part et d'autre du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP), entre l'autoroute A1 – A3 à l'Est, la RD 317 à l'ouest, la ZAC des Tulipes au Sud et le Carré Agricole au Nord.

Le commissaire enquêteur a estimé nécessaire que son rapport contienne d'importantes citations de la notice explicative du dossier, de façon que la lecture des grands chapitres suivants, contenant notamment les observations du public, soit effectuée en connaissance de cause.

La notice explicative indique en introduction que « elle traduit l'aboutissement de réflexions remontant à plus de 20 ans sur l'opportunité d'un pôle de développement entre les deux aéroports de Roissy-CDG et du Bourget. Les évolutions récentes liées au Grand Paris ont permis de réaffirmer la position stratégique de ce territoire et sa vocation économique ».

¹ Cet arrêté préfectoral a ensuite été annulé par le TA, postérieurement à la clôture des présentes enquêtes publiques. Le préfet a ensuite fait appel de cette décision.

Cependant, les textes régissant les procédures d'enquêtes publiques ne prévoient pas de modification de la mission qui avait préalablement été confiée au commissaire enquêteur ... qui doit donc toujours se dérouler jusqu'au dépôt de son rapport.

² Cette délibération est désormais contestée devant le TA.

Elle expose que la ZAC « traduit l'aboutissement de réflexions remontant à plus de 20 ans sur l'opportunité d'un pôle de développement entre les deux aéroports de Roissy-CDG et du Bourget. Les évolutions récentes liées au Grand Paris ont permis de réaffirmer la position stratégique de ce territoire et sa vocation économique.

Ce site bénéficie d'une position stratégique dans le « corridor aéroportuaire », situé entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget. Il participe de la dynamique économique plus large du Grand Roissy, dans lequel il a vocation à ressouder des éléments épars et à jouer un rôle attractif majeur. En effet, le corridor aéroportuaire souffre d'un manque de lisibilité du fait d'entités dispersées : la plateforme aéroportuaire de Roissy- CDG, le Parc international des expositions et le parc d'activités Paris Nord 2, le Bourget et son parc des expositions.

Le Triangle de Gonesse a vocation à incarner ce corridor en reliant ces pôles quasi-isolés en un espace reconfiguré, avec une réelle lisibilité au plan international. Doté de fonctions tertiaires internationales et technologiques, il a l'ambition de positionner ce corridor aéroportuaire sur une offre diversifiée et compétitive. Ces réflexions, qui s'étaient portées initialement sur un périmètre d'étude de 800 hectares environ, ont été confortées au fil des années dans les différents documents de planification territoriale.

Ainsi le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 1994 classait déjà le Nord du Triangle de Gonesse en Pôle d'Intérêt Régional, et l'ouvrait partiellement à l'urbanisation sur une superficie de 450 hectares. Le caractère stratégique du Triangle était marqué par la désignation de sa partie centrale comme « pôle régional », inscrivant l'ensemble du sud de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle comme centre d'envergure européenne ».

Ensuite, un marché de définition puis un concours d'urbanisme ont conduit à établir un « Plan de référence » visant « à définir les éléments structurants d'un projet d'ensemble, en termes d'équilibre de programmation, de déplacement, de qualité urbaine et environnementale ».

Le nouveau SDRIF (27 décembre 2013) a ensuite « réaffirmé le « Grand Roissy » comme « Territoire d'intérêt métropolitain » (TIM), et a identifié le « Triangle de Gonesse » comme l'« un des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du TIM ».

Le SDRIF a entériné les grands principes du Plan de référence : il a confirmé l'ouverture à l'urbanisation du site sous réserves de la réalisation d'une desserte en transports collectifs d'échelle métropolitaine et de la préservation de 400 hectares de terres agricoles. Un front urbain d'intérêt régional au nord de la ZAC, marquant la limite de l'urbanisation, est également inscrit.

La desserte en transports collectifs sera assurée d'une part, par la création de la ligne 17 du métro du Grand Paris avec la création d'une gare du « Triangle de Gonesse », d'autre part, par la création de la voirie du Bus à Haut Niveau de Service (ligne 20, reliant la gare RER D d'Arnouville à la gare RER B du Parc International des Expositions (PIEX)), qui a été mise en service depuis novembre 2016, et enfin, par la liaison dite « barreau de Gonesse » entre la gare RER D d'Arnouville à la gare RER B du PIEX.

L'aménagement du Triangle de Gonesse s'inscrit également dans la dynamique de projets du Grand Paris. Il a été, en effet, identifié dans le cadre du Contrat de Développement Territorial Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France (CDT) signé en 2014, comme l'un des deux grands pôles de développement du projet de territoire de l'agglomération, en raison notamment des enjeux métropolitains qu'il porte.

L'élaboration des Contrats de Développement Territorial (CDT) autour des gares a été initiée par le décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, pour structurer les mutations induites par le déploiement du nouveau réseau de transport et ainsi participer au rééquilibrage du développement métropolitain. Le CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France définit les principes stratégiques de développement de ces territoires, au regard de la création de la gare « Triangle de Gonesse » sur le tronçon Saint-Denis Pleyel / Le Mesnil-Amelot de la ligne 17 du réseau Grand Paris Express ».

Elle précise que « la volonté de doter le Triangle de Gonesse d'un projet d'envergure, cohérent et intégré dans le territoire, répond aux risques posés par la forte pression foncière que subit le secteur :

- l'utilisation d'espaces pour des activités à faible valeur ajoutée en termes d'emploi, au détriment d'activités à plus forte valeur ajoutée souhaitant bénéficier de la proximité de l'aéroport international Paris-CDG et d'affaires Paris-le Bourget ;
- la poursuite d'un développement « au fil de l'eau » à travers des constructions isolées, consommatrices de foncier, en dehors de toute approche globale et durable du territoire,
- le mitage anarchique des terres agricoles.

L'enjeu du projet du Triangle de Gonesse est alors de concilier des problématiques à la fois locales et métropolitaines, ainsi que des problématiques urbaines et agricoles :

- en considérant l'importance de son rôle pour la poursuite du développement de la « ville aéroportuaire » autour du hub international de Paris-Charles-de-Gaulle, afin de conforter le positionnement de l'Île-de-France dans la compétition des grandes métropoles mondiales,
- en permettant, par son positionnement central entre les deux moteurs de développement que sont les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et du Bourget, de désenclaver et d'accroître la lisibilité, l'identité et l'attractivité de l'ensemble des territoires environnants : la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France (depuis le 1^{er} janvier 2016) à l'ouest et les territoires de la Seine-Saint-Denis à l'est de l'autoroute A1,
- en rendant possible la préservation des ressources agricoles et naturelles du territoire (400 hectares juridiquement préservés et dédiés à l'agriculture),
- en favorisant la création d'emplois diversifiés, évalués à environ 50 000.

Le projet d'aménagement prend la forme d'un nouveau quartier international d'affaires et de loisirs présentant une offre de services, de commerces, et de culture, dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) portée par Grand Paris Aménagement. Le projet a pour ambition de répondre à ces enjeux et objectifs ».

La notice présente le contexte de l'opération, marquée par une géographie prégnante (territoire encore agricole, situé entre des pôles urbains et deux aéroports internationaux et marqué par d'importantes voies routières structurantes qui fragmentent les espaces) « où l'accès à l'emploi est un défi majeur. Le sud-est du Val d'Oise se caractérise par une population relativement jeune, en raison d'un taux de natalité particulièrement fort dans ce secteur.

Près de la moitié de la population a moins de 30 ans. La population active est peu qualifiée et le taux de chômage est élevé.

A Gonesse, le taux de chômage est particulièrement significatif et atteint 17 % en 2014. Il est supérieur à celui du département du Val d'Oise qui est de 13,4 % et à la moyenne nationale qui est de 9,9 % en 2014. Ces caractéristiques sont à l'image des difficultés observées plus largement à l'échelle du Grand Roissy dans les communes urbaines de l'est du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis.

Mal relié localement aux pôles d'activités majeurs, ce territoire cumule les contraintes liées à la proximité des sites stratégiques que sont les aéroports de Roissy et du Bourget (nuisances sonores, limitation des constructions sur une majorité du territoire, lignes très haute tension, coupure par les infrastructures primaires nécessaires au fonctionnement de la métropole, etc.), sans bénéficier des dynamiques induites. L'accès à l'emploi représente alors un enjeu majeur du territoire 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'Île-de-France ».

La notice explique que le site « sera desservi par des réseaux de transport public performants » alors que « la situation territoriale (actuelle) est liée aux évolutions successives de la métropole parisienne. La plupart des liaisons se font aujourd'hui par des axes Nord-Sud (A1, RER B, RER D) qui engendrent des coupures du tissu urbain sans le desservir efficacement.

L'aménagement d'infrastructures de transports performantes constitue donc l'une des grandes priorités du développement territorial pour combler notamment le manque de liaisons Est-Ouest et relier plus efficacement les zones d'habitat et les zones d'emplois ».

Ceci se traduit par :

- la création de la ligne 17 prévue dans le cadre du « Grand Paris Express » qui « desservira également l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle »,
- la création d'une ligne de bus BHNS « ligne 20, entre la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse - Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte »,
- « la liaison ferrée RER B - RER D dit « barreau de Gonesse » prévu au titre du contrat de projets Etat-région (CPER). Le CPER 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, évoque le « barreau ferroviaire de Gonesse »,

- « la requalification du Boulevard Intercommunal du Parisis en boulevard urbain multimodal ».

Concernant la nature agricole actuelle du site, la notice explicative expose que « les céréales et les oléo-protéagineux (COP) sont cultivés sur l'ensemble du territoire et notamment sur le périmètre agricole du Triangle de Gonesse. La culture de COP est couplée à celle de la betterave dans la partie Nord de la Plaine-de-France. Une plateforme de production de pommes de terre est présente au niveau de Chennevières-lès-Louvres.

Mais la Plaine de France fait partie des secteurs à forte pression foncière, avec un volume des ventes sortant du marché rural important : 50 hectares par an (soit 42 % des surfaces en vente).

Elle subit ainsi les conséquences de la proximité urbaine sur le fonctionnement agricole :

- o Une diminution directe de l'espace disponible : l'urbanisation réduit en permanence la surface disponible, générant un manque ressenti par les exploitants, qui ne peuvent pas s'agrandir. Toutes les parcelles accessibles sont exploitées : la friche n'existe pas (malgré l'intense spéculation foncière, les surfaces sont utilisées jusqu'au bout ; cette caractéristique est possible du fait du caractère annuel des productions de la zone),
- o Une concurrence forte sur le foncier intra-agricole : d'après la Chambre d'Agriculture, on compterait 15 à 20 candidats à chaque rétrocession,
- o Une hausse du prix du marché pour le foncier rural : la pression urbaine sur le secteur rend le prix moyen au m² sur la Plaine de France, de 15 % supérieur au prix du département, et de 60 % à celui de la région,
- o Une déstructuration de l'espace qui handicape le fonctionnement des exploitations, avec la diminution de la surface de l'exploitation qui équivaut à la perte de l'outil de travail. La surface est directement responsable de la rentabilité de l'exploitation et des revenus pour l'exploitant : une perte de surface correspond à une perte de résultat, ce qui fragilise les exploitations. Par ailleurs, l'incertitude qui plane en permanence au-dessus des exploitations quant à la durabilité de leur outil de travail handicape le développement, l'investissement,
- o Le morcellement de l'espace engendré par l'urbanisation et l'enclavement des bâtiments d'exploitation en résultant, entraîne des difficultés de circulation :
 - perturbations sur les accès aux parcelles (disparition de dessertes agricoles, circuits allongés, perte de temps, voire dans les cas extrêmes, parcelles devenues inaccessibles...);
 - circulation des engins agricoles rendue problématique (dimensionnement des ronds points ou des aménagements routiers insuffisants, non-crédation de desserte agricole...);
 - annexion de chemins agricoles pour des usages de loisir (promenade, pistes cyclables, ...)

La préservation des terres agricoles dans ce secteur en vue du maintien d'une activité agricole représente un enjeu local fort : ainsi, un projet agricole de territoire a été initié à partir de 2009 par l'Etat et l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France, en partenariat étroit avec les collectivités locales ».

La notice indique que ce projet « a débouché sur la production d'un Schéma Agricole, visant à préserver 8 000 ha³ d'espaces agricoles fonctionnels pour 30 ans dans le périmètre du Grand Roissy. Enfin, en 2016, il s'est traduit, par la signature d'une Charte Agricole du Grand Roissy, par l'Etat, les collectivités territoriales, les acteurs du monde agricole, les associations et acteurs de l'aménagement ».

La notice expose les contraintes particulières du dite, à savoir :

- les servitudes aéronautiques : plafond de hauteur constructibles et « Plan d'Exposition au Bruit (PEB) révisé en 2007, qui régit l'urbanisme au voisinage de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, de façon à ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores. Le PEB s'étend notamment sur la quasi-totalité du Triangle de Gonesse. La construction de logements y est fortement limitée, mais la création de nouvelles activités économiques est autorisée »,
- les servitudes d'utilité publiques (télécommunication, transport d'énergie, installations aéronautiques, risque naturel de mouvement de terrain,

³ « 800 ha » avaient été indiqués dans le fichier informatique, ce qui était une coquille qui a été corrigée à la main dans le dossier présenté au public.

- la présence d'un site pollué, appelé « le Point noir de Gonesse » par une ancienne décharge partiellement dépolluée et pour le reste « protégé par un système de confinement empêchant l'infiltration. Il est surveillé et l'utilisation des sols y est soumise à restriction ».

La ZAC du Triangle de Gonesse est délimitée :

- au Nord par le Carré Agricole, 400 hectares dédiés à l'agriculture préservés dans le cadre du projet, intégrant une lisière agricole de transition,
- au sud, par la ZAC des Tulipes Nord,
- à l'est, par l'autoroute du Nord A1,
- à l'ouest, par la RD 317, la route de Paris à Senlis.



Plan du périmètre de la ZAC Source : dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse, 2016

La notice présente « les grands objectifs du Triangle de Gonesse (qui) sont multiples dans la mesure où) le projet du Triangle de Gonesse a l'ambition de concilier des enjeux à la fois locaux et métropolitains voire nationaux ainsi que des enjeux urbains et agricoles.

Compétitivité, attractivité du Grand Roissy :

- permettre au Grand Roissy de se positionner comme pôle économique majeur capable de faire émerger une ville aéroportuaire dense et durable,
- renforcer l'attractivité du territoire en donnant plus de visibilité et de cohérence au corridor aéroportuaire,
- contribuer au renouveau économique et écologique de l'axe Roissy-le Bourget en complétant l'offre par des fonctions touristiques, technologiques et tertiaires,
- compléter l'offre du territoire en termes de tourisme d'affaires, notamment en lien avec les loisirs,
- affirmer sa compétitivité internationale,
- attirer la demande internationale dans un contexte de forte concurrence entre les régions dotées de hubs aéroportuaires,
- conforter le rôle de Roissy comme poumon économique du Grand Paris tout en organisant son développement,
- contribuer à la montée en gamme du corridor aéroportuaire ;

Cohérence et visibilité du territoire :

- promouvoir une urbanisation maîtrisée permettant de concilier valorisation économique et agricole de ce territoire stratégique,

- stopper la multiplication anarchique de zones d'activités fortement consommatrices de foncier, déjà à l'œuvre sur le secteur,
- mettre un terme à l'enclavement des villes de l'Est du Val d'Oise, en les reliant au pôle du Grand Roissy,
- générer de la cohérence territoriale entre le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis,
- contribuer à changer profondément l'image du territoire ;

Dynamisme économique et emploi local :

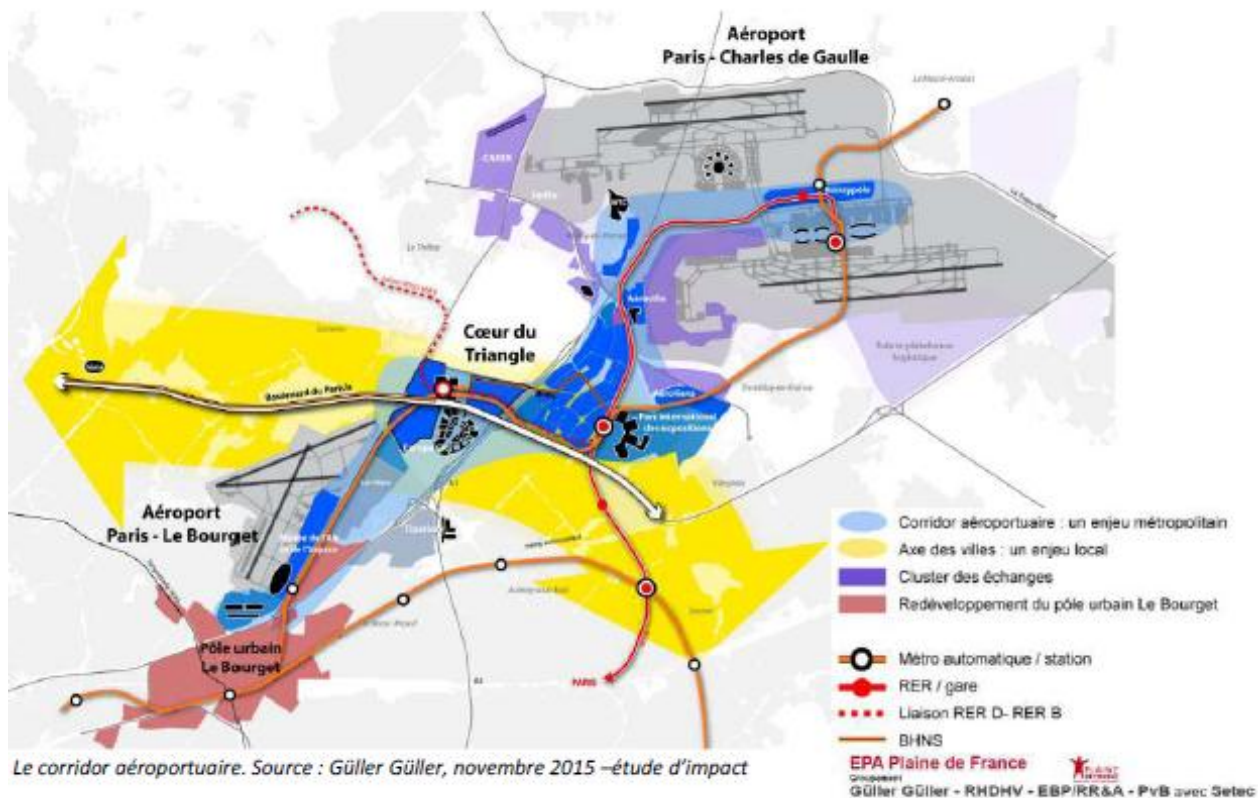
- améliorer les retombées positives de l'activité aéroportuaire, en termes d'emploi et de richesse, sur des territoires alentours marqués par les difficultés urbaines et sociales,
- renforcer les liens vers les communes et communautés adjacentes et favoriser une large répartition des richesses créées dans le corridor,
- développer l'emploi local,
- relier les bassins de vie de l'est du Val d'Oise avec le pôle d'emploi de la plateforme aéroportuaire,
- proposer des emplois qui correspondent à la main d'œuvre présente localement,
- s'inscrire dans des partenariats avec l'ensemble des acteurs du territoire responsables de l'emploi et de la formation des différents types de population (maison de l'emploi et ses partenaires, établissements d'éducation, organismes de formation, entreprises, collectivités locales) ;

Aménagement durable et cadre de vie :

- préserver des espaces non urbanisés pour maintenir l'activité agricole et la pérenniser,
- renouveler la manière dont un quartier d'affaires se construit et fonctionne : plus mixte, plus compact, plus soucieux de son environnement, mieux adapté aux conditions de travail de demain,
- permettre un cadre de travail idéal en créant un quartier à la fois dense et paysagé,
- préserver les ressources naturelles en favorisant le recours aux énergies renouvelables et en gérant durablement le cycle de l'eau,
- apporter une nouvelle offre de services pour tous les publics, franciliens et touristes ».

La notice présente les projets concurrents élaborés en 2007 et les raisons de leur abandon au profit du « Plan de référence de 2010, élaboré par le groupement Güller Güller - DHV - EBP – PVB (qui identifie trois axes stratégiques de développement du Triangle de Gonesse dans le Grand Roissy :

1. l'axe Nord-Sud, le « Corridor aéroportuaire Roissy-Le Bourget », se structure en lien avec les projets de transport en commun. Le secteur du corridor aéroportuaire capitalise l'attractivité croissante des territoires situés entre Ville et aéroports pour l'économie de la connaissance et l'innovation, orientée vers des activités techniques et tertiaires tournées vers l'international. La stratégie de développement de ce secteur, dans lequel le Triangle de Gonesse occupe une position centrale doit permettre de donner plus de cohérence et de lisibilité à ce territoire ;
2. l'axe Est-Ouest, le « cluster des échanges », désormais nommé boulevard des échanges, ceinture la bordure Sud de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, reliant Goussainville à Mitry-Mory ainsi que Le Mesnil-Amelot, qui accueillera le terminus de la ligne 17 du Grand Paris Express. Cet axe associe les grands sites, existants et futurs de l'économie des échanges (fret et passagers). Son développement s'oriente vers des activités logistiques innovantes, en lien avec le fret au sens large, profitant d'une desserte multimodale et de qualité (aérienne, routière, ferrée). Le Cluster des échanges est également voué à promouvoir les activités de commerce et de vitrines professionnelles, d'hôtellerie et loisirs ;
3. le troisième axe, l'axe des Villes reconfigure le secteur du Grand Roissy. Il assure l'ancrage du corridor aéroportuaire au sein de l'agglomération nord francilienne et s'organise autour du Boulevard intercommunal du Parisis qui sera restructuré dans le cadre de la ZAC. La création d'un maillage d'infrastructures nouvelles et d'une continuité verte permettra de mettre en relation les secteurs d'habitat de l'est du Val d'Oise et du nord de la Seine-Saint-Denis et les secteurs d'emploi du Triangle, de Paris Nord 2 et de la plateforme aéroportuaire de Roissy ».



La notice présente « les grands axes d'aménagement du projet de ZAC du Triangle de Gonesse :

- Un projet compact, qui tire parti des principes du développement durable (...);
 - mobilités durables (...);
 - trame verte (...);
 - trame bleue (...);
 - consommation d'énergie et recyclage (...);
- Un projet qui permet de préserver l'activité agricole dans des emprises réalistes (...);
- Un projet qui affirme de manière lisible la transversalité est-ouest, interdépartementale et entre les secteurs d'habitat et d'activité et qui tend à établir les relations Nord/Sud (...);
- Un projet qui propose une centralité urbaine forte et des espaces dont la qualité et la diversité des usages favorisent la vie urbaine (...);
- Un projet qui prend en compte les nuisances sonores (...).

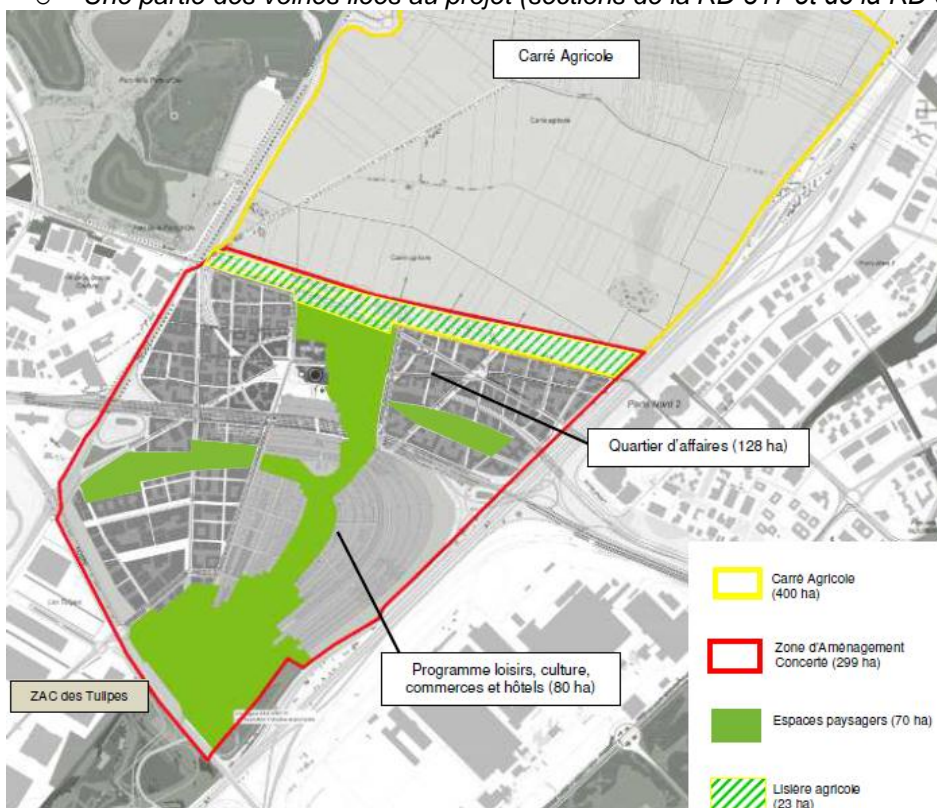
La notice expose « les principes de développement durable du projet » visant à concilier « un programme mixte de bureaux et de loisirs en lien avec un contexte agricole. Le projet se veut alors exemplaire en termes de développement durable. Pour cela, le projet prend appui sur une stratégie globale ambitieuse. Cette stratégie s'est construite à partir d'un contexte particulier, celui de la Plaine de France, un territoire façonné à la fois par les grandes infrastructures et par le Grand Roissy agricole (...).

La stratégie de développement durable de la ZAC du Triangle s'est fixé les grands objectifs suivants :

- La sobriété énergétique (...);
- L'économie circulaire (...);
- La préservation de la ressource en eau (...);
- La préservation des continuités paysagères et de la biodiversité (...);
- De nouvelles manières de travailler, de se déplacer et de gérer la ville (...);
- La garantie d'un environnement de vie, de travail et de loisirs agréable (...).

Le dossier précise que le projet « se décompose de la manière suivante :

- *Un quartier d'affaires international d'environ 128 ha et 1 125 000 m² de surfaces à construire (avec des équipements publics et privés (...)) :*
 - 800 000 m² de bureaux,
 - 200 000 m² d'activités technologiques (PME-PMI),
 - 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.
- *Un programme de loisirs, d'équipements culturels, de commerces et d'hôtels sur un périmètre d'environ 80 ha (comportant) 760 000 m² de surface de plancher (...)) :*
 - 230 000 m² environ destinés à l'activité commerciale
 - 20 000 m² environ destinés à la restauration.
 - 150 000 m² environ destinés aux activités sportives et de loisirs
 - 50 000 m² environ destinés à des activités culturelles
 - 110 000 m² environ à destination d'hôtellerie
 - 20 000 m² environ destinés à des espaces de congrès et séminaires.
 - 100 000 m² environ destinées à des espaces de circulation et de vie (...).
 - 80 000 m² environ destinés aux locaux administratifs et techniques.
 - un espace central paysager en pleine terre d'un seul tenant sur 10 ha environ (...).
- *Des espaces paysagers d'environ 60 ha organisés autour d'une continuité paysagère Nord/Sud, comprenant :*
 - un parc créatif public au nord du BIP,
 - deux parcs sportifs de part et d'autre du BIP à l'est et à l'ouest,
 - un parc public au sud de la ZAC.
- *La lisière agricole d'environ 23 ha en bordure de l'urbanisation (...) à vocation exclusivement agricole (...) pour effectuer une transition entre la ville et les grandes cultures du Carré (agricole préservé).*
- *Une partie des voiries liées au projet (sections de la RD 317 et de la RD 370) d'environ 8 ha ».*



La notice présente ensuite un phasage sommaire de l'opération, dans lequel le grand quartier localisé près de la future gare de la ligne 17 et le programme d'EuropaCity seront réalisés les premiers (prévision 2018 – 2026), avant les secteurs plus éloignés, respectivement situés à l'Est (2024 – 2030) et au Sud-ouest (jusqu'à 2035).

Elle indique que « au 30 juin 2017, la maîtrise foncière du site détenue par l'EPFIF et Grand Paris Aménagement représente au total plus de 43 % de la surface concernée par le projet d'aménagement. Etant précisé que la surface maîtrisée par l'ensemble des personnes publiques représente près de 54 % de la surface concernée par le projet d'aménagement.

Ces acquisitions foncières ont été réalisées par le biais des différents outils cités précédemment :

- dans le cadre de la ZAD Nord (...);
- dans le cadre de la DUP « Réserve foncière », près de 39 % des parcelles concernées par l'opération d'aménagement (soit 78 parcelles représentant une surface de 106,8 hectares) sont d'ores et déjà maîtrisées, dont notamment, l'ensemble de bâtiments à usage industriel et de bureaux, un des deux hôtels, ainsi que le centre de contrôle technique pour les poids-lourds ;
- dans le périmètre de la ZAD Sud (...).

En parallèle, en dehors du périmètre de la DUP réserve foncière, l'EPF du Val d'Oise a procédé à l'acquisition amiable d'une propriété située dans le secteur de la Patte d'Oie, en 2014. Par ailleurs, Grand Paris Aménagement est propriétaire, suite à des dotations de l'Etat et à des acquisitions amiables de parcelles appartenant au Centre Hospitalier de Gonesse, de 17 parcelles représentant une superficie de 12 hectares ».

La notice expose que « une nouvelle convention d'intervention foncière (...) a été signée le 27 octobre 2017 par Grand Paris Aménagement, la Ville de Gonesse, la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France et l'Etablissement Public Foncier Ile de France (permettant) :

- d'adapter la convention aux évolutions de l'opération en procédant à la suppression du périmètre de veille et à l'ajustement du site de maîtrise (...),
- d'ajuster l'enveloppe financière de la convention à 40 M€ (...),
- d'intégrer la CA Roissy Pays de France (...) et acter la substitution de l'EPA Plaine de France par GPA ».

La notice expose « les mesures particulières vis-à-vis des agriculteurs.

La gestion de la problématique agricole fera l'objet d'une attention toute particulière de la part du maître d'ouvrage et de l'EPFIF.

Comme cela a été fait dans le cadre du périmètre de la réserve foncière du Coeur Nord, un certain nombre de dispositifs seront mis en place par l'EPFIF pour tenter de remédier aux déséquilibres d'exploitations résultant de l'éviction de ce secteur, au nombre desquels figurent, notamment :

- la réalisation d'un cahier des échanges en jouissance, dont la prise en charge financière sera assurée par le maître d'ouvrage ;
- le pilotage de la réflexion et de la concertation avec les agriculteurs sur les questions de desserte et de création de chemins pour accéder aux parcelles exploitées avant et après l'aménagement du cœur du Triangle ;
- la possibilité pour les agriculteurs de se voir proposer de nouvelles terres de culture par la SAFER, afin de compenser la perte des parcelles exploitées dans le périmètre du Triangle de Gonesse. L'EPFIF a conclu à cet effet, une convention avec la SAFER, en date du 3 novembre 2014.
- la mise en place de concessions d'occupations temporaires permettant aux agriculteurs d'exploiter les terres agricoles jusqu'au début des travaux d'aménagement. Dans le périmètre cœur nord, quatre concessions d'occupation temporaire ont été accordées à des agriculteurs, suite à une étude portant sur la répartition des terres pouvant être exploitées à titre précaire.

Par ailleurs, les agriculteurs évincés seront indemnisés au moyen d'indemnités d'évictions agricoles ».

La notice présente ensuite les justifications de l'utilité publique du projet, indiquant qu'il est :

- « un moteur économique bénéfique pour la métropole et le territoire »,
- « un projet créateur d'emploi intégré à la stratégie du territoire du Grand Roissy »,
- « un projet qui concilie développement urbain et préservation des terres agricoles ».

L'ensemble de ce chapitre suscitant nécessairement des commentaires du commissaire enquêteur est cité et traité au § « D.1.2 – Notice explicative ».

A.3.2 - Présentation sommaire du dossier d'enquête parcellaire

Le dossier élaboré en vue des acquisitions de propriétés par voie d'expropriation concerne de nombreuses parcelles (presque exclusivement agricoles) très majoritairement localisées au Sud du « BIP » (Boulevard Interurbain du Parisis), alors que la plupart des parcelles situées au Nord de celui-ci sont déjà possédées par différents organismes publics.



Le détail de ce dossier est présenté au chapitre D.2 ci-après.

A.4 - Composition des dossiers

Le dossier global présenté à l'enquête publique conjointe comprend :

- les **deux registres d'enquêtes publiques** (en mairie de Gonesse), dont chaque page a été paraphée, correspondant respectivement aux enquêtes publiques conjointes :
 - enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions nécessaires au projet,
 - enquête préalable à la déclaration de cessibilité des propriétés nécessaires au projet ;
- l'**arrêté préfectoral** d'enquêtes publiques conjointes du 13 décembre 2017 ;

- le **dossier d'enquête d'utilité publique** comportant :
 - des informations juridiques et administratives,
 - une notice explicative,
 - un plan de situation,
 - un plan général des travaux,
 - les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
 - l'appréciation sommaire des dépenses,
 - l'étude d'impact, le résumé non-technique et l'additif,
 - le plan de périmètre de la DUP,
 - les pièces complémentaires, notamment :
 - l'avis délibéré de l'autorité environnementale du 22 mars 2017, le mémoire en réponse et le bilan de la concertation,
 - la délibération du 29 mars 2017 du CA de GPA et les différents courriers de GPA et de l'EPFIF,
 - divers autres documents (voir détail au chapitre D.1.8) ;
- le **dossier d'enquête parcellaire** comprenant :
 - une notice explicative,
 - un état parcellaire (avec la liste des parcelles concernées),
 - un plan parcellaire.

A noter que, à la demande du commissaire enquêteur, le porteur du projet a ajouté un préambule à l'étude d'impact afin d'expliquer pourquoi certains schémas reproduisent une forme du projet EuropaCity qui est désormais périmée.

De façon plus globale, le porteur du projet a alors choisi d'expliquer au public le processus évolutif et itératif que constitue la rédaction d'une étude d'impact sur un tel sujet.

GPA indique ainsi que « *l'étude d'impact est une étude technique qui vise à apprécier l'ensemble des conséquences d'un projet, notamment environnementales, pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les impacts négatifs.*

L'étude d'impact est un document vivant : elle a vocation à être enrichie tout au long du processus de conception du projet, grâce à l'approfondissement des études opérationnelles préalables, à l'intégration des études des projets concomitants, et aux avis formulés au cours des mises à disposition de l'Etude d'impact dans le cadre des différentes procédures (création et réalisation de la ZAC, révision du PLU, Dossier Loi sur l'Eau, Dossier de dérogation aux espèces protégées, Dossier de DUP, etc.) ».

GPA liste et présente les versions successives de l'étude d'impact :

« **Etude d'impact – version 1 (décembre 2015).** La première version de l'étude d'impact a été réalisée en décembre 2015 dans le cadre de la préparation du Dossier de Création de la ZAC, ayant donné lieu à un arrêté préfectoral le 21 septembre 2016. Dans le cadre de cette première procédure, l'étude d'impact a fait l'objet d'un premier Avis de l'Autorité Environnementale (AE), le 2 mars 2016.

Un mémoire en réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale a été rédigé et des compléments ont été apportés, dès avril 2016, avant la mise à disposition de l'étude d'impact au public.

Etude d'impact actualisée – version 2 (avril 2016) – mise à disposition du public lors de la procédure de Création de la ZAC. Ainsi, pour répondre aux recommandations formulées par l'Autorité Environnementale, l'étude d'impact a connu une première mise à jour en avril 2016 (version 2).

Les éléments suivants ont, par exemple, pu être complétés : intégration des éléments issus de l'étude d'impact de la ligne 17, compléments relatifs à l'état initial de la qualité de l'air, mesures compensatoires concernant les espèces protégées, calendrier et phasage prévisionnel de réalisation de la ZAC, bilan des conclusions de la concertation préalable à la création de la ZAC, etc.

Cette nouvelle version, ainsi que le mémoire en réponse à l'Avis de l'AE du 2 mars 2016, ont été mis à disposition du public du 16 août au 16 septembre 2016.

Etude d'impact actualisée – version 3 (décembre 2016) – mise à disposition du public lors de la procédure de DUP de la ZAC. L'étude d'impact « version 3 – décembre 2016 » a été actualisée afin d'intégrer les éléments connus à date (soit fin 2016).

Les éléments suivants ont, par exemple, pu être complétés : méthodologie relative à l'étude pédologique des sols de la ZAC, prise en compte des impacts des projets connus (révision du PLU de Gonesse, liaison ferroviaire Charles-de-Gaulle Express, etc.), le débat public d'EuropaCity, etc.

A cette occasion, l'AE a actualisé son Avis, le 22 mars 2017. A ce jour, aucune nouvelle actualisation de l'étude d'impact n'a encore été réalisée à l'issue de ce nouvel Avis.

Cette version 3 (décembre 2016), ainsi que le mémoire en réponse à l'Avis de l'AE du 22 mars 2017, seront mis à disposition du public dans le cadre de la présente enquête préalable à la DUP de la ZAC.

Pour résumer, l'étude d'impact a été mise à jour à deux reprises, à l'occasion des procédures de création de ZAC et de DUP :

- ⇒ L'étude d'impact « version 2 - avril 2016 » présentée dans le dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse et mise à disposition du public du 16 août au 16 septembre 2016 a été actualisée suite à l'avis délibéré n°2015-103 de l'AE ;
- ⇒ L'étude d'impact « version 3 - décembre 2016 » présentée ci-après dans le Dossier d'enquête préalable à la DUP a été actualisée afin d'intégrer les éléments connus à date (fin 2016) et sera mise à disposition du public dans le cadre de la présente enquête préalable à la DUP de la ZAC. Une nouvelle actualisation de l'étude d'impact est en cours, elle sera mise à disposition du public en 2018 à l'occasion de la procédure ayant trait au Dossier Loi sur l'Eau.

Les éléments nouveaux intégrés au Dossier de DUP. Depuis la dernière version de l'étude d'impact (décembre 2016 – version 3), plusieurs évolutions du projet ont eu lieu :

- l'évolution du marsterplan d'EuropaCity (de janvier à octobre 2017), pour faire suite au débat public : renforcement de son ouverture physique vers son environnement immédiat, amélioration des accroches urbaines, diversification d'écritures architecturales, modification de l'espace paysager central, en pleine terre, formant l'épine dorsale du projet, dans une continuité avec les parcs de la ZAC) ;
- les modifications apportées dans le cadre de la révision du PLU de la Ville de Gonesse (septembre 2017) : agrandissement de la lisière agricole (23 ha), précision du phasage de l'opération ;
- l'approfondissement du schéma directeur des eaux de pluie visant un traitement alternatif à ciel ouvert (noues paysagères, ...).

Ces évolutions ont d'ores et déjà été intégrées au sein des pièces graphiques du présent Dossier d'enquête préalable à la DUP, et notamment dans la Notice explicative (pièce 2), le Plan général de travaux (pièce 4), et les Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (pièce 5).

C'est ainsi que des différences entre l'étude d'impact (version 3), et les pièces du Dossier d'enquête préalable à la DUP pourront être relevées sur certains plans (schéma des réseaux, plan-guide, plan-masse), concernant :

- le marsterplan d'EuropaCity, (l'ensemble des plans de la Notice des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ont été mis à jour pour intégrer le nouveau masterplan) ;
- la lisière agricole agrandie à 23 ha, entraînant la modification des surfaces des programmes (128 ha pour le quartier d'affaires au lieu des 140 ha initiaux) –cf. pages 17, 18, 178, 310, 384, 385, 386 et 387 de l'étude d'impact et pages 21 et 23 de la Notice explicative ;
- le phasage précisé de l'opération (pages 209 et 448 de l'étude d'impact et page 24 de la Notice explicative) ;
- le schéma directeur des eaux pluviales (pages 221, 224, 263, 346 et 438 de l'étude d'impact et page 38 de la Notice des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants).

Etude d'impact actualisée – version 4 (en cours). Une quatrième mise à jour de l'étude d'impact est en cours de réalisation afin d'intégrer ces évolutions, ainsi que des études techniques approfondissant les thématiques suivantes : qualité de l'air, bilan carbone, étude géotechnique, étude mobilités, etc.

Cette nouvelle mouture de l'étude d'impact (version 4) sera mise à disposition du public dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (Dossier Loi sur l'eau), qui impliquera une nouvelle enquête publique fin 2018 ».

A.5 - Autres documents transmis au commissaire enquêteur

GPA a progressivement communiqué au commissaire enquêteur:

- le « Bilan de la mise à disposition du public du dossier de création de ZAC et de l'étude d'impact » (juin 2016),
- le « Bilan de la concertation préalable à la création de ZAC » (juin 2016),
- l'avis délibéré de l'Ae⁴ – actualisation de l'avis n° 2015-103 (22 mars 2017),
- le mémoire en réponse à l'avis délibéré actualisé de l'Ae (novembre 2017),
- un dossier de presse relatif à la ZAC du Triangle de Gonesse et à EuropaCity.

Alliages & Territoire (porteur d'EuropaCity) a communiqué au commissaire enquêteur le 16 janvier 2018 différents éléments, notamment relatifs au processus de débat public :

- le dossier du maître d'ouvrage en vue du débat public (janvier 2016),
- la « Note d'analyse transversale des études d'impact économique et de création d'emplois » par M. Arnaud Degorre (juin 2016),
- le compte-rendu du débat public sur EuropaCity établi par la présidente de la commission particulière du débat public (12 septembre 2016),
- Le bilan du débat public sur EuropaCity établi par le président de la CNDP (12 septembre 2016),
- la « Décision du maître d'ouvrage à l'issue du débat public sur le projet EuropaCity » (9 décembre 2016),
- des lettres d'information et des plaquettes,
- un dossier de presse du 27 septembre 2017 relatif à EuropaCity.

De plus le commissaire a reçu une étude signée de la CCI Seine-Saint-Denis et de la CCI Val-Oise, comportant en page de garde le nom de « EuropaCity » et structurée comme suit :

Partie 1 : Etat des lieux du commerce

- 1.1 – A l'échelle de la zone d'étude,
- 1.2 – A l'échelle des communes,
- 1.3 – Les centres commerciaux de Seine-Saint-Denis,
- 1.4 – Les centres commerciaux du Val d'Oise,

Partie 2 : non communiquée,

Partie 3 Evaluation de l'impact de l'ouverture d'un centre commercial (Centre Okabé – Le Kremlin-Bicêtre)

Partie 4 : Etude de cas – Aéroville,

Partie 5 : Etude de cas – O'Parinor.

Il a aussi reçu une étude intitulée « Analyse prospective du contexte commercial Nord-est métropolitain francilien » (septembre 2012 – avril 2013) cosignée de Convergence CVL, d'Alphaville et du CREDOC. Elle comporte les chapitres suivants :

- Phase 1 : Définition du contexte commercial concurrentiel du Nord-est francilien à l'horizon 2018 :

⁴ Ae = Autorité environnementale constituée auprès du CGEDD.

- Etat des lieux (...) et évolution (...),
 - Tendances de consommation, stratégie des opérateurs et impacts sur l'urbanisme,
 - Scénarii de modélisation du contexte commercial (...),
 - Phase 2 : Analyse du contexte commercial à l'horizon 2025 :
 - Méthodologie adoptée,
 - La situation en 2025,
 - Quels enseignements tirer des équipements en partie comparable,
 - Actions potentielles pour anticiper les évolutions de l'appareil commercial sur le territoire.
- Il a aussi reçu le document de présentation du 27 mai 2013.

Enfin, Roissy Dev (M. David Rozenberg, directeur général adjoint) a communiqué différents documents :

- l'emploi à l'aéroport CDG – recensement 2013,
- étude d'opportunité de transport par câble aérien (avril 2014),
- plaquette sur le « Roissy-phérique »,
- l'accessibilité terrestre aux aéroports internationaux - tome 1 (mars 2016),
- mise à jour du schéma des espaces économiques (COPIL du 12 décembre 2017),
- restitution de l'étude de faisabilité du transport par câble de janvier 2018.

Ces documents complètent l'information du commissaire enquêteur sur le contexte mais ne modifient pas les enjeux du projet soumis à enquête publique.

De ce fait, le commissaire enquêteur n'a pas jugé utile de les verser au dossier d'enquête publique.

B - Organisation et déroulement de l'enquête publique

B.1 - Désignation du commissaire enquêteur

Par ordonnances du 6 octobre et 9 novembre 2017, le président du Tribunal administratif de Cergy a désigné Bruno Ferry-Wilczek comme commissaire enquêteur afin de conduire ces enquêtes conjointes.

B.2 - Modalités d'organisation de l'enquête

B.2.1 - Préparation de l'enquête

Avant l'ouverture des enquêtes, le commissaire enquêteur a rencontré les services préfectoraux (autorité organisatrice) ainsi que GPA (accompagné de l'EPFIF) le 10 novembre 2017 à la préfecture de Cergy, de façon à organiser conjointement les modalités des enquêtes (dates, permanences, publicité, registres, dématérialisation, réunion publique d'information et d'échange, ...) et préparer le projet d'arrêt.

GPA (Grand Paris Aménagement, ex. AFTRP) réalise une ZAC « Etat » en compte propre, a signé une convention avec l'EPFIF (Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France) pour les acquisitions amiables du foncier.

Désormais GPA sollicite une procédure de DUP au profit de l'EPFIF, visant à permettre des procédures d'expropriation.

Le dossier de demande de DUP est transmis et présenté au commissaire enquêteur : il s'agit d'une version quasi-finalisée à ce jour, hormis la rédaction de quelques phrases et la signature prochaine du courrier officiel.

Le dossier parcellaire est complet, compte-tenu que 44 % des surfaces sont déjà maîtrisées. Il concerne 172 parcelles (180 personnes concernées) soit 55 comptes dont 44 privés. A noter qu'une procédure est menée parallèlement par la SGP pour l'acquisition du tréfonds de certaines parcelles, nécessaire au percement du tunnel de la future ligne 17.

Le commissaire enquêteur indique souhaiter une durée d'enquête d'à peu près 45 jours, avec une permanence par semaine environ, Il demande aussi que l'arrêté préfectoral organise dès à présent une réunion publique d'information et d'échanges (uniquement sur la procédure de DUP) pour au moins 200 personnes, si possible à Gonesse, à peu près au milieu de la durée d'enquête. Elle sera présidée par le commissaire enquêteur et animée par un professionnel (journaliste ou consultant) choisi par lui.

La préfecture va prochainement contacter un prestataire (probablement Publilégal) pour la tenue du registre dématérialisé et préparer le poste informatique dédié qui sera mis en place en mairie pour la consultation du dossier de DUP digitalisé. Les registres à mettre à disposition du public vont être transmis au commissaire enquêteur pour paraphe de toutes les pages et leur ouverture officielle.

Les modalités pratiques de ces organisations sont alors élaborées.

B.2.2 - Organisation des permanences

Compte-tenu des enjeux du projet et de la durée de l'enquête publique décidée, 7 permanences ont été organisées.

Les dates et heures de ces permanences ont été définies en accord entre la préfecture et le commissaire enquêteur, de façon à ménager des créneaux de dates et d'horaires différents, permettant au public de se déplacer.

Il s'agit de :

- lundi 8 janvier 2018 de 9 h à 12 h,
- mardi 16 janvier 2018 de 16 h à 19 h,
- mercredi 24 janvier 2018 de 14 h à 19 h,
- vendredi 2 février 2018 de 14 h 30 à 17 h 30,
- samedi 10 février 2018 de 9 h à 12 h ;
- samedi 17 février 2018 de 9 h à 12 h ;
- mercredi 21 février 2018 de 14 h 30 à 17 h 30 (clôture de l'enquête).

Une salle a été mise à disposition du commissaire enquêteur dans des locaux de la mairie de Gonesse (en semaine aux « Bureaux du Parc » ; les samedis au « Pôle Population »).

Le dernier jour, peu après 17 h 30, les registres ont été récupérés de façon à devenir inaccessibles au public.

B.2.3 - Arrêté préfectoral

L'arrêté préfectoral du 13 décembre 2017 comprend notamment les dispositions suivantes :

- les objets des enquêtes publiques conjointes ;

- le siège des enquêtes (mairie de Gonesse), les dates (44 jours) des enquêtes conjointes ainsi que les heures et le lieu de consultation du dossier-papier et sur poste informatique (bureaux municipaux) et enfin l'adresse de consultation du dossier de DUP sur internet ;
- les façons pour le public de consigner des observations dans les registres, d'écrire au commissaire enquêteur en mairie ou de consigner par voie électronique (adresse dédiée et registre dématérialisé) jusqu'au 21 février 2018 à 17 h 30 ;
- le nom du commissaire enquêteur ;
- les lieux, dates et heures des permanences du commissaire enquêteur ;
- l'information du public par publication dans la presse locale (15 jours avant le début des enquêtes et dans les 8 premiers jours) et nationale (15 jours avant le début des enquêtes) et affichage à Gonesse ainsi que dans 12 communes avoisinantes et enfin sur le site internet de la préfecture ;
- les coordonnées de la représentante de GPA, porteur du projet ;
- la date (31 janvier 2018), l'heure et le lieu de la réunion publique d'information et d'échange avec le public organisée par le commissaire enquêteur ;
- les procédures relatives aux notifications individuelles des propriétaires concernés par la procédure d'expropriation ;
- les réponses attendues des propriétaires concernés par la procédure d'expropriation ;
- les modalités de clôture des registres des enquêtes publiques puis de communication au responsable du projet des observations écrites et orales, puis enfin de réponse du responsable du projet ;
- les modalités de rédaction puis de diffusion du rapport du commissaire enquêteur ;
- les modalités de consultation ultérieure du rapport du commissaire enquêteur par le public, en mairie, en préfecture et par internet.

B.2.4 - Visite des lieux

Le commissaire enquêteur s'est rendu à plusieurs reprises sur les lieux du projet et dans les environs (notamment les voies routières, la friche industrielles PSA, les zones d'activités, les centres commerciaux proches) afin de comprendre l'état actuel des lieux et d'appréhender les intérêts et les impacts du projet.

Sa première visite du site (avec accès à la voie d'exploitation agricole en principe fermée) et des environs avait été organisée par GPA le 19 décembre 2017 sur la base d'un programme de visite des lieux et des environs qui avait été établi en commun.

B.3 - Information du public

B.3.1 - Affichage de la mise à enquête publique

L'avis du préfet concernant l'ouverture des enquêtes publiques conjointes a été affiché sur les portes du bâtiment municipal « Bureaux du Parc » ainsi que sur les panneaux officiels d'information municipale.

La mairie a ensuite communiqué au commissaire enquêteur les certificats d'affichage de l'avis d'enquête publique et de l'avis de notification aux propriétaires du 22 février 2018.

B.3.2 - Avis dans la presse

Des avis ont été publiés dans les journaux nationaux (avis initial uniquement) et locaux (avis initial et renouvellement) selon les modalités indiquées ci-après :

1) avis initial :

- Les Echos du 20 décembre 2017,
- Le Figaro du 21 décembre 2017,
- Le Parisien Val d'Oise du 19 décembre 2017,
- La Gazette du Val d'Oise du 20 décembre 2017 ;

2) renouvellement :

- Le Parisien Val d'Oise 12 janvier 2018,
- La Gazette du Val d'Oise du 10 janvier 2018.

La préfecture a ensuite communiqué au commissaire enquêteur les attestations de ces insertions.

B.3.3 - Notifications individuelles

Par ailleurs, la commune de Gonesse a transmis le 21 février 2018 au commissaire enquêteur le tableau récapitulatif faisant état des courriers envoyés aux propriétaires, des accusés de réception et des suites données à tout courrier non retiré, de façon à justifier les notifications individuelles prévues à l'article R 131-6 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique aux propriétaires figurant sur la liste prévue par l'article R 131-3 du même Code.

B.3.4 - Autres informations du public

Estimant que l'information sur les enquêtes s'est avérée être efficace, que de nombreuses personnes sont venues voir le commissaire enquêteur ou ont déposé leurs observations par voie électronique, ceci dès la première semaine, le commissaire enquêteur n'a pas estimé nécessaire de prolonger leur durée au delà des 43 jours initialement prévus.

B.4 - Climat des enquêtes publiques

Les enquêtes conjointes se sont déroulées de façon satisfaisante, avec une mobilisation très importante de la population :

- lors des permanences : environ 80 à 100 personnes rencontrées, dont certaines ont écrit sur les registres ou laissé des documents,
- lors de la réunion publique d'information et d'échanges : environ 350 participants,
- par voie électronique : 3 441 observations, dont :
 - 2 290 avis issus d'une pétition à choix multiples par voie électronique,
 - 1 151 avis personnellement rédigés,
- par l'entremise d'une pétition de 3 265 noms collectés par voie électronique (Cyber@cteurs) qui a été versée au registre.

Contrairement au cas de beaucoup d'autres enquêtes, les personnes qui se sont déplacées ont exprimé leurs opinions (favorables ou défavorables) de façon extrêmement bien argumentée, sachant sortir de leur cas personnel pour réfléchir à différentes échelles spatiales et se positionner dans une dynamique temporelle de 5 à 10 ans.

Il en a été de même durant la réunion publique où un peu de fébrilité lors de son ouverture puis lors des premiers échanges a ensuite fait place à un dialogue intéressant (bien que personne ne change d'avis durant une telle réunion !), sur la base d'un découpage en séquences thématiques que le commissaire enquêteur avait préalablement déterminées, qui n'a pas été contesté et qui a pu à peu près être tenu.

B.5 - Réunion publique d'information et d'échanges

B.5.1 - Organisation de la réunion publique

En vue de la rédaction de l'arrêté préfectoral, le commissaire enquêteur a demandé qu'une réunion publique d'information et d'échanges soit organisée (si possible sur Gonesse) vers le milieu de la durée des enquêtes publiques, mais dont l'objet vise toutefois uniquement la procédure de DUP.

Il indique alors que la réunion sera présidée par le commissaire enquêteur et animée par un professionnel (journaliste ou consultant) choisi par lui.

Le public sera informé qu'un enregistrement sonore intégral sera effectué.

Une prise de notes en sténographie intégrale sera effectuée par un professionnel.

La rédaction du compte-rendu sera ensuite effectuée par le même professionnel, puis soumis au commissaire enquêteur. Il sera ensuite communiqué en préfecture en fin de processus.

Le commissaire enquêteur prévoit un temps de parole succinct dédié aux élus, dans la mesure où il s'agit d'abord d'un échange entre le public et le porteur du projet.

La présence d'un représentant de l'Etat est naturellement souhaitable.

La préfecture, la mairie et GPA ont ensemble participé à son organisation, dans des conditions optimales.

En complément des moyens d'information officiels (affichage et avis dans la presse), une affiche a été apposée sur les 15 panneaux d'affichage municipal, ceci une semaine avant sa tenue. Une version numérique a été diffusée sur les écrans municipaux installés au cinéma et au pôle de service à la population (enfance, social, état civil).

Cette réunion publique d'information et d'échanges s'est tenue le mercredi 31 janvier 2018 de 20 h à 23 h dans la salle polyvalente Jacques-Brel, à Gonesse en présence d'environ 350 personnes (des chaises supplémentaires ont été ajoutées au fur et à mesure de l'arrivée de nouvelles personnes).

M. Renaud Dupuy (société Néorama) a assuré l'animation de la soirée et la distribution des temps de parole, sous la direction du commissaire enquêteur qui a dû intervenir à quelques reprises en raison de quelques débordements verbaux ou de temps de parole.

B.5.2 - Introduction et présentation des modalités par le commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a expliqué l'objet de la réunion (chaque mot a son importance) : *« débattre au sujet de l'enquête publique préalable à la décision préfectorale concernant la demande de « Déclaration d'Utilité Publique » du projet de la « ZAC du Triangle de Gonesse » par l'établissement public « Grand Paris Aménagement », en vue de permettre l'expropriation des terrains qui s'avèreraient nécessaires à l'opération ».*

Il a rappelé *« les principales missions du commissaire enquêteur :*

- *Étudier le dossier et le présenter au public,*
- *Visiter les lieux et l'environnement,*
- *Recevoir et écouter le public et l'ensemble des contributeurs,*

- S'il l'estime utile, organiser une réunion publique,
- Se renseigner par ailleurs, le cas échéant,
- Analyser les avis des uns et des autres, y compris les contre-propositions,
- Se forger sa propre opinion à partir de toutes ces données,
- Rédiger un rapport concernant :
 - l'organisation et le déroulé de l'enquête,
 - le contenu du dossier présenté,
 - les observations formulées par le public et tous organismes,
 - les réponses ensuite apportées par le porteur du projet,
- Exposer et motiver ses conclusions et donner son avis final, à destination de l'autorité décisionnelle (le préfet) ».

Il a ensuite exposé le « déroulement de la réunion :

- Introduction par le commissaire enquêteur (5 mn)
- Information sur le déroulement de la réunion (5 mn)
- Présentation du projet par Grand Paris Aménagement (20 mn)
- Intervention du Collectif pour le Triangle de Gonesse (20 mn)
- Commentaires en réponse de Grand Paris Aménagement (5 mn)
- Intervention du maire de Gonesse (5 mn)
- Questions du public et débat (5 fois 20 mn)
- Conclusion du commissaire enquêteur (5 mn) ».

Il a enfin présenté les « thèmes successifs du débat :

- 1) Contenu et crédibilité du projet de ZAC (Parc d'activité + EuropaCity)
- 2) Emplois, formations et adéquation avec le bassin d'emploi
- 3) Transports, accessibilité et compatibilité avec les réseaux
- 4) Insertion dans l'environnement naturel et le développement durable
- 5) Urbanisation de l'espace agricole et projets alternatifs ».

Il a indiqué que les questions seraient traitées successivement en fonction de thèmes prédéfinis et qu'elles peuvent être dès à présent rédigées sur des fiches de dialogue qui sont distribuées dans la salle, à faire remonter au commissaire enquêteur :

Fiche de dialogue

Une seule réflexion par fiche

1) Afin d'ordonner le débat, il vous est demandé d'indiquer le **domaine concerné** par votre observation selon les thèmes successifs :

- Contenu et crédibilité du projet de ZAC (Parc d'activité + EuropaCity)
- Emplois, formations et adéquation avec le bassin d'emploi
- Transports, accessibilité et compatibilité avec les réseaux
- Insertion dans l'environnement naturel et le développement durable
- Urbanisation de l'espace agricole et projets alternatifs

2) Exprimez vous : **Observation – Interrogation, ...**

B.5.3 - Présentation du projet par GPA

L'exposé du projet par GPA répond à la question « *pourquoi aménager un quartier au coeur du grand Roissy ?* » en rappelant que le site est dans « *une position stratégique pour Gonesse, pour le Grand Paris, pour la France* » et que « *urbaniser le Triangle de Gonesse (est) une décision stratégique du Schéma directeur de la région Ile-de-france pour organiser un chaînon manquant* » tout en actant d'« *assurer la préservation des terres agricoles (par) une décision (prise) en 2016 de préserver 8 000 ha de terres agricoles pour 30 ans* ».

GPA précise que son « *rôle d'aménageur est d'organiser ce développement* », ceci dans la durée.



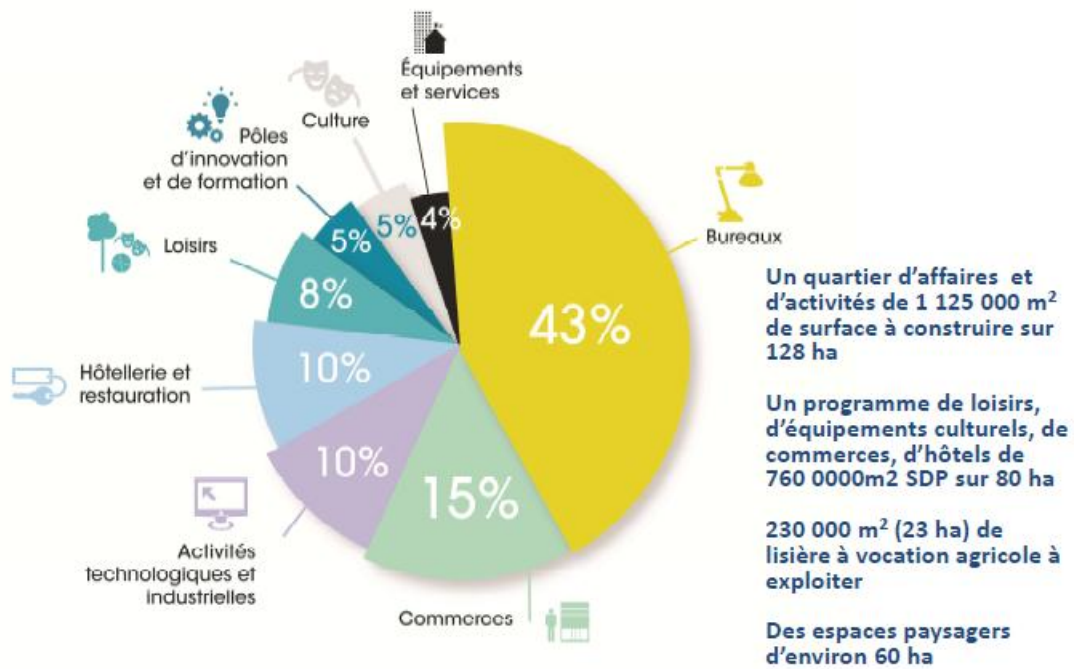
GPA indique que sa mission est de répondre simultanément à de nombreuses questions :

- « *comment retisser du lien entre des quartiers (environnants) ?* »,
- « *comment faire un quartier de ville ouvert, vivant, convivial ?* »,
- « *comment attirer des nouveaux secteurs économiques diversifiés pour créer de l'emploi diversifié ?* »,
- « *comment faire un quartier avec les services attendus ?* »,

Il présente le « *schéma d'aménagement de la ZAC : un quartier compact (et) une trame urbaine qui affirme de manière lisible la transversalité Est – Ouest et les continuités paysagères* » comportant notamment « *la gare de la future ligne 17, multimodale, (implantée) au coeur du quartier (...)* » et assurant « *la requalification du bd du Parisis (BIP) (permettant de) passer d'une autoroute à un boulevard urbain, (d') aménager (une) voie routière, (des) transports en commun (et des) modes doux (et comportant) des rues, des hôtels et commerces en pieds d'immeubles* ».



Il présente la mixité de la programmation de la ZAC :



GPA présente les conditions pour « Aménager un quartier durable » au travers d' « une stratégie de développement durable globale » déclinée selon 3 piliers :

Le pilier économique :

40 000 emplois sont attendus à terme sur le quartier d'affaires


10 000 emplois pour Europacity

17% : taux de chômage sur Gonesse (source INSEE 2016)
22,3% : taux de pauvreté sur Gonesse (source INSEE 2014)




- Faire venir des secteurs d'entreprises qui ne sont pas présents pour varier et développer l'employabilité de la plateforme aéroportuaire qui ne répond pas à la demande
- Investir en amont du projet sur la formation : création de filière, montée en compétence, centre de formation...

Le pilier social :



Les mobilités : rendre accessible en moins d'une heure la moitié des emplois et des pôles de formation d'Ile-de-France aux habitants de Gonesse et des villes environnantes


L'insertion professionnelle : 7% de toutes les heures travaillées en insertion sur les chantiers (Bâtiments et VRD)

Les engagements des premiers investisseurs :

- La création d'Europacity Compétences
- La réalisation par BOPRO d'un pôle de formation tourné vers l'économie circulaire

L'association de tous les acteurs : assurer la transparence, l'information, la participation citoyenne

Le pilier environnemental :



La préservation du Carré agricole (400 ha) grâce au choix de la compacité et à la mise en place d'une protection juridique

90 ha dédié aux espaces verts et agricoles soit 30% de la ZAC

Une gestion énergétique performante

- 70% des besoins en énergie seront couverts par des énergies renouvelables et de récupération locale (biomasse, solaire, biogaz, récupération de chaleur)
- 100% des bâtiments au-delà de la réglementation en vigueur

Des choix de constructions responsables et à faible empreinte carbone

Une gestion des eaux pluviales entièrement à ciel ouvert contribuant à la biodiversité et au microclimat

GPA conclut sa présentation sur sa conviction de « réaliser un quartier ouvert, vivant, économe des ressources, s'appuyant sur la dynamique aéroportuaire (et) qui profite au territoire et aux habitants ».

B.5.4 - Exposé du « Collectif pour le Triangle de Gonesse »

Sur demande préalable de responsables du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » représentant de nombreuses associations environnementales intervenant sur le site comme dans les environs et militant contre le projet d'urbanisation et pour le maintien d'activités agricoles sur le site selon des modalités renouvelées (maraîchage, agroforesterie, agriculture biologique, circuits courts, etc.) le commissaire enquêteur a accepté qu'une personne intervienne durant 20 mn pendant la réunion publique.

La présentation a été effectuée par Mme Lorthois (experte en économie – territoires – aménagement durable) selon le plan suivant :

1. Notre avis, leurs promesses :
 - 1.2. Notre avis : quelle légitimité ?
 - 1.2. Notre avis repose sur des faits
 - 1.3. Exemple de promesse sans preuve : 50 000 m² de culture à EuropaCity
2. Les politiques d'emploi défendent-elles l'intérêt général ?
 - 2.1. La politique d'emplois à Gonesse
 - 2.2. Emplois de Roissy : suppression de près de 18 000 emplois en 6 ans et conséquences
3. L'utilité sociale de grands pôles spécialisés
 - 3.1. Les familles de métiers à Roissy : pôle ultraspécialisé
 - 3.2. Des pôles ultraspécialisés : quelle utilité ?
 - 3.3. Disneyland : recrutement européen
4. Transports en commun : les besoins des populations
 - 4.1. Transports en commun : pénurie ?
 - 4.2. Transports en commun : une fausse bonne idée
5. Aménagement du territoire : une gouvernance globale au service des populations
 - 1^{er} besoin : des activités utiles aux populations locales
 - 2^e besoin : l'optimisation des zones d'activité existantes
 - 3^e besoin : le maintien du triangle de Gonesse en terres agricoles

Les thèmes suivants ont notamment été traités :

- la légitimité de nos interventions,
- la politique de l'emploi de Gonesse : la dissociation emploi - main d'œuvre,
- la politique de l'emploi de Roissy et la disparition de 18 000 emplois sur la plateforme aéroportuaire ces dernières années,
- les emplois annoncés d'EuropaCity sans preuve,
- la question des transports : ligne 17 Nord et les accès routiers à la ZAC Triangle de Gonesse,
- la proposition du groupement CARMA pour le Triangle de Gonesse dans l'aménagement du Nord-est francilien.

B.5.5 - Déroulé de la réunion

Après l'intervention du maire de Gonesse qui a expliqué et défendu la position prise par le Conseil municipal de promouvoir le projet et les raisons de ce choix, la parole a été donnée au public pour s'exprimer et échanger avec GPA, selon la découpe thématique et le timing annoncés par le commissaire enquêteur.

Les prises de parole ont concerné des personnes provenant d'horizons territoriaux et sociologiques très divers et présentant des arguments :

- favorables au projet, notamment en ce qui concerne :
 - le développement économique et la synergie avec la plateforme aéroportuaire,
 - l'image de marque et la fierté du Val d'Oise et du Nord-Est parisien,
 - l'augmentation des moyens de transports et le désenclavement,
 - la croissance de l'emploi et la création de centres de formation,
 - les futurs équipements culturels et de loisir, compensant un actuel grand manque,
 - les retombées attentues sur l'ensemble des territoires et des diverses populations ;
- opposés au projet, notamment en ce qui concerne :
 - l'absence de concertation préalable avec les communes de Seine-Saint-Denis,
 - l'incompatibilité du projet avec les objectifs environnementaux actés lors de la COP 21,
 - la disparition de 300 ha terres agricoles stratégiquement positionnées,
 - la possibilité alternative de faire évoluer les terres agricoles vers une agriculture plus raisonnée, plus variée (maraîchage, agroforesterie, expérimentation, centres de formation, etc.), présentant un modèle d'avenir avec une densité d'emploi supérieure,
 - le mirage des volets culturels et de loisirs d'EuropaCity... masquant un projet à objectif fondamentalement commercial,
 - la concurrence qui sera imposée aux centres commerciaux existants déjà fragilisés.

Les arguments alors développés par les participants et les réponses de GPA étaient plus ou moins déjà connus du commissaire enquêteur et ne font ici pas l'objet de retranscription.

Le commissaire enquêteur note toutefois que le projet d'EuropaCity, bien que très minoritaire en surface aménagé, a occupé une très large part des débats et était sous-jacent à la quasi-totalité des arguments échangés.

B.5.6 - Compte-rendu de la réunion

Le compte-rendu intégral de la réunion publique d'information et d'échange a ensuite été rédigé et communiqué au commissaire enquêteur.

Celui-ci l'a lu attentivement et en a expurgé des éléments de phrases dont la transcription se révèle être sans intérêt pour la teneur des débats.

Avec son rapport, le commissaire enquêteur a transmis ce compte-rendu au préfet pour archivage, au même titre que tous les éléments de cette procédure.

B.6 - Dénombrement des observations

Il est rappelé qu'une enquête publique n'est pas un référendum où l'on décompte les voix « pour » et les voix « contre » afin de déterminer si une opération est d'intérêt public ou non.

B.6.1 - Registre-papier relatif à l'enquête de DUP

En sus des observations orales, environ 12 observations ont été directement rédigées à la main sur le registre d'enquête relatif à la DUP, émanant presque exclusivement d'habitants de Gonesse ou des communes environnantes (Aulnay-sous-Bois, Goussainville, ...) : elles sont quasi-toutes favorables au projet.

De plus, environ 12 documents ont été apportés pour être annexés. Ils proviennent de représentants d'institutions (mairie, CCI, Confédération des Commerçants) et d'acteurs locaux (associatifs notamment).

A noter aussi les contributions d'Alliages et Territoire, intervenant pour EuropaCity, visant à compléter l'information du commissaire enquêteur et du public.

De plus, le dernier jour des enquêtes publiques, l'édition papier d'une pétition électronique défavorable au projet a été apportée au commissaire enquêteur, éditée par le site internet « Cyber@cteurs » sur laquelle apparaît 3 265 noms de signataires et le nom de la commune déclarée de chaque signataire.

Elle indique : « *Enterrons le projet EuropaCity ... sous les avis négatifs (car) ce projet est incompatible avec les engagements de la France pris lors de la COP 21 comme avec la préservation des terres agricoles (ce qui nécessite) le même avis négatif que celui de la révision du PLU, tant pour l'environnement que pour l'emploi local* ».

B.6.2 - Registre électronique relatif à l'enquête de DUP

Le registre électronique a permis l'inscription de 3 441 avis.

La répartition de ces avis est la suivante :

- => **1 151 avis sont une rédaction personnelle** de chaque auteur : il y a des avis favorables et des avis défavorables :
 - « *Pour le projet de DUP* » : 389 personnes,
 - « *Contre le projet de DUP* » : 670 personnes.

=> **2 290 avis sont issus d'une pétition multicritère en ligne** dont l'entête est :

« *Voici l'avis que je souhaite déposer dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse* » :

- 132 avis n'ont repris aucun des arguments proposés : on peut toutefois supposer que ces personnes s'estimaient défavorables au projet,
- 2 158 avis ont intégré tout ou partie des arguments d'opposition au projet qui avaient été proposés par la pétition (il suffisait de cliquer sur un ou plusieurs boutons) : ceci manifestait clairement leur avis défavorable.

B.6.3 - Registre-papier relatif à l'enquête parcellaire

Environ 6 observations ont été rédigées ou annexées sur le registre d'enquête parcellaire (y compris certaines qui ont été rédigées par le commissaire enquêteur sous la dictée des personnes concernées), provenant de personnes ou entités directement concernées par les problèmes fonciers (propriétaires ou utilisateurs des terres agricoles ou bâtiments inclus dans le périmètre d'expropriation).

B.6.4 - Observations orales

Lors des permanences, de nombreuses personnes ou représentants d'entités (institutions, associations, entreprises, etc.) ont exprimé leurs opinions oralement, alors que le commissaire enquêteur notait les idées directrices de ces commentaires sur son calepin.

Les thèmes et arguments alors développés recoupent les éléments indiqués par ailleurs : le commissaire enquêteur en fait état de façon un peu résumée au chapitre C ci-après.

B.7 - Rencontres avec le GPA et Alliages & Territoires (EuropaCity)

B.7.1 - Echanges avec Grand Paris Aménagement

Lors de la réunion en préfecture destinée à caler les modalités d'organisation des enquêtes publiques, GPA explique que le principe de l'urbanisation future du Triangle de Gonesse est inscrit dans les documents d'urbanisme régionaux depuis 1994 et que la construction de la partie la plus au Sud (le parc d'activité des Tulipes) est désormais quasi-achevée.

Ensuite un concours d'urbanisme puis un marché de définition ont conduit à préciser en 2007 le cadre qui serait ouvert à l'urbanisation (300 ha⁵ sur les 700 ha du Triangle alors agricole) et définir le programme envisagé.

En parallèle, Immochan cherchait un site pour réaliser une opération d'envergure (désormais appelée EuropaCity) correspondant à des concepts novateurs d'associations de fonctions : ce site a été choisi en 2007, avec l'accord des collectivités locales. Ensuite, Immochan s'est associé avec le groupe chinois Wanda.

Le SDIF d'Ile-de-France a repris en 2013 ce principe d'urbanisation de 300 ha, tout en la soumettant « à la desserte en transports collectifs, 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'objectif est de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricoles pérennes ».

Un processus de concertation a été mené de 2013 à 2015 puis la ZAC a été créée en 2016. Parallèlement, un débat public spécifique au projet EuropaCity s'est tenu en 2016 : il a donné lieu à divers engagements de la part d'Immochan, notamment de poursuivre la concertation au travers d'un comité de suivi et avec deux garants.

Le tracé et les emprises du BHNS a fait l'objet d'une procédure de DUP en 2016. Les emprises nécessaires à la future réalisation du « Barreau ferré de Gonesse » (liaison RER entre les lignes RER B et RER D) font l'objet d'emprises réservées.

Ensuite, le PLU a été révisé en 2017, ce qui a notamment conduit à :

- maintenir la vocation agricole des 400 ha situées au Nord (désormais appelé « Carré agricole ») : un processus de définition d'une « Zone agricole protégée » est en cours, au sein des 8 000 ha agricoles du grand-Roissy,
- positionner précisément le tracé de la future ligne 17 et la gare « Triangle de Gonesse »,
- règlementer l'urbanisation du secteur de 300 ha ouvert à l'urbanisation dans des conditions compatibles avec les contraintes aéronautiques (épannelage limité) et les zones de bruit, excluant la création d'un quartier d'habitation.

La vocation du projet est de réaliser :

⁵ Ici et plus généralement dans le présent rapport, les superficies indiquées sont des ordres de grandeur et le terme « environ » est toujours implicite : le commissaire enquêteur n'entre pas dans la controverse avancée par certains acteurs quant à des surfaces qu'il conviendrait (ou non) de décompter, notamment certaines emprises structurantes, dont la RD902 partant de la Patte d'Oie vers Roissy-en-France qui n'est évidemment pas une surface à vocation agricole mais qui traverse en diagonale le « Carré agricole ».

- la future gare de la ligne de métro n° 17, avec une plateforme multimodale et les emprises pour la future gare RER du projet de « Barreau ferré de Gonesse »,
- un quartier d'affaires dont le développement est envisagé sur une vingtaine d'années, tel qu'exposé dans le dossier.
L'objectif de ce quartier est d'accueillir des typologies diverses d'entreprises, dont certaines choisiront ce site en concurrence avec d'autres implantations européennes. Il sera desservi par la future gare et les voies existantes, moyennant des modifications indiquées dans le dossier (requalification du BIP et création d'un nouvel échangeur sur l'A1 / A3),
- le projet EuropaCity qui sera construit et opérationnel dans un délai plus court,
- une lisière agricole au Nord, visant à limiter l'urbanisation par un front urbain précis et dont les surfaces dédiées permettront d'accompagner l'évolution des pratiques agricoles, voire d'expérimenter et d'innover.

Concernant la friche industrielle de PSA (site de 187 ha ; usine fermée en 2013) sur Aulnay-sous-Bois, GPA (qui en est aussi l'aménageur) précise que ce site n'était pas en capacité d'accueillir EuropaCity. En effet :

- le planning de libération des terrains de PSA est incompatible ⁶ avec le projet d'EuropaCity,
- une partie du site sera consacrée à un quartier de logements, ce qui constitue une priorité dans le secteur,
- la SGP ⁷ prévoit d'y installer le centre de remisage et de réparation (SMA + SMR) des métros et des lignes 16 et 17,
- une partie du site a déjà été vendu pour la réalisation d'activités liées à la logistique.

Une réunion de présentation du projet a ensuite été organisée à la « Maison du projet », à Gonesse, le 19 décembre 2017. En présence de représentants de la mairie et de la préfecture, les interlocuteurs de GPA et de EPFIF ont expliqué être entourés de plusieurs équipes techniques thématiques, concernant notamment :

- l'eau : ATM,
- les énergies (mutualisation, biomasse, bilan carbone) : Suez,
- l'économie circulaire (insertion professionnelle, matériaux, obsolescence, déchets) : Franck Boutté (Tractebel/SCE),
- les mobilités,
- l'environnement naturel et la biodiversité : OGE.

Le projet vise une certification BREEAM ⁸ Communities.

⁶ Le report de la mise en service de la ligne 17, annoncé durant la phase d'enquête publique (2027 au lieu de 2024), relativise néanmoins désormais cet argument. Toutefois, cette information est désormais manifestement trop tardive pour qu'un retour en arrière soit possible.

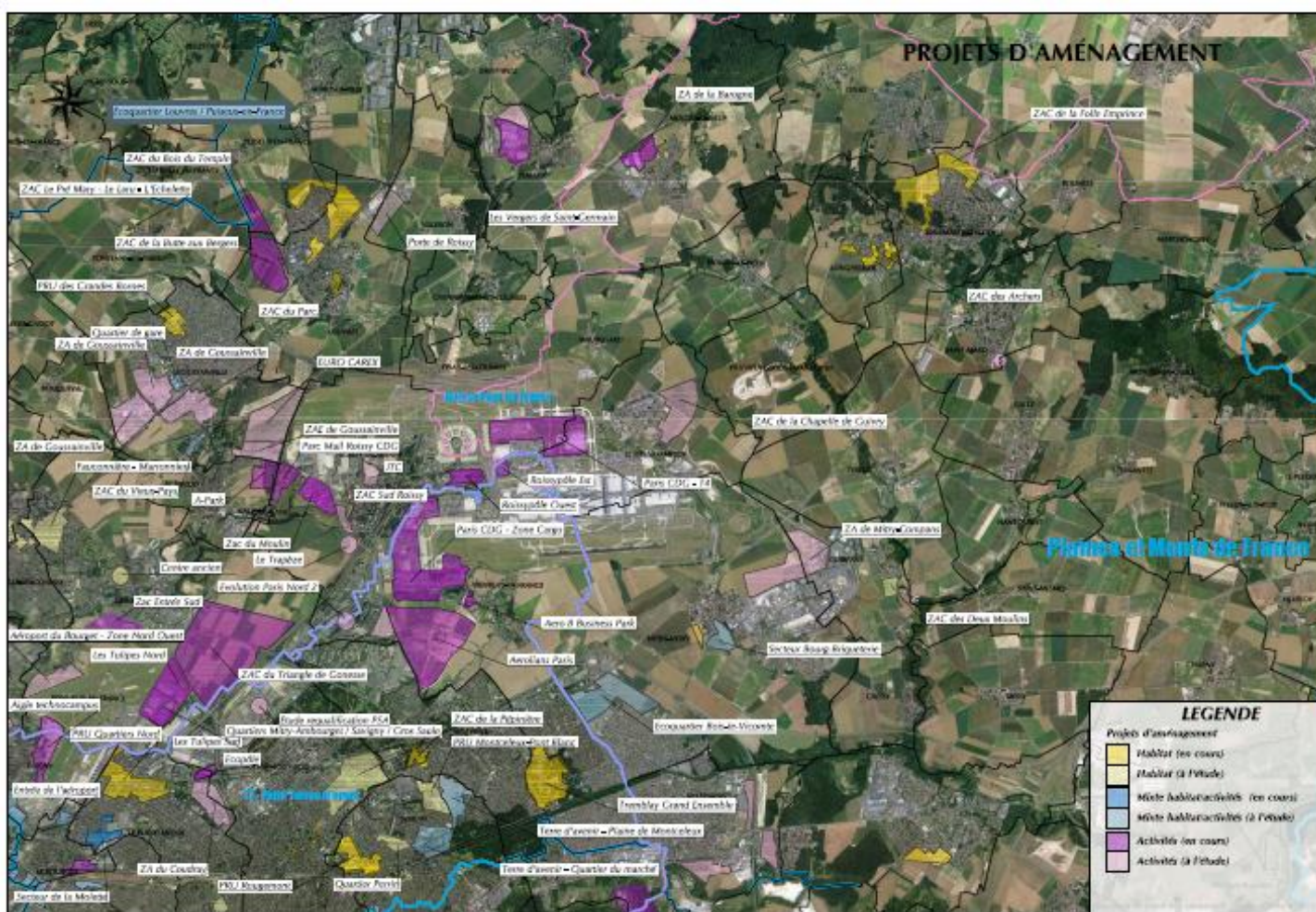
⁷ Société du Grand Paris.

⁸ Wikipédia : « *Building Research Establishment Environmental Assessment Method (BREEAM)* est la méthode d'évaluation du comportement environnemental des bâtiments développée par le *Building Research Establishment (BRE (BRE))*, un organisme privé britannique de recherche en bâtiment. Il est l'équivalent des référentiels HQE ou Bâtiments durables méditerranéens en France, LEED en Amérique du Nord ou Green Star en Australie. Le BRE entend « établir la norme de la meilleure méthode » (« best practice » en anglais) pour la conception, la construction et le fonctionnement de bâtiments écologiques et déclare sur son site s'être imposé comme l'une des méthodes de calcul les plus complètes et les plus reconnues du comportement environnemental des bâtiments. Créé en 1990, il a évolué régulièrement pour prendre en compte l'évolution de la réglementation et se décliner en plusieurs versions selon les types de bâtiments ».

GPA a ensuite expliqué la démarche du projet, les diverses contraintes et les fonctionnalités prévues, le plan de masse et la lisière agricole diversifiée en osmose avec le « Carré agricole » préservé de 400 ha, les circulations actuelles et prévues, les aspects environnementaux, l'emploi et la formation, etc. à partir des panneaux de l'exposition permanente du projet.

GPA précise que l'intervention d'un porteur de projet public (Grand Paris Aménagement) permet d'avoir des réflexions d'ensemble plus poussées (par rapport à une ZAC portée par des aménageurs privés ou des projets diffus), une mutualisation des moyens et des leviers d'animation auprès des collectivités locales et de tous les acteurs (chambres consulaires, formation professionnelle, Pôle Emploi, ...).

A la demande du commissaire enquêteur, GPA lui communique le 22 décembre 2017 le texte suivant ainsi que le plan présenté en réunion « qui indique les principaux projets en cours de réalisation ou d'étude sur le périmètre dit du Grand Roissy (comprenant la communauté d'agglomération Roissy Pays de France – 42 communes- et l'EPT Paris Terre d'envol - 8 communes) qui sont concentrés au Sud de la plateforme aéroportuaire Charles de Gaulle pour l'essentiel, dans l'immédiate proximité de la zone dense.



Les projets sous maîtrise d'ouvrage Grand Paris Aménagement sont les suivants :

- Roissy- ZAC Demi-lune et Moulin (en voie d'achèvement) à vocation d'activités,
- Gonesse – ZAC Tulipes Nord et Sud (en cours d'achèvement) à vocation d'activités,
- Gonesse – ZAC du centre ancien (en cours) avec le pigeonnier à vocation de logements et ZAC multisite (en cours) à vocation de logements,

- Tremblay- ZAC Aériolians (en cours) à vocation d'activités,
- Louvres et Puiseux – ZAC Buttes aux Bergers et Bois du temple (en cours) à vocation d'activités,
- Louvres et Puiseux – ZAC Eco-quartier (en cours) à vocation de logements,
- Villepinte- ZAC de La Pépinière (en cours) à vocation de logements.

A proximité de la ZAC du Triangle de Gonesse, des réflexions préliminaires sont engagées sur les possibilités d'évolution du secteur Paris Nord 2. De même, la ville d'Aulnay-sous-Bois engage une première réflexion sur le devenir des anciens terrains PSA. Des opérations sont conduites par d'autres opérateurs, comme la ZAC Entrée sud de Gonesse à vocation d'activité ainsi que la ZAC A-park sur la commune de Le Thillay à vocation d'activité et la ZAC Sud Roissy à Roissy à dominante tertiaire. D'autres projets sont plus spécifiques aux plateformes aéroportuaires comme la zone cargo CDG (activités de fret sous douane), le projet de Terminal 4 ainsi que les deux zones de développement de Roissy-Paris Est et Ouest ou le projet Aigle Technocampus côté Le Bourget.

Des réflexions sur le potentiel de développement économique à l'horizon 2030 ont été menées à l'échelle du Grand Roissy, dans le cadre notamment d'études sur les espaces économiques du Grand Roissy, en mettant en perspective les projets portés par les différents territoires et opérateurs (dont ceux cités précédemment), avec une analyse prospective des différents segments de marché ».

GPA ajoute que « concernant la question agricole, l'EPA Plaine de France a conduit dès 2009 en partenariat avec les collectivités locales un travail sur la préservation de l'agriculture dans la zone du Grand Roissy. Ce travail s'est traduit par un schéma agricole en 2013 qui identifie les terres à vocation agricole à l'échelle du Grand Roissy Ouest délimité par 3 communes de L'EPT (Villepinte, Sevran et Tremblay, plus spécifiquement concernées par la problématique) et les 25 communes de la CARPF situées dans le Val d'Oise.

Le schéma a identifié 9 500 ha de terres à vocation agricole qui représentent 50 % du territoire.

80 exploitations ont été recensées représentant 250 emplois directs.

Ce travail s'est poursuivi et a débouché sur la signature d'une charte agricole par 100 acteurs (Etat, collectivités locales, acteurs du secteur agricole, acteurs associatifs et acteurs de l'aménagement) qui acte l'objectif de préservation de 8 000 ha de terres agricoles pendant 30 ans. Ce travail se poursuit sous l'égide de la CARPF et de son vice-président en charge des questions agricoles ».

La réunion de restitution (postérieurement aux enquêtes publiques) s'est déroulée le 6 mars 2018 dans les locaux de GPA.

Celle-ci a permis au commissaire enquêteur d'effectuer le bilan du déroulement des enquêtes publiques et de présenter les thèmes et questions sur lesquels il interroge le porteur du projet.

Durant toutes ces périodes, le commissaire enquêteur a aussi eu quelques contacts téléphoniques avec GPA.

B.7.2 - Echanges avec Alliages & Territoires (porteur du projet EuropaCity)

Le 16 janvier 2018 à Gonesse, le commissaire enquêteur a rencontré avant sa permanence, à la demande d'Alliages & Territoires, M. Benoît Chang (directeur général), M. Matteo Perino (directeur des opérations) et M. Nicolas Marandon (responsable des relations territoriales et de la concertation).

Ils ont apporté divers documents⁹ et rappelé que le concept est progressivement apparu il y a environ 10 ans, en vue de la refonte du modèle économique du groupe Immochan, notamment lié aux évolutions sociétales et à la digitalisation.

Il s'agit désormais à la fois d'un projet et d'une méthode d'adaptation constante aux évolutions.

⁹ Dont le texte de 7 pages du 9 décembre 2016 d'EuropaCity portant « décision du maître d'ouvrage à l'issue du débat public sur le projet d'EuropaCity » de poursuivre le projet moyennant une liste d'engagements.

Le commissaire enquêteur a demandé que ce texte soit versé au dossier, ce que GPA a fait en écrivant au préfet le 22 janvier 2018 et en le faisant insérer dans les dossiers présents en mairie.

Le concept s'est transformé en projet concret sur le site de Gonesse en 2010 grâce à l'écoute des pouvoirs publics et au dialogue désormais entretenu quant au développement d'un Grand Paris polycentrique et ambitieux, visant à redistribuer des pôles d'activité et de création de richesse ailleurs que dans les pôles déjà existants.

Ensuite, le projet a connu diverses étapes de conception de dialogue, de mise au point, de concertation, jusqu'à la décision officielle (9 décembre 2016) de poursuivre puis les procédures de création de la ZAC et de révision du PLU ... tout en maintenant le dialogue avec les pouvoirs publics et toutes les instances locales.

La réussite nécessitera une appropriation du projet par le territoire et ses populations, permettant de susciter une certaine fierté et d'apporter des services, des emplois et plus généralement une attractivité qui se jouent à différentes échelles :

- le territoire d'insertion locale, d'où la nécessité d'un maillage urbain (voirie, transports publics locaux, ...) et social (synergies économiques, formations, emplois, ...),
- le Grand Paris polycentrique et inclusif (d'où la nécessité de transports structurants, telle la ligne 17),
- le niveau national, au service de l'attractivité globale de toute l'Île-de-France (d'où la nécessité de la proximité avec la plateforme multimodale de l'aéroport de Roissy-CDG).

Ils constatent que *« le monde entier passe ou est présent sur le secteur, notamment du fait des axes de transport et de la diversité culturelle de sa nombreuse jeunesse, mais ce territoire est aussi un lieu de transit que toutefois beaucoup quittent au moment d'assurer leur réussite personnelle ... ailleurs »*.

Ils estiment que le site du Triangle de Gonesse peut créer une centralité, dans le cadre du projet d'urbanisme assez compact qui a été validé, du fait de la présence d'une gare de la future ligne 17, de la liaison Est-Ouest par le futur boulevard urbain central mais aussi de la densité urbaine plus au Sud (Plaine-St-Denis notamment) et de son ambition programmatique.

Pour faciliter le dialogue et améliorer progressivement le projet, le comité de pilotage est en cours d'élargissement afin de comporter prochainement aussi des représentants des 3 départements concernés, des forces économiques, des acteurs associatifs et un collège d'habitants.

Les sujets à y traiter concernent notamment :

- l'évolution du plan masse et l'insertion au sein des territoires,
- les offres culturelles (dont une partie sera gratuite),
- l'emploi, les parcours professionnels et les formations, ceci bien avant l'ouverture des lieux,
- les transports collectifs maillés (notamment en vue de la desserte des lieux de résidence).

Le commissaire enquêteur souligne toutefois les contraintes du site par rapport à ces objectifs, notamment :

- son enclavement entre deux échangeurs, à l'Est desservant les autoroutes A1 / A3 et à l'Ouest et la quasi voie rapide RD317,
- les barrières géographiques induites par ces mêmes voies structurantes régionales et par le site ex-PSA en reconversion (notamment en site d'entretien et de remisage du métro).

Ils évoquent ensuite la démarche d'insertion environnementale décrite dans l'étude d'impact, concernant notamment les modes de construction (dont les toitures végétales), la gestion du cycle de l'eau, les énergies (dont le photovoltaïque), les déchets, etc.

Ils soulignent le projet de création d'une ferme urbaine, dont le modèle et l'organisation économiques restent à étudier, pouvant assurer des synergies avec les terrains de la lisière agricole (au Nord de la ZAC) consacrés à des activités à dominante agricole.

Ils sont dans l'attente d'autres projets pouvant se greffer à cette aventure, pouvant provenir de l'extérieur ou des territoires proches.

Le 24 janvier 2018, durant la permanence, M. Lebon (directeur du développement) et Mme Rondepierre (responsable de programme), intervenants pour EuropaCity se sont entretenus avec le commissaire enquêteur concernant spécifiquement :

- l'appréciation des impacts sur les commerces et l'emploi,
- les évolutions liées aux conclusions du débat public,
- les engagements pris par EuropaCity suite à ce débat public.

Ils soulignent que le projet va pouvoir impulser un dynamisme territorial dans un secteur où la densité commerciale est inférieure à la moyenne nationale et où l'aménagement (dont économique, culturel, commercial, etc.) s'est effectué de façon désordonnée et sans les équipements et services internationaux qui sont désormais nécessaires à la compétitivité de la France.

A une échelle plus locale, la nécessité de conserver les classes moyennes sur place et de renforcer une mixité sociale imposent un meilleur positionnement d'image, tel que le projet EuropaCity pourra apporter sur les plans culturel, sportif, touristique et de loisirs qui font actuellement cruellement défaut.

Très localement aussi, le potentiel fiscal étant très faible, l'arrivée d'un grand projet de nature privée apportera une importante contribution fiscale, notamment au profit de la communauté d'agglomération.

De plus, l'achat des terrains de la ZAC par EuropaCity contribuera au financement des équipements collectifs, dont les infrastructures liées à la future gare ... qui n'existerait pas sans la ZAC et donc l'implantation du « grand équipement » qu'est EuropaCity.

Concernant les aspects touristiques, il apparaît que le panier touristique moyen sur l'Ile-de-France est assez faible et que Paris n'est pas une « destination shopping ».

Le développement local devra passer par une politique de l'offre (création d'équipements) pour les actifs et les nouvelles générations ayant des « désirs d'instantanéité » et adeptes de l'e-commerce, de façon à capter les opportunités et à attirer différentes échelles de tourisme, dont au niveau national et au niveau européen.

Les concepteurs ressentent la nécessité de créer des activités variées et foisonnantes, de façon à ce que le visiteur puisse réaliser plusieurs choses en même temps et au même endroit,

Concernant les aspects commerciaux, les concepteurs sont conscients des inquiétudes et réticences de certains milieux locaux ; ils ont prévu un phasage du programme commercial de façon à pouvoir jauger progressivement l'impact sur les secteurs commerciaux environnants.

Ils souhaitent aussi pouvoir contribuer (avec tous les autres acteurs) à recréer un dynamisme des centralités de Gonesse et des autres communes du secteur, ce qui est indispensable pour espérer rentabiliser un jour cette nouvelle polarité qui nécessite un tissu économique et commercial structuré alentours pour pouvoir s'épanouir.

Le 31 janvier 2018, durant la permanence, M. Périno et Mme Le Floc'h ont exposé les objectifs d'Alliages & Territoires en matière d'architecture et de développement durable.

Ils indiquent que le projet est complémentaire à l'offre de loisirs de Disney-Paris (15 millions de visiteurs) et du Parc Astérix (1,8 million de visiteurs) et signale l'atout qu'apportera le fait qu'une part majoritaire des activités sera « indoor », élément déterminant pour fonctionner efficacement et durant toute l'année.

Le commissaire enquêteur les questionne sur les degrés de ressemblance (culture, loisirs, offre hôtelière, séminaires, ...) avec le Futuroscope (env. 1,5 million de visiteurs).

Ils rappellent qu'e le groupe Auchan est une entreprise familiale qui voit à long terme. Ainsi, l'objectif est de rester propriétaire de l'ensemble des installations afin de pérenniser cette insertion locale et de maîtriser l'évolution progressive des lieux et des activités.

En parallèle de la création de synergies locales qui est un sujet fondamental, l'objectif visé par le projet est d'allonger la durée de présence des touristes en Ile-de-France (et non pas forcément de faire venir des gens exprès) et de créer un pôle de centralité du Grand Paris dans le Nord de la région (il y a Versailles à l'Ouest et Disney à l'Est).

Ils précisent qu'il était impossible au projet de l'installer sur la friche industrielle de PSA (Aulnay-sous-Bois) du fait qu'une part de ce site est réservée à du logement (impossible sur le Triangle de Gonesse).

EuropaCity est passé d'un « plan de projet » (initialement un peu aut centré) à un « plan de quartier » créant des liaisons avec le Parc d'activité et plus généralement son environnement.

Ils rappellent que leur objectif est d'urbaniser et de construire dès que possible la plupart des bâtiments du projet, ceci à l'exception des secteurs commerciaux dont la réalisation sera phasée. A ce jour (début 2018), les travaux sont prévus pour se dérouler de 2020 à 2024 (ouverture de la ligne 17).

Ensuite, Alliages & territoires a engagé une démarche d'appel à idées pour la conception des bâtiments les plus symboliques, visant une grande ambition environnementale, dans la mesure où il n'existe pas de comparaison proche : durabilité, mutabilité des espaces, insertions dans une dynamique locale, ...

Le réseau d'énergie sera réalisé à l'échelle du projet EuropaCity et en synergie avec le reste de la ZAC (Parc d'activité). Il comportera un seul décideur et gestionnaire. Il mutualisera les besoins et les organisera en fonction des besoins de chaud et de froid de chaque équipement en fonction des saisons, y compris avec des fonctions de stockage de l'énergie qui sont à l'étude.

La production électrique sera assurée par 14 ha de panneaux photovoltaïques et deviendra un modèle d'excellence.

La ferme urbaine prévue n'est pour l'instant pas figée et pourra se développer avec les apports d'idées et de savoir-faire de différents opérateurs.

Le 2 février 2018, lors de la permanence, M. Arnaud Blommaert, responsable emploi, formation et stratégie RSE chez Alliages & Territoires (ancien formateur et directeur de centre de formation ayant participé à la mise en place des Emplois d'Avenir) est venu avec Mme Estelle Barthélémy, directrice générale adjointe de Mozaïk RH ¹⁰, cabinet spécialisé dans la promotion de la diversité qui accompagne le projet d'EuropaCity sur les problématiques de ressources humaines, d'insertion et d'emploi.

Après avoir présenté la démarche en cours qui s'appuie sur d'intenses contacts avec les acteurs locaux, ils indiquent que le plus difficile est d'aller à la rencontre des jeunes et de percevoir les points de blocage et les freins à la mobilité.

¹⁰ <https://www.mozaikrh.com>: « Mozaïk RH est, en France, le premier cabinet de recrutement et de conseil en ressources humaines spécialisé dans la promotion de la diversité. Depuis sa création en 2007, Mozaïk RH a collaboré avec plus de 250 entreprises et généré 5 000 recrutements de jeunes diplômés et profils expérimentés (...). L'entreprise du XXI^e siècle sera à l'image de la société dans laquelle elle est immergée : plurielle et riche de sa diversité. En s'ouvrant à des profils qu'elle n'identifie pas spontanément, elle renforce son potentiel de créativité et d'innovation. Le recrutement des diplômés des territoires moins privilégiés est source de cohésion sociale : les candidats recrutés, en s'intégrant professionnellement, développent de nouvelles interactions sociales et renouvellent le lien entre les territoires ».

L'objectif est d'aller au delà de ce qui s'est déjà fait, de façon à concevoir des projets pédagogiques et des projets de parcours par rapport à ce que des jeunes pourront faire dans 5 à 10 ans, dans un monde où la ville sera ouverte sur le monde et connectée.

Ils précisent établir des passerelles avec le bassin d'emploi de Seine-Saint-Denis et indiquent notamment que la SGP souhaite mettre en place une « Accorderie des Métiers »¹¹ sur Aulnay-sous-Bois.

B.8 - Contacts et rencontres avec des institutions et des personnalités

B.8.1 - Mairie de Gonesse

Le rendez-vous avec M. Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse et vice-président de l'agglomération Roissy - Pays de France, a eu lieu le 24 janvier 2018 sur sa demande, à l'issue de la permanence du commissaire enquêteur, en présence de son directeur de cabinet.

L'échange a porté sur le contenu du projet, le déroulement de l'enquête publique et l'organisation de la future réunion publique d'information et d'échange, dont le calage du moment d'intervention du maire, après les exposés et avant l'ouverture du débat.

M. Blazy a rappelé que les projets d'urbanisation du Triangle de Gonesse sont très anciens et que, parmi les 3 projets qui étaient issus du concours d'idée, il a choisi celui qui était le plus compact, préservant un « Carré agricole » d'environ 400 ha et créant un front urbain en limite d'une lisière agricole (incluse dans la ZAC) destinée à favoriser des expérimentations variées.

A ce titre, il estime que le projet alternatif CARMA pourrait aussi tout à fait s'implanter ailleurs que sur ces terres qui sont positionnées dans le « Couloir aéroportuaire », endroit stratégique pour le développement de Gonesse et plus généralement pour tout le développement du Nord-est francilien.

Il indique avoir ensuite accueilli favorablement l'arrivée du projet d'EuropaCity, atout stratégique permettant de « *transformer un territoire de servitude en territoire de projet attractif, comportant un marquage culturel fort* ».

Il indique que les élus locaux sont prochainement invités à une réunion chez le Premier ministre concernant la ligne 17, ce qui peut laisser craindre un report de la réalisation de la partie Nord de la ligne (du Bourget à Roissy et au delà).

En fin d'entretien, le commissaire enquêteur a demandé au maire s'il avait des informations plus précises sur l'engagement de l'Etat et les délais concernant :

- le futur « Barreau ferré de Gonesse » (liaison RER entre les lignes B et D) : il a répondu que ce projet est inscrit dans le contrat de plan mais qu'il ne dispose pas d'autre information,

¹¹ www.accorderie.fr/le-reseau-des-accorderies-de-france : « Le Réseau des Accorderies de France a été créé en 2013 par la Fondation Macif, le Secours Catholique et la Caisse des Dépôts en vue d'appuyer la dynamique d'essaimage et de développement du concept d'Accorderie sur tout le territoire national. Garant d'un socle de principes communs et habilité, par la Fondation Macif, à délivrer l'agrément « Accorderie », le Réseau s'est donné pour missions de :

- 1) Mutualiser, accompagner, professionnaliser et consolider les Accorderies existantes,
- 2) Favoriser et accompagner l'émergence et le démarrage de nouvelles Accorderies sur l'ensemble du territoire français,
- 3) Promouvoir les Accorderies et les représenter auprès des instances et organisations nationales et internationales,
- 4) Être garante du respect et de l'évolution de la Charte des Accorderies françaises,
- 5) Évaluer l'impact du concept : mesure d'impacts sur les territoires et les publics cibles ».

- le projet d'échangeur RD370 > A1 / A3 : il a répondu que le projet est entièrement porté et piloté par l'Etat (DRIEA) et qu'il ne dispose pas d'information particulière.

Postérieurement, la ville a communiqué la délibération du conseil municipal du 29 janvier 2018 qui a voté la « *Motion de soutien à l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique* » suivante :

« *Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse, Grand Paris Aménagement est à même de poursuivre conjointement avec l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France l'acquisition du foncier. Pour cela GPA procède à la réalisation de deux enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité des parcelles.*

Les différentes études menées depuis 2010 sur le secteur du Grand Roissy ont démontré la nécessité de faire évoluer la stratégie économique et spatiale du secteur aéroportuaire Roissy-Le Bourget, afin de conforter le positionnement de Paris au rang de métropole mondiale en luttant contre un développement autonome et fragmenté. La ZAC du Triangle de Gonesse propose une programmation mixte ciblant des fonctions stratégiques et un niveau de gamme supérieur, donc complémentaire aux projets en cours et zones d'activités existantes.

Au vu des différentes études menées ces dernières années, l'existence d'un vrai besoin en matière de développement tertiaire est confirmé et le projet du Triangle de Gonesse s'inscrit pleinement dans la stratégie de développement économique du Grand Roissy avec une diversification et une montée en gamme des activités économiques du Grand Roissy, une logique de concentration des fonctions internationales métropolitaines, le développement de locaux d'activités au sein d'un quartier économique fonctionnel et bien desservi et un phasage permettant une bonne commercialisation au regard des capacités d'absorption du marché et des programmes prévus dans le cadre des autres projets du Grand Roissy.

Ce programme participera à l'attractivité touristique de Paris et de l'Île-de-France, concurrencées aujourd'hui par d'autres « villes monde », en Europe ou hors d'Europe. Il s'inscrit dans les dynamiques de développement portées par le Grand Paris en lien avec les aéroports et les offres déjà présentes sur le territoire. En phase d'exploitation, ce programme injecterait 2,5 milliards d'euros par an dans l'économie française, dont plus de 900 millions d'euros de valeur ajoutée sur le territoire proche.

Sur le plan programmatique, les offres culturelles, commerciales, hôtelières et de loisirs proposées par EuropaCity ne viennent pas en concurrence mais en complémentarité avec l'offre existante.

Pourvoyeur d'emplois et fortement desservi par les transports, situé à l'interface entre le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis, ce projet d'urbanisation concilie des enjeux locaux, métropolitains et nationaux.

Il représente un moteur pour le développement économique du territoire avec un potentiel à terme d'environ 50 000 emplois.

Le quartier d'affaires du Triangle de Gonesse, devrait générer l'implantation d'environ 40 000 emplois directs. Il a vocation à concentrer des activités tertiaires et technologiques, ainsi que, de manière plus marginale, des locaux d'activités à destination des PME-PMI. Les activités de services programmées dans le quartier d'affaires participeront également d'une offre d'emploi à destination des populations locales.

Le programme de loisirs, d'équipements culturels, de commerces et d'hôtels, porté par Alliages & Territoires, représenterait une création d'emplois nets et non délocalisables, estimés entre 7 000 et 8 000 emplois, selon l'étude confiée à l'économiste Arnaud Degorre, par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2016. 3 500 personnes seraient mobilisées par an en moyenne, en phase de construction. En phase d'exploitation, le programme EuropaCity devrait donc permettre la création de près de 10 000 emplois directs couvrant 80 métiers différents, 75 % des emplois créés correspondront à un niveau CAP/BEP/BAC. La typologie des emplois créés par ce programme est complémentaire de celle du quartier d'affaires.

Alliages & Territoires développera également un dispositif d'orientation et de formation pour rendre les emplois créés accessibles aux habitants du territoire, mais aussi pour améliorer leur employabilité afin de leur permettre d'accéder aux emplois offerts par d'autres. A l'issue du débat public, Alliages & Territoires s'est engagé à créer une structure dédiée « EuropaCity Compétences » afin d'accueillir, orienter et former les habitants.

La pérennisation de l'agriculture est un des fondements du projet du Triangle de Gonesse. Ce projet agricole du Triangle de Gonesse s'inscrit dans la démarche du projet agricole du territoire à l'échelle du Grand Roissy. Par le choix de la compacité du projet de la ZAC du Triangle, près de 400 ha au Nord du Triangle sont préservés et conservent d'un seul tenant leur fonctionnalité agricole. De plus, 23 ha délimitent une transition entre l'urbanisation et les grandes cultures. Cet espace a une vocation exclusivement agricole développée une production tournée vers les circuits courts de proximité. Enfin, le projet prévoit une continuité paysagère nord-sud sur 70 ha au cœur du projet urbain.

La réalisation du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse est conditionnée à la création au cœur du futur quartier d'une gare du métro de la ligne 17 du Grand Paris Express prévue pour 2024. Vendredi 26 janvier 2018, à l'occasion d'une réunion d'échanges avec les élus franciliens, le Premier ministre a confirmé que le projet sera mis en œuvre dans sa globalité. Néanmoins, l'inquiétude persiste s'agissant du calendrier que le Premier ministre a annoncé vouloir modifier. La réalisation de la gare (dont le permis de construire est prêt) dans les délais est une nécessité. Un report serait inacceptable au regard des investissements prévus sur le Triangle de Gonesse et de son utilité pour la réussite des JO de 2024.

ET DEMANDE,

- 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 ;
- que la Déclaration d'Utilité Publique soit prononcée au profit de l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France ;
- que la réalisation pour 2024 de la gare du Triangle de Gonesse de la ligne 17 du Grand Paris Express soit sanctuarisée ».

B.8.2 - Conseil départemental du Val d'Oise

Mme Marie-Christine Cavecchi, présidente du Conseil départemental a communiqué un courrier daté du 24 janvier 2018, arrivé en mairie le 30 janvier et annexé au registre le 31 janvier 2018.

« Lors de la présentation du projet du Grand Paris à la cité de l'architecture et du patrimoine le 29 avril 2009 par le Président de la République, le souvenir des émeutes de novembre 2007 à Villiers-le-Bel très présent chez les élus locaux et l'État, a suscité l'inscription d'un nouveau pôle de développement dans le projet du Grand Paris. L'objectif partagé par tous était d'ouvrir à l'urbanisation une réserve foncière unique à l'échelle européenne et de la desservir par la ligne 17 du Grand Paris express et sa gare pour permettre le développement socio-économique de ce territoire, et en particulier des communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel et Garges-lès-Gonesse qui sont parmi les communes les plus défavorisées d'Île-de-France au sens du fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (fpic).

Ce consensus s'est concrétisé par la négociation et la signature le 27 février 2014 d'un contrat de développement territorial de première importance pour la région capitale qui rassemble les communes de Gonesse, Bonneuil en France, Garges-lès-Gonesse, Arnouville, Villiers-le-Bel et Sarcelles.

Le Grand Roissy - Le Bourget accueille deux aéroports internationaux : l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle : 9^e aéroport mondial et 2^e aéroport européen pour les passagers - 1^{er} aéroport européen pour le fret mais aussi le hub d'Air France et de FedEx. L'aéroport de Paris-Le Bourget est, quant à lui, le 1^{er} aéroport d'affaires Européen.

Il constitue ainsi la principale porte d'entrée du territoire national pour les étrangers et un lieu d'interface pour les échanges économiques internationaux. Avec la mondialisation des échanges, il est devenu un puissant moteur de développement à l'instar des territoires aéroportuaires des grandes métropoles. S'il a connu une importante croissance économique, il a fortement été impacté par la crise de 2008 et n'a pas retrouvé son dynamisme d'alors. Or, une part cruciale de la compétitivité nationale se joue là.

Les activités s'y sont diversifiées. Aux traditionnelles activités liées au fonctionnement de l'aéroport, de traitement de flux de voyageurs et du fret aérien, se rajoutent des activités nécessitant l'aérien pour leurs déplacements professionnels : Expositions et salons, commerce entre entreprises, conventions, séminaires, fonctions business des entreprises (marketing, vente, Exposition), fonctions « corporate » (centre de formation), loisirs axés sur le ludique, l'expérience et la consommation particulièrement prisés des touristes venus des pays émergents ... Sa bonne connectivité aux pôles stratégiques de la métropole lui permet d'attirer des activités tertiaires.

Plus de 25 grands projets de développement économique sont portés par les acteurs économiques. Ils représentent au total, environ 130 000 nouveaux emplois et près de 15 milliards d'euros d'investissements hors transport au cours des 20 ou 25 prochaines années.

Parallèlement à ce dynamisme économique, le Grand Roissy - Le Bourget fait face à des défis urbains et sociaux importants.

Longtemps espace « servant » de Paris et du Grand Paris, ce territoire s'est développé par plaques monofonctionnelles, fermées, dénuées de façades, accentuant les effets de coupure déjà produits par les infrastructures et la situation de limite du continuum urbain. Il apparaît encore comme un espace insuffisamment international, notamment en termes d'image, d'aménagements urbains et de services. À cette fragmentation s'ajoute des contrastes urbains forts.

Dans les années soixante, les villes de la Plaine de France ont massivement accueilli des grands ensembles pour répondre au besoin de logements lié à la croissance démographique de l'après guerre, à l'exode rural et à l'augmentation du niveau de vie.

Ainsi, à moins de 10 km des pôles de développement économiques des deux plateformes aéroportuaires, des milliers d'habitants des quartiers d'habitat social vivent difficilement, n'accèdent pas aux emplois créés et pâtissent des nuisances des aéroports (Le Grand Roissy - Le Bourget a un taux de pauvreté de 24 % alors qu'il est de 15 % en Île-de-France, le taux de chômage est de 17 %, celui des jeunes est de 33 % pour le Grand Roissy - Le Bourget contre 20 % en Île-de-France).

Afin de relever ces défis, les acteurs du territoire se sont organisés depuis plusieurs années autour d'une gouvernance partenariale qui associe l'ensemble des acteurs publics et privés. Ainsi, une stratégie pour un développement urbain plus durable et une meilleure répartition des richesses sur le territoire a pu être élaborée. L'ambition est désormais de favoriser le développement de projets économiques innovants tout en s'assurant du caractère vertueux de ce dynamisme tant pour les populations que pour l'environnement.

À date, les acteurs du territoire se sont accordés sur une stratégie commune à horizon 2025. L'ambition est de faire du Grand Roissy - Le Bourget une place aéroportuaire attractive et innovante, au profit de ses habitants et de ses usagers (travailleurs, entreprises, touristes...).

Cette ambition se décline en trois objectifs majeurs :

- Positionner la stratégie économique sur le cluster des échanges internationaux en tirant parti du positionnement du Grand Roissy - Le Bourget comme porte d'entrée vers le monde et de la diversification économique des places aéroportuaires internationales. Il s'agit dans cette perspective de conforter cinq types d'activités : les activités aéronautiques, les activités aéroportuaires, les activités économiques liées au tourisme d'affaires, celles liées à l'utilisation du hub de fret et enfin celles combinant présence du hub de passagers et du hub de fret.
- Passer d'une logique d'extension urbaine à la construction d'une ville aéroportuaire cohérente et durable. Pour cela, le Grand Roissy - Le Bourget vise une intensification des espaces bâtis conditionnée à une desserte adéquate en transports en commun et modes actifs, mais aussi la préservation des espaces agricoles et naturels et leur articulation avec le développement économique et urbain.
- Augmenter le taux d'activité des habitants en faisant mieux bénéficier les populations résidentes du développement, en termes d'accès tant aux emplois qu'aux formations adaptées, pour construire un bassin de vie au-delà d'un bassin d'emplois. Il s'agit particulièrement de mettre en œuvre le Campus des métiers et des qualifications, labellisé en septembre 2016, construit autour de la filière « hub aéroportuaire et échanges internationaux ». Soutenu par les collectivités et les entreprises, ce Campus doit contribuer à regrouper en réseau tous les acteurs afin de mieux adapter les formations aux besoins et aux futurs métiers des entreprises locales et des grands projets programmés. Pour le Triangle de Gonesse, il s'agit de préparer les populations locales aux 50 000 futurs emplois, dont 10 500 à EuropaCity.

Le Grand prix européen de l'urbanisme décerné en 2016 à l'ensemble des acteurs du Grand Roissy - Le Bourget par le Conseil Européen des urbanistes a reconnu le travail partenarial mené depuis plusieurs années au service du territoire.

Au sein du Grand Roissy - Le Bourget, le projet du Triangle de Gonesse est un projet phare du territoire. Il s'inscrit parfaitement dans la stratégie de développement économique de l'ensemble du Grand Roissy - Le Bourget, qui vise à conforter la compétitivité internationale de la plateforme dans le respect du développement durable et de la préservation des terres agricoles et avec le souci d'accès à l'emploi des habitants du territoire.

Compte-tenu de ces enjeux, Grand Paris Aménagement, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement, s'est doté d'une stratégie de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) ambitieuse qui vise une mise en œuvre très partenariale, une bonne adaptabilité aux aléas conjoncturels et une inscription dans l'opérationnalité.

Quartier international d'affaires et de loisirs, le projet du Triangle de Gonesse contribuera fortement à la diversification économique du territoire aéroportuaire, condition indispensable pour que le Grand Paris se maintienne au sein des places aéroportuaires et des grandes métropoles internationales.

Il se caractérise par une programmation très variée, dont l'offre manque actuellement dans le secteur Nord-est du Grand Paris. Par conséquent, elle ne présente pas ou très peu de redondance avec celle des sites avoisinants comme A PARK, Aérolians Paris ou Paris Nord 2.

Le Triangle de Gonesse participera directement à l'attractivité et au rayonnement du Grand Paris. Il a été sélectionné, à ce titre, dans le cadre de l'appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris », et EuropaCity a été labellisé « projet du Grand Paris ».

En termes d'aménagement, le Triangle de Gonesse constitue une étape importante du développement urbain de la métropole parisienne et un démonstrateur du passage d'une logique d'extension à la construction d'une ville aéroportuaire cohérente et durable.

La conception du projet du Triangle de Gonesse structurera ainsi deux liaisons urbaines majeures.

- *Selon un axe Nord/Sud, il assurera une transition maîtrisée entre l'urbain et le rural, entre le tissu urbain dense de la Seine-Saint-Denis et les terres agricoles de la Plaine de France. En privilégiant une densification des espaces bâtis, en favorisant les transports en commun, en assurant la préservation des espaces ouverts et les corridors écologiques (parc urbain, lisière agricole et carré agricole), le Triangle de Gonesse constituera un démonstrateur du territoire aéroportuaire durable.*
- *Selon un axe Est/Ouest, il assure une jonction urbaine entre les départements du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis dans un territoire marqué par de fortes coupures infrastructurales et permet une articulation urbaine avec l'ancien site PSA. Dans cette logique tangentielle, le Triangle de Gonesse constitue également l'opération urbaine phare d'une dorsale d'urbanisation qui comprend la requalification du Boulevard Intercommunal du Parisis et la réalisation de l'avenue du Parisis. La transformation de cette voirie en avenue urbaine multimodale, très paysagée, suscite d'ores et déjà l'implantation d'équipements importants à ses abords (cinéma multiplexe, hôtel, tertiaire à Sarcelles), propose une nouvelle ouverture pour l'aménagement des secteurs de renouvellement urbain (Les Lochères à Sarcelles ; Dame Blanche à Garges-lès-Gonesse) et constitue un déclencheur pour la requalification urbaine de zones d'activités (zone de la Muette à Garges-lès-Gonesse).*

Le projet du Triangle de Gonesse porte une très forte ambition en matière de développement durable. Quartier international d'affaires de nouvelle génération, il fait le pari de l'excellence environnementale, et s'intègre au mieux dans son environnement paysager et urbain.

Il participe à la trame verte du territoire qui met en relation les Parcs de la Poudrerie, du Sausset, les Buttes des Tulipes, la Patte d'Oie, le Parc de la Courneuve et les espaces agricoles du nord francilien.

Son urbanisme et son mode de gestion répondent aux principes de durabilité et de résilience.

Dans cette perspective, Grand Paris Aménagement s'est doté d'une stratégie de responsabilité sociale et environnementale afin de répondre aux enjeux de la transition écologique et énergétique.

L'aménagement du Triangle de Gonesse poursuit des objectifs forts :

- *une optimisation du bilan carbone grâce notamment à 50 % des déplacements en transports en commun ou modes doux ;*
- *30 % d'espaces verts au sein du parti d'aménagement et un aménagement écologique de la lisière agricole (23 ha) et du parc central (70 ha) ;*

- une gestion économe de la ressource en eau : (eaux pluviales, eaux grises) : une gestion des eaux pluviales totalement intégrées dans les aménagements des parcs du Triangle et par leur récupération pour divers usages (arrosage, nettoyage, etc.) et un objectif de diminution de 40 % des consommations d'eau potable ;
- une consommation d'énergies renouvelables locales (70 % des besoins en énergie du quartier par des énergies renouvelables ou de récupération) et « smartgrid » énergétique ;
- une certification BREAAAM Communities ;
- une réduction et valorisation des déchets produits (la réduction de 40 % des déchets de chantier, valorisés à hauteur de 70 % minimum) ;
- la prise en compte des nuisances sonores grâce à la topographie et la disposition du plan masse permettant la préservation de nombreuses aires en zone à bruit apaisé, principalement situées au cœur des îlots et grâce à la limitation à 30km/h sur les voies internes au quartier d'affaires.
- des logiques de mutualisation (parkings, services...) ;

Pour atteindre ces objectifs, Grand Paris Aménagement mettra à profit son expertise en matière de durabilité et de qualité, reconnue par les certifications ISO 9001, ISO 14001 et EMAS (Eco-Management and Audit Scheme).

Le Grand Roissy - Le Bourget est aussi un territoire agricole. Sur ce territoire situé aux franges de l'agglomération parisienne, entre le rural et l'urbain, concilier développement économique et pérennité de l'activité agricole représente un enjeu particulièrement important.

Le Triangle de Gonesse est exploité pour la culture des céréales et des oléoprotéagineux par 17 agriculteurs. Le programme d'aménagement entraînera une baisse de l'activité agricole avec l'urbanisation de 280 ha de terres cultivées ou cultivables. Tout l'enjeu consiste donc par les mesures de réduction d'impacts et d'accompagnement à sécuriser et à pérenniser l'activité agricole.

- Les acteurs du territoire, dont le Département du Val d'Oise, se sont accordés sur une charte agricole qui protègent 8 000 ha de terres agricoles dans le Val d'Oise et la CARPF a candidate pour être territoire agri-urbain d'Ile-de-France.
- 400 ha de terres agricoles seront préservés au Nord du Triangle dans des conditions d'exploitation pérennes (sécurisation des accès aux parcelles, incitation à la régularisation des baux précaires).
- L'amélioration des circulations agricoles sur le territoire.
- La création d'interactions entre les espaces urbains et les espaces agricoles. Une lisière agricole de 23 ha dédiée aux circuits courts est prévue pour assurer l'articulation entre le projet urbain et le carré agricole. Dans le cadre de l'appel à projets « Inventons la métropole », le projet "Triango", piloté par Bopro Sustainable Investments - BSI, développera un parc d'activités sur 167 100 m² et 10 000 m² de serres.

Le Triangle de Gonesse est une opération d'aménagement emblématique déterminante pour le développement du territoire aéroportuaire et pour un meilleur accès à l'emploi des populations locales.

C'est pourquoi, le Conseil départemental du Val d'Oise souhaite 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.

Ce projet étant de la plus haute importance pour le Val d'Oise, je sollicite un rendez-vous afin de vous exposer de vive voix mes arguments en faveur de sa réalisation ».

Le conseil départemental ne s'est ensuite pas manifesté et n'a pas été représenté lors d'une des permanences. Toutefois, un représentant a pris la parole durant la réunion publique.

B.8.3 - Sénateur du Val d'Oise

Le rendez-vous avec M. Rachid Témal, sénateur (PS) de la circonscription, a eu lieu sur sa demande le 15 février 2018 au sénat.

Celui-ci est élu local depuis 1995 dans le secteur de Taverny.

Concernant ce sujet il évoque la nécessaire différence qu'il faut avoir entre sa perception personnelle et une véritable analyse du territoire.

Il rappelle l'existence du SDRIF ¹² (voté à la quasi-unanimité des élus régionaux) et ses objectifs de préservation et de développement planifié et raisonné des territoires, sur des secteurs définis et moyennant des conditions et contraintes définies.

En l'occurrence, le SDRIF garantit le maintien de 400 ha agricoles sur les 700 ha du site, bien que ces terres ne soient pas idylliques (positionnement et accès, exposition aux pollutions, ...).

Il souligne que le Val d'Oise a besoin d'assumer son rôle de département face au Grand Paris qui arrive à ses portes, alors même que l'agglomération Argenteuil-Bezons (10 % de la population départementale) est dans le périmètre du Grand Paris, de même que le pôle aéroportuaire Charles-de-Gaulle.

Du coup, le Val d'Oise doit être exemplaire pour favoriser son développement, améliorer son image et structurer son territoire et les interconnexions.

Le présent projet va assurer un important développement économique, touristique et culturel près de la porte d'entrée du territoire qu'est l'aéroport international CDG.

Toutefois, ce développement ne s'effectuera que dans un cadre qui soit durable (COP 21, transports collectifs, ...) et solidaire et nécessite notamment de régler les problèmes de formation et d'employabilité des populations, ceci pour tous les âges.

Toutefois, il n'y a pas d'alternative au développement raisonné pour améliorer le cadre de vie, l'emploi, le niveau de formation et le bien-être des populations.

B.8.4 - Députée du Val d'Oise

Le rendez-vous avec Mme Zivka Park, députée (LREM) de la circonscription, a eu lieu sur sa demande à Gonesse le 17 février 2018 à l'issue de la permanence du commissaire enquêteur.

Elle était accompagnée de son conseiller politique, M. Michel Omont, élu à Roissy-en-France.

L'échange a porté sur les différents aspects et intérêts du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse ainsi que sur les problèmes qu'il pouvait susciter ou induire.

Elle souligne que ce projet correspond à la dernière vaste possibilité de développement urbain (économie, formation, emploi, culture, ...) de tout ce secteur Nord-est du département, et plus généralement dans la partie urbanisée du secteur Nord de l'agglomération parisienne.

Elle indique souhaiter mettre en perspective tous les atouts de l'ensemble du Triangle de Gonesse (les 700 ha) afin que chaque partie soit utilisée et valorisée au mieux (partie agricole au Nord, partie urbaine au Sud) tout en souhaitant que l'exploitation des espaces destinés à diverses formes d'agriculture au sein de la ZAC (la frange agricole du parc d'activité + la ferme urbaine d'EuropaCity) s'inspirent des méthodes d'agriculture périurbaine en cours d'élaboration.

B.8.5 - Chambre de commerce et d'industrie du Val d'Oise

Le RV avec M. Leroy et M. Cayol a eu lieu le 21 février 2018 à Gonesse, durant la permanence du commissaire enquêteur. Ils ont apporté divers documents (voir § A.5 - *Autres documents transmis au commissaire enquêteur*) et rappelé que plusieurs débats ont eu lieu au sein de la CCI 95 qui ont conduit à un vote de soutien de la CCI 95, à l'unanimité, en faveur de l'urbanisation de ce secteur.

Il en est de même pour ce qui est de l'association AIGPF ([Association inter entreprises de Gonesse et du Pays de France](#)) réunissant les entreprises de Goussainville, Le Thillay, Gonesse.

Ils rappellent le sentiment et la réalité du délaissement du Val d'Oise qui n'a pas connu de grand projet marquant et impactant son développement alors que la paupérisation progressive de la population contribue au déclin du petit commerce.

¹² Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.

Ils évoquent la nécessité d'augmenter l'attractivité du territoire par l'arrivée d'un transport collectif lourd (ligne 17) et par l'impulsion d'un nouveau dynamisme induisant une meilleure image de marque pour les entreprises, en faveur du futur recrutement de salariés et de cadres, alors que l'image de marque dégradée du secteur est un frein à la croissance et au développement qui tend à faire partir les sociétés et les personnels dynamiques.

Ils estiment que, de toute façon, ce territoire sera urbanisé sous peu et que l'ambitieux projet mené par GPA avec EuropaCity constitue une « fenêtre de tir », d'autant plus qu'il anticipe des problématiques d'emploi et de formation. Ce projet constitue une prise de conscience plus aigüe des nécessités d'un développement volontariste.

Concernant à certaines craintes concernant la concurrence commerciale, ils rappellent que le projet EuropaCity ne comporte pas de grande surface alimentaire de de commerce de proximité.

A contrario, le projet d'aménagement agricole périurbain qui est présenté en alternative ne créerait pas beaucoup d'emplois.

B.8.6 - Chambre des Métiers et de l'Artisanat

Le RV avec M. Jean-Louis Orain (président de la CMA du Val d'Oise) a eu lieu sur sa demande le 10 février 2018 à Gonesse, avant la permanence du commissaire enquêteur.

Il indique être favorable au développement économique du Triangle de Gonesse, ceci dans le cadre du Grand Paris, d'autant qu'il demeure des possibilités de développement sur ce site.

Toutefois, il y a nécessité de développement des transports, notamment pour les jeunes et les apprentis des secteurs du commerce et de l'artisanat, dont la ligne 17 en projet ainsi que le développement du maillage d'autobus, ceci sur le Triangle de Gonesse et aux alentours, notamment en liaison avec la plateforme aéroportuaire.

Il signale la présence de 3 Centres de Formation des Apprentis (CFA) dans un rayon de 15 km, à savoir sur Villiers-le-Bel, Meaux et Bobigny offrant beaucoup de formations initiales et continues (pour adultes et dans le cadre de programmes de réinsertion).

Tout en reconnaissant qu'il y a forcément un certain décalage entre les besoins des entreprises et les offres de formations, il précise que ces CFA sauront adapter leurs programmes aux emplois envisagés, d'autant que la CMA a déjà signé une convention avec EuropaCity pour des formations futures.

De plus, un tel projet générera du travail pour les entreprises alentours dont les 20 000 entreprises artisanales (dont 30 % de microentreprises) recensées, générant 5 milliards d'euros de chiffre d'affaire annuel.

Il attend la mise en place d'un « effet domino » sur l'activité économique locale et l'apparition d'une certaine attirance sur tout le secteur Est du Val d'Oise et aux environs.

Le projet permet de développer la taille critique de la métropole, à condition que l'ensemble des infrastructures suivent, ce qui est encore possible de réaliser dans le Val d'Oise.

Concernant les aspects écologiques, il a un fort doute sur la qualité des terres agricoles situées sous les lignes aériennes.

Questionné par le commissaire enquêteur sur les éventuels impacts du projet sur les activités commerciales et les services artisanaux avoisinants, il indique que des évolutions sont de toute façon inéluctables, dans la mesure où les centres villes ne sont plus adaptés à la plupart des pratiques des acheteurs, même si on peut le regretter : il faudra nécessairement accompagner ce mouvement (ceci de façon identique quel que soit le devenir du présent projet) et corriger ce qui peut l'être.

Chaque partie prenante doit faire des efforts en synergie avec tous les acteurs : ainsi, les mairies peuvent acheter des boutiques en centre-ville pour les louer à des prix compatibles avec une activité artisanale.

Il note que le projet EuropaCity comporte un volet « artisanat d'art » qui permettra de créer des contacts entre ces métiers et le public et que le Nord de la région Ile-de-France manque d'infrastructures de loisirs (salles de spectacles, évènementiel, ...).

B.8.7 - Société du Grand Paris

GPA a communiqué au commissaire enquêteur la note datée du 22 février 2018 qui présente le projet, son état d'avancement, les divers risques qu'il convient de maîtriser puis les récentes décisions du gouvernement, de « mise en service de certaines lignes à l'horizon 2024 » et « pour toutes les autres lignes (...) une mise en service la plus rapide possible ».

Concernant spécifiquement le secteur étudié, la décision est la suivante :

- La ligne 17 Nord doit accompagner le développement des territoires entre Paris et Roissy :
 - o Le Gouvernement demande à la Société du Grand Paris d'engager sans délai les procédures de marchés pour la réalisation de la ligne 17 Nord jusqu'au Triangle de Gonesse, avec l'objectif d'une mise en service en 2027. Cette échéance reste cohérente avec les projets de développement et avec la capacité à réaliser cette ligne importante pour favoriser l'accès des habitants du Val d'Oise aux zones d'emplois.
 - o Par ailleurs, les appels d'offre seront lancés sur cette section afin de déterminer s'il est possible de desservir la gare du Bourget aéroport pour l'échéance des Jeux olympiques de 2024.
 - o La ligne sera ensuite prolongée jusqu'au Mesnil-Amelot au plus tard en 2030.
 - o Le budget 2018 de la SGP intégrera environ 40 M€ pour la réalisation de cette ligne avec une dépense de près de 900 M€ dans le quinquennat.

Elle s'accompagne d'un engagement « à améliorer les dessertes quotidiennes autour des future lignes 16, 17 Nord et 18 en engageant très rapidement les travaux nécessaires ».

Le commissaire enquêteur prend acte de la décision de report de délai concernant la ligne 17 Nord, et notamment la mise en service de la station Triangle de Gonesse.

B.9 - Formalités de fin d'enquête

B.9.1 - Clôture des registres

Le mercredi 21 février 2018 à 17 h 30, à l'issue de la dernière permanence, les deux registres d'enquête ont été clos et signés conformément à l'arrêté préfectoral.

B.9.2 - Notifications individuelles

Bien que ce ne soit pas prévu par les textes, le commissaire enquêteur s'est fait remettre par la mairie le 16 janvier 2018 « le tableau de suivi des notifications individuelles adressées aux propriétaires, locataires et titulaires du droit réel, adressées dans le cadre de l'enquête parcellaire du Triangle de Gonesse ».

Il s'est ensuite enquis auprès de la mairie du processus d'actualisation de ce tableau, de façon à ce que les pouvoirs publics sachent le plus exactement possible quels sont les intéressés qui ont pu être personnellement touchés et ceux pour qui l'affichage en mairie a pu être assuré.

La mairie a ensuite communiqué un tableau actualisé au 13 février 2018.

B.9.3 - Réunion avec le porteur du projet

Le commissaire enquêteur a ensuite convoqué le porteur du projet en ces termes :

« Conformément à la réglementation, nous avons discuté, durant la période des enquêtes, du moment opportun pour organiser la réunion de synthèse qui doit en principe avoir lieu dans les 8 jours de la clôture des enquêtes. Du fait du nombre d'observations et des vacances scolaires, nous sommes oralement convenus de repousser cette échéance au 6 mars (2018).

En conséquence, j'ai l'honneur de confirmer la tenue de cette réunion réglementaire le mardi 6 mars 2018 à 14 h en vos locaux (11, rue de Cambrai à Paris). Vous pouvez être accompagnée de quelques personnes de GPA. De plus, ainsi que je vous l'avais indiqué, je ne vois pas d'inconvénient à la participation d'un ou deux représentants d'Alliages et Territoires ».

Le commissaire a alors fait contresigner par GPA un PV de synthèse établi comme suit :

« A l'issue du délai imparti pour l'enquête publique, je suis reçu ce jour à 14 h dans les locaux de GPA par les interlocuteurs du projet.

A cette occasion, je valide avec vous que vous avez précédemment bien reçu sur fichiers électroniques :

- les deux registres-papier (compris les courriers et observations annexés),
- les observations émises par voie électronique (gestion par Publilégal).

Lors de cette réunion, je vous remets la liste de mes principaux sujets de préoccupation et nous évoquons oralement les sujets indiqués dans ces observations ainsi que mes propres questionnements.

Conformément à la réglementation, je vous invite à bien vouloir me faire part de vos commentaires en réponse. Sachez que vos réponses seront ensuite intégrées à mon rapport.

Conformément à la réglementation et à l'arrêté organisant ces enquêtes, le délai de remise de vos réponses est de 15 jours (soit le 21 mars 2018).

Si toutefois vous ne pouviez pas respecter cette échéance, merci de bien vouloir me le faire préalablement savoir ».

Lors de cette réunion du 6 mars 2018, le commissaire enquêteur a indiqué au responsable du projet qu'il ne pourrait pas respecter le délai de remise du rapport (1 mois à compter de la clôture de l'enquête) et qu'il en avertirait le préfet et le TA. Ceci a été effectué postérieurement.

B.9.4 - Remise du mémoire en réponse

Pour GPA, Mme Espinosa a sollicité un délai complémentaire pour élaborer et communiquer le mémoire en réponse, argumentant notamment que le commissaire avait incrémenté la liste de ses questions et thèmes à préciser, ceci postérieurement à la réunion de restitution du 6 mars 2018.

Le commissaire enquêteur a accepté que le délai réglementaire soit dépassé, ceci dans l'intérêt de la qualité de la réponse attendue.

Le mémoire en réponse a finalement été communiqué le 3 avril 2018, répondant aux différentes questions et demandes de précisions, tel que souhaité par le commissaire enquêteur.

B.9.5 - Transmission du rapport

Le présent rapport, ainsi que les conclusions motivées du commissaire enquêteur, ont été rédigés et transmis au préfet du Val d'Oise, accompagnés :

- des deux registres-papier d'enquête, y compris les nombreuses pièces annexées,
- d'une édition-papier du registre électronique,
- des courriers arrivés hors délai (par la poste ou par courriel).

L'ensemble a été remis postérieurement au délai prévu, ce dont le commissaire enquêteur avait prévenu la préfecture le 18 avril 2018, avec copie au TA et au porteur du projet.

Le préfet avait accepté ce retard par courrier du 26 avril 2018.

Le commissaire enquêteur a ensuite renouvelé au préfet le 8 juin 2018 qu'il devait reporter de nouveau l'échéance de dépôt du rapport, eu égard au volume de travail nécessaire et à ses autres engagements professionnels concomitants.

Copie du présent rapport a été envoyée au président du Tribunal administratif de Cergy.

C - Analyse des observations formulées durant et après l'enquête publique

C.1 - Observations orales et inscrites sur les registres-papier

Le commissaire enquêteur reprend ci-après presque intégralement les observations manuscrites portées sur les registres-papier (DUP et enquête parcellaire).

De plus, il résume les conversations qu'il a eues avec les personnes venues le voir et qui n'ont pas laissé de contribution écrite.

Pour une meilleure compréhension, il a réuni les observations par thèmes, de façon assez proche de la subdivision adoptée lors de la réunion publique d'information et d'échanges.

C.1.1 - Observations relatives à la programmation et la localisation du projet

Le 8 janvier 2018, Mme Anne Collin, journaliste au Parisien, se renseigne sur le contenu du projet et les modalités procédurales des enquêtes publiques.

Elle se demande si EuropaCity sera propriétaire ou locataire de son emprise foncière et s'interroge sur la crédibilité des chiffres annoncés sur l'emploi (page 297 de l'étude d'impact) qui lui semblent être assez anciens.

Le commissaire enquêteur précise qu'EuropaCity prévoit d'acquérir son emprise foncière auprès de l'aménageur.

Le 8 janvier 2018, M. Bernard Lou (président du Collectif pour le Triangle de Gonesse), M. Laurent Caesar (membre du CPTG) et M. Cyril de Konning (impliqué dans le projet CARMA¹³) estiment que le véritable enjeu de développement local réside dans la réhabilitation de la friche de PSA à Aulnay-sous-Bois sur laquelle les projets de desserte en transport en commun auraient dû insister, plutôt que les terres agricoles du Triangle de Gonesse.

Ils indiquent qu'il demeure beaucoup de place pour héberger des entreprises dans les zones d'activité existantes, sur Paris Nord 2 qui peut être densifié et sur la friche de PSA.

Le commissaire enquêteur s'est ensuite renseigné : les terrains de la friche de l'ancienne usine de PSA sont dès à présent dédiés à un quartier de logements, une zone d'activité et le centre d'entretien des lignes 16 et 17 du « Grand Paris Express » et de remisage de ses trains.

Ils soulignent que le prix de vente des terres agricoles à EuropaCity est lié à un accord secret. En revanche, le projet CARMA de développement agricole est innovant et participatif, ce qui correspond beaucoup plus aux ambitions qui sont actuellement affichées par nos gouvernants.

¹³ CARMA <http://carmagonesse.com> : « Coopération pour une ambition Agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir ».

Le 8 janvier 2018, une personne nouvellement installée à Bonneuil s'interroge sur la possibilité d'une utilité publique pour un projet porté par des intérêts privés et questionne ensuite le commissaire enquêteur sur le statut de GPA et le l'EPFIF.

Elle estime n'avoir aucune naïveté et va devoir se résoudre à ce que le secteur soit urbanisé, même si beaucoup de zones d'activités se développent partout alentours, avec un vaste potentiel de terrains et bâtiments disponibles.

Le 24 janvier 2018, M. Vallérugo (professeur d'économie urbaine à l'ESSEC) indique être précédemment intervenu sur le projet EuropaCity, avoir écrit un livre sur ce projet et souhaiter désormais faire part de son analyse.

Bien qu'il soit stratégique pour l'agglomération parisienne, le corridor aéroportuaire a été très maltraité depuis toujours, avec les axes de transports coupant le territoire et un urbanisme de plaques hétéroclites.

De plus, la compétitivité de tout le secteur Nord-est de l'agglomération est en difficulté et le PIB généré comme les revenus versés sont très inférieurs au reste de la région.

Il y a une importante nécessité de mettre en valeur le territoire pour rester dans la compétitivité européenne à laquelle ce secteur stratégique est confronté.

De plus, il rappelle que les populations n'ont jusqu'ici pas bénéficié de l'attention des pouvoirs publics.

De ce fait, sanctuariser une agriculture de rente (non créatrice d'un véritable intérêt public) à cet endroit est très décalé par rapport à la localisation stratégique du site, entre les deux aéroports et les pôles urbains de Sarcelles (et environs) et Aulnay-sous-Bois : le sacrifice de ces terres agricoles est raisonnable par rapport à l'intérêt public du développement stratégique du couloir aéroportuaire de la métropole.

Il estime que ce débat est désormais tout à fait dépassé.

Il précise que toutes les villes dynamiques ont créé de la valeur ajoutée près des aéroports et de leurs axes de communication, parce que c'est indispensable à titre macro-économique.

La ligne 17 a pour objectifs d'irriguer le territoire et de permettre aux populations d'accéder à l'aéroport Charles-de-Gaulle, ce qui favorisera l'emploi local.

L'installation d'EuropaCity et l'arrivée progressive d'entreprises va entraîner la nécessité d'engager le dialogue avec toutes les institutions sur les questions de l'emploi, la formation et l'employabilité locale : ceci est indispensable à l'insertion et l'acceptation du projet (alors que cette osmose avait été ratée lors de la création des parcs d'activités sur la Plaine-Saint-Denis, bien qu'il y ait eu un fort accompagnement).

A ce titre, EuropaCity présente l'avantage d'avoir un panel et des niveaux de formations très variés.

Les employeurs auront intérêt à embaucher des personnes qui habitent à proximité, ce qui devrait induire progressivement l'amélioration des conditions de vie locales, des transports publics du secteur, des loisirs, des écoles, et plus généralement un essaimage de la valeur sur les centralités secondaires, notamment dans le domaine commercial.

Il souligne un important problème de gouvernance et de management de ces différents territoires ; du coup ADP a pris la main sur beaucoup de sujets, directement ou par l'intermédiaire d'autres acteurs.

Le 2 février 2018, M. Haroutiounian, conseiller municipal de Gonesse indique ne pas avoir d'avis tranché sur la question mais être très dubitatif sur la méthode et les objectifs, tels qu'ils ont été promis aux habitants, alors qu'il est favorable au développement économique et à l'emploi.

Toutefois, il doute du positionnement du projet EuropaCity du fait du trop grand nombre de centres commerciaux alentours (500 magasins dont certains ont fermé faute de chiffre d'affaire suffisant) ... qui ne sont généralement pas pour les Gonessiens car trop luxueux.

Il pense que c'est plutôt une opération financière menée par Alliages & Territoire, dont la puissance publique n'a pas à se faire le porteur par l'intermédiaire d'un établissement public et d'une procédure d'expropriation.

De plus, il critique la perte d'un pourcentage important des surfaces agricoles communales et rappelle l'avis défavorable du commissaire enquêteur suite à l'enquête publique portant sur la récente révision du PLU.

Il s'interroge sur l'absence de parking dessiné sur le site d'EuropaCity.

Le commissaire enquêteur reconnaît que la voie de desserte et de bouclage souterraine ainsi que tous les parkings attenants qui sont situés sous les différents futurs bâtiments d'EuropaCity ne sont en effet pas dessinés sur le plan de masse.

Une telle absence est toutefois assez logique sur un plan qui présente une vue aérienne.

Le 10 février 2018, M. Soumaré habitant à Villiers-le-Bel et Conseiller régional Ile-de-France (2^e mandat) indique avoir participé à l'élaboration du SDRIF et avoir écrit sur la problématique des grands projets. Il estime que la part d'urbanisation au sein du Triangle de Gonesse (environ 300 ha sur un total de 700 ha) est équilibrée entre la vocation agricole et le développement urbain.

Il distingue la ZAC du triangle de Gonesse et le projet EuropaCity qui y est inclus.

L'objectif général est de changer l'image et l'attractivité du secteur Nord de l'Ile-de-France, ceci au delà des problématiques d'emploi et de formations.

Pour cela, tous les acteurs ont besoin de garanties et de partenariats.

Beaucoup de gens restent toutefois septiques quant aux promesses et à la possibilité que celles-ci puissent se réaliser près de chez eux.

Le 17 février 2018, M. Ruddy Robeiri, habitant à Villiers-le-Bel, travaillant sur la plateforme aéroportuaire et œuvrant dans plusieurs associations sur les cultures urbaines estime que le projet est super-important sur le territoire.

Il a participé à une réunion sur Villiers-le-Bel et indiquent que les gens parlent entre eux du projet. Il ne veut pas que les avis des locaux soient contestés par des opposants venus de plus loin (idem Notre-Dame-des-landes).

Il est inquiet que le projet puisse capoter alors qu'il servira de levier pour les populations.

Il souhaite une méthode gagnant / gagnant sur ce projet et un « juste milieu pour l'environnement ».

Le 17 février 2018, M. Lou (président du collectif pour le Triangle de Gonesse) et Mme Coquel, trésorière et habitante de Villiers-le-Bel) estiment que le projet divise et constatent qu'aucun élu, hors Gonesse, ne s'est exprimé lors de la réunion publique d'information et d'échange.

Le commissaire enquêteur n'avait pas organisé de temps de parole pour d'autres élus que le maire de Gonesse. Certes, des élus d'autres communes auraient pu demander et prendre la parole (ce qu'a fait un vice-président du Conseil départemental du Val d'Oise), mais l'objectif d'une telle réunion est d'informer et d'échanger avec le public et non pas entre associatifs et élus.

Ils soulignent que le signataire (M. Vincent Bryche) de l'observation électronique n° 2000, présentée au nom d'une association sur la commune de Baillet-en-France, est en fait aussi le directeur d'un service la maire de Gonesse, ... ce qu'il a omis d'indiquer.

Le commissaire enquêteur rappelle que les observations ou contributions sont libres et qu'elles peuvent même être anonymes. En l'occurrence, M. Vincent Bryche signait au nom d'une association et le commissaire enquêteur suppose que cet avis exprime l'avis majoritaire de l'organe dirigeant de cette association.

Il souligne que, dans la plupart des cas, les présidents d'association ne font pas état de leur pedigree professionnel ni de leur éventuel engagement politique.

Ils estiment que la demande de m² de bureaux ou d'activités à cet emplacement n'existerait pas sans le projet EuropaCity et que même le projet Triango (1^{er} investisseur potentiel sur le parc d'activité) attendra le démarrage effectif d'EuropaCity (s'il venait à se faire).

Quant à l'urbanisme, ils estiment que l'on ne peut pas faire de ville sans habitants (or le logements sont ici interdits) et que le projet est seulement une zone d'activité, enclavée entre des voies routières et grevée de servitudes acoustiques.

Le 21 février 2018, le commissaire enquêteur reçoit une pétition managée par Cyber@acteurs et signée par 3 265 personnes. La dame qui l'apporte habite à Aulnay-sous-Bois et indique que le projet sera une source de préjudices, alors que la partie Sud du Triangle (ZAC des Tulipes) est déjà urbanisée. Elle est très sensibilisée par les appels des scientifiques et du GIEC sur l'impact des gaz à effet de serre et l'artificialisation des sols qui induit de nombreux impacts indirects.

Elle estime que le projet pénalise le petit commerce et les centres commerciaux actuels.

Elle propose des solutions moins prédatrices, en utilisant la friche de PSA, en redynamisant les centres villes et en pérennisant toute la zone agricole, dans la logique des rapports des SAFER qui s'alarment des pertes de superficies agricoles.

Le 21 février 2018, un habitant de Goussainville indique que le projet permet de sortir d'un urbanisme en plaques monofonctionnelles et favorise l'émergence d'un morceau de ville et non pas la création d'un « espace servant » comme il en n'existe que trop.

C.1.2 - Observations relatives au social, à l'emploi et à la formation

Le 8 janvier 2018, M. Bernard Lou (président du Collectif pour le Triangle de Gonesse), M. Laurent Caesar (membre du CPTG) et M. Cyril de Konning (impliqué dans le projet CARMA¹⁴) soulignent que la concurrence numérique est devenue un vrai problème pour le dynamisme des centres commerciaux existants (dont Paris Nord 1 et 2 et Aéroville¹⁵) qui sont désormais très inquiets de cette tendance naturelle, mais aussi de l'hypothèse de l'arrivée d'EuropaCity qui va accélérer ce phénomène.

Dans le domaine commercial, toute création d'emploi annoncée n'est en fait qu'un transfert du fait que le pouvoir d'achat des populations n'est pas extensif.

C'est pourquoi les annonces d'emplois nets sont peu justifiées et surtout pas crédibles.

Le 15 janvier 2018, M. Rabka Belbachir (habitant à Louvres et membre du collectif) et M. Alain Boulanger (président de l'association CAPADE à Aulnay-sous-Bois) critiquent le risque de destruction potentielle de 8 000 emplois dans le secteur (en regard des 11 000 emplois annoncés par EuropaCity), tel qu'indiqué dans le rapport établi par l'EPT Terres d'Envol¹⁶.

Ils précisent que l'état du centre commercial Parinor 2 est catastrophique, alors que le centre commercial Aéroville (ouvert en 2013) a déjà dû réorienter sa stratégie de positionnement.

Ils considèrent que le contenu précis du projet est très mal connu, qu'il n'y aura pas de nouveaux acheteurs du fait du faible pouvoir d'achat local.

Le risque est une encore plus grande ségrégation sociale entre les communes et les quartiers, en fonction de zones gagnantes et perdantes.

¹⁴ CARMA <http://carmagonesse.com> : « Coopération pour une ambition Agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir ».

¹⁵ www.aeroville.com

¹⁶ Paris Terres d'Envol : <https://www.paristerresdenvol.fr> : établissement public territorial du Grand Paris, composé de Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte.

Les études et les scénarios sur l'emploi ont jusqu'ici été peu regardés et tout le travail d'analyse reste à affiner.

Ils critiquent que le projet soit porté par GPA et EuropaCity et estiment que les collectivités publiques se devraient de donner leur avis et de porter le projet, de façon à ensuite assumer les conséquences des choix.

M. Boulanger indique que le Comité de pilotage auquel il a assisté n'était qu'un outil de promotion interne. Il indique qu'il apprécierait que le préfet de région (plus haut représentant de l'Etat) participe à la future réunion publique d'information et d'échanges et y présente la vision et le positionnement de l'Etat sur le projet, en regard de son environnement régional : reconversion de la friche de PSA, équilibre entre les centres commerciaux, stratégies sur l'emploi, vision du développement des territoires, etc.

Le commissaire enquêteur rappelle que, *in fine*, la décision quant à l'utilité publique du projet sera prise par le préfet, au nom de l'Etat.

Le 15 janvier 2018, trois personnes (un maçon, un agent immobilier et un propriétaire de parcelles) ont organisé une mini-réunion avec le commissaire enquêteur.

L'un d'eux indique que le projet permettra d'éviter un mitage progressif d'entrepôts comme ailleurs dans la région et de créer plus d'emplois et avec plus de qualifications car la diversité liée à ce projet est un élément fondamental du développement urbain alors que les gens subissent la prééminence des inconvénients des avions sur leur environnement et leur quotidien.

Un autre ne veut pas être privé d'un tel projet : la population y croît et attend le projet pour rester sur place, d'autant que les gens n'ont pas les moyens d'aller habiter plus près de Paris car c'est le secteur le moins cher de toute la région.

De plus, il indique qu'il y a du dynamisme local qui n'est pas exploité, ni même toléré.

Il n'y a pas d'endroit ni d'entreprise pour accueillir les jeunes qui n'ont pas fait d'études.

Il faut établir une stratégie à long terme d'offre de postes, améliorer l'enseignement des langues étrangères et apporter des perspectives de formation professionnelle liées aux métiers dont le secteur aura besoin, notamment par des CFA, des AFPA, etc. pour les postes qui seront offerts dans quelques années puisque ce type de démarche ciblera plutôt localement.

Enfin, la croissance de la population induit qu'il y aura progressivement de la place pour plus d'activité commerciale.

Le 24 janvier 2018, M. J-Y Souben (vice-président du CTPG) est accompagné de 5 personnes : M. J-M Baty (MNLE 93), Mme Tania Souben (présidente d'AMAD Blanc-Mesnil), M. Jean Frémin (agriculteur) et M. Gérard Boissel (porte-parole de Blanc-Mesnil Ecologie).

Ils critiquent les données et arguments du dossier concernant l'emploi et rappelle l'existence de nombreux centres commerciaux alentours, dont O'Parinor, Parinor 2 et Aéroville (390 boutiques) de de beaucoup de friches industrielles dans le secteur.

Ils estiment que l'annonce d'un projet mirifique va ensuite créer de la frustration auprès des jeunes et plus généralement de la population, alors que les promesses annoncées par avance ne sont jamais tenues.

Le 24 janvier 2018, M. J-M Limoges (manager de NashTec) intervient en tant que président de l'association Roissy Entreprises¹⁷, accompagné de Mme Nesrine Hajeje (présidente du « Collectif des Vrais Gens » et M. Djamel Ankssa (habitant de Goussainville qui a étudié à Londres et travaille dans la communication).

¹⁷ <http://association-roissy-entreprises.reseaux-business.com> : « l'Association Roissy Entreprises est une association de chefs d'entreprise au service des entreprises. Forte de près de 6 000 Adhérents / membres et de nombreuses

M. Ankssa indique que des jeunes s'intéressent au projet d'EuropaCity, alors même que beaucoup d'entre eux se disent habituellement que l'école ne sert à rien du fait de l'absence de perspective de débouchés et d'emplois.

M. Limoges précise que Roissy est le pôle d'activité du secteur et que le Parc d'activités et EuropaCity assureront un complément et un équilibre qui apporteront une belle émulation au territoire.

A contrario, il constate que les terres agricoles en question sont exposées aux rejets de 900 avions par jour qui polluent l'air et ne génèrent pas d'emplois : leur maintien à tout prix ne peut donc pas être défendu à l'époque actuelle.

Il indique que de nombreuses personnes n'habitant pas ici veulent donner leur avis dans des conditions peu légitimes et bloquer le développement local.

Ici, il y a beaucoup de problèmes de transports et ceux-ci sont peu connectés entre eux, ce qui pénalise les habitants du secteur.

Il faut rechercher de l'attractivité structurante et donc défendre le développement de la plateforme de Roissy, alors que la concurrence internationale fait rage dans le transport aérien, le fret et toutes les activités annexes ou induites. Les projets de développement de la plateforme aéroportuaire de Roissy vont dans ce sens pour attirer des compétences internationales par l'installation d'hôtels, de zones d'activités agréables et par le développement du tourisme d'affaire et un projet d'école liée à l'aéronautique.

Tout cela constitue des signaux pour les investisseurs.

A contrario, si rien ne bougeait, cela accentuerait encore la fracture sociale.

M. Ankssa donne l'exemple du village olympique de Londres (Starford) qui était un établissement volontaire sur un secteur mal réputé et dégradé ... et est devenu un quartier très prisé.

Le 2 février 2018, M. Alain Boulanger (Aulnay-sous-Bois), président de l'association CAPADE visant à fédérer le commerce sur le secteur de Paris Terre d'Envol. Il se soucie des impacts du projet sur l'emploi. Il attend des réponses à ses questions : « *pourquoi tout cela et pour quel type de projet ?* » ... alors que le processus de démocratie locale n'est pas forcément bien en place, ceci alors que le site du projet est positionné en limite de plusieurs collectivités et que le Conseil régional brille par son absence.

Il estime que le discours d'EuropaCity a changé sur le commerce en fonction du temps et des interlocuteurs (dont les commerçants) et qu'il n'y aura que des transferts de pouvoir d'achat ... ce qui concerne la puissance publique au premier chef.

L'étude réalisée par Paris Terre d'Envol montre un très forte destruction d'emplois.

Il attend l'avis de la Région.

Le 2 février 2018, Mme Anne-Marie Delmas et M. Jean-François Baillon (vice-président de l'ETP Paris Terre d'Envol chargé de l'emploi) indiquent avoir apprécié la tournure de la réunion publique d'information et d'échange. Ils estiment que le projet risque de mettre en péril les centres commerciaux alentours, dont Paris Nord 2 et Aéroville qui ont déjà du mal à survivre.

Le 10 février 2018, M. Maatoug, membre du Collectif des Vrais Gens (et inventeur du nom) vient voir le commissaire enquêteur suite à une petite discussion informelle qui s'est développée à l'issue de la réunion publique.

Il indique habiter à Arnouville après avoir grandi à Sarcelles.

Il insiste sur le fait que lui-même comme les habitants ont besoin :

- de développement pour l'avenir de leurs enfants et pour l'emploi,
- d'infrastructures (transports, services publics, ...) plus développées et performantes,

associations de chefs d'entreprises, l'Association Roissy Entreprises est aujourd'hui en relation privilégiée avec plus de 80 000 entrepreneurs et acteurs économiques ».

- d'identification à un lieu dynamique et valorisant.

Le 10 février 2018, une personne habitant à Villiers-le-Bel est favorable au projet, du fait des promesses d'emplois sur la ZAC et de formations des jeunes pour les métiers sur EuropaCity. Il indique avoir interrogé diverses personnes et n'avoir pas rencontré d'opposition parmi ses connaissances. Il préconise l'organisation d'un referendum local.

Toutefois, les gens ne sont pas vraiment au courant mais sont subjugués par ce projet, alors que beaucoup de précédentes promesses avaient capotées.

Cela va dynamiser le secteur qui est assez calme car surtout constitué de cités dortoirs.

Cela va mobiliser tous les acteurs œuvrant sur le périmètre et les environs.

Le 10 février 2018, M. Soumaré habitant à Villiers-le-Bel et Conseiller régional Ile-de-France (2^e mandat) indique avoir participé à l'élaboration du SDRIF et avoir écrit sur la problématique des grands projets.

L'objectif général du projet est de changer l'image et l'attractivité du secteur Nord de l'Ile-de-France, ceci au delà des problématiques d'emploi et de formations.

Pour cela, tous les acteurs ont besoin de garanties et de partenariats.

Il prend acte des volontés d'EuropaCity d'articuler son projet et ses actions avec le milieu local et trouve que le travail avec les structures locales et la population commence à prendre forme.

Il faut toutefois que le secteur public garde son rôle, dans le cadre d'un développement conjoint de ce secteur qui est un territoire oublié de la République, souffrant et ayant besoin d'impulsions fortes pour pouvoir évoluer.

Beaucoup de gens restent toutefois septiques quant aux promesses et à la possibilité que celles-ci puissent se réaliser près de chez eux.

Le 10 février 2018, M. Cissé, habitant à Aulnay-sous-Bois, indique être responsable de secteur pour un bailleur social et aussi responsable sportif. Il insiste sur la nécessité d'un développement territorial de toutes les communes concernées.

Concernant le commerce local, il estime que le projet peut booster les possibilités de développement alentours (logements, commerces, ...) et qu'il est une véritable aubaine pour le territoire, après que celui-ci ait perdu l'exposition universelle, le circuit automobile de F1 et le stade de tennis (en remplacement de Roland-Garros).

A contrario, les acteurs du projet CARMA restent dans un « entre soi ».

Le 17 février 2018, M. Diagouraga, habitant à Aulnay-sous-Bois, indique être acteur citoyen sur sa commune et président d'une association pour le lien social.

Il s'intéresse aux projets locaux et régionaux qui aident au développement.

Il prend exemple du Stade de France (aspects positifs et négatifs), projet auquel il avait participé pour ce qui concerne les questions d'insertion.

Il analyse la problématique sociale du secteur, sur les communes des deux départements, et pense que le projet va considérablement changer le paysage et créer une vitrine pour tout le secteur, en sus de l'aéroport, avec un impact positif, local comme international.

EuropaCity sera une ouverture sur le monde, ce qui sera fondamental pour le développement du secteur, avec d'importants besoins de formations et d'acquisition d'une 2^e langue.

La fermeture de l'usine PSA a été une catastrophe pour tous, mais surtout pour les jeunes.

Ensuite, l'élévation progressive du niveau de sécurité de la plateforme aéroportuaire (à partir des attentats de 2001) a écarté beaucoup de jeunes de ces emplois.

Le fait d'être refusé pour des emplois et le manque de perspective conduisent à des écarts de conduite. La sortie de la délinquance de certains passera nécessairement par l'emploi qui induit ensuite la dignité.

Il y a besoin de mettre en place des groupes de réflexion pour faire avec la population, et pas seulement pour la population.

Le 17 février 2018, un jeune homme (21 ans) habitant sur Arnouville indique être responsable d'association et d'un pôle jeunesse.

Il estime que ce projet est important pour le milieu local et qu'il en attend des répercussions positives sur le territoire en terme d'enseignement et d'emploi, notamment pour des jeunes qui veulent rester sur place sans se retrouver coincés ou déclassés.

Il constate que les opposants sont globalement assez âgés alors que le projet est surtout attendu par les jeunes.

Le 17 février 2018, un habitant d'Arnouville est satisfait que l'avis des populations compte désormais, du fait de cette consultation. Il rappelle que les communes alentours sont les plus pauvres du secteur et estime nécessaire de prioriser l'emploi pour les jeunes, en liaison avec la création de la ligne 17.

Il reconnaît qu'on est à une époque charnière pour le commerce classique et périurbain, même si son impression est que les centres commerciaux Paris Nord et Aéroville fonctionnent bien.

Ceci est nécessaire pour faire revivre les communes et lutter contre la déscolarisation des jeunes, en leur donnant des pistes d'avenir : les jeunes comptent sur le projet et sur l'adéquation des formations et des emplois, afin de ne pas rester les derniers de la classe, d'autant que c'est le seul projet d'envergure subsistant au Nord de l'Île-de-France, alors que tous les précédents projets sur ce site ou alentours étaient tombés à l'eau.

Pour une fois, les habitants d'ici sont concernés par quelque chose, ce qui fait du bien ... même si les écolos voient toujours les gros projets d'un mauvais œil.

A une échelle plus vaste, il faut que ce secteur de la région entre désormais dans la concurrence mondiale, en faveur du Grand Paris.

Il conçoit toutefois que certains risques pour l'environnement sont à maîtriser dans le cadre du projet.

Le 21 février 2018, M. Jean Nécaud intervient au nom de la confédération des commerçants de France, représentant 19 fédérations professionnelles (alimentaire ou non) et 300 000 entreprises, essentiellement implantées en centre-ville.

Il estime nécessaire de repenser tout l'urbanisme en général et aussi l'urbanisme commercial, avec l'élaboration d'un plan national de revitalisation.

Concernant le projet EuropaCity, il dénonce que le volet culturel et le loisir sont mis en avant par le dossier afin de ne pas effrayer le public, que les investissements culturels seront financés par les futurs commerces et que la future implantation de 500 magasins va fusiller tout le commerce alentours.

Il évoque le site de Plan de Campagne (Bouches-du-Rhône) où les 250 000 m² de commerces créés ont plombé l'activité commerciale du centre de Marseille.

Le 21 février 2018, M. Bastien Brunis, dirigeant d'une entreprise de conseil à La Courneuve, indique que, lorsqu'il cherche à embaucher, il trouve des gens formés, dynamiques et matures, formant un vrai gisement de savoir-faire et qui pourtant galèrent partout, faute de vrais emplois.

Le Parc d'activité et le projet EuropaCity constitueront de vraies opportunités de carrière, à proximité de chez eux, apportant une image valorisante et permettant de restaurer la fierté des quartiers et communes avoisinantes.

Pour une fois qu'un projet permettra à des parisiens de vouloir venir en banlieue Nord.

Le 21 février 2018, M. Sekoukone et sa cousine (jeunes qui habitent respectivement à Goussainville et Villiers-le-Bel) viennent exposer leur ressenti et leur expérience. Ce projet est une bonne opportunité pour le dynamisme de la région et pour les jeunes, du fait des emplois, des nouvelles possibilités culturelles et de distraction et d'un nouveau choix pour des types d'achats différents.

Ils indiquent que la région est délaissée et ce projet correspond à un véritable besoin pour les jeunes du territoire qui ont tendance à stagner chez eux ou bien à tenter leur chance ailleurs, voire hors de France.

Le 21 février 2018, un habitant et élu à Gonesse est favorable au projet qui prévoit les conditions de transport permettant l'accès à l'emploi : c'est l'occasion de s'occuper de la jeunesse et d'apporter des formations notamment liées à l'aéronautique et l'hôtellerie.

Il est satisfait du premier projet « Triango »¹⁸ qui prévoit de l'installer sur le parc d'activité et apportera des financements nécessaires à la réalisation de la ZAC.

Il n'y a pas l'alternative crédible au projet actuel de ZAC, d'autant qu'on ne peut pas y construire un quartier de logements : il s'agit d'une chance historique pour faire un projet ambitieux..

Toutefois, il faut que la gare de la ligne 17 ouvre au plus vite car trop d'efforts ont été menés pour obtenir le projet « Triango » et trop de promesses avaient été faites pour les Jeux olympiques et aux populations.

Il refuse tout décalage de planning car cette gare et ce projet ne sont pas des cadeaux mais un rattrapage qui est dû à la population après de décennies d'erreurs et d'échecs.

Ici, on a besoin des mêmes choses que les autres, de l'emploi bien sur, mais aussi du lien social et de la culture.

Le 21 février 2018, un habitant de Goussainville indique que le projet répond à l'enjeu de la formation lié à l'inadéquation des formations par rapport au taux de chômage.

Le 21 février 2018, M. Boulanger, président de CAPADE, s'interroge sur les structures de débat et de décision et indique que « *il serait heureux que nos outils de démocratie dont nous nous prévalons dans le monde entier permettent réellement sur notre territoire de résoudre des imbroglios tels que nous les constatons actuellement dans des rivalités départementales inacceptables* ».

Il indique que « *la présentation faite par le Grand Paris Aménagement lors de la soirée d'information qui s'est tenue le 31 janvier à Gonesse en présence du maire de Gonesse et du préfet du 95 n'a pas mis suffisamment le projet du groupe Auchan dans une perspective régionale ; loin s'en faut. Pour exemple, la présentation des chiffres du chômage et de la pauvreté de Gonesse laissaient à penser que le public était exclusivement "gonessien" et que nous avions à faire à un projet de supérette.*

La Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise sont les deux départements où le taux de chômage est le plus élevé d'Île-de-France. Leur développement par voie de conséquence doit se réfléchir dans la complémentarité compte tenu de leur proximité et non pas dans la rivalité qui amène certains élus du 95 à penser que le projet d'Europa City compenserait le retard pris par le passé au profit du de la Seine-Saint-Denis lors de la création de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Cet égoïsme communale n'a pas sa place dans ce que doit être présentement la recherche de l'intérêt général dans un corridor aéroportuaire reliant la capitale métropole à un aéroport en constant développement et qui sera sous les regards du monde entier lors de l'arrivée des athlètes aux JO de 2024.

¹⁸ <http://roissymail.fr/2017/10/24/triango-un-gros-projet-retenu-par-la-metropole-sur-le-triangle-de-gonesse> : « (...) le projet Triango (...), imaginé par l'agence (impressionnante) belge Bopro, (Bopro Sustainable Investments (BSI) lauréate du projet « Gonesse » de la Métropole du Grand Paris (...). Un ensemble « écolo » sur 15 ha dans le Triangle de Gonesse « composé de 167 100 m² de bureaux modulaires, d'incubateurs, d'ateliers et d'espaces de coworking. Le site comprend également des services et installations, telles qu'une infrastructure sportive, un centre médical, une crèche, etc. Les entreprises actives en bioéconomie ont leur place dans cet ensemble Triango », indique le communiqué de BSI (...).

Inutile de préciser que ce projet, comme tous les autres, dépend de la réalisation complète et dans les délais, de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express, singulièrement de la ligne 17 dans le cas d'espèce ».

Assez étonnamment et passés sous silence, les 40 000 emplois annoncés sur le quartier d'affaires n'ont pas fait débat, laissant même à penser qu'il y a un consensus sur cette partie de la ZAC. Retrouver le plein-emploi semble être une volonté partagée mais il demeure assurément des problèmes de formation et d'inadéquation entre l'offre et la demande, problèmes qui ne peuvent que s'aggraver dans cette révolution du numérique qui fait dire aux spécialistes que nous ne connaissons pas aujourd'hui les métiers auxquels il faudrait se préparer pour 2030. On ne se plaindra jamais qu'il y ait trop d'emplois à condition que ceux qui sont promis ne viennent détruire d'autres existants en conduisant à une modification de la qualité de vie allant dans un sens inacceptable ».

C.1.3 - Observations relatives aux dessertes et aux transports

Le 15 janvier 2018, trois personnes (un maçon, un agent immobilier et un propriétaire de parcelles) ont organisé une mini-réunion avec le commissaire enquêteur.

Ils dénoncent l'absence de transports en commun de qualité et le manque d'organismes de formation aisément accessibles.

Une personne estime que la mise en service de la ligne 17 est fondamentale pour les habitants des communes du secteur, et ceci le plus vite possible car les gens souffrent du manque d'accessibilité aux pôles d'emplois régionaux (y compris pour accéder à Roissy).

Toutefois, comme la gare servira de rabattement régional pour les voitures, il faut prévoir :

- d'importants parkings alentours pour les habitants des communes alentours mal desservies par les transports où par les RER B et D qui sont saturés et inefficaces,
- de vastes accès depuis le BIP qui sera requalifié.

Sinon, il craint un grave problème d'accès au site du fait de la saturation actuelle des réseaux routiers.

Le 24 janvier 2018, M. J-Y Souben (vice-président du CTPG) est accompagné de 5 personnes : M. J-M Baty (MNLE 93), Mme Tania Souben (présidente d'AMAD Blanc-Mesnil), M. Jean Frémin (agriculteur) et M. Gérard Boissel (porte-parole de Blanc-Mesnil Ecologie).

Leur préoccupation ainsi que celles des élus du Tremblay et du Blanc-Mesnil concernent la notion même d'utilité publique d'un important projet qui s'inscrit sur un territoire dont les voies routières et tous les transports collectifs sont déjà saturés

La nécessité de faire accéder beaucoup de clients venant de loin va induire d'agrandir encore les autoroutes, ceci d'autant plus que le ratio de 50 % des accès en transports collectifs ou modes doux n'est pas crédible.

Dans un autre domaine, ils critiquent d'urbaniser et d'attirer une importante densité de population (entreprises, commerces, hôtellerie, loisirs, etc.) dans un secteur soumis à l'importante question de la sécurité aérienne (d'autant que le Concorde s'est écrasé sur un hôtel au sein du Triangle de Gonesse).

Le commissaire enquêteur ne peut que noter que la réglementation acoustique interdit la présence d'habitations mais que la sécurité aérienne (basée sur des études statistiques) n'interdit pas l'urbanisation de ce secteur ni la présence de population diurne.

Le 2 février 2018, M. Bernard Dhailly, président de l'association AFSEL 95 regroupant des familles d'un immeuble locatif sur Gonesse, estime que les moyens de transport actuels, dont la ligne n° 20 (BHNS) sont raisonnables pour les habitants et qu'ils n'ont pas besoin de ligne 17 ni de l'urbanisation projetée en question, alors que la moitié des terres agricoles de Gonesse a déjà été gâchée.

Le 10 février 2018, trois personnes représentent le Collectif pour le Triangle de Gonesse : Mme Godinho (secrétaire), M. Redon (président de l'association Environnement 93 et M. Lacour (président de l'association Les Gauches Citoyennes pour Ecoen).

Ils évoquent la question de l'accessibilité de la ZAC, compte-tenu :

- des problèmes actuels de trafic routier sur les échangeurs aux heures de pointe,
- de l'augmentation prévue du trafic, même en absence de projet (rapport de la DRIEA et rapport d'expert dit « Cercle des transports »),
- du fait que les aménagements supposés devoir être réalisés sont peu explicités,
- du fait que le futur échangeur annoncé n'est pas précisément défini, qu'il n'est pas inclus dans le périmètre de la ZAC et qu'il n'est probablement pas financé.

Le commissaire enquêteur rappelle que le projet s'inscrit dans le cadre d'une desserte ferrée (ligne 17) et d'un renforcement significatif du maillage par autobus, visant à minimiser l'accroissement du trafic routier.

Il est nécessaire de préciser que :

- l'étude de trafic jointe au dossier précise bien divers scénarios et quantifie les trafics alors attendus,
- le projet d'échangeur n'est pas uniquement lié à la ZAC du Triangle de Gonesse mais répond à une finalité à long terme plus vaste pour la région, notamment pour alléger la pression sur l'échangeur actuel et accompagner les scénarios de développement global du secteur,
- il sera sous maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre de l'Etat,
- sa géométrie n'est pas complètement finalisée,
- le moment venu, le projet fera l'objet d'une enquête publique.

Dans la mesure où sa nécessité dépasse la réalisation ou non de la ZAC du Triangle de Gonesse, il n'est pas illégitime qu'il ne soit pas inclus dans le périmètre de la ZAC ni dans le bilan financier de celle-ci.

Le 10 février 2018, une personne habitant à Villiers-le-Bel est favorable au projet et indique avoir interrogé diverses personnes et n'avoir pas rencontré d'opposition parmi ses connaissances. Il estime qu'EuropaCity est la motivation de l'existence et du tracé de la ligne 17 dont le secteur a bien besoin.

Le 17 février 2018, M. Ruddy Robeiri, habitant à Villiers-le-Bel, travaillant sur la plateforme aéroportuaire et œuvrant dans plusieurs associations sur les cultures urbaines estime que le projet est super-important sur le territoire.

La ligne 17 rapprochera le secteur de l'aéroport et apportera du travail et un volet culturel, servant de levier à l'éducation.

Il est inquiet que le projet puisse capoter, alors qu'il servira de levier pour les populations.

Le 17 février 2018, M. Lou (président du collectif pour le Triangle de Gonesse) et Mme Coquel, trésorière et habitante de Villiers-le-Bel) expliquent leur inquiétude quant aux accès et circulations sur les voiries alentours, alors même que l'accès à Paris Nord 2 était déjà problématique. Cela concerne notamment le futur échangeur dont la faisabilité, la crédibilité et le financement restent des grandes inconnues.

Le 17 février 2018, un habitant d'Arnouville est satisfait que l'avis des populations compte désormais, du fait de cette consultation. Il estime nécessaire de prioriser l'emploi pour les jeunes, en liaison avec la création de la ligne 17 qui est d'autant plus nécessaire que la ligne 20 (BHNS) ne passe pas là où les populations sont implantées.

Le 21 février 2018, Mme Claudine Proix signale oralement que le projet d'échangeur situé au Sud du secteur va privilégier les échanges avec le Sud (A1 vers Paris) et l'Est (A3 vers Bobigny).

En revanche, le projet de requalification va induire un ralentissement de la circulation sur l'axe du BIP qui a pourtant été annoncé comme structurant, ceci alors même que son tronçon Ouest vient d'être inauguré. Ceci sera notamment pénalisant pour les liaisons intercommunales vers le Nord (Roissy et au delà).

Elle souhaite une chaussée partiellement souterraine dans le secteur du triangle de Gonesse, afin que le trafic en transit ne passe pas par les feux.

Concernant le futur échangeur, elle dénonce qu'il ne soit pas financé dans le cadre du budget de la ZAC alors que c'est une conséquence de ce projet.

Le 21 février 2018, une jeune femme de Gonesse, étudiante et salariée, indique être favorable au projet de Triangle de Gonesse du fait des infrastructures de transport qui vont être développées pour désenclaver le site, ceci dans le cadre du Grand Paris, ce qui aura des impacts favorables en matière d'emploi et de formation.

Elle ajoute que le projet d'EuropaCity apportera des éléments culturels locaux pour les populations et notamment les jeunes qui n'ont pour l'instant que le château d'Ecouen à relative proximité.

Elle conclut que le projet pourrait cohabiter avec certaines terres agricoles pouvant être exploitées de façon alternative (projet CARMA).

Le 21 février 2018, un habitant de Goussainville indique que le futur quartier ne pourra devenir un hub pour les habitants qu'à la condition d'un renforcement des transports par bus vers les communes environnantes.

C.1.4 - Observations relatives aux milieux naturels, à l'agriculture et au développement durable

Le 8 janvier 2018, une personne issue d'une ancienne famille de maraîchers du secteur indique que l'activité de maraîchage a été condamnée par l'intensification de la grivèlerie qui a fini par neutraliser toute possibilité de récolte correcte, ce qui a conduit à développer la grande culture céréalière, ce qui neutralise ce problème.

Il doute qu'un futur maraîchage soit de nouveau possible sur le secteur, pour les mêmes raisons et du fait des retombées d'imbrulés et suies de kérosène.

Le commissaire enquêteur est étonné de ce témoignage historique et des ces questionnements concrets.

Il s'inquiète d'un non-respect de la zone humide indiquée dans l'étude d'impact.

Le commissaire enquêteur constate que la carte présentée en page 47 indique une suspicion de probabilité de zone humide du fait de la légère déclivité du sol (talveg). Dans le cas présent, cette bande de terre est exploitée en grande culture comme le reste du site et l'étude faune-flore n'y a pas montré de particularités.

La page 51 conclut que 3,5 ha sont au maximum concernés, mais « dans un état de conservation particulièrement dégradé » puisque « seul le critère pédologique a permis de la déterminer » dans des champs de « cultures labourées ou semées en blé ou betteraves au moment de l'expertise » alors que le développement (urbanisation et voies de communication) alentours a « réduit la zone humide à sa présence dans les points les plus bas », ce qui correspond à l'inondation périodique des parties basses des champs.

Le 8 janvier 2018, M. Bernard Lou (président du Collectif pour le Triangle de Gonesse), M. Laurent Caesar (membre du CPTG) et M. Cyril de Konning (impliqué dans le projet CARMA¹⁹) indiquent que le dossier a une échelle territoriale qui implique nécessairement des avis provenant d'espaces très divers et que le Collectif recoupe de nombreuses associations des deux départements concernés.

Ils dénoncent le paradoxe d'un tel projet qui veut s'implanter à deux pas du lieu symbolique de signature de l'accord de la COP 21, et si peu de temps après.

Ils estiment que le vocabulaire utilisé par GPA et EuropaCity est une façon de faire passer les différentes pilules alors que le projet est fortement consommateur d'espaces agricoles et d'énergies et porteur d'une image de marge consumériste inconciliable avec l'idée même d'un développement durable pourtant prôné dans les arguments.

En revanche, le projet CARMA de développement agricole est innovant et participatif, ce qui correspond beaucoup plus aux ambitions qui sont actuellement affichées par nos gouvernants.

D'ailleurs, ils indiquent que :

- l'arrêté de création de la ZAC est contesté devant le TA,
- la révision du PLU a été effectuée après un avis défavorable du commissaire enquêteur,
- l'IAU avait donné un avis défavorable au principe de cette urbanisation,
- préalablement, l'avis défavorable d'un précédent commissaire enquêteur sur le projet de SCOT avait conduit les collectivités à abandonner cette procédure.

Le 15 janvier 2018, une dame habitant à Louvres depuis 2011 est très choquée par le projet de consommation irréversible d'espaces agricoles et des impacts induits sur l'environnement, surtout pour y implanter un projet peu pertinent pour la collectivité (en absence de pouvoir d'achat, la déshérence des alentours qui est inéluctable) mais servant seulement à enrichir ses promoteurs et les divers acteurs.

Le 24 janvier 2018, M. J-Y Souben (vice-président du CTPG) est accompagné de 5 personnes : M. J-M Baty (MNLE 93), Mme Tania Souben (présidente d'AMAD Blanc-Mesnil), M. Jean Frémin (agriculteur) et M. Gérard Boissel (porte-parole de Blanc-Mesnil Ecologie).

Ils apportent des contributions ce jour et indiquent prévoir de déposer ensuite des commentaires par voie électronique.

Leur préoccupation ainsi que celles des élus du Tremblay et du Blanc-Mesnil concerne la notion même d'utilité publique d'un important projet qui s'inscrit sur un territoire dont les voies routières et tous les transports collectifs sont déjà saturés.

Ils considèrent que le bétonnage accentuera la chaleur diurne et minimisera le rafraîchissement nocturne, renforçant l'effet de canicule estivale.

Ils craignent la pollution des sols et des nappes phréatiques liée au creusement du tunnel de la ligne 17 et aux travaux de construction du parc d'activité et d'EuropaCity, puis des pollutions liées aux eaux d'égout de ces activités qui pourraient impacter les captages d'eau potable dans la nappe du Soissonnais.

Ils indiquent que :

- les agriculteurs locaux ne sont quasiment jamais propriétaires des terres, alors que ces derniers peuvent avoir intérêt à vendre plutôt que de louer,
- les exploitants sont conduits à se cantonner à des grandes cultures (céréales, betteraves) du fait qu'ils ne peuvent pas se projeter dans des projets d'avenir ni investir financièrement (entrepôts, chambres froides pour maraîchage, ...) car leurs exploitations sont continuellement menacées par les projets d'urbanisation.

Ils estiment que ce n'est pas au PLU de Gonesse de décider de sauvegarder ou sacrifier les terres agricoles car il s'agit là d'un enjeu d'intérêt national.

¹⁹ CARMA <http://carmagonesse.com> : « Coopération pour une ambition Agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir ».

Le commissaire enquêteur rappelle toutefois que le PLU communal s'inscrit dans un schéma directeur régional approuvé par l'Etat et la région et que l'Etat est significativement partie prenante à son élaboration.

Il est ensuite débattu de la crédibilité de la ferme pédagogique annoncée par EuropaCity, de ses débouchés (supposés « bio ») et de sa crédibilité à proximité des voies autoroutières et sous les avions.

Le 2 février 2018, M. Bernard Dhailly, président de l'association AFSEL 95 regroupant des familles d'un immeuble locatif sur Gonesse, indique que l'association a voté une motion (versée au registre) en « *opposition au projet fou d'EuropaCity. La réalisation d'un parc urbain, avec des fermes de culture maraîchères, est la seule option pour améliorer notre environnement* ».

Le 2 février 2018, trois représentants associatif sont venus ensemble, à savoir M. Christian Collin (militant de l'association FNE Ile-de-France et architecte-urbaniste à titre professionnel), Mme Dominique Damour (membre du CPTG et secrétaire d'EELV) et M. Claude Loup (membre du CPTG et par ailleurs travaillant sur l'insertion des jeunes), ceci en présence de M. Lobert (agriculteur).

Les 3 associatifs estiment que la réunion publique d'information et d'échange s'est plutôt bien passée, compte-tenu du contexte nécessairement tendu.

M. Collin estime que c'est le débat sur l'opportunité du projet qui manque le plus ici, ... même s'il y a des pastilles d'urbanisation dessinées sur le schéma du SDRIF.

Toutefois, cette possibilité de principe d'une future urbanisation nécessite aussi de respecter toutes les contraintes, y compris environnementales.

Au passage, il souligne que le nouveau PLU n'est pas disponible sur le site Internet de la commune, ce qu'il estime plus que surprenant²⁰.

Il verse un cahier d'acteur au registre d'enquête publique.

Les intervenants indiquent que la compatibilité avec le PLU exige de respecter non seulement le zonage et le règlement, mais aussi le PADD ... pièce définissant les objectifs stratégiques de la commune dont le contenu favorable à la préservation des terres agricoles rendait non-crédibles le zonage et le règlement du Triangle de Gonesse, ce qui a conduit le commissaire enquêteur alors chargé de l'enquête à émettre un avis négatif.

Ils évoquent le projet de futur SCOT pour lequel ils estiment que la préservation de la nature et des espaces ouverts devrait devenir le principal critère du projet, afin de préserver le « doigt de gant » actuel qui permet de faire pénétrer la nature au plus près des espaces urbanisés, pour le bien-être des habitants.

Ils soulignent que l'excellente qualité des terres du site et la présence de 6 m d'épaisseur de limon fertile permet de produire du maïs sans arrosage (ce qui est exceptionnel) et pourrait dans l'avenir produire toutes sortes d'autres cultures localement plus pertinentes, en « bio » ou de toute autre manière ... pour autant que les terres restent de nature agricole et ne soient pas urbanisées, ce qui serait irréversible.

L'idée est de faire progressivement évoluer :

- le comportement des agriculteurs, ici en milieu périurbain, mais aussi plus au Nord et même dans la grande plaine de Picardie,
- le comportement des urbains vis-à-vis des espaces péri-urbains et de leur alimentation, pour une ville durable du 21^e siècle.

²⁰ La commune répond peu après que le zonage et le règlement seront prochainement mis en ligne et que les autres pièces le seront ensuite (fin 2018) dans le cadre de Géoportail : <https://www.geoportail.gouv.fr> « le portail national de la connaissance du territoire mis en œuvre par l'IGN ».

Ceci d'autant qu'il s'agit du site agricole urbain le plus proche du centre de la région, d'autant que les espaces non-bâties (incluant l'aéroport du Bourget) vont presque jusqu'à la ville de Saint-Denis : il faut s'appuyer sur les richesses locales pour créer du développement, plutôt que d'importer un projet hors sol ... même si celui-ci présente l'avantage de mettre un coup de projecteur sur le site et de faire réfléchir tous les acteurs.

Le 2 février 2018, Mme Anne-Marie Delmas et M. Jean-François Bailon (vice-président de l'ETP Paris Terre d'Envoi chargé de l'emploi) indiquent avoir apprécié la tournure de la réunion publique d'information et d'échange. Ils estiment que Grand Paris Aménagement n'a pas formulé de réelle argumentation concernant le développement durable.

Ils rappellent que les terres d'Ile-de-France sont riches et souligne que *« cette utilisation agricole est déjà d'utilité publique, et pour longtemps, ... quitte à transformer progressivement le type d'agriculture »*.

Il reste des terres en friche ou de peu d'intérêt pouvant être aménagées ou reconverties (comme le site de PSA à Aulnay-sous-Bois).

Ils évoquent un sujet alors non abordé jusqu'ici : les énergies à mettre en œuvre pour la construction et la déconstruction du projet.

Le 10 février 2018, M. Lobert est agriculteur et propriétaire d'une parcelle (indivision Pillot). Son fils est producteur de lait sur un site différent.

Il indique que les indemnités dont il a connaissance sont très faibles par rapport aux marges usuellement dégagées par l'activité agricole, ce qui n'est pas raisonnable et ne couvre pas le préjudice de la disparition de l'activité.

Concernant l'éviction de l'exploitant, il est proposé 1 € alors que c'est environ 1,50 € qui permet à peu près de s'y retrouver.

Concernant la propriété des terres, cela a été environ 5 €/m² dans le Carré Nord du même site, alors qu'il a été proposé 35 €/m² par ailleurs en Seine-St-Denis.

Il se sent spolié par rapport à un projet aussi cher et créateur de richesse mais qui aura des retombées pour les agriculteurs qui seront en dessous de la vraie valeur des terres et des exploitations ... qui sont déjà grignotées par petits bouts à chaque projet (golf, bassin de recueil des eaux, achat par AXA, ...).

Le 10 février 2018, trois personnes représentent le Collectif pour le Triangle de Gonesse : Mme Godinho (secrétaire), M. Redon (président de l'association Environnement 93 et M. Lacour (président de l'association Les Gauches Citoyennes pour Ecouen).

Ils soulignent qu'un rapport du CGEDD de 2016 concernant les grands projets critique le manque de cohérence décisionnelle dans ce secteur, ce qui correspond à ce qu'elles ressentent localement.

Elles critiquent l'empreinte carbone du projet d'EuropaCity concernant :

- les activités consommatrices d'énergie (éclairage, informatique, le chaud, le froid, ...),
- les nombreuses interfaces annoncées entre la vraie vie et la dématérialisation

Elles précisent que la vision du « développement durable » n'est pas la même pour tous et que, pour les associations du collectif, c'est en premier lieu un « développement utile » : dans le cas présent, ce qui serait utile est de réaliser le désenclavement des différents secteurs du Val d'Oise en réalisant un véritable maillage d'infrastructures pour les populations, et non pas la ligne 17 qui va ensuite induire des mutations résidentielles pouvant encore aggraver les déséquilibres existants.

Le 10 février 2018, M. Soumaré habitant à Villiers-le-Bel et Conseiller régional Ile-de-France (2^e mandat) indique avoir participé à l'élaboration du SDRIF et avoir écrit sur la problématique des grands projets. Il estime que la part d'urbanisation au sein du Triangle de Gonesse (environ 300 ha sur un total de 700 ha) est équilibrée entre la vocation agricole et le développement urbain.

Le 10 février 2018, M. Cissé, habitant à Aulnay-sous-Bois, indique être responsable de secteur pour un bailleur social et aussi responsable sportif. Il insiste sur la nécessité d'un développement territorial de toutes les communes concernées.

Il estime que beaucoup de terres agricoles sont désormais en friche car souillées et s'étonne que les betteraves soient vendues au Brésil, ce qui est peu utile à la population.

Il analyse qu'il y a une jonction d'oppositions entre les écologistes (en faveur du maintien des terres) et ceux luttant contre un projet estimé être trop commercial et partiellement porté par un groupe chinois.

A contrario, les acteurs du projet CARMA restent dans un « entre soi ».

Le 17 février 2018, M. Ruddy Robeiri, habitant à Villiers-le-Bel, travaillant sur la plateforme aéroportuaire et œuvrant dans plusieurs associations sur les cultures urbaines estime que le projet est super-important sur le territoire.

Il a participé à une réunion sur Villiers-le-Bel et indiquent que les gens parlent entre eux du projet. Il ne veut pas que les avis des locaux soient contestés par des opposants venus de plus loin (idem Notre-Dame-des-landes).

Il souhaite un « juste milieu pour l'environnement », alors que les terres agricoles ne « servent » pas localement du fait qu'il s'agit de grandes cultures.

Le 17 février 2018, M. Lou (président du collectif pour le Triangle de Gonesse) et Mme Coquel, trésorière et habitante de Villiers-le-Bel) expliquent que CARMA est possiblement une fédération des forces vives locales qui pourra s'engager dans la formation des acteurs mais que, a contrario, il n'y a pas de projet d'urbanisation qui puisse être crédible sur ce site et la proposition CARMA est la seule alternative à ce mauvais projet.

Ils souhaitent que le futur SDRIF rende leur vocation agricole à toutes ces terres, ce qui permettrait de légitimer le projet de CARMA et d'engager un dialogue sur l'évolution nécessaire des pratiques agricoles.

Sur demande du commissaire enquêteur, ils expliquent que le projet CARMA est né de l'appel à projet « Inventons la métropole » : les 15 ha proposés constituent la réponse du Collectif à la nécessité recréer une agriculture périurbaine qui soit en phase avec les besoins de la société, tout en faisant évoluer les terres agricoles dont le mode d'exploitation (grandes cultures) n'est pas satisfaisant au regard des besoins agroalimentaires locaux, de l'emploi et des conditions écologiques.

Ce projet est désormais un levier devant actionner des évolutions de toute la politique agricole en Ile-de-France, en interface avec le Conseil régional et la profession agricole qui va progressivement évoluer, y compris la Chambre d'agriculture et les organisations syndicales.

L'objectif dépasse largement des 15 ha de l'appel à projet pour viser notamment l'instauration de 50 % de produits « bio » et locaux dans les cantines et la restauration collective.

Ainsi, d'autres modèles existent, notamment un très vaste site d'agriculture périurbaine autour de Barcelone et le Triangle Vert²¹ en Essonne.

Le maraîchage crée 1 à 2 emplois directs par hectare ainsi que des emplois induits dans les services en amont (matériel, semences, entretien, ...) puis dans des coopératives et les commerces de distribution (notamment en centre-ville).

²¹ <http://www.trianglevert.org> : « Né le 27 juin 2003, le Triangle Vert regroupe les communes de Marcoussis, Saules-Chartreux, Champlan, Nozay, Villebon-sur-Yvette, ainsi que leurs agriculteurs, et les accompagne dans leurs projets portant sur l'agriculture périurbaine. Tous ensemble travaillent à concilier un développement harmonieux des villes et le maintien d'une agriculture économiquement viable, dans une optique de développement durable du territoire. De nombreuses actions sont conduites par le Triangle Vert et ses membres : maîtrise foncière, Itinéraires de découverte de l'agriculture, sensibilisation des enfants, opérations de nettoyage, test de techniques innovantes, protection des cultures sensibles, remise en culture des friches, travail sur les circuits courts de distribution des produits, expositions, promenades commentées etc. ».

Par rapport au chiffre d'affaire global généré, le travail représente la part principale et le nombre d'emplois est donc important.

Le projet CARMA est bien conscient de la valeur du foncier. Dans un secteur agricole normal ou comme ici où une partie des terres a déjà été rachetée par la puissance publique, le projet permet de louer les terres à un prix normal pour des terres agricoles auprès de l'établissement public foncier ou de bailleurs privés acceptant la démarche, y compris en cas de restitution des terres à leurs anciens propriétaires.

« Terre de Liens »²² est un opérateur qui peut investir et flécher les actions.

Dans l'attente d'un développement de ses principes, CARMA fonctionne grâce au bénévolat et n'a pas besoin de mobiliser d'investissements.

Toutefois, il leur semble impossible de réaliser le projet CARMA à côté ou en synergie avec EuropaCity, dans la mesure où les valeurs prônées et appliquées sont trop différentes.

Le 17 février 2018, un jeune homme (21 ans) habitant sur Arnouville est responsable d'association et d'un pôle jeunesse. Il explique son intérêt pour le projet et a contrario que les routes sont tâchées de traces de kérosène, que les champs doivent nécessairement en être pollués, que l'agriculture peut perdurer ailleurs et que les opposants sont globalement assez âgés alors que le projet est surtout attendu par les jeunes : formation, emploi, dynamisme local, etc.

Le 21 février 2018, des représentants du projet CARMA apportent une contribution collective notamment rédigée par M. Spizzichino (secrétaire général et ancien aménageur) et M. Luc Dumont (architecte et ingénieur agronome), ceci en sus des informations déjà communiquées.

Ils rappellent qu'on ne fait pas vivre un pays sur le seul commerce et qu'il faut aussi y assurer de la production et des activités de transformation, qui finissent pas générer de la valeur ajoutée et ensuite du tourisme.

Ils expliquent que le projet de CARMA a pour objectif d'intéresser toute l'Ile-de-France et au moins à relativement court terme les 670 ha du Triangle de Gonesse qui est encore en exploitation agricole, ceci en synergie avec des activités plus urbaines mais qui vivraient en symbiose dans le cadre de la démarche de diversification du panel des métiers proposés, de recherche en agriculture alternative, d'innovation et de réflexion, de transfert de technologie, ceci au sein d'un réseau de pôles de recherches européens.

Le commissaire enquêteur demande à CARMA de préciser son avis sur les impacts des pollutions aérienne et routière par rapport à un tel projet d'agriculture (maraîchage notamment) à ambition « bio ».

Ils indiquent que le Triangle de Gonesse n'est que le lieu de démarrage, mais que le projet est plus ambitieux, visant à aller jusqu'à Louvres et au-delà, comme les grands projets d'agriculture périurbaine de Milan ou Barcelone.

Pour ce faire, il ne faut pas céder un pouce de terrain agricole, être prêt à assurer d'importantes mutations agricoles et tendre ensuite vers l'autonomie alimentaire régionale.

²² <https://terredeliens.org> : « Terre de Liens est né en 2003 de la convergence de plusieurs mouvements liant l'éducation populaire, l'agriculture biologique et biodynamique, la finance éthique, l'économie solidaire et le développement rural. Pour permettre à des citoyens et des paysans de se mobiliser et d'agir sur le terrain, le mouvement a inventé de nouveaux outils de travail capables d'enrayer la disparition des terres et de faciliter l'accès au foncier agricole pour de nouvelles installations paysannes. Ces outils sont à la portée de tous, de sorte que chacun puisse s'impliquer de façon effective dans l'avenir de nos fermes et de notre agriculture (...). Pour acquérir des fermes, Terre de Liens intervient via ses deux structures financières, la [Foncière](#) et la [Fondation](#). Après un travail minutieux (analyse des coûts, conformité du projet agricole aux orientations poursuivies par le mouvement, viabilité du projet d'installation...), les comités compétents décident d'acheter des terres ou d'accepter une donation ou un legs ».

Sur le Triangle de Gonesse, l'objectif est de marquer le territoire de façon nette et à l'endroit le plus stratégique de façon à bloquer l'urbanisation en tâche d'huile qui consomme progressivement tous les espaces agricoles encore subsistants.

Ils estiment que le dialogue est impossible avec les aménageurs, d'autant que :

- les 400 ha agricoles qui sont supposés être maintenus d'un seul tenant au sein du Carré agricole ne sont pas encore gelés par l'ensemble des autorités et collectivités,
- l'emprise foncière de la RD 902 pénalise significativement les 400 ha annoncés,
- le trafic routier de cette route coupe en deux ce qui est supposé être d'un seul tenant,
- la condition préalable à l'ouverture à l'urbanisation (telle qu'indiquée au schéma directeur régional) n'est pas respectée en ce que la desserte par un moyen de transport collectif lourd n'est pas « assurée », mais seulement « envisagée » pour une date qui était « 2024 » ... et vient de passer à « 2027 ».

C.1.4 - Observations relatives à l'enquête parcellaire

Le nombre d'observation étant faible et leur contenu précis, le commissaire enquêteur les reproduit intégralement.

Le 24 janvier 2018, « M. Jean Fremin, gérant de l'EARL Fremin située ferme de la Patte d'Oie RN 17 - 95500 Gonesse, déclare ne pas avoir été prévenu de la DUP au sujet de la parcelle ZN n° 139 que j'ai à bail à LT du 10 juin 2016 rédigé chez Maître Gil, notaire (12 bis, rue de Paris 95501 Gonesse cedex BP 29). La propriétaire de cette parcelle, Mme Odile Fremin, ma sœur, a été prévenue (bail publié le 06/07/2016 Volume 2016 P n° 3098) ».

Il indique aussi que « j'ai été prévenu de la DUP concernant la parcelle n° 249 ZM sur laquelle j'ai deux maisons en indivision avec ma sœur Odile Fremin, demeurant Résidence La Fontaine-St-Martin, Bât G2 Saint-Brice-sous-Forêt 95. Nous avons un locataire (bail verbal) de 89 ans, M. Olivier Jean, Ferme de la Patte d'Oie RN 17 95500 Gonesse, qui est très inquiet et souhaite rester habiter le plus longtemps possible, il est très perturbé sur son avenir ».

Il indique enfin que « je possède un hangar sur la parcelle ZN 250 située Ferme de la Patte d'Oie à Gonesse et son expropriation mettrait en péril mon exploitation agricole. J'ai besoin de ce hangar pour mettre mon matériel et stocker ma récolte de blé.

Jean Frémin 06 [REDACTED] ».

Le 2 février 2018, M. et Mme Hoënnen indiquent être cohéritier de plusieurs parcelles sur la ZAC, dont la parcelle n° ZO 128, de 5 755 m².

Le 2 février 2018, M. Lobert, agriculteur et petit propriétaire (indivision Pillot) a participé à une mini-réunion en présence de représentants associatifs opposés au projet.

Le 21 février 2018, un expert foncier agricole indique s'occuper d'une parcelle en indivision (ZN 37) qui est mise en location. Il précise qu'il apportera des précisions et corrections par écrit.

Le 2 février 2018, Mme Madeleine Louise Hoënnen, épouse Galoche (T 03 44 54 11 74), vient pour la parcelle ZO 128 (5 755 m²).

Elle indique que les autres cohéritiers sont en principe représentés par :

- Me Joassin Dominique + Juliette, notaire à Domont, qu'il faut contacter pour tout échange sur le sujet.
- Mlle Maurine Bourignon (cabinet de généalogie) que le notaire connaît.

Le 2 février 2018, le commissaire enquêteur apprend que M. Lobert représente l'indivision Pillot. Ce monsieur est ensuite revenu le 10 février 2018 pour évoquer les indemnités d'éviction : voir chapitre C.5 ci-avant.

Le 2 février 2018, Mme Odile Fremin, propriétaire de deux parcelles agricoles ZN 139 (21025 m²), jardin ZN 241 (791 m²) + en indivision ZN 249 (1627 m²) avec deux maisons. Elle est désormais retraitée, le reste des informations est correct.

Le 5 février 2018, Mme Françoise Proix (3, rue du Puits-de-l'Ermite 75005 Paris) émet les observations suivantes :

- 2) Concernant la « propriété 019 de l'état parcellaire (page 22 de la pièce n° 3 du dossier) : les renseignements cadastraux concernant les parcelles ZN 40 (n° 58 du plan parcellaire) et ZO 130 (n° 145 du plan parcellaire) sont corrects. Je voudrais préciser ici que ces deux parcelles sont louées, en vertu d'une location verbale à M. Jacques Proix, horticulteur, demeurant 36 rue Bernard Février, 95500 Gonesse ».
- 3) Concernant le « plan parcellaire (pièce n° 2 du dossier) : le « chemin rural n° 32 de Gonesse à Savigny » n'est pas repéré explicitement sur le plan parcellaire. C'est dommage. Il y avait pourtant largement la place de le faire. Ce même chemin n'est pas davantage repéré sur le « plan de périmètre de la DUP » pièce n° 8 du dossier d'enquête préalable à la DUP ».

Le 20 février 2018 Mme Claudine Proix (5, allée de l'Etang 60150 Villers-sur-Coudun - T 06 98 00 60 17 - claudine.proix@sfr.fr) écrit (document remis le 21 février 2018) au nom de l'indivision et au sujet des parcelles ZO n° 147 et 156 : « l'indivision Pierre Proix est concernée par les enquêtes sur la déclaration d'utilité publique et parcellaire d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse en tant que propriétaire de deux parcelles incluses dans le périmètre de la zone, à savoir ZO 147 La Sente de Montservon (13 097 m²) et ZO 156 La Sente de Montservon (4 722 m²). Ces parcelles se trouvent de part et d'autre du nouveau chemin créé pour faciliter l'accès à l'actuel périmètre agricole au Sud du BIP via la RD 370, après la requalification de la RD 317 qui en avait supprimé l'accès. Les indivisaires sont :

- Jacques Proix, agriculteur, né le 18 décembre 1958 à Gonesse, demeurant 36 rue Bernard-Février à Gonesse (95500) T 06 [REDACTED], célibataire.
- François Proix, pilote d'ULM, né le 13 février 1960 à Gonesse, demeurant 54 rue Principale à Basseberg (67220) T 06 [REDACTED], veuf de Mme Sigrid Vermersch décédée le 17 avril 2005.
- Claudine Proix, professeur des écoles, née le 18 mars 1964 à Gonesse, demeurant 5 allée de l'étang à Villers sur Coudun (60150) T 06 [REDACTED], mariée le 3 juillet 2013 à Goussainville (95400) à M. Jean-Michel Harmand sous contrat de mariage de séparation de biens du 3 juin 2013 établi par Maître Berdal notaire au 12 bis, rue de Paris à Gonesse 95500.
- Guy Proix, armurier, né le 4 octobre 1966 à Gonesse, demeurant 16 bis Vieux-Chemin de Paris à Luzarches (95270) T 06 [REDACTED], marié le 21 avril 2005 à Las Vegas, comté de Clark, dans l'état du Nevada aux Etats-Unis à Mme Delphine Voinson sous le régime de la communauté légale de biens réduite aux acquêts, à défaut de contrat de mariage.

Les parcelles ZO 147 et ZO 156 (localisées à) La Sente de Montservon sont louées à M. Jacques Proix, agriculteur, demeurant 36 rue Bernard-Février à Gonesse (95500) par bail verbal.

Ces parcelles ont été acquises par succession, expropriation et donation :

- Succession de M. Pierre Proix pour une partie de la parcelle ZO 15 à l'origine des parcelles ZO 147 et ZO 156 ; acte du 1^{er} août 1991 établi par maître Daniel Fouquet, 10 rue de Paris à Gonesse (95500), publié le 12 septembre 1991 au bureau des hypothèques d'Ermont sous le volume 1991P n° 5017.
- Changement de la parcelle ZO 15 en parcelles ZO 147 à ZO 149 suivant le PV du cadastre n° 1900 publié le 12 décembre 2002 sous le volume 2002P n° 6850.
- Changement de la parcelle ZO 149 en parcelles ZO 156 et 157 suivant le PV du cadastre du 22 février 2005 sous le volume 2005P n° 985.
- Expropriation de la parcelle ZO 148 selon l'acte de Me Lesousrd-Desforges, notaire à Paris, publié le 17 mars 2004 sous le volume 2004P n° 1385.
- Expropriation de la parcelle ZO 157 selon l'acte administratif du 25 octobre 2005 du TGI de Pontoise, publié le 13 janvier 2006 sous le volume 2006P n° 259.
- Donation de Mme Simone Proix, décédée le 10 novembre 2015 à Gonesse ; acte du 10 décembre 2012 établi par maître Anthony GIL, 12 bis rue de Paris à Gonesse (95500), publié le 7 janvier 2013 au bureau des hypothèques d'Ermont sous le volume 2013P n° 80.

J'ai informé le cabinet foncier Segat et les huissiers de la SELARL François Lieurade, Marie-Pierre Lieurade et Thérèse Yanan, du décès de ma mère Mme Simone Proix qui ne semble pas avoir été pris en considération sur les actes de propriété ».

Le 21 février 2018, Mme Claudine Proix complète sa contribution écrite en indiquant au commissaire enquêteur lors de la permanence du 21 février 2018 que les parcelles sont localisées le long d'un chemin d'exploitation non répertorié au dossier et qu'une des parcelles avait été coupée en deux.

Le 21 février 2018, Mme Françoise Proix (3, rue du Puits-de-l'Ermitte 75005 Paris) écrit être « propriétaire de la parcelle ZO130 (n° 145 du plan, tout au Sud du site), issue de la parcelle ZO115 qui avait une façade sur la RN370 (et qui) avait été divisée en ZO130 et ZO131 (n° 144 du plan) pour permettre l'aménagement d'un chemin de désenclavement le long de la RN370, projet reconnu d'utilité publique au profit de l'AFTRP. C'est dans ce contexte que j'avais vendu EO131 à l'AFTRP en 1981.

(La parcelle) ZO130 a alors une façade sur ce chemin de désenclavement constitué par une série de petites parcelles le long de la RD370 qui appartiennent maintenant à GPA.

Or, le chemin de désenclavement n'est pas mentionné dans le dossier.

En outre, il est inclus dans le périmètre de la DUP et éclaté entre ses diverses composantes.

Cela a pour conséquence de faire apparaître enclavée la parcelle ZO130 sur le plan parcellaire, statut qui en déprécie la valeur. Ceci est le cas également de trois autres parcelles qui bordent le chemin de désenclavement : ZO128 (n° 142 du plan), ZO132 (n° 146 du plan), ZO134 (n° 149 du plan) ».

Mme Proix craint que l'omission de ce chemin d'exploitation conduise les services chargés de l'expropriation à sous-évaluer cette parcelle et certaines autres qui sont dans la même situation. En pièces jointes : extraits du plan du périmètre de la DUP et localisation des parcelles. L'ensemble est transmis au porteur du projet.

Le commissaire enquêteur rappelle à cette personne que, en cas d'absence d'accord amiable, elle pourra ultérieurement expliquer l'ensemble de ses arguments au juge chargé de prononcer les valeurs d'indemnisation.

Le 21 février 2018, FonSylve (expert foncier agricole) adresse en mairie le courrier suivant, qui est toutefois arrivé postérieurement à la clôture des registres : « suite à notre entretien du 24/01/2018 en Mairie de Gonesse dans le cadre de l'enquête publique concernant la ZAC du triangle de Gonesse, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'état parcellaire corrigé et mis à jour, ainsi que les coordonnées postales des indivisaires Bagot – Tourraud - Desprez (propriétaires de la parcelle ZN 37) qui ont mandaté notre cabinet dans ce dossier ».

Ces tableaux indiquent les adresses à corriger et signalent les personnes entre temps décédées et le nom des héritiers : l'ensemble est transmis au porteur du projet.

Le commissaire enquêteur communique l'ensemble de ces informations au porteur du projet de façon qu'il puisse prendre en compte toutes les informations (état-civil, ayant-droits, ...), afin de mieux organiser la suite du processus.

Le 21 février 2018, le représentant de la SCI Walter indique louer la parcelle ZO137 (n° 139), route de Domont, à l'extrême Sud du site. Elle est occupée par un garagiste conventionné Dépan 2000 et s'interroge sur le processus juridique d'expropriation et d'éviction du locataire.

Le commissaire enquêteur lui indique que le porteur du projet prendra contact avec lui et que, à sa connaissance, ce ne sera pas à lui de mener la procédure d'éviction du locataire.

Après avoir étudié le dossier et reçu le public, le commissaire enquêteur indique ne pas avoir connaissance de parcelles qui auraient été malencontreusement incluses dans le périmètre mais qui ne seraient pas nécessaires au projet.

Il précise qu'aucun des propriétaires (quel que soit leur avis concernant l'utilité publique du projet) n'a argumenté afin que sa parcelle soit spécifiquement exclue du périmètre du projet.

Il précise enfin qu'il n'a pas pour mission de porter un avis sur les valeurs pouvant être ultérieurement fixées par le juge de l'expropriation.

C.2 - Observations communiquées par voie électronique

Le registre électronique a permis l'inscription de 3 441 contributions, parmi lesquelles :

- ⇒ 1 151 avis sont une rédaction personnelle de chaque auteur, dont 389 avis favorables et 670 avis défavorables ;
- ⇒ 2 290 avis sont issus d'une pétition multicritère en ligne dont l'entête est « *Voici l'avis que je souhaite déposer dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse* » : l'ensemble correspond à des avis défavorables, qu'ils soient précisément renseignés ou non.

C.2.1 - Contributions individuelles

1 151 avis sont une rédaction personnelle de chaque auteur, dont certaines provenant de personnes s'étant exprimées par au moins deux contributions. En ôtant les « sans avis tranché » et les « contributions neutres », il y a :

- « *Pour le projet de DUP* » : 389 personnes,
- « *Contre le projet de DUP* » : 670 personnes.

Pour ces contributions, le commissaire enquêteur a dénombré les divers sujets de préoccupations traités (que ce soit pour approuver ou désapprouver le projet) en fonction d'une structure thématique bâtie par le commissaire enquêteur, expérimentée lors de la réunion publique et ensuite subdivisée en sous-thèmes, soit un total de 14 items.

La synthèse de cette compilation est la suivante :

	Contenu, crédibilité, ambition et utilité publique			Emploi, formation et adéquation			Transports, accessibilité et compatibilité			Insertion dans l'environnement			Urbanisation de l'espace agricole	
	Contenu du programme	Crédibilité du programme	Ambition, Utilité publique	Emploi	Formation	Adéquation bassin d'emploi	Métro L17 / RER	Réseau Bus / vélo	Réseau routier	Impact sur le commerce	Principe du développement durable	Air, eau, climat et pollution	Perte de terres fertiles	Projet Carma
Totaux	837	525	515	589	71	39	217	41	83	245	245	429	552	111

Au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique, le commissaire enquêteur a dénombré un total de 6 789 items, ce qui signifie que chaque contributeur (doublons compris) a émis des préoccupations ou arguments concernant presque 6 items en moyenne.

Toutefois, certaines contributions étaient très ciblées (par exemple concernant l'utilité publique ou bien l'emploi et la formation) alors que d'autres textes rédigés ont évoqué la plupart des items.

De même que lors de la réunion publique d'information et d'échanges, les arguments s'avèrent être :

- favorables au projet, notamment en ce qui concerne :
 - le développement économique et la synergie avec la plateforme aéroportuaire,
 - l'image de marque et la fierté du Val d'Oise et du Nord-Est parisien,
 - l'augmentation des moyens de transports et le désenclavement,
 - la croissance de l'emploi et la création de centres de formation,
 - les futurs équipements culturels et de loisir, compensant un actuel grand manque,
 - les retombées attendues sur l'ensemble des territoires et des diverses populations ;
- opposés au projet, notamment en ce qui concerne :
 - l'absence de concertation préalable avec les communes de Seine-Saint-Denis,
 - l'incompatibilité du projet avec les objectifs environnementaux actés lors de la COP 21,
 - la disparition de 300 ha terres agricoles stratégiquement positionnées,
 - la possibilité alternative de faire évoluer les terres agricoles vers une agriculture plus raisonnée, plus variée (maraîchage, agroforesterie, expérimentation, centres de formation, etc.), présentant un modèle d'avenir avec une densité d'emploi supérieure,
 - le mirage des volets culturels et de loisirs d'EuropaCity... masquant un projet à objectif fondamentalement commercial,
 - la concurrence qui sera imposée aux centres commerciaux existants déjà fragilisés

Avec son rapport, le commissaire enquêteur communique au préfet (pour ses archives) un exemplaire sur papier :

- de la compilation exhaustive des observations reçues par voie électronique,
- des documents annexés au registre électronique.

C.2.2 - Pétition multicritères en ligne

2 290 avis sont issus d'une pétition multicritère en ligne dont l'entête est :

« Voici l'avis que je souhaite déposer dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse » :

- 132 avis n'ont repris aucun des arguments proposés : on peut toutefois supposer que ces personnes s'estimaient défavorables au projet,
- 2 158 avis ont intégré tout ou partie des arguments d'opposition au projet qui avaient été proposés par la pétition (il suffisait de cliquer sur un ou plusieurs boutons) : ceci manifestait clairement leur avis défavorable.

Pour expliquer le contenu et les modalités de cette pétition, voici le texte qui avait été envoyé le 25 janvier 2018 aux personnes abonnées à la newsletter de M. Julien Bayou ²³ :

²³ Wikipédia https://fr.wikipedia.org/wiki/Julien_Bayou : « Julien Bayou né le 11 juin 1980 à Paris, est un militant associatif et homme politique français, conseiller régional d'Île-de-France et porte-parole du parti Europe Écologie Les Verts ».

Voir la version en ligne

Bonjour ,

Flash-newsletter aujourd'hui pour vous inviter à participer à deux belles mobilisations: **contre** EuropaCity et **pour** le revenu de base, car il est tout aussi important de résister que de préparer l'avenir.

Alors remettons la procrastination à demain et agissons dès maintenant !

Enterrons EuropaCity... sous les avis négatifs

Quelques clics suffisent !

Choisissez les arguments que vous voulez mettre en avant*

Nous préparerons un avis personnalisé qui reprendra et mettra en forme vos arguments. N'hésitez pas à en choisir plusieurs et également compléter en cliquant sur "Autre"

Choisissez-en autant que vous le voulez

- A Quand les centres commerciaux se cannibalisent entre eux, c'est le commerce de centre-ville qui paye le prix fort.
- B L'avis du commissaire enquêteur sur la révision du Plan Local d'Urbanisme était négatif, tant pour l'environnement que le peu d'intérêt pour l'emploi local.
- C La promesse de créer plus de 10.000 emplois, rien que pour EuropaCity, est fantaisiste puisque la zone est bordée de quatre centres commerciaux qui perdront des milliers d'emplois si le projet d'Auchan voit le jour.
- D Rien qu'en Ile-de-France, en 2015, on dénombrait 153 centres commerciaux. C'est la saturation. En témoignent les licenciements chez Carrefour.
- E Si le projet n'est pas rentable, l'argent public et les terres agricoles auront été gaspillés de manière irréversible.

EuropaCity est l'archétype du grand projet inutile et imposé. Imaginez un immense centre commercial qui prétend accueillir deux fois la fréquentation d'EuroDisney... le tout construit sur quelques unes des dernières et plus riches terres agricoles d'Île de France. Un projet privé (Auchan et des investisseurs chinois) mais drogué aux soutiens publics puisque la facture pourrait dépasser le milliard d'euros pour le contribuable... tout ça pour canibaliser l'emploi du petit commerce et de la demi-douzaine d'autres centres commerciaux alentours.

Pour en savoir plus, lire "[Contre la folie EuropaCity, cultiver le bien commun](#)".

Là encore comme dans tous les projets inutiles, **une alternative viable et utile est possible.** A Notre-Dame-des-Landes, c'était tout simplement l'aménagement de l'aéroport existant. Après la victoire à Notre-Dame-des-Landes, obtenons l'abandon du projet EuropaCity et examinons le projet soutenu par les opposants : le projet [CARMA](#).

Après plusieurs avis négatifs, il est temps d'enfoncer le clou : l'enquête publique vient de démarrer. Avec le Collectif Pour le Triangle de Gonesse nous vous proposons [un outil facile](#) pour déposer votre avis et contribuer à enterrer ce projet.

Comme nous l'avons fait pour le CDG Express ou la Montagne d'or, montrons que l'immense majorité des citoyennes et citoyens souhaitent concilier développement économique et respect de l'environnement. Soyons nombreuses et nombreux pour faire entendre notre voix et choisir la voie de la raison et du Bien commun.

Quelques clics suffisent ! <https://onfaitcommeonadit.typeform.com/to/DbP9pA>

[Je réponds à l'enquête publique sur EuropaCity](#)

En cliquant, le contributeur en ligne est invité à cocher un ou plusieurs arguments, voire à laisser un commentaire libre :

1 → Choisissez les arguments que vous voulez mettre en avant *

Nous préparerons un avis personnalisé qui reprendra et mettra en forme vos arguments. N'hésitez pas à en choisir plusieurs et également compléter en cliquant sur "Autre"

Choisissez-en autant que vous le voulez.

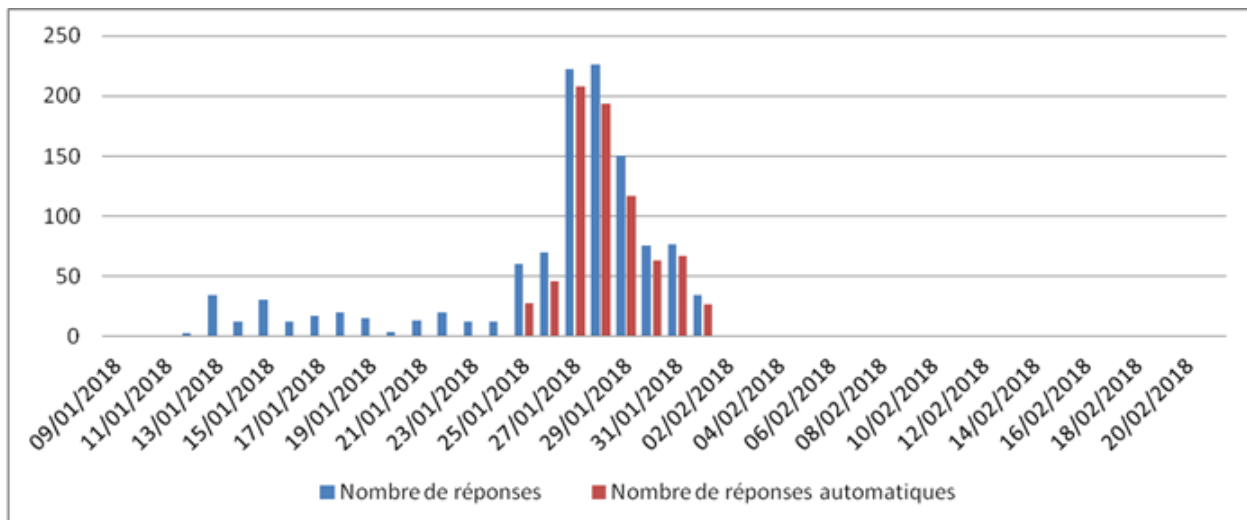
- A Augmenter l'autonomie alimentaire de l'Île-de-France est un enjeu de la politique d'aménagement régional.
- B Quand les centres commerciaux se cannibalisent entre eux, c'est le commerce de centre-ville qui paye le prix fort.
- C L'avis du commissaire enquêteur sur la révision du Plan Local d'Urbanisme était négatif, tant pour l'environnement que le peu d'intérêt pour l'emploi local.
- D Il s'agit d'un investissement officiellement privé mais qui pourrait coûter plus d'un milliard d'euros au contribuable.
- E La promesse de créer plus de 10.000 emplois, rien que pour EuropaCity, est fantaisiste puisque la zone est bordée de quatre centres commerciaux qui perdront des milliers d'emplois si le projet d'Auchan voit le jour.
- F Rien qu'en Île-de-France, en 2015, on dénombrait 153 centres commerciaux. C'est la saturation. En témoignent les licenciements chez Carrefour.
- G La région a besoin d'équipements culturels au cœur des villes et non de megacomplexes en dehors.
- H Ce grand projet est incompatible avec les engagements pris par la France dans le cadre de la conférence climat COP 21.
- I Il faut étudier le projet alternatif proposé par les opposants : CARMA pour alimenter en légumes sains les cantines et les hôpitaux des villes environnantes.
- J Avec 30 millions de visiteurs attendus, soit deux fois plus que Disneyland ou 4 fois la fréquentation du Louvre, on va vers la saturation de la zone.
- K Si le projet n'est pas rentable, l'argent public et les terres agricoles auront été gaspillés de manière irréversible.
- L Nous devons protéger les terres agricoles.
- M Autre

L'analyse statistique effectuée le 2 février 2018 par Publilégal du dépôt des contributions électroniques permet de discerner :

- en bleu, le nombre total de réponses émises par jour,

- en rouge le nombre de réponses émises par jour grâce à ce dispositif (indiquées ci-dessous par Publilégal être des « réponses automatiques »).

On constate le pic de participation suite à l'envoi de cette newsletter le 25 janvier 2018.



De plus, Publilégal a ensuite indiqué au commissaire enquêteur que l'analyse statistique a mis en évidence une importante diversification des départements d'origine des signataires.

A noter que, par différence entre les deux graphes, on peut apprécier le volume des observations individuellement rédigées jour après jour.

D - Observations personnelles du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a présenté (dans le chapitre précédent) les observations du public et effectué ses commentaires ponctuels, autant que de besoin. Il effectue ci-après son analyse personnelle du dossier, dépassant les sujets évoqués dans les observations du public.

D.1 - Examen du dossier de DUP (hors étude d'impact) et commentaires

La structure de ce chapitre reprend les documents et contenus du dossier soumis à l'enquête.

D.1.1 - Informations juridiques et administratives

Cette pièce cite les textes qui régissent l'enquête publique et expose en quoi la procédure d'enquête publique s'insère dans la démarche d'instruction du dossier et de prise de décision. Elle cite aussi différents textes relatifs à d'autres procédures administratives dont certaines devront être activées dans le cadre du processus de réalisation de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en œuvre du projet.

Le commissaire enquêteur apprécie la qualité de la rédaction de cette pièce destinée au grand public et n'a pas de commentaire particulier à formuler.

D.1.2 - Notice explicative

Cette pièce présente les grandes lignes du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, expose les modalités de mise en œuvre de l'opération d'aménagement et justifie l'utilité publique du projet.

Les principales informations techniques et programmatiques (telles que sélectionnées par le commissaire enquêteur, choix forcément discutables puisque non-exhaustif) sont présentées au début du présent rapport, au § « A.3.1 - Présentation sommaire du dossier de demande de déclaration d'utilité publique » : s'y référer.

La notice présente aussi l'historique ayant présidé à la création de la ZAC (arrêté préfectoral du 21 septembre 2016) et les outils fonciers mis en place pour le présent projet et pour les deux infrastructures de transport collectif :

- ZAD Nord depuis 2005 et 2007,
- convention de veille et de maîtrise foncière du 4 février 2011,
- DUP pour réserve foncière du 30 mai 2012,
- DUP spécifique pour le bus BHNS ligne 20 du 29 janvier 2014,
- ZAD Sud créée par arrêté préfectoral du 6 juillet 2015,
- DUP spécifique pour la ligne 17 du « Grand Paris Express » du 14 février 2017.

La notice présente ensuite les justifications de l'utilité publique du projet, indiquant qu'il est :

- « un moteur économique bénéfique pour la métropole et le territoire »,
- « un projet créateur d'emploi intégré à la stratégie du territoire du Grand Roissy »,
- « un projet qui concilie développement urbain et préservation des terres agricoles ».

Dans la mesure où ce chapitre présente les motivations de la demande d'une procédure de déclaration d'utilité publique, le commissaire enquêteur estime nécessaire de présenter ici intégralement ces trois chapitres (quelques pages) de la notice explicative.

« UN MOTEUR ECONOMIQUE BENEFIQUE POUR LA METROPOLE ET LE TERRITOIRE »

La notice indique que « les différentes études menées depuis 2010 sur le secteur du Grand Roissy ont démontré la nécessité de faire évoluer la stratégie économique et spatiale du secteur aéroportuaire Roissy-Le Bourget, afin de conforter le positionnement de Paris au rang de métropole mondiale en luttant contre un développement autonome et fragmenté.

Le « corridor aéroportuaire » s'affirme dans sa fonction économique liée très largement aux échanges internationaux, dont les retombées s'expriment tant en termes d'emplois que de qualité de vie et de rayonnement international.

La ZAC du Triangle de Gonesse se trouve être au cœur de ce corridor aéroportuaire. Elle viendra renforcer le cluster des échanges internationaux de Roissy-Villepinte en prise directe avec la plateforme aéroportuaire (activités de fret en particulier) et le cluster de l'aéronautique du Bourget. A ce titre, elle doit jouer un véritable rôle de locomotive grâce à sa localisation exceptionnelle mais aussi à l'ampleur et la nature de sa programmation, atteignant une masse critique d'environ 1,9 millions de m² de constructions.

Le projet de la ZAC du Triangle de Gonesse ne cherche pas à se démarquer par un positionnement sur une filière mais par une programmation mixte ciblant des fonctions stratégiques et un niveau de gamme supérieur, donc complémentaire aux projets en cours et zones d'activités existantes ».

Le commissaire enquêteur reconnaît qu'un vaste espace non bâti (en l'occurrence à usage agricole) :

- situé à proximité d'un grand hub multimodal (aéroport, TGV, RER et bientôt ligne 17, autoroutes et voies rapides),
- de plus localisé entre deux aéroports internationaux,
- enfin localisé sur l'axe menant à une des grandes capitales mondiales ...

... constitue nécessairement un lieu stratégique de développement, ceci dans le cadre du mode de développement qui a pu être analysé sur de nombreux exemples à travers le monde.

L'argument de « *l'ampleur et la nature de sa programmation, atteignant une masse critique d'environ 1,9 millions de m² de constructions* » apparaît assez choquant à une époque où les projets d'aménagement relèvent plutôt de la couture urbaine, de la recherche de qualité de vie de proximité, voire du « *small is beautiful* ».

Mais en même temps, sur un espace aussi vaste, positionné de façon aussi stratégique et actuellement non habité, il serait impossible de n'y développer qu'une réflexion et une ambition à l'échelle locale.

Le niveau d'appréhension des problématiques est nécessairement au moins métropolitain et tout projet d'organisation de mutation, d'aménagement doit être perçu et analysé à cette échelle.

Toutefois, d'importantes questions doivent être posées, dont :

- le projet décrit est-il adapté à la taille, à la position, aux atouts et aux contraintes (par exemple la quasi-interdiction de logements) du site ?
- est-il utile au rayonnement métropolitain, voire nécessaire au maintien du Grand Paris dans la compétition internationale ?
- peut-il participer au développement économique et culturel des secteurs défavorisés du Nord-est de la région, ainsi qu'à l'amélioration de leur image de marque et à la dynamisation des populations ?
- quels sont ses inconvénients en termes notamment économiques et environnementaux ?

Concernant le Parc d'activité, la note explicative titre son chapitre 3.1.1 « *Une programmation économique composée d'un mix d'activités tertiaires stratégiques, d'un pôle d'innovation et de formation* » et indique que « *cette programmation repose sur plusieurs études réalisées par des experts de l'immobilier d'entreprises* :

- *une étude de programmation économique pour le Quartier d'affaires du Triangle de Gonesse et le sud de Roissy-en-France, réalisée par le cabinet DHV BV, dans le cadre de l'élaboration du Plan de référence en 2009,*
- *une étude de programmation et de définition de la stratégie de commercialisation pour l'opération du Triangle de Gonesse, réalisée par DTZ en 2013-2014,*
- *une étude de marché sur les potentiels d'implantations tertiaires dans le Grand Roissy en regard des places aéroportuaires européennes, réalisée par le cabinet EY (anciennement Ernst & Young) en 2014,*
- *le Schéma des espaces économiques du Grand Roissy, piloté par l'Association des Collectivités du Grand Roissy, avec le concours du cabinet CMN Partners (devenu Hank) en 2014-2015.*

L'étude de programmation économique réalisée en 2009 a permis de préciser le positionnement économique du secteur, la densité et la répartition du programme, au travers d'une analyse prospective du marché et des tests auprès d'investisseurs.

L'étude réalisée par DTZ en 2013 a mis en exergue les forces du Quartier d'affaires du Triangle :

- *un site à cheval sur plusieurs marchés immobiliers dynamiques (entre le marché de la première couronne et le pôle de Roissy),*
- *ces deux marchés tertiaires (première couronne et pôle Roissy) portés par le segment des grandes surfaces,*
- *un projet maîtrisé par un aménageur public qui pourra agir sur les valeurs de sortie,*
- *un futur centre tertiaire avec une forte composante « loisirs » qui renforce son attractivité (...).*

Cette stratégie s'est appuyée sur les axes d'opportunités de développement du projet :

- *une forte demande portée par des projets de rationalisation auxquels le Quartier d'affaires du Triangle peut répondre favorablement ;*

- un environnement marché qui confère une prime au neuf ce qui favorise la position du Quartier d'affaires du Triangle ;
- des besoins importants en matière de locaux d'activités à l'échelle de l'Île-de-France (...).

Ainsi, le positionnement stratégique et économique du projet doit reposer sur une vision long terme fixant les objectifs à atteindre (les 800 000 m² d'activités tertiaires) et d'un positionnement éclairé à court terme, prenant appui sur les éléments de marché aujourd'hui favorables :

- la montée en puissance du pôle de Roissy, avec plus de 30 000 m²/ an en moyenne de transactions,
- la 1^{ère} Couronne Nord qui se positionne comme un fleuron de marché de l'Île-de-France, avec près de 170 000 m²/an en moyenne de transactions (...).

Enfin, les études menées dans le cadre de l'élaboration du Schéma des espaces économiques du Grand Roissy ont proposé un phasage prévisionnel d'immobilier d'entreprise par segment de marché à l'échelle du grand territoire. Il a été établi en mettant en perspective les projets portés par les différents territoires et opérateurs avec une analyse prospective des différents segments de marché. Il intègre donc le projet Triangle de Gonesse ».

Le commissaire enquêteur souligne que la question posée n'est pas de savoir si « le marché est porteur » ni s'il peut « absorber » une telle quantité d'offre d'immobilier tertiaire et d'activité ... mais si la mise sur le marché de vastes emprises foncières correctement aménagées (localisation, programmation, plan directeur, accès et circulations, espaces publics et privés, prise en compte des aspects sociétaux et environnementaux, etc.) pour les accueillir est utile / nécessaire / indispensable pour assurer un développement économique / social / sociétal de la région Ile-de-France, ou à tout le moins de son quart Nord-est et du secteur proche des aéroports.

Le projet « propose pour le segment du tertiaire de bureaux, une montée en puissance progressive de l'offre produite, en lien avec le développement des infrastructures de transport en commun, permettant un phasage et un positionnement permettant de « réguler » le marché ».

Le commissaire enquêteur reconnaît que l'aménagement régional (notamment le développement stratégique de transports collectifs structurants), l'incitation au développement et la régulation du marché de l'immobilier d'entreprise font partie des prérogatives publiques, pour lesquelles des outils particuliers (notamment la procédure d'expropriation) ont été mis en place.

« Au vu de ces différentes études, qui confirment l'existence d'un vrai besoin en matière de développement tertiaire, le projet du Triangle de Gonesse s'inscrit pleinement dans la stratégie de développement économique du Grand Roissy :

- il participe à la diversification et à la montée en gamme des activités économiques du Grand Roissy au service de son attractivité. La constitution d'un « Quartier d'Affaires », c'est-à-dire d'un site compact offrant une gamme de produits immobiliers diversifiés et des services urbains mutualisés, est essentielle en termes d'attractivité vis-à-vis des entreprises. En effet, pour ces dernières, la recherche d'un cadre de travail agréable pour leurs salariés et doté d'une complémentarité de services devient un critère d'implantation primordial.
- plus spécifiquement, il s'inscrit dans la logique de concentration des fonctions internationales métropolitaines (fonctions stratégiques d'entreprises internationales, R&D, tertiaires et techno-industrielles, équipements métropolitains) au sein du corridor aéroportuaire, à l'intersection entre Paris et les aéroports Paris-CDG et du Bourget.

- en complément de cette offre tournée vers l'international, il développe des locaux d'activités, pour lesquels il y a une forte demande à l'échelle du Grand Roissy, au sein d'un quartier économique fonctionnel et bien desservi. Il cible également le développement d'activités liées à l'économie présentielle (biens et services produits pour les personnes résidant ou présents sur le territoire), autre objectif stratégique du Grand Roissy en matière de développement économique.
- il prévoit un phasage permettant sa bonne commercialisation au regard des capacités d'absorption du marché et des programmes prévus dans le cadre des autres projets du Grand Roissy ».

Le commissaire enquêteur prend acte que le projet vise « la montée en gamme des activités économiques » et une « offre tournée vers l'international » localisée « entre Paris et les aéroports Paris-CDG et du Bourget » alors que, hors les secteurs les plus stratégiques de l'aéroport, les communes riveraines accueillent plutôt des activités à valeur ajoutée assez moyenne (sous-traitance notamment) ou très consommatrices d'espace en regard de l'emploi créé (logistique notamment).

Ainsi, la concurrence n'est pas seulement envisagée entre ce futur site et d'autres zones d'activité qualitatives alentours, mais aussi (ou parfois surtout) entre une implantation en France ou à l'étranger.

Au delà du développement du périmètre du site, la question de ses relations avec son environnement proche est immédiatement posée, notamment concernant :

- les communes qui sont presque toutes classées parmi les plus pauvres de l'Île-de-France,
- les habitants et notamment les travailleurs (en poste ou chômeurs) disposant pour beaucoup d'un niveau de formation très nettement inférieur à la moyenne nationale.

Concernant le projet EuropaCity, la note explicative titre son chapitre 3.1.2 « Un complexe récréatif avec une programmation commerciale, couplée à une offre culturelle et de loisirs nouvelles à l'extérieur de l'enceinte de Paris.

Ce programme participera à l'attractivité touristique de Paris et de l'Île-de-France, concurrencées aujourd'hui par d'autres « villes monde », en Europe ou hors d'Europe. Il s'inscrit dans les dynamiques de développement portées par le Grand Paris, en lien avec les aéroports et les offres déjà présentes sur le territoire.

Ce programme a obtenu le label Grand Paris, qui a pour objectif de faire connaître et valoriser des projets qui contribuent à l'identité, à la visibilité et à l'architecture du Grand Paris.

Cet équipement aura, selon une étude réalisée en 2015 par le cabinet indépendant Utopies, des retombées économiques à l'échelle du territoire du projet mais également aux échelles régionale et nationale, en exerçant un effet d'entraînement significatif sur l'économie. En phase d'exploitation, ce programme injecterait 2,5 milliards d'euros par an dans l'économie française, dont plus de 900 millions d'euros de valeur ajoutée sur le territoire proche. À l'échelle du Grand Roissy, les secteurs d'activités concernés par ces retombées seraient principalement le commerce, l'hôtellerie et la restauration ainsi que les services aux entreprises.

Sur le plan programmatique, l'offre proposée par EuropaCity ne vient pas en concurrence mais en complémentarité avec l'offre existante :

- Une offre culturelle nouvelle, complémentaire de l'offre parisienne
Le volet culturel de ce programme s'inscrit dans la diversité culturelle du territoire, avec un développement d'une offre culturelle et événementielle de qualité, dans un territoire peu pourvu. Ce programme participera ainsi à la diversification de l'offre au travers de nouveaux espaces d'expositions, de spectacles et de concerts, contribuant ainsi au renouvellement de l'offre culturelle et événementielle du Grand Paris.
- Une offre de commerces différente et diversifiée

Sur le territoire de la Plaine de France, regroupant 40 communes de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, l'offre commerciale est inégalement répartie. En effet, la densité commerciale est liée à la densité urbaine, qui est plus forte au Sud qu'au Nord. À l'exception des centres commerciaux O'Parinor à Aulnay-sous-Bois et Aéroville, ouvert en octobre 2013, à Tremblay-en-France et Roissy-en-France, ce périmètre ne possède pas d'équipement commercial d'échelle métropolitaine, capable d'attirer une clientèle non résidente.

La motivation de visite ne serait pas liée à la récurrence des courses alimentaires. La diversité de l'offre globale, la nature différente et expérientielle des commerces, la synergie avec l'offre culturelle et de loisirs, et l'accessibilité directe par les transports en commun généreraient une attractivité portant sur une zone beaucoup plus large, sur l'ensemble de l'Île-de-France.

Dans ce contexte, ce programme n'aurait qu'un effet limité sur l'appareil commercial du territoire, compte tenu de la nature de son offre et de la largeur de sa zone d'attractivité, à la fois francilienne et touristique.

Ce programme commercial ne devrait affecter que faiblement la fréquentation du commerce local. En effet, sur les 25 millions de Franciliens attendus, seuls 11 % résideraient à proximité immédiate (moins de 15 minutes). En outre, l'offre développée par le projet serait de nature très différente de celle du commerce de proximité.

- Une offre hôtelière répondant aux nouvelles attentes
Selon le Comité Régional du Tourisme Paris Île-de-France et la Chambre de Commerces et de l'Industrie Paris Île-de-France, les besoins à l'horizon 2020 seraient de 20 000 à 30 000 chambres supplémentaires pour l'Île-de-France. La Plaine de France offre un potentiel de développement de l'offre hôtelière estimé à 12 000 chambres, soit 40 % du parc actuel.
La zone constituée des communes d'Arnouville, de Garges-lès-Gonesse, de Gonesse, de Villiers-le-Bel et de Sarcelles représente seulement 4 % du parc hôtelier du nord-est métropolitain, concentré sur les gammes économique et super-économique, avec un taux d'occupation moyen de 60 %.
La programmation hôtelière comprendrait des hôtels de différentes catégories (hôtels économiques, milieu et haut de gamme) pour environ 2000 à 2 700 chambres, élargissant l'offre présente sur le territoire. Une partie des hôtels sera couplée avec les équipements de loisirs d'EuropaCity, créant une typologie d'offre nouvelle. Une autre partie pourrait être dédiée aux besoins des voyageurs d'affaires, en lien avec le quartier d'affaires du Triangle de Gonesse et le Grand Roissy.
- Une offre de loisirs inédite sur le territoire
L'offre d'équipements de loisirs de la métropole francilienne reste peu développée au regard du nombre d'habitants. L'offre de loisirs est de même peu représentée à l'échelle du nord-est francilien. Si le Val-d'Oise dispose de nombreux équipements de loisirs (centres équestres, golfs, sports nautiques) par rapport à la moyenne régionale, l'Est du Val-d'Oise est moins bien pourvu en équipements de loisirs. La Seine-Saint-Denis est, quant à elle, essentiellement structurée par le Stade de France, équipement au rayonnement international.
Le territoire dispose ainsi d'un potentiel de développement très important ».

Le commissaire enquêteur reconnaît l'important déficit de tout le Nord-est de l'Île-de-France en équipements culturels et de loisirs, ceci dans l'absolu et encore plus correspondant aux nouvelles aspirations des populations ... mais à condition qu'une amélioration du pouvoir d'achat soit au rendez-vous.

Concernant l'offre hôtelière actuelle et projetée, il ne dispose pas d'éléments d'appréciation extérieurs au dossier.

Concernant l'offre commerciale, il note que le projet vise « une attractivité portant sur une zone beaucoup plus large, sur l'ensemble de l'Île-de-France » et « capable d'attirer une clientèle non résidente » de façon que « la motivation de visite ne serait pas liée à la récurrence des courses alimentaires ».

Ceci est au cœur des préoccupations des collectivités locales alentours sur lesquelles sont implantés les centres commerciaux existants et des exploitants de ces mêmes commerces, dont la plupart s'indique opposé au projet.

A ce propos, le commissaire enquêteur note que le Décathlon d'Aéroville (appartenant au même groupe Auchan qui porte le projet d'EuropaCity) serait le premier à être sur la sellette ...

Fondamentalement, la question de la mutation de nos sociétés est au cœur du débat : faut-il conserver (voire tenter d'améliorer) une situation existante ou accepter (et favoriser) des mutations mondiales qui ont déjà commencé à générer la valeur ajoutée (intellectuelle, artistique, financière, ...) de demain et qui se poursuivront de toute façon, sans nous ou avec nous.

« Le complexe proposera notamment :

- *Un parc des neiges indoor : le Grand Paris ne dispose pas d'équipement de neige couvert, contrairement au Grand Londres qui en compte deux à moins d'une heure ; à l'issue du débat public, Alliages & Territoires, maître d'ouvrage du projet EuropaCity, s'est engagé à ne réaliser le parc des neiges qu'à la condition que des études approfondies démontrent sa conformité avec l'ambition environnementale du projet,*
- *Un parc aquatique indoor : si le nord de l'Île-de-France est bien pourvu en plans d'eau extérieurs (îles de loisirs de Cergy-Pontoise et de Vaires Torcy), la Région Île-de-France ne dispose que d'un seul parc aquatique couvert de 7 000 m², inauguré en 1989 : Aquaboulevard, situé à Paris dans le 15^e arrondissement. Il existe donc un potentiel important pour la création d'un nouveau parc aquatique couvert d'envergure et de nouvelle génération.*
- *Un parc à thèmes indoor : la région francilienne compte plusieurs parcs d'attractions mais seul Disneyland® Paris possède une envergure internationale. Tous sont en extérieur et donc soumis aux aléas climatiques (ainsi, le parc Astérix est fermé plus de cinq mois durant la période hivernale). Il pourrait ainsi renforcer la destination « Paris », particulièrement en termes d'image et d'attractivité touristique ».*

Le commissaire enquêteur estime très raisonnable que le parc des neiges (qui avait cristallisé de nombreuses polémiques depuis l'annonce du projet) ne soit réalisé « qu'à la condition que des études approfondies démontrent sa conformité avec l'ambition environnementale du projet ».

Cela peut notamment dépendre de l'équilibre des besoins énergétiques calculés à chaque saison, compte-tenu notamment des ressources photovoltaïques (plus efficaces en été) et des méthodes de cogénération.

Il n'en demeure pas moins que le froid est nettement plus difficile, coûteux et environnementalement pénalisant à produire que le chaud.

« UN PROJET CREATEUR D'EMPLOIS INTEGRE A LA STRATEGIE DU TERRITOIRE DU GRAND ROISSY

Pourvoyeur d'emplois et fortement desservi par les transports, situé à l'interface entre le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis, ce projet d'urbanisation concilie des enjeux locaux, métropolitains et nationaux.

Il représente un moteur pour le développement économique du territoire avec un potentiel à terme d'environ 50 000 emplois.

En effet, une étude d'estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy, réalisée par le cabinet EcoDev Conseil en 2012 (avec une actualisation en 2015), a permis d'apprécier le potentiel de création d'emplois de 25 projets structurants du Grand Roissy et de mieux cerner leurs vocations, leurs programmations et échéances de réalisation.

Une comparaison avec des métropoles européennes est venue enrichir la réflexion sur le devenir des fonctions et des emplois du Grand Roissy. Selon cette étude, ces 25 projets représentent 130 000 emplois potentiels d'ici 2035, dont un quart de niveau CAP / BEP, un quart de niveau Bac, un quart de niveau BTS et un dernier quart pour les Bac +4 et plus.

Le développement d'activités économiques tel que porté dans le projet du Triangle de Gonesse renforcera la place du Grand Roissy en tant que pôle économique stratégique pour le Grand Paris.

Le quartier d'affaires du Triangle de Gonesse, devrait générer l'implantation d'environ 40 000 emplois directs. Il a vocation à concentrer des activités tertiaires et technologiques, ainsi que, de manière plus marginale, des locaux d'activités à destination des PME-PMI ; le niveau de qualification et de diplôme des emplois créés sera donc plutôt élevé avec une dominante technique. Beaucoup d'emplois de cadres supérieurs et de techniciens supérieurs devraient être implantés. La proportion d'emplois peu qualifiés est estimée entre 10 et 15 %, permettant d'améliorer l'accès à l'emploi pour les populations des départements du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis. Ces emplois moins qualifiés seront toujours représentés : maintenance, hôtellerie, restauration – commerce, surveillance, sécurité, notamment. Les activités de services programmées dans le quartier d'affaires participeront également d'une offre d'emploi à destination des populations locales.

Le programme de loisirs, d'équipements culturels, de commerces et d'hôtels, porté par Alliages & Territoires, représenterait une création d'emplois nets et non délocalisables, estimés entre 7000 et 8000 emplois, selon l'étude confiée à l'économiste Arnaud Degorre, par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2016.

3 500 personnes seraient mobilisées par an en moyenne, en phase de construction. En phase d'exploitation, le programme EuropaCity devrait donc permettre la création de près de 10 000 emplois directs couvrant 80 métiers différents, 75 % des emplois créés correspondront à un niveau CAP/BEP/BAC. La typologie des emplois créés par ce programme est complémentaire de celle du quartier d'affaires ».

Le commissaire enquêteur convient que les ordres de grandeur (à environ 25 % près) du nombre d'emplois effectifs sur place est plausible à terme, car il est assez aisément fonction des superficies (bureaux, activités, commerces, hôtellerie ou autre) construites à terme.

Le vrai enjeu réside dans l'appréciation de la complémentarité ou de la subsidiarité par rapport aux emplois existants dans le secteur, notamment concernant le commerce (le petit commerce et les centres commerciaux alentours, tels Paris Nord 2, Aéroville, O'parinor, etc.), voire l'hôtellerie (localement et sur la plate-forme aéroportuaire).

« (...) la mise en place par l'aménageur de clauses d'insertion professionnelle, avec un objectif d'au moins 7 % des heures travaillées en insertion sur les chantiers et dans l'exploitation des services urbains, permettra de créer des emplois dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse ».

La notice rappelle que « le territoire du Sud-est du Val d'Oise connaît une problématique de chômage relativement importante, avec notamment, l'enjeu de l'accès à l'emploi, particulièrement prégnant chez les jeunes. Le Triangle de Gonesse, qui représente près de 40 % de ce potentiel d'emploi, cristallise cet enjeu d'adéquation des qualifications de la population locale à une économie en pleine mutation.

Alliages & Territoires développera également un dispositif d'orientation et de formation pour rendre les emplois créés accessibles aux habitants du territoire, mais aussi pour améliorer leur employabilité afin de leur permettre d'accéder aux emplois offerts par d'autres. A l'issue du débat public, Alliages & Territoires s'est engagé à créer une structure dédiée « EuropaCity Compétences » afin d'accueillir, orienter et former les habitants ».

Si certains contributeurs à l'enquête publique mettent en doute la mise en œuvre effective de tels dispositifs d'accueil, de motivation, d'orientation, de formation et aussi d'accompagnement, le commissaire enquêteur ne doute pas de l'engagement de tous les partenaires mais il s'interroge sur la capacité de ces mécanismes complexes à créer une véritable dynamique sur le long terme, susceptible non seulement de booster certains parcours individuels (ce qui serait déjà une petite réussite) mais aussi de transformer la sociologie de l'emploi local et le niveau de formation initiale comme continue dans tous le secteur géographique concerné (soit probablement environ 10 km à la ronde).

« UN PROJET QUI CONCILIE DEVELOPPEMENT URBAIN ET PRESERVATION DES TERRES AGRICOLES

La pérennisation de l'agriculture est un des fondements du projet du Triangle de Gonesse ».

Le commissaire enquêteur souligne dès ici l'ambiguïté du sujet et des mots qui sont utilisés par le porteur du projet comme par les contradicteurs, dans la mesure où le terme « Triangle de Gonesse » désigne tour à tour (et sans qu'il puisse en être fait grief à quiconque) :

- le territoire originel allant du Bourget à Roissy (comprenant la ZAC des Tulipes et les espaces actuellement agricoles),
- les espaces actuellement agricoles (ZAC de 300 ha + carré agricole de 400 ha),
- la « ZAC du Triangle de Gonesse » qui est soumise à enquêtes publiques.

« Ce projet agricole du Triangle de Gonesse s'inscrit dans la démarche de projet agricole de territoire à l'échelle du Grand Roissy.

Dès 2009, un diagnostic agricole a permis de mettre en évidence la nécessité de piloter à grande échelle la question du maintien des espaces agricoles au regard des autres enjeux clef du territoire : développement économique, développement de logement, de transports. Cette étape initiale s'est poursuivie à travers une démarche structurée basée notamment sur un important travail de concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire (Chambre d'agriculture, syndicats agricoles, structures intercommunales, Etat, Conseils Généraux, Région, aménageurs et associations environnementales, etc.).

Elle a débouché en 2013 sur la production d'un Schéma Agricole, visant à préserver 8 000 ha d'espaces agricoles fonctionnels pour 30 ans sur le Grand Roissy. Cette démarche s'est concrétisée au travers de la Charte agricole du Grand Roissy qui a été signée en décembre 2016 par l'Etat, les collectivités territoriales, le monde agricole, les associations et les acteurs en lien avec l'aménagement.

Le périmètre de cette charte correspond à ce jour au Grand Roissy Ouest, avec 25 communes du Val d'Oise, de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France et 3 communes de l'Etablissement public territorial Paris Terres d'Envol.

Le projet agricole de territoire doit favoriser le développement d'initiatives innovantes, d'interaction positive entre monde urbain et monde rural. En apportant une nouvelle valeur ajoutée environnementale, sociale ou économique au territoire, elles permettront de revaloriser l'image de l'agriculture, formalisant une protection des espaces au-delà du réglementaire.

La charte prévoit ainsi la préservation de 8 000 hectares d'espaces agricoles, sur une période de 30 ans, avec les ambitions suivantes :

- *considérer l'agriculture comme une activité économique à part entière,*
- *favoriser l'émergence d'une diversité de fonctions économiquement rentables et créatrice d'emplois (production alimentaire de proximité, production de matériaux, méthanisation, ...),*
- *promouvoir une agriculture vertueuse pour la biodiversité, l'eau, l'air et les sols,*
- *promouvoir des pratiques agricoles compatibles avec les enjeux climatiques présents et futurs,*
- *encourager l'emploi agricole par l'installation d'agriculteurs, l'insertion professionnelle et la diversification des productions,*
- *s'investir dans la mise en œuvre, la promotion et l'animation de la charte,*
- *élargir les réflexions à la valorisation des espaces naturels et forestiers,*
- *s'inscrire dans un projet global du territoire du Grand Roissy en intégrant les travaux réalisés en Seine-et-Marne ».*

Dans les termes indiqués ci-avant, le commissaire enquêteur prend acte des décisions des pouvoirs publics de préserver les espaces non-urbanisés et progressivement valoriser les modes d'exploitation des terres dont la vocation agricole est préservée, et même sacralisée pour 30 ans « *par l'Etat, les collectivités territoriales, le monde agricole, les associations et les acteurs en lien avec l'aménagement* ».

Au sein des 700 ha actuellement non bâtis du Triangle de Gonesse « *ce projet agricole se décline (...) différemment sur trois secteurs :*

- *Le Carré agricole (400 ha) :*
Par le choix de la compacité du projet de la ZAC du Triangle, près de 400 hectares au nord du Triangle sont préservés et conservent d'un seul tenant leur fonctionnalité agricole. Huit agriculteurs exploitent ces 400 hectares en grandes cultures. La zone doit être préservée juridiquement et physiquement afin de permettre aux exploitants une utilisation optimale du carré sur le long terme. Les agriculteurs ont aussi été entendus par l'aménageur lors de réunions de concertation sur les points à améliorer afin de garantir la fonctionnalité du Carré agricole pour l'exploitation de grandes cultures : diminution de la faune ravageuse, gestion des dépôts sauvages et sécurisation des accès et de la circulation.
- *La lisière agricole (23 ha)*
23 hectares délimitent une transition entre l'urbanisation et les grandes cultures. Cet espace a une vocation exclusivement agricole tout en jouant un rôle d'intermédiaire. C'est un terrain adapté aux porteurs de projets de la région pour effectuer une transition douce et efficace entre la ville et les grandes cultures du carré, pour y développer une production tournée vers les circuits courts de proximité.
Cette lisière a un rôle particulier dans le projet de territoire : elle joue le rôle de front urbain au-delà desquels l'urbanisation est proscrite, tel que préconisé dans le SDRIF de 2013. Cette frange, placée dans le projet de Zone Agricole Protégée (ZAP), est destinée à assurer une transition en utilisant sa fonctionnalité agricole.
- *La continuité paysagère Nord-Sud sur 70 hectares au cœur du projet urbain*
Cette continuité paysagère, appelée le Parc central, est en relation étroite avec la plaine agricole. Protégé du bruit des voiries par ses larges bords plantés, il est le lieu de rencontre, de détente, de loisir et d'observation.
Ses dimensions permettent d'envisager en son sein des activités agricoles (parcelles agro-forestières pour pépiniéristes par exemple), qui renforceraient les interactions du Quartier d'affaires avec le monde agricole. Ce parc central est poursuivi au sein du programme EuropaCity par leur espace central paysager ».

Le commissaire enquêteur remarque que :

- du point de vue du porteur du projet, l'urbanisation porte réellement sur : 300 ha - 23 ha - 70 ha = 207 ha ... alors que le SDRIF de 1994 prévoyait alors la possibilité d'urbaniser l'ensemble du triangle de Gonesse (soit 700 ha + la ZAC des Tulipes déjà construite entre temps),
- du point de vue des opposants, le projet détruit 300 ha de terres agricoles (même si on y crée aussi des espaces verts), peu importe le décompte les superficies qui demeurent sacralisées ... car c'est une évidence qu'il faudrait tout conserver.

« Afin d'identifier précisément les impacts du projet du Triangle de Gonesse sur le fonctionnement des espaces agricoles préservés, et de proposer des solutions permettant le double fonctionnement urbain/agricole sur le Triangle, une analyse a été menée par la SAFER sur le territoire en 2013.

Le projet agricole du Triangle de Gonesse a intégré les préconisations de cette étude de la SAFER au travers de la stratégie déployée pour pérenniser l'activité agricole, reposant sur :

- la sécurisation des corridors agricoles et naturels pour assurer la connexion des grandes plaines agricoles, et ainsi respecter les objectifs du SDRIF et la préservation des axes de circulation agricole ;
- des mesures de circulation agricole efficaces, dont notamment un chemin d'exploitation agricole au niveau de la limite entre le périmètre de la ZAC et le périmètre du Carré agricole ;
- la pérennisation des terres pendant 30 ans avec la création d'un périmètre de protection juridique du Carré agricole grâce à des outils réglementaires comme le PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière) étendu à l'ensemble du secteur par l'Agence des Espaces Verts le 8 octobre 2015. De plus, sur le périmètre du Carré Agricole, une Zone Agricole Protégée (ZAP) en complément du PRIF déjà en place (Périmètre Régional d'Intervention Foncière), sera créée pour pérenniser la vocation agricole des terres du Carré Agricole. Le projet de la ZAP a été approuvé par les communes de Gonesse et de Roissy respectivement en juin 2016 et janvier 2017 ;

- la création d'interactions entre les espaces urbains et les espaces agricoles avec la volonté de créer une agriculture périurbaine, avec le développement de nouvelles filières agricoles ou de nouvelles activités complémentaires à l'agriculture, au sein de la lisière agricole, pensée comme un laboratoire des nouvelles pratiques agricoles, tout en offrant un lieu de rencontre entre le quartier d'affaires et le Carré agricole ;
- la mise en place de groupes de travail pour bâtir ce projet agricole avec les agriculteurs implantés localement et les organismes chargés de recensés les porteurs de projets potentiels et identifier les porteurs de projets ;
- la prise de mesures concrètes garantissant de bonnes conditions d'exploitation aux agriculteurs (sécurisation des espaces, gestion des franges et de la problématique des dégâts de gibier).

Par ailleurs, parmi les mesures permettant de garantir le maintien de l'agriculture dans le secteur du Triangle de Gonesse, l'aménageur s'est engagé à :

- faciliter la négociation avec les propriétaires institutionnels pour contractualiser des baux fermes avec les agriculteurs dans le Carré agricole ;
- accompagner les agriculteurs dans la recherche de terrains situés à l'extérieur du Triangle de Gonesse. Une convention avec la SAFER ayant été régularisée en 2014 entre l'EPFIF et la SAFER Ile-de-France ;
- prendre à sa charge le rétablissement du cahier des échanges, comme cela a été fait par l'EPFIF dans le cadre de la maîtrise foncière des parcelles situées dans le périmètre cœur Nord (réserve foncière) ».

Le commissaire enquêteur ne conteste pas qu'un important travail a été effectué pour assurer des conditions optimales d'exploitation et ensuite d'évolution des méthodes de production au sein des 400 ha sacralisées du Carré agricole.

Il note aussi le souci d'assurer une interface entre le monde agricole et le tissu urbain (actuel et projeté) par l'entremise de :

- la « lisière agricole (23 ha) »,
- la « continuité paysagère Nord-Sud sur 70 hectares au cœur du projet ».

Ce qui apparaît être un important volet « écologiste » (pour des urbanistes) reste toutefois (pour d'autres) une simple mesure compensatoire qui signe une importante confiscation des milieux naturels.

« Enfin, des indemnités financières sont prévues afin de compenser l'impact de la perte de terres agricoles pour chacune des exploitations agricoles et des propriétaires concernés.

Parallèlement à cela, une étude préalable a été engagée conformément au cadre méthodologique régional proposé par la DRIAAF en application du décret n° 206-1190 du 31 août 2016, mettant en vigueur l'article L 112-1-3 du Code rural et de la pêche maritime issu de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt d'octobre 2014.

Cette étude vise à exposer l'état initial de l'économie agricole du territoire impactée par la ZAC du Triangle de Gonesse. Elle a pour objectif d'étudier l'impact du projet sur les exploitations agricoles sous emprise et l'économie agricole du territoire. Elle évalue également les effets cumulés des autres projets connus consommant du foncier agricole sur le territoire.

Elle permettra d'identifier les dynamiques locales et les leviers qui pourraient venir consolider la fonctionnalité agricole du territoire, notamment au travers des mesures prévues par l'aménageur pour éviter et réduire les impacts. Cette étude présentera également les mesures de compensation collectives envisagées pour consolider l'économie agricole du territoire ».

Le commissaire enquêteur en prend acte.

D.1.3 - Plan de situation

L'extrait de la carte routière présenté positionne le projet par rapport à Paris, aux aéroports et aux communes avoisinantes (de Villepinte à Sarcelles).

Il ne suscite pas de commentaires.

D.1.4 - Plan général des travaux

Il s'agit du plan de masse de l'opération, édité à l'échelle du 1/3000^e et daté du 22 novembre 2017. Il tient compte de la modification de la forme générale du projet EuropaCity, telle qu'intervenue courant 2017, à l'issue de la phase de débat public.



La légende de ce plan est la suivante, indiquant notamment la localisation des lieux faisant l'objet d'études particulières par l'aménageur : Pôle gare, espaces verts et belvédère, requalification du BIP, échangeurs et ouvrages d'art, etc.

- Périmètre de la DUP
- Franchissement créé / modifié
- BHNS, ligne 20
- Tracé RER, RFF
- Emprise définitive métro SGP
- Pôle gare et salle d'échange
- Espace vert
- Voiries nouvelles principales et de distribution
- Voiries nouvelles de dessertes

1. Espace vert / Parc des Tulipes
2. Espace vert / Parc Sportif
3. Espace vert / Parc Central
4. Espace vert / Parc Sportif
5. Requalification du BIP en boulevard urbain
6. Reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370
7. Elargissement ouvrage d'art sous RD317
8. Diagonale
9. Diagonale
10. Espace public Pôle gare
11. Belvédère

Le commissaire enquêteur apprécie la lisibilité de ce document qui présente correctement :

- en blanc et jaune vif : les espaces publics à vocation de circulation (RER, voies routières, esplanades, ...),
- en vert plus ou moins foncé et en beige : la lisière agricole, les parcs et les espaces publics à vocation sportive et/ou paysagère,
- en gris : les parcelles constructibles (avec en gris foncé une intention non contractuelle de plan masse de chaque projet).

Toutefois, cette logique ne s'applique pas au secteur d'EuropaCity (entité devant être cédé d'un bloc) pour lequel :

- le blanc n'est utilisé que pour l'accès Sud à EuropaCity depuis l'échangeur A1 / A3 / RD 370 qui devrait être modifié par les pouvoirs publics en parallèle au projet,
- les secteurs grisés ne représentent qu'une esquisse de forme de futurs bâtiments,
- tous les autres espaces sont traités en vert, qu'il s'agisse d'espaces verts proprement dits ou de pièces d'eau, mais aussi d'esplanades ou de cheminements piétonniers, de voies de desserte, de voie pompiers ou de cours de services, etc.,

Certes, tous ces espaces ne sont pas encore spécifiquement étudiés et plusieurs années de maîtrise d'œuvre restent à mener, mais l'image ainsi montrée peut sembler par trop idyllique pour un public non spécialiste.

Enfin, il est dommage qu'un schéma général de la voirie souterraine de desserte de l'ensemble du projet (dont le commissaire enquêteur a appris l'existence en posant la question) ne soit pas présenté.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur note que des lignes colorées semblent représenter de futures lignes de transport en commun envisagées, ... mais ne sont pas légendées.

Hormis ces quelques points, le commissaire enquêteur considère la bonne qualité de ce document et n'a pas d'autres commentaires à formuler.

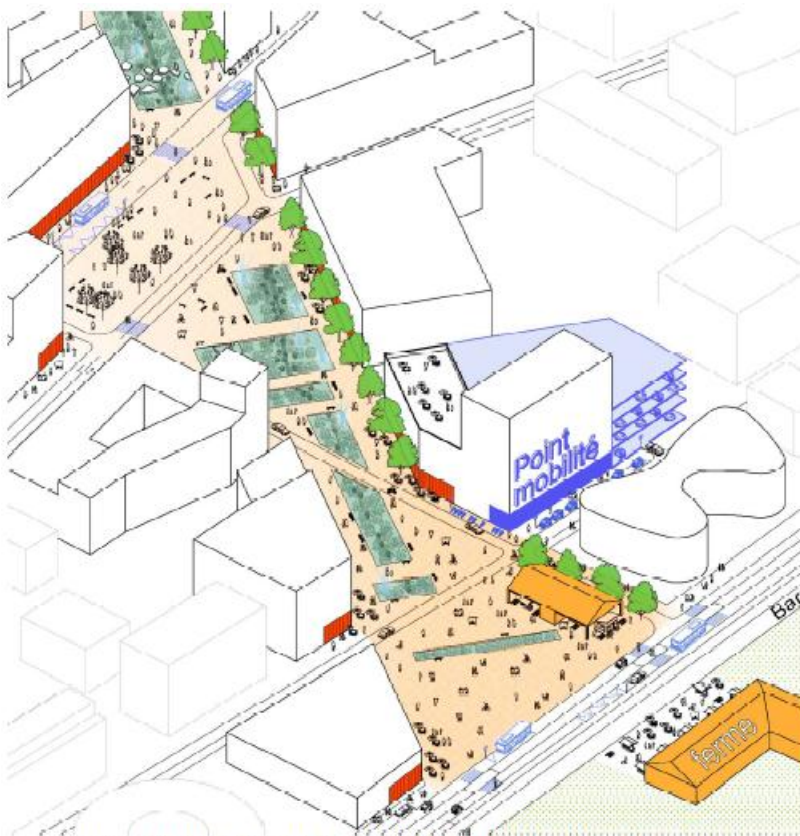
D.1.5 - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Le document rappelle les grandes lignes du projet (logiquement en partie redondant avec la notice explicative) puis présente et explicite le projet de réseau viaire public du projet (donc hors emprise EuropaCity) qui comprend :

- les axes structurants à savoir le chemin de Villepinte (conservé), le barreau Nord en limite du Carré agricole, avec piste cyclable, le boulevard du Paris (RD 170) qui sera requalifié, avec aménagements cyclables, les rues structurantes Nord / Sud, les voies courbes,
- le réseau de voiries tertiaires et inférieures à savoir les voies intérieures apaisées, les voies Nord / Sud, les voies Est / Ouest.

Les caractéristiques de chaque voie et une coupe de principe sont présentées pour chaque cas.

Le document présente et explicite ensuite la raison d'être et la configuration des différents espaces publics, à savoir : la Place de la gare (compte-tenu des contraintes des transports ferrés et sur voirie prévus), le Parc central, les Parcs sportifs, les Diagonales, respectivement dégageant une vue sur la Défense et sur le Sacré-Cœur.

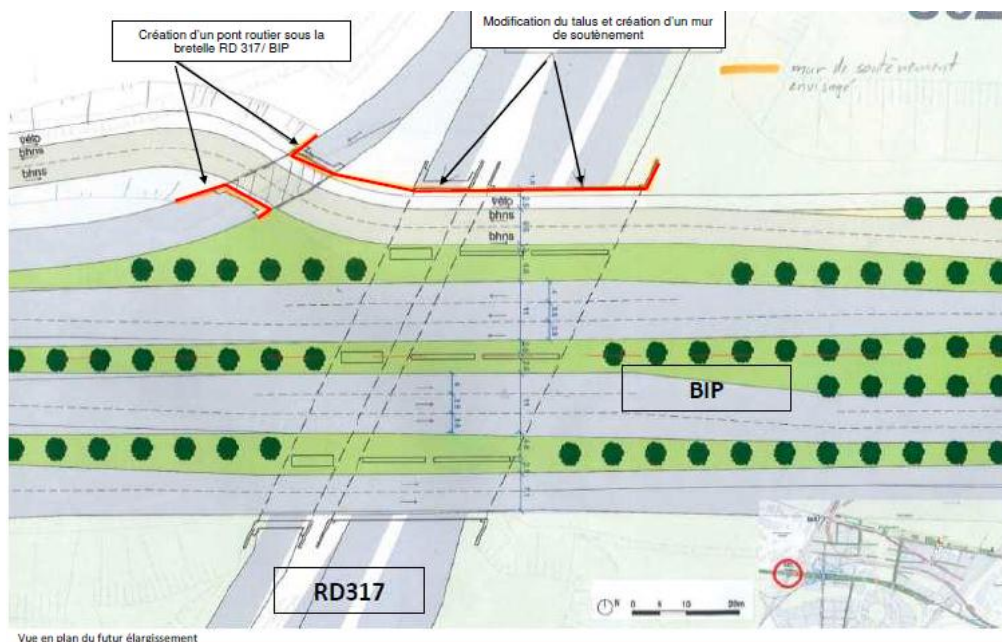


Source : cahier des espaces publics - Güller Güller - RHDHV - RR&A / EBP - PvB avec SETEC

Le commissaire enquêteur constate globalement la qualité du travail de conception des espaces publics qui est présenté et la variété des ambiances qui devraient en résulter.

Le document présente ensuite :

- le projet de passerelle au dessus de la RD 370 (au Sud de la ZAC, entre les différents parcs) uniquement destinée aux modes doux,
- le projet d'élargissement du passage du BIP sous la RD 317 visant à accueillir deux voies de BHNS et une piste cyclable ce qui induit la création d'un mur de soutènement de la culée du pont routier actuel pour élargir la largeur utile et d'un passage souterrain sous la bretelle, de façon à établir le BHNS et les cycles.



Le commissaire enquêteur considère, concernant :

- la modification du passage du BIP sous la RD 317 : le projet passe « au chausse-pied ». Toutefois, il s'agit là d'un projet de voie interurbaine (d'ailleurs ... il n'y a plus de trottoirs) qui interrompt le dessin urbain de la requalification du BIP qui ne sera donc jamais qu'un tronçon ...
- la passerelle : son positionnement n'est actuellement qu'indicatif, dans la mesure où le projet d'échangeur A1 / A3 / RD 370 est bien loin d'être figé.

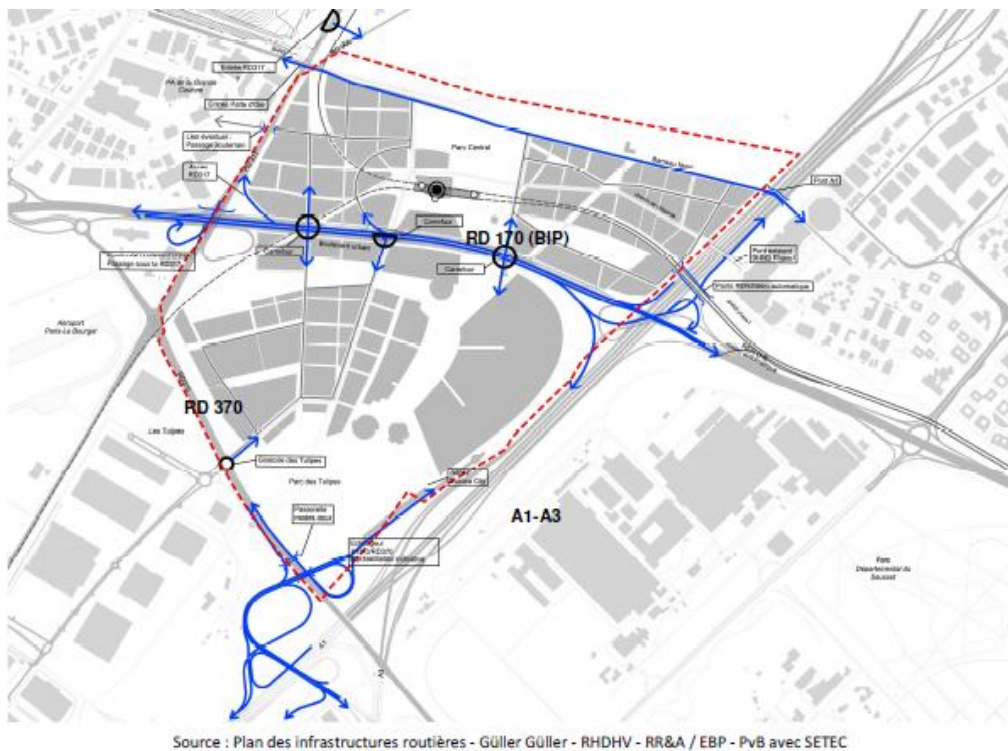
Le document présente ensuite les ouvrages d'art en interaction avec l'opération, sujet d'enjeux importants dans la mesure où « une forte hausse de la demande routière est attendue sur le territoire de la Plaine de France, générée par l'aménagement du Triangle de Gonesse et par tous les projets des Contrats de Développement Territorial de Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France, Cœur Economique Roissy Terres de France, Est – Seine-Saint-Denis, Pôle Métropolitain du Bourget et Territoire de la Culture et de la Création ».

Concernant le BIP, il indique que « le projet de reconfiguration étudié prévoit de conserver les fonctionnalités existantes de A1 / A3 / RD 370 et de créer des fonctionnalités nouvelles pour permettre ce schéma de desserte. Cette solution permet ainsi :

- la création d'aménagements favorisant la multimodalité notamment grâce à la requalification du BIP en Boulevard Urbain ;
- l'augmentation de la capacité de la RD 370 qui représente l'une des portes d'entrée vers le réseau autoroutier, permettant ainsi d'écouler le trafic supplémentaire en limitant l'impact sur les conditions de circulation du site et du réseau alentour ;
- une meilleure accessibilité au site.

Cette reconfiguration permet ainsi de distribuer le trafic d'échange sur deux points de connexion avec l'autoroute :

- une majorité des flux liés à la partie du Triangle de Gonesse située au Nord de la RD 170 par l'échangeur A1/RD 170 (BIP),
- une majorité des flux liés à la partie du Triangle de Gonesse située au Sud de la RD 170 par l'échangeur A1/A3/RD 370 reconfiguré ».



Ainsi, au Sud du site, « la géométrie retenue de ce nouvel échangeur s'appuie en partie sur les ouvrages existants au-dessus de l'autoroute A1 ce qui en limitera les gênes à l'exploitation de l'autoroute lors de sa phase chantier.

La nouvelle configuration, tout en maintenant les échanges existants, prévoit le renforcement des échanges entre le réseau autoroutier et le réseau principal avec la création de nouveaux mouvements :

- o depuis l'A1 Sud vers la RD 370 Ouest,
- o depuis l'A3 Sud vers la RD 370 Ouest,
- o depuis la RD 370 Ouest vers l'A1 et l'A3 ».

Le commissaire enquêteur apprécie le principe du projet de desserrer l'écheveau compact qui enserre actuellement l'échangeur extrêmement stratégique A1/ RD170.

Outre une amélioration quantitative, on peut en attendre une meilleure fluidité générale.

« La solution retenue va se traduire par des gains de temps et des réductions de distance parcourue pour les usagers du réseau routier sur un territoire étendu, concernant notamment les usagers en transit est-ouest et les usagers en provenance de Paris. La limitation des impacts de l'utilisation de la voiture particulière qui en découle bénéficiera à l'ensemble des acteurs impliqués dans ce projet.

Ce projet de reconfiguration de l'échangeur servira également le projet avec une nouvelle bretelle d'accès sud et une bretelle de raccordement à la RD370.

Néanmoins, ce projet présentant des fonctionnalités indépendantes de la ZAC du Triangle de Gonesse, telles qu'exposées ci-dessus, se situe en dehors du périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse. A ce titre, la reconfiguration de cet échangeur ne fait pas partie des ouvrages déclarés d'utilité publique au titre de cette opération ».

Le commissaire enquêteur estime que cet argument est extrêmement important en ce qu'il justifie que le périmètre de la DUP ainsi que le bilan financier présenté en enquête public ne prennent pas en compte la reconfiguration de cet échangeur, dans la mesure où « ce projet (présente) des fonctionnalités indépendantes de la ZAC du Triangle de Gonesse ».

Toutefois, il note que cet argument a été contesté par certains contributeurs, d'autant que la requalification du BIP et l'absorption des nouveaux trafics rendent indispensables la conception, le financement et la réalisation de cette reconfiguration de cet échangeur par les pouvoirs publics.

Le dossier présente ensuite divers chapitres relatifs aux différents réseaux, concernant :

- l'approvisionnement en eau potable depuis les réseaux existants,
- la gestion des eaux pluviales qui « se base essentiellement sur la mise en œuvre des techniques alternatives. La régulation des eaux pluviales dans les espaces publics se fait au niveau des voiries et des parcs inondables. Le réseau d'assainissement reprend les principes suivants :
 - Noues pour les espaces publics majeurs,
 - Tranchées drainantes pour les axes Nord-Sud peu fréquentés,
 - Tuyaux pour les voiries courantes »,
- l'évacuation des eaux usées vers la station d'épuration de Bonneuil-en-France,
- l'approvisionnement en électricité,
- l'approvisionnement en gaz,
- les télécommunications.

Le commissaire enquêteur apprécie le mode de gestion des eaux pluviales décrit et n'a pas de commentaire particulier à formuler sur les autres sujets.

D.1.6 - Appréciation sommaire des dépenses

Le dossier communique l'évaluation (valeur 2017) :

- de la maîtrise foncière (coûts d'acquisition, indemnités d'éviction, frais administratifs et autres) pour environ 49,5 millions d'€,
- des divers coûts d'aménagements (généralités, travaux préparatoires, mesures compensatoires, études, travaux, honoraires, frais de gestion, frais financiers et aléas) pour environ 637,3 millions d'€.

L'ensemble de ces sommes sera financé par l'aménageur (GPA) sur la durée de la réalisation de l'opération.

Le commissaire enquêteur précise que, comme dans tous les projets similaires, ces évaluations ne comportent pas les estimations :

- de la construction des bâtiments,
- des voiries et réseaux internes aux parcelles cédées, ... montant nécessairement important dans le cas de la très grande emprise devant accueillir le projet EuropaCity.

Il note que la maîtrise foncière (coûts d'acquisition, indemnités d'éviction, frais administratifs et autres) représente 7 % du bilan général de l'opération.

Il n'a pas de commentaire particulier à formuler sur les sommes annoncées qui devraient ensuite être équilibrées par la vente de terrains et/ou de droit à bâtir à des acquéreurs désireux de s'implanter et construire sur le site à savoir :

- des investisseurs ou entreprises pour le Parc d'activité,
- Alliages & Territoires pour ce qui concerne EuropaCity.

Au terme du projet, une fois toutes les parcelles vendues, il ne devrait pas y avoir de déficit ni d'argent public consacré à cette opération.

Il note que les coûts de la reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD 370 n'ont pas été intégrés au bilan de la ZAC, dans la mesure où « *ce projet (présente) des fonctionnalités indépendantes de la ZAC du Triangle de Gonesse* ».

Toutefois, la requalification du BIP et l'absorption des nouveaux trafics rendent indispensables la conception, le financement et la réalisation de cette reconfiguration de cet échangeur par les pouvoirs publics.

Le commissaire enquêteur estime assez logique que de l'argent public finance la requalification d'un ouvrage qui aura plusieurs fonctions qu'il est difficile d'isoler :

- absorber l'augmentation tendancielle du trafic routier,
- faciliter l'insertion des communes et des fonctionnalités dans la maille régionale,
- permettre de requalifier de BP (objectif dépassant largement le seul intérêt de la ZAC),
- desservir de futures et importantes zones d'emploi, de culture, de loisir, ...

D.1.7 - Plan de périmètre de la ZAC

Ce plan du 1/2500^e délimite les environ 300 ha de l'opération.

Il exclut :

- l'emprise de l'autoroute A1 (à l'Est) et quelques parcelles le jouxtant au Sud-est,
- la petite portion de la RD902 (angle Nord-ouest).

Il intègre :

- l'emprise de la RD317 (à l'ouest) dont l'organisation de la culée d'un pont doit être modifié,
- l'emprise de la RD370 (au Sud) qui doit être enjambée par une passerelle.

Le commissaire enquêteur prend acte de cette délimitation, puisqu'il en faut une.

Toutefois, il note que :

- au sein du périmètre, la puissance publique financera la reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD370 qui empiètera sur la ZAC,
- hors périmètre, l'aménageur financera tout ou partie notamment des ouvrages suivants :
 - le pont permettant le passage du BHNS et de la piste cyclable sous la bretelle de la RD317 (à l'ouest),
 - le futur pont du BHNS sur l'A1 (au Nord-est).
 - la passerelle par dessus la RD370 (au Sud).

Ces facilités sont nécessaires dans un secteur souvent qualifié d' « urbanisme de plaques » où les nécessités de coupures sont évidentes et les projets d'ouvrages d'art nécessairement complexes.

D.1.8 - Pièces complémentaires (hors Autorité environnementale)

Le dossier présente diverses pièces administratives et autres :

1. L'avis de l'Autorité environnementale relatif à l'étude d'impact,
Le mémoire en réponse de GPA à l'avis de l'Autorité environnementale :
voir analyse au chapitre D.3 ci-après,
2. Le bilan de la concertation préalable à la création de la ZAC,
3. Le bilan de la mise à disposition du public de l'étude d'impact et de l'avis de l'Autorité environnementale dans le cadre de la création de la ZAC,
4. Le bilan du débat public d'Europacity,
5. L'arrêté de création de la ZAC du 21 septembre 2016,

6. La convention d'intervention foncière conclue en date du 27.10.2017 entre Grand Paris Aménagement, la Ville de Gonesse, la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, et l'Etablissement Public Foncier Ile de France.

Peu après le début de l'enquête publique, sur demande du commissaire enquêteur et conformément à l'article R 123-14 du Code de l'Environnement, GPA a ajouté le 22 janvier 2018 au dossier « pour une parfaite compréhension du dossier et une meilleure information du public » la « *Décision du maître d'ouvrage à l'issue du débat public sur le projet EuropaCity* » prise le 9 décembre 2016, accompagnée du courrier au Préfet transmettant ce document.

Hormis concernant l'avis de l'Autorité environnementale et le mémoire en réponse de GPA étudiés séparément, le commissaire enquêteur n'a pas d'observation à formuler sur ces documents.

D.1.9 - Délibération de GPA et courriers de l'EPFIF et de GPA

La délibération du CA de GPA du 29 mars 2017 autorise son président à recourir à la procédure d'expropriation en vue de l'acquisition des parcelles désignées, ceci en liaison avec l'EPFIF.

Le courrier du 2 novembre 2017 de GPA à l'EPFIF lui demande « *d'être le bénéficiaire de la DUP et enfin de mener sous sa responsabilité la phase judiciaire* ».

Le courrier du 22 novembre 2017 de l'EPFIF indique accepter ces missions.

D.2 - Examen de l'étude d'impact et commentaires

D.2.1 - Préambule

L'étude d'impact jointe au dossier est datée de décembre 2016, soit un peu plus d'un an avant le début de l'enquête publique. Ceci peut être regretté mais est classique, compte-tenu de la lenteur inhérente à tous les processus préalables à une telle enquête.

Depuis lors :

- le processus de modification du PLU a donné lieu à débat, à enquête publique et à décision du conseil municipal modifiant certaines des données précédentes relatives au Triangle de Gonesse,
- l'Autorité environnementale a communiqué son avis délibéré et GPA a rédigé un mémoire en réponse,
- le débat public relatif à EuropaCity a fait évoluer certaines données du projet, dont sa géométrie et son degré d'ouverture aux autres parties de la ZAC.

En conséquence, à la demande du commissaire enquêteur, GPA a fait précéder l'étude d'impact d'un préambule qui explique en substance qu'une étude d'impact est un document vivant :

- ⇒ La version 1 avait été réalisée en décembre 2015 dans le cadre du dossier de création de ZAC.
- ⇒ La version 2 d'avril 2016 intégrait des compléments en vue de sa mise à disposition au public du dossier de création de ZAC.
- ⇒ La version 3 de décembre 2016 (le présent document) concerne le dossier de réalisation de la ZAC visant une déclaration d'utilité publique. Elle intègre « *les éléments connus à date* ».

- ⇒ Depuis, l'Autorité environnementale a donné son avis le 22 mars 2017 et GPA a rédigé son mémoire en réponse : ces documents sont annexés au présent dossier.

Désormais, « *une nouvelle actualisation de l'étude d'impact est en cours ; elle sera mise à disposition du public en 2018 à l'occasion de la procédure ayant trait au dossier Loi sur l'eau* ».

Elle intègrera les évolutions du projet advenues depuis la version 3, notamment :

- le master plan (plan de masse) d'EuropaCity faisant suite au débat public,
- les modifications apportées suite à la révision du PLU de Gonesse : agrandissement de la lisière agricole à 23 ha et phasage précisé de l'opération,
- l'approfondissement du schéma directeur des eaux de pluie visant un traitement alternatif.

L'étude d'impact faisant 450 pages de format A3, soit 900 pages classiques, il est impossible que le présent rapport puisse répercuter l'intégralité de la lecture et de l'analyse de celle-ci par le commissaire enquêteur.

En conséquence, il a focalisé et organisé ses analyses et observations en fonction de thèmes et sous-thèmes qui regroupent la quasi-totalité des enjeux soulevés durant les permanences ou explicités par les observations orales ou rédigées sur papier ou par voie électronique.

Cette structure par thèmes est assez proche de la subdivision adoptée lors de la réunion publique d'information et d'échanges.

Elle est transverse par rapport au plan de l'étude d'impact qui suit la démarche structurée suivante, désormais très classique :

- Introduction (contexte du développement de l'opération, choix de la procédure et périmètre de la ZAC, cadre réglementaire général et cadre juridique de l'étude d'impact),
- Etat initial du site et de son environnement (pages 40 à 160),
- Choix du parti d'aménagement et présentation du projet (pages 162 à 209),
- Analyse des impacts permanents sur l'environnement et mesures d'accompagnement, d'évitement ou compensatoires envisagées (pages 212 à 357),
- Analyse des impacts temporaires sur l'environnement et mesures compensatoires envisagées (pages 360 à 364),
- Estimation du coût des mesures compensatoires, d'évitement ou d'accompagnement envisagées (pages 365 et 365),
- Volet sanitaire (pages 374 à 379),
- Résumé non technique (pages 382 à 448).

Les motivations du projet, le contexte, les grandes lignes de sa programmation, de son contenu technique et de son organisation ayant été présentées au chapitre D.1, ces données ne seront pas reprises ci-après, sauf cas particulier le justifiant.

D.2.2 - Contenu, crédibilité, ambition et utilité publique du programme

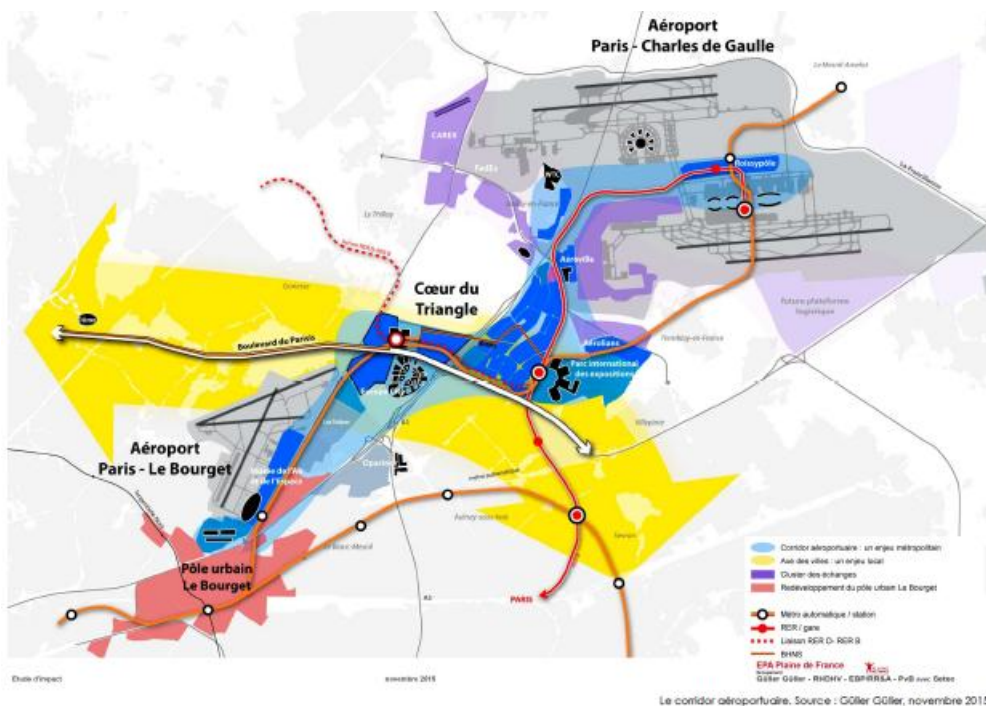
Contenu du programme

Cet item a été évoqué par 837 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

Le chapitre « Choix du parti d'aménagement et présentation du projet » expose l'historique du « *Triangle de Gonesse : pièce maîtresse pour le développement du Grand Roissy* », argumente sur « le rôle stratégique des corridors aéroportuaires », analyse, concernant le cas du « *corridor aéroportuaire Roissy – Le Bourget (un) déficit de lisibilité et (présente les) enjeux pour le territoire* » et présente « *l'effet de levier du Triangle de Gonesse dans la compétitivité du Grand Roissy* ».

Il rappelle l'historique des réflexions et les différentes étapes de réflexion et des projets d'aménagement, depuis le SDRIF 1994 puis le SDRIF de 2013 jusqu'aux divers documents de référence, aux contrats de projet Etat-Région, à la formation du Grand Paris, aux Contrat de développement territorial (CDT) Val-de-France / Gonesse et enfin à la définition d'un plan-guide en 2015 qui définit notamment :

- le corridor aéroportuaire qui « *correspond à l'axe nord-sud, entre les plateformes aéroportuaires de Roissy et du Bourget. Il comprend le Triangle de Gonesse, le parc d'activités Paris Nord 2 et Roissy Pôle, au cœur de la plateforme aéroportuaire. Ce secteur capitalise l'attractivité croissante des territoires situés entre ville et aéroport et constitue un levier de développement stratégique pour le Grand Paris (...). La stratégie de développement de ce secteur, dont le Triangle de Gonesse occupe une position centrale, vise à offrir plus de cohérence et de lisibilité au territoire en s'appuyant sur ses principaux atouts : proximité de deux plateformes aéroportuaires, de grands équipements métropolitains (Parc International des Expositions, Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, etc.) et d'un tissu dense d'entreprises (...). Au cœur de cet axe, le Triangle de Gonesse devient un secteur clé pour participer à la reconfiguration économique et urbaine de ce territoire. En tant que projet territorial, le développement économique du corridor aéroportuaire s'accompagne d'une volonté de maîtriser l'aménagement des différents secteurs, pour promouvoir un cadre de développement cohérent et une nouvelle lisibilité du territoire. L'offre de transports en commun sera renouvelée pour servir le territoire et le projet économique. La liaison RER D –RER B pour des liaisons de banlieue à banlieue, la desserte locale en TCSP et le Grand Paris Express constitueront une véritable colonne vertébrale palliant les liaisons manquantes nécessaires à son fonctionnement* » ;
- le cluster des échanges qui « *relie Goussainville à Mitry-Mory ainsi que Le Mesnil-Amelot qui accueillera le terminus de la ligne 17 du Grand Paris Express. Cet axe Est-Ouest en bordure sud de l'aéroport Charles-de-Gaulle associe les grands sites, existants et futurs, de l'économie des échanges (fret et passagers). Son développement s'oriente vers des activités logistiques innovantes, en lien avec le fret au sens large, profitant d'une desserte multimodale et de qualité (aérienne, routière, ferrée). Le Cluster des échanges est également voué à promouvoir les activités de commerce et de vitrines professionnelles, d'hôtellerie et loisirs. Il intégrera le parc d'activités international de Tremblay-en-France, Aérolians* » ;
- l'axe des villes qui « *constitue le troisième axe reconfigurant le secteur du Grand Roissy. Il assure l'ancrage du corridor aéroportuaire au sein de l'agglomération nord francilienne et s'organise autour du Boulevard intercommunal du Parisis prochainement restructuré. La création d'un maillage d'infrastructures nouvelles et d'une continuité verte permettra de mettre en relation les secteurs d'habitats de l'est du Val d'Oise et du nord de la Seine-Saint-Denis et les secteurs d'emploi du Triangle, de Paris Nord 2 et de la plateforme aéroportuaire de Roissy* ».



Le commissaire enquêteur estime que cet exposé et ces ambitions sont assez logiques dans le cadre d'un projet ambitieux de développement à moyen et long terme de l'Île-de-France dans le cadre de la concurrence entre les métropoles européennes et mondiales, ceci alors que notre pays est en passe d'être largué dans beaucoup de domaines.

Si ce principe de concurrence internationale et le « toujours plus » qu'il implique visent à attirer et générer en France une partie de la richesse, du développement et du progrès qui pourrait (sinon) n'être produits qu'ailleurs, ... il est de nature à contrecarrer le « small is beautiful » et plus généralement la notion de développement harmonieux, autocentré sur les populations et leurs besoins (estimés connus et raisonnés) et qui est supposé minimiser les impacts sur les milieux naturels et sur l'équilibre précaire (surtout ici) du tissu économique social.

C'est là tout l'enjeu de ce dossier, qui fait que ce sujet est politique (au sens noble) c'est à dire qu'il est analysé en fonction des différentes visions possibles de la société actuelle, de son devenir supposé tracé et/ou de la possibilité et de l'utilité de forcer le développement et d'en appréhender par avance les conséquences, dont certaines s'avèreront nécessairement positives et d'autres négatives.

Crédibilité du programme

Cet item a été évoqué par 525 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

L'étude expose ensuite les raisons du choix du site pour la création du programme de parc d'activité à vocation internationale et pour EuropaCity en fonction de son « *potentiel élevé pour le développement économique* » compte-tenu de l'atout présenté par le secteur aéroportuaire » dans le cadre du développement de l'économie des échanges dans un secteur situé « *au croisement des enjeux locaux et métropolitains* » : localisation, desserte, force symbolique du « *seul espace où se combinent les trois échelles du Grand Paris* » :

- locale par la présence des champs de blé et la proximité avec le centre-ville de Gonesse en cours de rénovation,
- métropolitaine par les vues uniques sur le Grand Paris de Montmartre à la Tour Eiffel (...),
- mondiale enfin avec la proximité de l'aéroport et le qui relie Roissy à 500 destinations (...) ».

Le commissaire enquêteur, pourtant coutumier des discours dithyrambiques des promoteurs de beaucoup de projets, reconnaît toutefois la qualité tout à fait exceptionnelle de ce site, trop stratégique et unique pour être galvaudé en zone d'activité lambda, d'échelle uniquement locale.

L'étude explique ensuite un élément fondamental qui s'est rajouté à ces réflexions stratégiques, à savoir que « la décision d'implantation du concept d'EuropaCity dans le Triangle de Gonesse est l'aboutissement d'un long processus.

Plusieurs hypothèses de localisation européennes puis françaises ont successivement été étudiées par Alliances & Territoires. Le site recherché devait répondre aux critères suivants :

- une emprise de 80 hectares environ 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 h de transport ;
- directement connectée 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 commissaire enquêteur a compris que le programme d'EuropaCity s'était ajouté au projet originel de Parc d'Activité à vocation internationale.

Son ambition, quel que soit l'avis philosophique que l'on peut avoir sur l'accélération du développement d'une civilisation des loisirs marchands, est à l'échelle de celle du projet de Parc d'activité projeté sur ce site.

Un précédent texte, rédigé en vue du débat public sur le projet EuropaCity, expose les motifs du choix d'implantation sur le Triangle de Gonesse : « Entre le cœur de la métropole francilienne et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, en zone urbaine dense, le Triangle de Gonesse forme une convergence d'infrastructures aéroportuaires, routières et ferroviaires exceptionnelle. Il offre également l'espace nécessaire à l'implantation d'EuropaCity au sein d'un nouveau quartier d'affaires confortant les potentialités économiques du Grand Roissy.

Entre quartiers densément habités et pôle économique francilien majeur, le Triangle de Gonesse est particulièrement adapté pour l'accueil d'un équipement pivot au rayonnement métropolitain. Au-delà des différents critères techniques d'implantation, le dialogue avec les représentants de l'État et des collectivités locales a permis au maître d'ouvrage d'aboutir à un choix concerté du site d'implantation.

Ces échanges ont notamment révélé de fortes aspirations à faire émerger une dynamique positive bénéficiant des ressources sociodémographiques évidentes dans un territoire qui peine à s'affirmer face à de puissants pôles d'activités.

Au regard des dynamiques du Nord-est francilien et des potentialités socio-économiques, le maître d'ouvrage a, en partenariat étroit avec les décideurs publics, fait le choix de l'implantation du projet EuropaCity au sein de ce territoire. EuropaCity s'inscrirait dans l'ambition du Grand Roissy, principal pôle de développement économique d'Île-de-France. Le projet a pour ambition de conforter le développement de la ville aéroportuaire, tout en lui donnant un pôle de centralité majeur. L'EPA Plaine de France a défini avec le maître d'ouvrage les modalités d'insertion urbaine et environnementale du projet EuropaCity dans l'aménagement du Triangle de Gonesse, et celles de son insertion économique, sociale et sociétale dans le Grand Paris et le Nord-est franciliens ».

L'étude d'impact précise que « la conception des bâtiments et des espaces à usage public d'EuropaCity contribuera à renforcer le caractère urbain du quartier grâce au projet architectural (...).

Le programme d'EuropaCity apporte une mixité fonctionnelle au Triangle de Gonesse et contribue ainsi à l'animer la nuit et le week-end. Par-delà les infrastructures existantes, l'objectif est de favoriser l'ouverture d'EuropaCity vers son environnement proche, en le connectant au territoire par le réseau routier, les réseaux de transport collectif, le réseau cyclable, la trame verte, le bâti et les fonctionnalités ».

Le commissaire enquêteur comprend que le projet EuropaCity devient, en quelque sorte la « locomotive » du développement et de l'identification du Triangle de Gonesse.

Il est probable que ce terme ne ravit pas les porteurs du projet, car il désigne classiquement ... l'hypermarché qui attire près de lui une galerie commerciale.

Or EuropaCity n'est pas un hypermarché et habille la vocation mercantile inhérente à sa nature privée avec des objectifs culturels, éducatifs, environnementaux et sociétaux.

Malgré tout, le projet EuropaCity et l'état d'esprit qu'il représente se retrouvent à la fois considérés comme :

- le moteur de l'identification et du développement d'un futur pôle de développement du corridor aéroportuaire visant l'excellence, localisé dans un secteur où les populations, sont souvent laissées pour compte, au sein de communes souvent en difficultés ;
- le repoussoir d'une civilisation marquée par l'omniprésence de la consommation, l'attrait des marques et des vedettes, la marchandisation de la culture et des loisirs, les activités sportives artificielles (exemple particulièrement caricatural du parc des neiges), la consommation effrénée d'espaces naturels et déraisonnable d'énergie, etc.

Du coup, parmi les contributeurs à l'enquête publique, EuropaCity a focalisé l'attention et peu ont évoqué les objectifs, le programme et le degré d'intérêt du futur Parc d'activité (pourtant très majoritaire en superficie aménagée et en nombre d'emplois annoncés).

Ambition, utilité publique

Cet item a été évoqué par 515 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

L'étude d'impact indique que le parti d'urbanisme choisi le 28 avril 2008 à l'issue d'un concours (équipe Güller Güller – DHV – EBP – Van Beek) organise :

- « un projet compact, qui tire parti des principes du développement durable,
- un projet qui, dans le cadre d'une stratégie de réserve foncière, permet de préserver l'activité agricole dans des emprises réalistes,
- un projet qui affirme de manière lisible la transversalité Est-Ouest, interdépartementale et entre les secteurs d'habitat et d'activité et qui tend à établir les relations Nord/Sud,
- un projet qui propose une centralité urbaine forte et des espaces dont la qualité et la diversité des usages (ludiques, récréatifs, culturels) peut compenser l'absence de logements et favoriser la vie urbaine ».

Il n'appartient pas au commissaire enquêteur de revenir sur l'époque de ce concours, mais de constater que ces orientations, dont le maintien d'un espace agricole d'environ 400 ha d'un seul tenant, ont ensuite été intégrées au SDRIF puis à la modification du PLU.

L'étude d'impact indique que le projet « tire parti des principes du développement durable :

- Compacité (...),
- Mobilités durables (...),
- Trame verte et environnement paysager (...),
- Trame bleue (...),
- Consommation d'énergie et recyclage (...) ».



De plus, il « permet de préserver l'activité agricole dans des emprises réalistes » du fait qu'il « repose sur une idée forte : concilier agriculture et projet urbain. Le projet préserve un carré agricole de 400 hectares environ considéré comme partie intégrante de l'opération. En contrepartie, il aménage un quartier compact organisé autour des grandes infrastructures de transport (...).

La pérennisation de l'agriculture (...) participe de l'équilibre de l'aménagement du Triangle. (Elle) est perçue comme une activité économique à part entière participant à la valorisation de ce territoire.

Le carré agricole est ainsi au cœur d'une réflexion sur le devenir de l'agriculture en milieu périurbain et la mise en œuvre d'un système de gestion de l'eau en réponse, au regard de l'inondabilité des sols à l'Est du Val-d'Oise. Des aménagements spécifiques destinés à améliorer le fonctionnement des exploitations agricoles, notamment au regard de l'accessibilité sont également prévus (...).

Le commissaire enquêteur note que, sur un espace d'étude initial de 700 ha environ :

- pour les promoteurs du projet, le parti d'aménagement confirme l'urbanisation de 300 ha (selon le SDRIF de 2013) mais permet de préserver environ 400 ha de terres agricoles qui étaient précédemment indiquées comme urbanisables dans l'ancien SDRIF (1994) : il s'agit d'une importante mesure d'évitement qui mérite d'être mise en avant,
- pour les opposants a contrario, le projet urbanise 300 ha de trop, dans la mesure où ils estiment depuis toujours que les 700 ha doivent conserver leur rôle agricole : le projet ne présente donc que des aspects négatifs.

L'étude d'impact indique aussi que le projet « affirme de manière lisible la transversalité est-ouest, interdépartementale et entre les secteurs d'habitat et d'activité et qui tend à établir les relations Nord/Sud », « propose une centralité urbaine forte et des espaces dont la qualité et la diversité des usages (ludiques, récréatifs, culturels) peuvent compenser l'absence de logements et favoriser la vie urbaine » et « prend en compte les nuisances sonores ».

Elle expose ensuite des principes de la conception urbaine du projet et la façon dont chacun des espaces publics est organisé pour satisfaire à la fois des objectifs fonctionnels, développer des qualités paysagères et répondre à des objectifs de qualité environnementale.

Le commissaire enquêteur apprécie l'acuité d'analyse et la qualité des réponses d'aménagement apportées à l'ensemble de ces sujets, expliquant et justifiant la diversité des espaces et des traitements indiqués.

Concernant le Parc d'activité (quartier d'affaires) l'étude indique que « *les différentes fonctions ciblées sont :*

- *Des fonctions de décision : sièges sociaux déconcentrés, centres administratifs, services de gestion, marketing,*
- *Des fonctions d'échange et de « vitrines » : espaces d'exposition,*
- *Des activités tournées vers la connaissance et l'innovation : recherche appliquée/centres de services,*
- *Des activités tertiaires « traditionnelles » : bureaux dédiés aux fonctions opérationnelles,*
- *Des activités dédiées à la technologie et à l'industrie : centres de production, bureaux d'études, prestataires de services (PME/PMI),*
- *Des services pour la vie du quartier : hôtellerie, équipements sportifs, résidences ».*

Le commissaire enquêteur estime que cette mixité des fonctions à accueillir devrait permettre d'éviter la monoculture classiquement générée par une programmation trop directive.

Cet objectif est louable et il estime que l'intervention d'un aménageur de statut public est plutôt de nature à favoriser la mise en œuvre de cette mixité.

Toutefois, il ne saisit pas bien comment l'aménageur pourrait s'y prendre pour attirer de petites entreprises ou des sous-traitants peut-être en suscitant la création d'hôtels d'entreprises ?

Concernant EuropaCity, l'étude indique que « *le concept (...) repose sur :*

- *un alliage inédit de fonctions reproduisant le foisonnement et la fluidité d'expériences du monde virtuel dans un lieu physique où tous les sens seraient sollicités ;*
- *une multiplicité d'offres de loisirs librement accessibles à tous les publics ;*
- *une identité culturelle forte à la fois ouverte sur le monde et porteuse d'un art de vivre à la française ;*
- *une liberté de choisir des expériences à vivre et à partager ».*

Il s'agit d'un concept assez novateur, alliant loisirs, culture, information et formation, sports, commerces dans un grand espace librement accessible (pas de ticket d'entrée) visant à anticiper les futures envies, les futurs besoins et comportements du public (notamment détectés chez les plus jeunes, mais qui évoluent sans cesse et se diffusent progressivement dans la population) de :

- connaître et expérimenter « in the real life » les sensations et plaisirs proposés sur Internet, ce que les « escape games » et des attractions de Disney procurent déjà à petite échelle,
- fusionner les domaines de la culture, du loisir, du sport au sein d'une expérimentation globale,
- intégrer des aspects commerciaux à toutes ces pratiques euphorisantes, sujet dont Disney et les grands clubs de foot sont déjà passé maîtres ... et pour lesquels le commissaire enquêteur (peut-être trop de l'ancienne génération ?) s'interroge sur la moralité de telles pratiques.

En conclusion concernant ce chapitre, la grande particularité de ce site est l'interdiction d'implanter des logements sur la quasi-totalité du site pour des raisons de contraintes sonores liées aux couloirs aériens.

La programmation proposée (Parc d'activité à vocation high-tech et tourné vers l'international et grand pôle mixant loisirs, culture, commerces, sports, etc.) répond à la fois :

- aux spécificités du site :
 - positionnement stratégique entre les deux aéroports,
 - accessibilité renforcée par la future gare de la ligne 17,
- aux besoins ressentis ou exprimés à différentes échelles :
 - rayonnement métropolitain à renforcer concernant les nouvelles technologies, les loisirs touristiques, le commerce associé, ...
 - développement du quart Nord-est de l'agglomération déshéritée (culture, loisirs, ...),
 - à l'échelle plus locale, création d'emplois et de centres de formation, ...

Le fait que les futurs acquéreurs des terrains du Parc d'activité fassent partie du secteur privé et que EuropaCity soit porté par des investisseurs privés n'est pas un obstacle au fait que le projet puisse être considéré comme d'intérêt général et donner lieu à une procédure de demande de DUP.

Encore faut-il que les impacts induits ne soient pas disproportionnés par rapport aux avantages attendus.

D.2.3 - Emploi, formation et adéquation avec les territoires locaux

Cet important sujet a été un des éléments majeurs du débat, alliant :

- de nombreuses contributions positives, fondées sur l'espoir d'un vaste essor de l'emploi local et des offres de formation,
- de nombreuses contributions négatives, fondées sur la critique des aspects artificiels de la greffe proposée et des dégradations de l'emploi alentours, dans le commerce (notamment au sein des centres commerciaux) et les services (notamment l'hôtellerie et la restauration).

L'étude d'impact traite ces sujets au sein du chapitre dédié à l'évaluation des impacts du projet sur les activités et le tissu économique (page 291 et suivantes) et notamment les « *impacts cumulés à l'échelle du Grand Roissy* » visant notamment « *un effet d'entraînement* » et les « *mesures d'accompagnement visant à éviter la concurrence économique entre territoires* » en recherchant plutôt « *une offre complémentaire permettant de proposer une offre immobilière complète à l'échelle du Grand Roissy : offre de plateforme aéroportuaire à destination des activités de siège des gestionnaires d'infrastructure, des compagnies aériennes et autres acteurs intervenant sur la plateforme aéroportuaire même, offre de business park, offre urbaine ... Une étroite coopération entre acteurs publics et privés est donc indispensable pour garantir cette complémentarité effective et éviter les concurrences. Elle devra aussi concerner les sociétés gestionnaires des différents espaces commerciaux* ».

Des études alternatives ont ensuite été communiquées au commissaire enquêteur, qui décrivent le tissu commercial alentours actuel et simulent les impacts des implantations commerciales prévues au sein d'EuropaCity.

A contrario, il est notable que les données concernant les emplois générés par le futur Parc d'activité n'ont que peu été discutées ni critiquées.

Emplois créés et degré de « cannibalisation »

Cet item a été évoqué par 589 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique. Les avis indiqués étaient très contrastés :

- franchement positifs : avis concernant les créations d'emploi sur l'ensemble de la ZAC ou ciblés pour EuropaCity,

- franchement négatifs : avis ne concernant quasiment que des conséquences défavorables de l'établissement d'EuropaCity sur les centres commerciaux alentours.

L'étude indique que « *actuellement, le Grand Roissy constitue un pôle tertiaire de second rang au sein de l'Île-de-France. Le parc de bureaux du pôle de Roissy est estimé à 1 millions de m² environ, diffus compris. Par ailleurs, il affiche un taux de vacance peu élevé (6,7 % à l'échelle de l'Association des Collectivités du Grand Roissy, Etude CMN sur le schéma des espaces économiques du Grand Roissy – 2013).*

Le Triangle de Gonesse ne vient donc pas concurrencer l'offre existante et les projets à venir mais aura au contraire un effet d'entraînement à l'échelle du Grand Roissy par le développement d'une nouvelle centralité économique adossée à une gare du Grand Paris Express et connectée aux autres polarités franciliennes, dont l'aéroport Paris CDG ».

Au sein de la ZAC, « *les cœurs de cibles visés par la programmation sont les fonctions stratégiques, les équipements de loisirs, commerce et de culture (EuropaCity) et les centres de recherche et développement (publics et parapublics). L'un de leurs rôles sera de renforcer l'image de marque du site. Des cibles complémentaires viendront s'y ajouter afin de garantir la diversité et la multifonctionnalité du site : les fonctions tertiaires et métropolitaines, les activités technologiques et industrielles, les PME/PMI, et les services (hôtels, commerces, restaurants) ».*

Dès avant la mise en service de la ligne 17, « *il sera donc nécessaire de faire s'installer des locataires-clés capables de déclencher un effet moteur sur le reste du site. La première priorité sera de parvenir à attirer le siège social d'un grand groupe international, si possible doté d'un signal architectural fort. Dans un second temps, attirer un centre d'affaires flexible pour répondre à la demande des entreprises de surfaces de 50 à 500 m² s'avérera nécessaire. Un ou des établissements de formation ou d'enseignement supérieur pourront alors s'y ajouter, ainsi que des grands laboratoires de recherche publics et privés ».*

Le commissaire enquêteur constate que l'ambition générale de la ZAC et ses échelles d'appréhension multiples (métropolitaine, voire nationale et partiellement européenne) font que la création d'un assez grand nombre d'emplois au sein de la ZAC n'est pas vraiment contestée.

Le fait que ce nouveau territoire sera en concurrence avec d'autres secteurs géographiques permettra que les entreprises s'implantent là où elles pourront le mieux prospérer, ce qui participera de l'intérêt général.

Concernant le Parc d'activité, l'étude annonce la création d'environ 40 000 emplois directs à l'horizon 2035 (achèvement du programme) « *estimés à partir du programme des aménagements. Le potentiel d'implantation d'emplois indirects, induits et catalytiques²⁴ est plus difficile à estimer et implique des marges d'erreur plus importantes ».*

En effet, si la création d'emplois directs se déduit de la programmation des m² à construire, l'évaluation des emplois en découlant participe du renforcement de la trame économique locale et régionale lié à la réalisation de tout projet, quel que soit le lieu de son implantation.

Dans le cas présent, le projet de Parc d'activité sur le Triangle de Gonesse vise pour partie à susciter ou à concrétiser la création plus efficace ou l'implantation dans le Nord-est de l'Île-de-France, voire même en France, de projets industriels, de recherche et/ou tertiaires qui auraient pu ne pas émerger ou ne pas aboutir, ou plus tard, ou loin d'ici.

En ce sens, il est tout à fait légitime d'évoquer des créations d'emplois comme étant un des atouts du projet.

²⁴ « *Emplois catalytiques : générés par la consommation des non-salariés, touristes et visiteurs. Une donnée particulièrement intéressante dans un environnement aéroportuaire ».*

Concernant EuropaCity et la phase d'exploitation, l'étude d'impact indique que « *EuropaCity aurait des impacts positifs en termes de retombées économiques à l'échelle du territoire du projet mais également aux échelles régionales et nationale. Selon les études réalisées avec la méthodologie du Local Footprint®, EuropaCity exercerait un effet d'entraînement significatif sur l'économie.*

En phase d'exploitation, EuropaCity injecterait 2,5 milliards € par an dans l'économie française, dont plus de 900 millions € de valeur ajoutée sur le territoire proche. EuropaCity exercerait un effet d'entraînement significatif sur l'économie. En phase d'exploitation, EuropaCity injecterait 2,5 milliards € par an dans l'économie française. Ainsi, pour chaque emploi créé dans le cadre du projet EuropaCity, 2,5 emplois seraient créés dans l'Hexagone. À l'échelle du Grand Roissy, les secteurs d'activités concernés par ces retombées seraient principalement le commerce, l'hôtellerie et la restauration²⁵ ».

L'annonce de ces données concernant EuropaCity (environ 11 800 emplois directs et 13 000 emplois induits) a été contestée comme ne prenant pas en compte des emplois devant nécessairement être détruits ailleurs du fait du projet, ceci principalement dans les centres commerciaux alentours.

A ce titre, le commissaire enquêteur a regardé avec attention le document « *Evaluation d'impact économique du projet EuropaCity* », daté de mai 2016 et établi par Paris Terre d'Envol avec notamment l'appui du cabinet McKinsey & Company qui conclut à « *3 réserves importantes quant aux retombées économiques attendues (du fait) :*

- *des ambitions élevées dont la réalisation est conditionnée par des hypothèses fortes,*
- *des répercussions lourdes sur les équipements commerciaux, de loisirs et culturels,*
- *un impact économique net sur le PIB et l'emploi qui serait bien inférieur aux annonces ».*

Ce document indique notamment que, « *en cas d'offre moins attractive (que ce qui est prévu avec un niveau de chalandise national et même international), les revenus d'Europacity seraient moindres et majoritairement constitués de substitution aux autres offres* ».

Les calculs établis concernant les scénarios de création d'emploi et de cannibalisation des emplois existants concluent sur la création (sur site) de « *entre environ 500 et environ 3 100 créations nettes en phase d'exploitation en fonction des scénarios* », ce qui fait au global « *entre 1 000 et 11 000 créations nettes* » en incluant les emplois indirects, ... ce qui minimiserait d'autant le gisement d'emplois accessibles à la population locale.

Le commissaire enquêteur ne possède pas les sources ni le niveau de connaissance permettant d'effectuer une expertise technique des données communiquées dans l'étude d'impact par le porteur du projet ni par le rédacteur de cette étude.

Toutefois, il note que l'étude de Paris Terre d'Envol / McKinsey & Company avait été communiquée à :

- EuropaCity qui a ensuite maintenu ses propres données et calculs,
- GPA qui n'a pas modifié l'étude d'impact.

La Commission particulière du débat public a ensuite fait effectuer une « *Analyse des impacts du projet EuropaCity en termes d'emplois* », étude critique croisée des différentes études éditées jusqu'alors.

Cette étude aboutit au tableau suivant :

Annonce du maître d'ouvrage			Résultat établi par l'auteur		
Création brute	Cannibalisation	Création nette	Création brute	Cannibalisation	Création nette
11 780	3 270	8 510	11 115	2 730	7 385

²⁵ « *Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015* »

Le commissaire enquêteur constate que l'auteur arrive à des résultats qui sont à peu près 15 % inférieurs à ceux du maître d'ouvrage (qui indique lui-aussi une part de cannibalisation).

Cette différence, concernant l'établissement d'une prévision économique à long terme, n'apparaît pas être trop significative et ne modifie pas l'étude d'impact dans des conditions susceptibles d'en affaiblir la crédibilité.

Concernant EuropaCity et la phase de construction, l'étude d'impact annonce la mobilisation d'un ordre de grandeur de « 4 200 personnes par an en moyenne » puis, en phase d'exploitation, de « environ 11 80 emplois directs (...) par les hôtels, les enseignes et marques, les opérateurs culturels, les parcs de loisirs et pour la gestion, l'accueil et la sécurité du site, soit 80 métiers différents (...). Selon les estimations réalisées, les emplois indirects créés dans les entreprises locales et régionales concerneraient 13 000 emplois, chez les fournisseurs, sous-traitants et prestataires de services intervenant pour EuropaCity²⁶ ».

Le document établi par Paris Terre d'Envol avec notamment l'appui du cabinet McKinsey & Company indique que la mobilisation d'emplois en phase de chantier serait d'environ 2 500 à 3 000 emplois en moyenne annuelle (et non pas les 4 200 emplois annoncés).

L'étude postérieure de la Commission particulière du débat public aboutit à un ordre de grandeur de 3 350 emplois sur une durée de 4,5 années de chantier.

Le commissaire enquêteur souligne que le nombre moyen d'emplois en phase de chantier est fondamentalement lié à la durée de vie du chantier : la bonne donnée serait l'estimation (certes toujours sujette à caution) du nombre total de millions d'heures travaillées, sur place comme en études et en phase de préfabrication.

C'est pourquoi le commissaire enquêteur estime qu'il s'agit là d'ordres de grandeurs et non pas d'engagements.

Concernant les impacts induits locaux, l'étude d'impact évoque logiquement les « impacts (négatifs) induits (par le projet EuropaCity) sur les emplois existants », bien que toujours délicats à apprécier et évaluer, d'autant que « à l'échelle du Grand Roissy, (...) les créations d'emplois liés aux nouveaux projets, dont le Triangle de Gonesse, participent d'une dynamique générale de transformation de l'économie aéroportuaire. A priori, elles devraient donc avoir un effet positif d'entraînement, en générant des emplois indirects, induits et catalytiques, y compris dans le domaine de l'économie présentielle et servicielle, c'est-à-dire des emplois accessibles pour des populations peu qualifiées. A une échelle élargie (métropole francilienne voire au-delà), ces créations d'emplois pourraient impacter négativement d'autres territoires en générant pour partie des transferts plutôt que des créations. Rappelons néanmoins que le Grand Roissy et le Triangle de Gonesse entendent occuper un positionnement économique spécifique (l'économie des échanges internationaux) qui n'entre pas ou peu en concurrence avec certains territoires tertiaires ou industriels du bassin francilien ».

L'étude indique que, « l'impact (d'EuropaCity sur l'emploi) étant non homogène selon les types de structure commerciale, les commerces de destination seront plus impactés que les autres formes de commerce :

- les centres commerciaux de destination seront plus impactés : ils se situent en effet sur le créneau de l'achat plaisir qui sera développé par EuropaCity,
- en revanche, l'impact sera limité sur les commerces de centre-ville et portera uniquement sur leur capacité future à se développer au-delà de leur rayonnement de proximité,
- les autres formes de commerce ne seront impactées qu'à la marge ».

²⁶ « Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015 – Etude impact emplois Sémaphore »

La description des effets induits est particulièrement délicate sur ce sujet, quelles que soient les échelles géographiques et économiques de référence.

Sans aller jusqu'à la théorie de « la destruction créatrice ²⁷ », cela pose la question de l'appréciation personnelle de la notion d'adaptation continue à un temps dont la mutation est de plus en plus rapide, ... et même de plus en plus transgressive.

Dans le secteur commercial, la mutation la plus profonde concerne la dématérialisation des achats, dont on ne perçoit à ce jour qu'une petite partie des effets potentiels.

La démarche d'EuropaCity (que l'on sait être portée par le groupe Auchan) semble avoir acté que cette mutation est inéluctable et irrépressible ... sauf peut-être dans les cas où le chaland/visiteur/client peut expérimenter une tranche de vie mêlant émotion et effet de groupe (tribu ?) ... induisant un souhait d'acquisition de souvenirs/objets/services portant témoignage de cette expérience.

Autrement dit, les surfaces commerciales prévues dans EuropaCity :

- attireront-elles en grande partie des visiteurs issus de tout le Grand Paris, de toute la France ou de l'étranger ... qui ne seraient de toute façon pas venus acheter dans les centres commerciaux des environs ?
- concurrenceront-elles surtout les centres commerciaux alentours (cannibalisation) ... ou bien les grands pôles de loisir et de consommation, tels Disney, Paris-centre, Londres, etc., ou bien enfin la vente par Internet (notamment Cdiscount, Amazon) ?

Face à cette nouveauté, EuropaCity sera soumis à deux contraintes antagonistes :

- créer et ouvrir des surfaces commerciales très importantes (hors grandes surfaces alimentaires) dès le début de l'exploitation, de façon à accompagner les ouvertures des espaces culturels, de sport et de loisir, afin de se positionner de suite comme lieu de destination en provoquant la demande,
- maîtriser la montée en puissance commerciale afin de l'adapter à la part de clientèle de destination qui ne concurrence pas (ou peu) les centres commerciaux environnants.

Concernant le contexte économique et social local, l'étude d'impact rappelle que « *le Grand Roissy constitue un bassin économique très dynamique en termes de création d'emplois (mais que) ce dynamisme profite pourtant relativement peu au territoire local dont la réalité sociale se caractérise par une population peu qualifiée, défavorisée et un chômage persistant. A titre d'illustration, la commune de Gonesse est confrontée à d'importantes difficultés sociales, tant au niveau de l'emploi que de la formation. Le taux d'emploi s'élevait en 2008 à 62 %, et le taux de chômage à 15,4 %. Ce dernier est de 24,2 % chez les jeunes. Les non-diplômés représentent 30,3 % de la population.*

Un enjeu majeur pour le territoire et pour le projet du Triangle de Gonesse est donc de permettre que les emplois du pôle aéroportuaire bénéficient aux populations locales. La stratégie d'emploi-formation du Triangle de Gonesse doit répondre à cet impératif socio-économique (...) ».

De nombreux habitants de Gonesse et des communes alentours se sont déplacés lors de permanences et de la réunion publique et ont expliqué au commissaire enquêteur :

²⁷ Wikipédia : « La « destruction créatrice » désigne le processus continuellement à l'œuvre dans les économies et qui voit se produire de façon simultanée la disparition de secteurs d'activité économique conjointement à la création de nouvelles activités économiques. L'expression est associée à l'économiste Joseph Schumpeter (1883 - 1950) qui en assure une large diffusion avec la parution de son livre *Capitalisme, Socialisme et Démocratie* (...). Bien qu'étant conservateur, Schumpeter tira une grande partie de sa compréhension de la « destruction créatrice » des œuvres de Karl Marx ».

- l'importance prégnante du sous-emploi dans ces communes, d'une formation de base globalement insuffisante, d'une offre de formation continue peu adaptée et même souvent inaccessible, de l'écart entre les capacités des gens et les offres proposées (notamment sur Roissy, endroit quasiment inaccessible en transport en commun quand on a des horaires décalés),
- mais aussi le dynamisme de l'entraide, du tissu associatif solidaire, de nombreuses initiatives dans le secteur marchand, etc.

Derrière de nombreuses blessures de la vie qui lui ont été racontées, le commissaire enquêteur a été frappé par la profonde dignité de toutes ces personnes, leur volonté de s'en sortir, leurs trajectoires individuelles souvent remarquables et encore plus par leur capacité de s'impliquer pour un futur ouvrant à leurs enfants la possibilité de faire mieux qu'eux-mêmes.

Dans un tel contexte, les emplois prévus au sein de la ZAC (Parc d'activité et EuropaCity) forment le seul élément à moyen et long terme sur lequel les populations peuvent s'appuyer, après trop de déceptions dues à de précédentes promesses non abouties.

Ceci reste vrai, même en prenant en compte les calculs annoncés par l'étude diligentée par la Commission du Débat public concernant EuropaCity et en déduisant la cannibalisation (destruction ou déplacement d'emplois) et les emplois induits alentours (même difficilement quantifiables).

Cela n'intègre pas le supplément de développement qu'une démographie favorable, un meilleur dynamisme et l'augmentation de l'image de marque du secteur de Gonesse et plus généralement du Nord-est de l'Île de-France devraient pouvoir apporter.

Formations

Cet item a été évoqué par 71 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

L'étude d'impact indique que *« un enjeu majeur pour le territoire et pour le projet du Triangle de Gonesse est donc de permettre que les emplois du pôle aéroportuaire bénéficient aux populations locales. La stratégie d'emploi-formation du Triangle de Gonesse doit répondre à cet impératif socio-économique. L'amélioration de l'offre de formation permettrait de valoriser une population jeune et de former la population locale en tenant compte des profils d'emploi qui vont être créés sur le Triangle dans les 20 ans à venir (Quartier d'Affaires et EuropaCity). De même, l'amélioration de la desserte en transports en commun est une condition essentielle (...) »*.

L'étude d'impact annonce des *« mesures d'accompagnement envisagées : anticiper sur l'évolution des emplois et adapter les dispositifs d'accompagnement et de formation »* ayant notamment pour objet de :

- *« accompagner la qualification de la population par la mobilisation des acteurs de l'emploi-formation :*
 - *développer l'offre de formation en s'appuyant sur l'outil que constitue le GIP Emploi Paris CDG,*
 - *Agir, dès la formation initiale, auprès des jeunes peu adaptés au système éducatif traditionnel (développement de l'apprentissage par exemple) ;*
- *s'inscrire dans des partenariats locaux pour développer la formation : la définition précise des actions à engager devra impliquer l'ensemble des acteurs du territoire responsables de l'emploi et de la formation des différents types de population : Maison de l'emploi et ses partenaires, établissements d'éducation, organismes de formation, entreprises, collectivités locales ».*

Elle insiste sur la nécessité de créer des *« structures spécifiques (école de la 2^e chance, EPIDE), de dispositifs de formation pré-qualifiante, d'une offre de formation linguistique plus efficace, et d'une attention particulière portée aux formations de base et de remise à niveau pour les populations les plus en difficulté.*

Concernant l'offre d'emploi d'EuropaCity, ces offres de formation devront se concentrer autour des métiers de la vente, les langues (et plus particulièrement l'Anglais), et les métiers de loisirs et de culture grand public (métiers d'animateur, démonstrateur, moniteur, opérateur technique, agents d'entretien et de maintenance). Le développement de l'offre de formation linguistique professionnalisation s'appuiera notamment sur le projet de maison des langues à Garges-lès-Gonesse.

Prescrire des clauses d'insertion aux entreprises qui viendront s'installer dans le Triangle de Gonesse, en allouant un minimum de 5% du volume d'heures générées par le projet en phase de construction aux personnes éloignées de l'emploi, et en se donnant pour objectif de tendre vers un taux de 7 % ».

Le texte de l'étude d'impact ainsi que ce qui a été expliqué par Alliages & Territoires et son partenaire Mozaïc lors des permanences ne permettent pas de douter de la sincérité et de l'implication forte des acteurs qui savent parfaitement que la première condition de l'insertion locale du projet consiste en une bonne appropriation par une part très significative de la population, visant à démontrer l'utilité économique et sociétale du projet. C'est en même temps une condition de la fidélisation des employés et de l'osmose espérée avec le milieu local.

Le commissaire enquêteur prend acte qu'Alliages & Territoires réfléchit à ces sujets plusieurs années en avance et installe progressivement des structures adaptées à cet indispensable axe de sa réussite.

A contrario, le document « *Evaluation d'impact économique du projet EuropaCity* », daté de mai 2016 et établi par Paris Terre d'Envol avec notamment l'appui du cabinet McKinsey & Company indique qu'EuropaCity proposera « des postes à pourvoir sur des métiers très demandés et pour lesquels la population locale serait en compétition avec le reste de l'Ile-de-France », alors que d'autres domaines « nécessitent pour la plupart des qualifications spéciales ».

De cette observation, le commissaire enquêteur tire aussi la conclusion que des travailleurs habitant le secteur seront susceptibles de trouver (à qualification égale) du travail plus près de chez eux, dans la mesure où la proximité est un avantage qualitatif lors du recrutement (moins de fatigue et moins de risque de retard).

En conclusion il s'agit là de tout l'enjeu de la démarche d'EuropaCity (anticipation, détection, formation), qui a indiqué vouloir tirer des enseignements des difficultés de recrutement local subies par de précédents grands projets de l'Est ou du Nord de l'Ile-de-France, comme Disney (y compris concernant la pratique de la langue anglaise) et le quartier d'affaires de La-Plaine-St-Denis dont l'environnement sociologique présentait pourtant certaines données similaires.

Adéquation avec le bassin d'emploi

Cet item a été évoqué par 39 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

Sur le Grand Roissy, l'étude d'impact indique « un potentiel de création de 130 000 emplois à l'horizon 2035. Ces emplois sont une vraie opportunité pour les populations à condition d'anticiper et d'adapter les dispositifs de formation et d'accompagnement à l'emploi. En effet, l'analyse de la nature des emplois créés dans les 20 ans à venir révèlent un vrai écart avec la structure actuelle des emplois du bassin aéroportuaire et avec le niveau de formation des habitants.

On estime ainsi à 50 % des postes futurs les emplois nécessitant un niveau BAC ou BAC+2. Ceci représente un glissement important par rapport à aujourd'hui où 30 % de la population du Grand Roissy est non diplômée ».

Elle poursuit que « *le Triangle de Gonesse, qui représente près de 40 % (50 000 emplois) de ce potentiel d'emploi, cristallise cet enjeu d'adéquation des qualifications de la population locale à une économie en pleine mutation. Le Quartier d'Affaires, notamment, va générer une part importante d'emplois qualifiés (...). La typologie des emplois créés par le projet EuropaCity, qui comprend une part importante d'emplois moins qualifiés, est complémentaire de celle du quartier d'affaires* ».

En réponse, le document « *Evaluation d'impact économique du projet EuropaCity* », daté de mai 2016 et établi par Paris Terre d'Envol avec notamment l'appui du cabinet McKinsey & Company alerte sur un regroupement peu pertinent des niveaux « CAP/BEP » et « Bac » dans l'étude d'impact et la nécessité de prendre en compte les actifs sans aucun diplôme pour étudier cette adéquation.

Cette remarque méthodologique est importante, mais les quantités d'emplois en jeu, des délais longs de maturation et de réalisation du projet, les efforts de formation qui vont être déployés en synergie avec les pouvoirs publics sont ensemble de nature à faire créer un appel d'air auprès de populations en quête de parcours personnalisés et de solutions innovantes.

L'étude postérieure de la Commission particulière du débat public étudie l'employabilité en fonction des SCP dans les communes environnantes, des niveaux d'emplois proposés et des temps de transports envisagés.

Elle attire aussi l'attention sur le fait que le niveau moyen de diplôme de la population locale progresse, ce qui augmentera l'adéquation de l'employabilité au moment de l'embauche prévisionnelle (2025), notamment par EuropaCity et aussi sur l'incidence de la proximité géographique et des transports du fait que « *les postes d'employés sont toutefois ceux qui présentent le taux d'affectation de proximité le plus important* ».

La réussite de cette adéquation à l'emploi sera en effet très dépendante de l'amélioration des possibilités de déplacement, dans la mesure où une part significative des populations se sent actuellement assignée à résidence et bloquée dans ses possibilités de déplacement par le manque d'itinéraires de transport collectif et (quand il y en a) les faibles fréquences, le manque de fiabilité (RER comme bus), la difficulté des correspondances (notamment vers Roissy CDG) et l'absence de transport de nuit.

Toutefois, il ne faut pas tomber dans le fétichisme de la recherche d'une complète adéquation entre l'état d'une population photographiée vers 2016 et des emplois qui seront créés dans plusieurs années (phase chantier puis phase d'exploitation), ce qui présupposerait une unicité du monde du travail, une prédestination sociale des individus, une assignation à résidence des populations et une impossibilité de se former et s'adapter, alors que les évolutions possibles du fait de la démographie, la vitalité des trajectoires individuelles et l'inventivité de tous et de chacun peuvent être sous-estimées par des études sociologiques.

D.2.4 - Transports, accessibilité et compatibilité avec le projet

Etude de la répartition modale des besoins liés au projet

En introduction à ce chapitre, le commissaire enquêteur rappelle que le projet s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle desserte ferrée (ligne 17 du Grand Paris), d'un renforcement significatif du maillage par autobus, visant à minimiser l'accroissement du trafic routier et aussi d'une modification des dessertes routières.

L'étude d'impact indique que « un enjeu majeur pour le territoire et pour le projet du Triangle de Gonesse est donc de permettre que les emplois du pôle aéroportuaire bénéficient aux populations locales » et que « l'amélioration de la desserte en transports en commun est une condition essentielle afin de permettre l'accès aux emplois du Triangle, comme de la place aéroportuaire, pour les populations locales ».

Dans le secteur, « l'offre de transport en commun à proximité du Triangle de Gonesse est principalement assurée par les deux lignes de RER, B et D, dont les capacités sont importantes. Ces lignes souffrent de problèmes de ponctualité et de régularité, même si les projets de modernisation conduisent à l'atténuation de ces difficultés.

L'offre de transport en commun en bus est faiblement dimensionnée compte-tenu des volumes de trafic observés aujourd'hui. Le niveau de service (temps de parcours, temps d'attente, etc.) est en voie d'amélioration mais la lisibilité pour l'utilisateur reste très difficile : la multiplicité des réseaux et la multiplicité des exploitants conduisent la plupart des usagers à préférer la voiture ».

Toutefois, « le réseau de transport en commun et le réseau routier vont tous les deux connaître une évolution importante avec la mise en service de nouveaux projets performants, offrant une qualité de service élevée et une grande lisibilité pour l'utilisateur ».

L'organisation des transports dépend de l'autorité organisatrice (Ile-de-France Mobilités, ex. STIF) et non pas de l'aménageur. Nombre de contributeurs à l'enquête publique se plaignent des difficultés d'accès à Paris (les gares des lignes RER B et D ne sont pas positionnées près des centres urbains, particulièrement pour ce qui concerne Gonesse) et de l'indigence des transports par autobus.

Bour beaucoup, « préférer la voiture » n'est pas un choix mais une obligation qui coûte d'autant plus que les populations concernées sont de milieux modestes.

Pour l'instant, les « nouveaux projets performants » ne sont que la ligne 17, repoussée à 2027 et le BHNS (supposé être la préfiguration du Barreau de Gonesse reliant les RER B et D) qui semble prendre peu à peu sa place.

Communication d'un document interne de GPA « objectifs de parts modales »

En sus du dossier, GPA a communiqué au commissaire enquêteur, pour son information, une note interne du 26 janvier 2018 intitulée « ZAC du Triangle de Gonesse – Objectifs de parts modales - Préparation de la réunion publique du 31 janvier » qui n'a pas pour objet de modifier le contenu de l'étude d'impact mais de répondre aux interrogations émises par une partie du public lors des premières permanences et à d'éventuelles questions en réunion publique.

En quelque sorte, sa communication au commissaire enquêteur constitue d'une portion de mémoire en réponse avant l'heure ...

C'est pourquoi ce document est entièrement cité ci-après.

« Opération qui se veut exemplaire en matière de développement durable, l'aménagement du Triangle de Gonesse vise à atteindre des objectifs de répartition modale ambitieux mais réalistes. Ces objectifs sont inscrits dans le Contrat de Développement Territorial de Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France. Il s'agit d'atteindre pour les déplacements domicile-travail du Triangle de Gonesse ainsi que pour les déplacements liés aux visiteurs d'EuropaCity une part modale de la Voiture Particulière (VP) de 50 %, des Transports en Commun (TC) de 45 % et de 5 % pour les modes actifs.

Stratégie de desserte routière du triangle de Gonesse

Le réseau routier actuel, du fait de tous les projets des Contrats de Développement Territorial de la Plaine de France, devra dans les années à venir accueillir une demande de trafic en forte hausse. Cependant, sa capacité ne permet pas d'accueillir ce trafic supplémentaire. C'est singulièrement le cas du Boulevard intercommunal du Parisien (BIP), sous-dimensionné pour le trafic de transit généré par les différents projets d'aménagement du territoire et la ZAC du Triangle de Gonesse.

Suite aux études menées par Grand Paris Aménagement et les services de l'État (Direction des routes d'Île-de-France – DiRIF), il s'est avéré que la seule solution pour assurer le fonctionnement du réseau routier reposait dans le dédoublement de l'accès entre le réseau national – autoroutes A1 et A3 – et le réseau départemental à l'ouest des autoroutes. Ce dédoublement se concrétise par l'ajout d'un accès au Val d'Oise depuis le réseau autoroutier, via la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 en créant un accès A1/A3 Sud <=> RD370 Ouest. Ce réaménagement s'accompagne de la création d'un accès direct à EuropaCity depuis l'échangeur réaménagé et d'une reprise du BIP en boulevard urbain – condition majeure pour parvenir à une part modale de 50 % pour les transports en commun et les modes actifs

Le BIP en boulevard urbain

Le projet prévoit donc la requalification du BIP, aujourd'hui à profil autoroutier, en boulevard urbain. Comportant trois carrefours d'accès au quartier d'affaires, le boulevard urbain présentera un profil à 2 x 3 voies auxquelles s'ajouteront des contre-allées et, sur la moitié ouest, un site propre bus dans chaque sens. Tout en demeurant un axe routier capacitaire (5000 véhicules par heure), ce boulevard assurera un trafic important pour les bus, notamment bus en site propre, et représentera un lieu de déplacement très favorable aux modes actifs. Il assurera la transition entre le pôle gare et le Sud du quartier d'affaires et pourra accueillir des dispositifs d'intermodalité et d'incitation aux nouvelles mobilités (notamment le covoiturage).

Objectifs et estimations de parts modales

Le schéma de desserte du Triangle de Gonesse développé ci-dessus s'inscrit dans une stratégie multimodale volontariste d'accessibilité au Triangle de Gonesse.

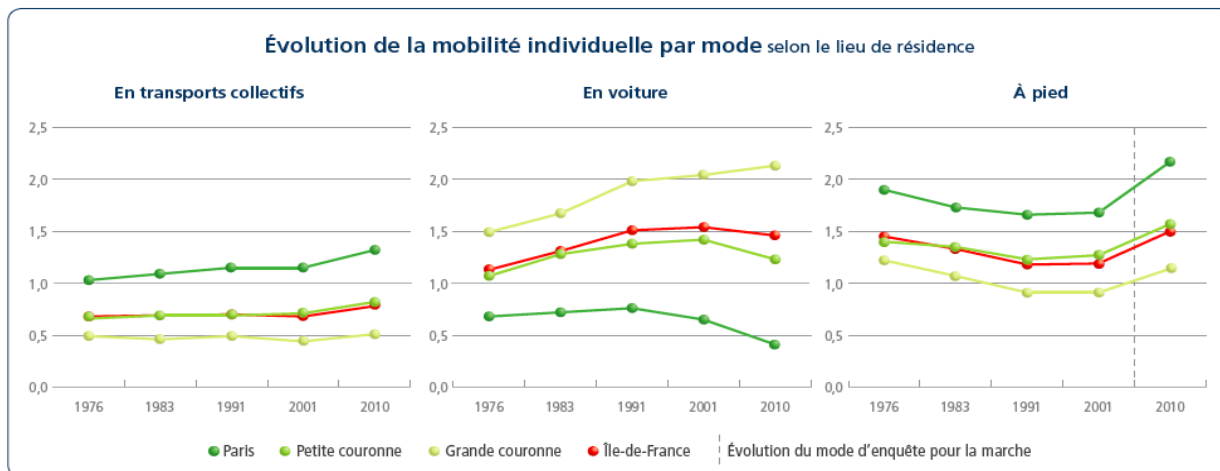
De nombreuses actions favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle sont prévues :

- Pour les transports en commun : le BHNS RER D/RER B (ligne 20) est en service, la ligne 17 du réseau du Grand Paris Express est programmée. Le schéma des liaisons TC structurantes d'Île-de-France Mobilités complètera le dispositif en s'appuyant sur le BIP reconfiguré en boulevard urbain avec site propre bus. La desserte de la ZAC par deux BHNS supplémentaires (depuis Villiers-le-Bel et Stains-Cerisaie) est actuellement à l'étude. Par ailleurs, la compacité du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse favorise l'utilisation des transports en commun : la quasi-totalité du quartier est situé à une distance inférieure à 800 m de la gare.
- Pour les modes actifs : les espaces publics de l'aménagement veillent à assurer une qualité de service optimale en termes de continuité et lisibilité des itinéraires, confort du cheminement. GPAm travaille avec ses partenaires de l'étude de pôle intermodal de la gare de la ligne 17 du Grand Paris Express (Île-de-France Mobilités, SGP, collectivités) au développement d'une offre ambitieuse de vélos en libre-service et d'abris vélos.
- Concernant le stationnement : la politique du projet, qui découle du PLU, prévoit une limitation de l'offre privative (mutualisation), une limitation du stationnement en pied d'immeubles (pour rendre attractif le transport en commun), l'évolutivité du nombre de places au fur et à mesure de la mise en œuvre des transports en commun.
- En termes d'intermodalité : l'espace public, notamment autour du pôle gare et du BIP, assurera l'aisance des échanges entre les modes – métro, bus, vélo, voiture.

Évolution des chiffres de parts modales

Le Triangle de Gonesse s'inscrit dans un secteur qui fait l'objet de profondes mutations, avec l'arrivée d'infrastructures de transport structurantes (ligne 17 du Grand Paris Express, développement de sites propres à l'échelle du Grand Roissy) mais également avec le développement d'axes faisant la part belle aux modes actifs (avenue du Parisis).

Plus généralement, le contexte des déplacements en France connaît une tendance favorable à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs (marche, vélo).



Évolution de la mobilité individuelle par mode en Île-de-France, OMNIL, 2012

Cette tendance confirmée depuis près de vingt ans devrait se renforcer dans les années à venir. Ainsi, lors de son Exercice de prospective, vision 2030-2050, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) a notamment étudié l'évolution prévisible des parts modales en France à horizon 2030. Elle conclut qu'en 2030, la répartition des flux de voyageurs en véhicules individuels devrait diminuer de 10 à 12 % en faveur des transports collectifs et du vélo.

Cette estimation, qui s'inscrit « au sein d'une vision globale cohérente, précise et argumentée d'un avenir énergétique plus durable ²⁸ », s'appuie essentiellement sur le changement d'image de la voiture chez les Français, les modifications des comportements liés au développement des outils numériques, les évolutions technologiques liées aux nouvelles offres de mobilité, le fort développement de l'intermodalité dans de nombreuses villes de France.

Ainsi, l'ADEME émet les hypothèses que, d'ici 2030, le remplissage des véhicules personnels et des transports en commun tendra à s'accroître, que la part modale du vélo augmentera sensiblement du fait de la mise en place de réseaux d'itinéraires cyclables et de règles favorables à ce mode, et que l'interopérabilité entre les modes, notamment entre transports en commun et vélo, sera renforcée. L'évolution des parts modales 2010-2030 estimée par l'ADEME dans les territoires urbains et périurbains est résumée dans les tableaux ci-dessous.

Répartition des flux voyageurs 2010		
	Urbain	Périurbain
Véhicules individuels/serviciels	76%	84%
Transports collectifs (bus, car)	6%	7%
Transports collectifs (fer, tram)	8%	7%
Vélo	4%	1%
Deux-roues motorisés	6%	1%

Répartition des flux voyageurs 2030		
	Urbain	Périurbain
Véhicules individuels/serviciels	64%	71%
Transports collectifs (bus, car)	10%	10%
Transports collectifs (fer, tram)	10%	10%
Vélo	10%	6%
Deux-roues motorisés	6%	3%

Évolution des parts modales 2010-2030 en France métropolitaine - ADEME, 2010

Modélisation des parts modales pour le Triangle de Gonesse

²⁸ ADEME, 2010 – Exercice de prospective, vision 2030-2050.

Les modélisations de trafic du réseau routier du Triangle de Gonesse ont quant à elles été réalisées en deux temps. Dans un premier temps, le réseau routier a été modélisé à horizon 2030 avec des hypothèses de parts modales égales aux parts modales "actuelles" (2013) fournies par le modèle de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF). Ainsi, les flux modélisés étaient plus importants qu'en situation actuelle du fait de tous les projets du territoire (dont le Triangle de Gonesse) mais les parts modales étaient similaires entre 2013 et 2030.

Le résultat de cette modélisation figure un réseau routier saturé à l'excès à l'échelle du Grand Roissy. Une analyse par origine et destination permet alors de conclure que, du fait de la congestion du trafic routier et pour une origine et une destination similaires, les itinéraires en transports en commun représentent un gain de temps conséquent sur les itinéraires en véhicules personnels.

Un deuxième modèle a donc été lancé, avec recalcul de parts modales adaptées à la saturation du réseau routier. Les parts modales issues de ce travail impliquaient ainsi 50 % d'utilisation de la voiture pour l'accès au quartier d'affaires et à EuropaCity.

DEPUIS	CM actu	CM Prév
Triangle de Gonesse		47%
75	38%	36%
77	70%	67%
78	65%	61%
91	67%	64%
92	51%	45%
94	57%	52%
Gonesse	57%	49%
Aubervilliers	49%	39%
Montfermeil	55%	50%

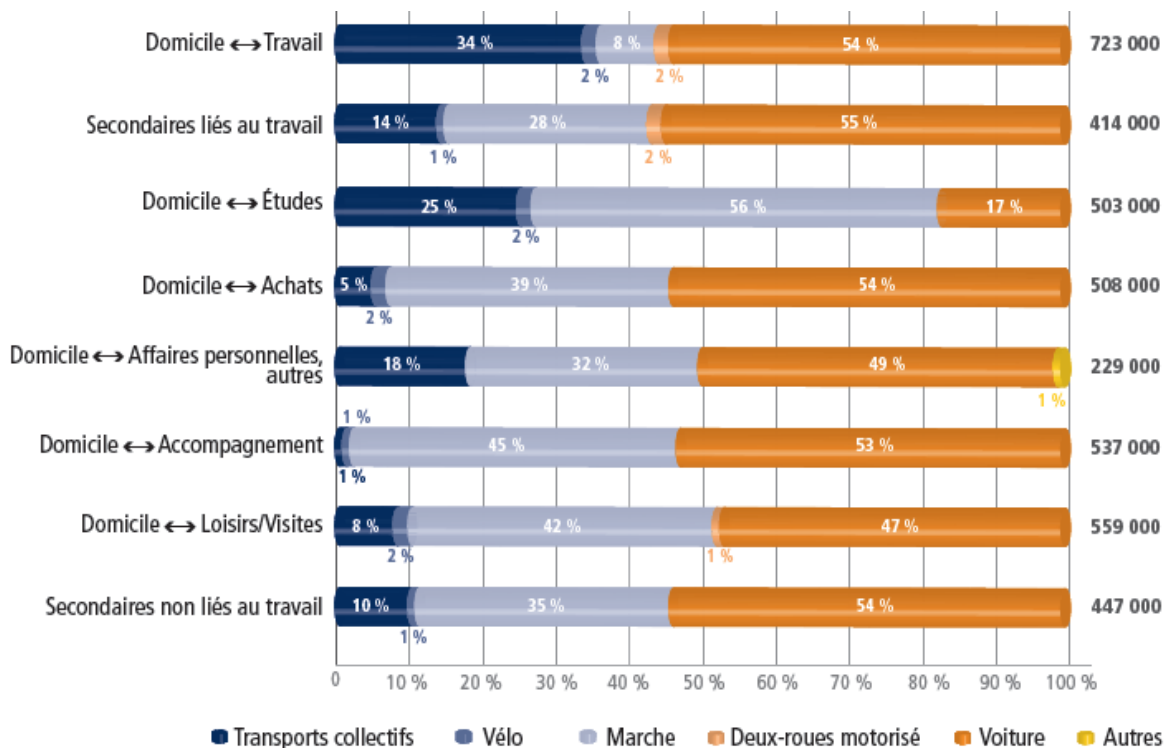
Choix modal VP en heure de pointe du soir, par origine, situation actuelle et prévisionnelle, CDVia, 2014

Ce modèle a enfin abouti à des résultats de simulation présentant un réseau routier relativement congestionné sur les axes principaux du Grand Roissy (A1, A3, Francilienne) mais offrant des temps de parcours VP/TC cohérents et une desserte du Triangle de Gonesse fonctionnelle selon le schéma à double entrée depuis l'autoroute présenté plus haut.

Ainsi, la part modale VP de 50 % a bel et bien été confirmée par les travaux de modélisation des trafics. On notera, en observant le tableau ci-dessus, que la diminution du choix modal VP se situe, selon l'origine, entre -2 % et -10 %.

Parts modales en Île de France

Pour conclure cette prise de recul sur le choix modal des voyageurs vers et depuis le Triangle de Gonesse, le graphique ci-dessous présente la répartition des déplacements par mode et par motif pour le département du Val d'Oise, en 2010. On observe que la voiture représente au maximum 55 % des déplacements, quel qu'en soit le motif.



Répartition des déplacements par mode et par motif, Val d'Oise, DRIEA-IF, 2011

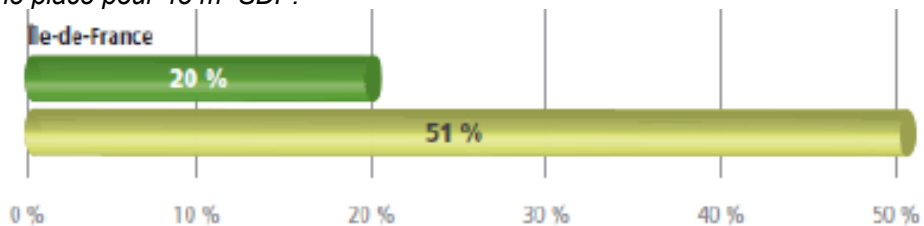
Dans des situations métropolitaines comparables (en première, voire en deuxième couronne), on trouve des parts modales assez proches pour le motif domicile-travail (données de l'INSEE de 2014) :

- Marne la Vallée / Chessy : part modale VP 53 % (part modale TC 43 %) ;
- Champs-sur-Marne : part modale VP 58 % (TC 31) ;
- Massy : part modale VP 60 %, TC 29 % (commune très étendue, seule une partie des emplois sont proches du RER ce qui explique une valeur plus défavorable).

Le rôle du stationnement pour le choix modal

Le projet du Triangle de Gonesse dispose enfin, à travers le stationnement, d'un levier majeur pour agir sur le choix modal. Comme indiqué plus haut, l'ambition du projet est d'en limiter l'offre privative et de ne proposer de stationnement en pied d'immeubles que sur les axes principaux. L'offre de stationnement devrait donc s'établir à 11 500 places pour les salariés et 1 500 places pour les visiteurs dans le quartier d'affaires.

Le chiffre est optimisé au regard des 40 000 salariés prévus : si chaque conducteur avait une place de stationnement attitrée, le besoin serait plutôt de 18 000 places avec une part modale de la voiture de 50 % et un taux d'occupation des véhicules de 1,1. Il est donc prévu de ne réaliser que 60 % de ce besoin en tablant sur les absences ponctuelles (télétravail, congés, déplacements professionnels, etc.) Cette proposition correspond à un ratio d'une place de stationnement pour 90 m² de surface de plancher, bien inférieur aux recommandations du Plan des déplacements urbains d'Île-de-France, qui établit une norme plafond d'une place pour 45 m² SDP.



Influence des conditions de stationnement sur le choix modal :

exemple des déplacements domicile-travail, OMNIL, 2012

Le graphique ci-dessus, proposé par l'OMNIL dans son analyse de l'Enquête globale transport de 2010, reflète bien qu'une offre limitée en places de stationnement a une influence très importante sur le choix modal opéré dans les déplacements domicile-travail.

L'ensemble de ces éléments techniques et statistiques, qui s'adossent au volontarisme du projet du Triangle de Gonesse en faveur des transports en commun et des modes actifs, prouve que l'objectif d'atteindre une part modale de 50 % pour les voyageurs utilisant leurs véhicules personnels depuis et vers le Triangle de Gonesse est un objectif ambitieux mais réaliste ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces études et des commentaires qui sont formulés en conclusion par GPA qui réalise une bonne synthèse de l'argumentaire.

Il reste toutefois septique sur l'hypothèse d'accéder à pied au Triangle de Gonesse (vaste territoire dépourvu de tout logement) depuis les lieux d'habitation (communes de Gonesse, Aulnay-sous-Bois ou autres) qui sont assez éloignés et difficiles d'accès (franchissement autoroutier ou de voie rapide).

Méto L17 et liaison RER B - D

Cet item a été évoqué par 217 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

L'étude d'impact indique que *« la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express, mode ferré de forte capacité, va provoquer un saut qualitatif et quantitatif de l'offre de transport en commun et entraîner une meilleure hiérarchisation des réseaux facilitant notamment la lisibilité et le service pour l'utilisateur »*. *« la ligne 17 sera maillée avec des lignes structurantes de transport en commun, permettant à la fois le rabattement et la diffusion vers le réseau lourd, mais également la desserte fine entre les zones d'habitat et d'emplois de proximité. CdG Express, avec une vocation orientée vers les besoins des passagers aériens participe également de cette structuration du réseau de transport. Les RER, qui cumulent aujourd'hui des usages très diversifiés (domicile-travail, passagers aériens, participants aux salons, etc.), pourraient bénéficier de ces lignes nouvelles »*.

L'étude précise qu'elle *« correspond à la section Saint-Denis Pleyel / Le Mesnil-Amelot du réseau du Grand Paris Express et desservira le Triangle de Gonesse, entre les territoires du Bourget et du Grand Roissy.*

Il faudra de l'ordre de 20 minutes pour rejoindre Pleyel depuis Roissy ».

Si la ligne 17 est qualifiée de *« mode ferré de forte capacité »*, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un métro et pas d'un RER : il s'agit là d'une capacité moyenne pour un mode ferré (entre tramway et RER).

Le commissaire enquêteur souligne que, si la création de la ligne 17 est désormais devenue presque inéluctable, l'ouverture du tronçon Nord (au delà de la gare du Bourget) et notamment de la gare du Triangle de Gonesse est désormais repoussée bien au delà de 2024, report qui était localement craint depuis déjà quelque temps ... mais qui a été officialisé durant la période d'enquête publique.

Or, l'étude d'impact annonce que *« l'objectif de limiter la part modale de la voiture à 50 % pour les déplacements liés au Triangle de Gonesse a été inscrit dans le Contrat de Développement Territorial de Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France. Ce dernier décline plusieurs objectifs quantitatifs en matière de mobilité et parmi eux, figure celui d'atteindre une part modale de transports en commun / modes actifs (alternatifs à la voiture individuelle) de 50 % sur les trajets principaux entre domicile et lieu de travail, ainsi que pour les visiteurs d'EuropaCity »*.

De ce fait, le commissaire enquêteur s'interroge sur la possibilité de respecter cet objectif de part modale de véhicule personnel ne dépassant pas 50 % dès la mise en service des surfaces constructibles sur les lots commercialisées (Parc d'Activité comme EuropaCity). Toutefois, ce ne serait pas la première fois que les infrastructures de transport public ou d'autres types d'équipements (école par exemple) prendraient du retard par rapport à la commercialisation ou la mise en service de surfaces de logements, bureaux, commerces ou autre.

En conséquence, il estime tolérable de ne pas retarder la commercialisation et la mise en service des premières tranches de locaux d'activité ou d'EuropaCity, à condition que l'aménageur, en liaison avec les acquéreurs et les pouvoirs publics, mette en place des moyens (navette de bus) et des processus (covoiturage, ...) de nature à minimiser l'utilisation des voitures individuelles.

Concernant les impacts en phase transitoire, l'étude évoque les interférences ou cumuls des impacts de la ZAC avec ceux de la ligne 17, notamment en matière de déblais du creusement de la ligne et de la gare, de bruit, d'incidences sur le trafic routier et d'impacts sur les différents compartiments du milieu naturel, dont les « *impacts cumulés de la phase travaux de la gare de la Ligne 17 sur la faune, la flore et les sites Natura 2000* » et explique pour quelles raisons ceux-ci sont réduits.

Quant à la liaison ferrée RER B – RER D, l'étude d'impact indique que : « *la mise en service de la liaison RER B – RER D va contribuer à ce saut qualitatif et quantitatif de l'offre des transports en commun, en facilitant les déplacements banlieue à banlieue pour les futurs usagers et habitants de la ZAC du Triangle de Gonesse* » ;

Si la liaison ferrée RER B – RER D demeure dans les plans de planification, sa réalisation, même à long terme, reste très hypothétique parce que non financée.

Dans cette attente un bus BHNS assure depuis 2016 la liaison entre ces deux lignes de RER, traversant le site du Triangle de Gonesse.

Le commissaire enquêteur note que l'étude d'impact annonce que les scénarios décrits resteraient valables même en absence de la création de ce barreau ferroviaire (ce que, à titre personnel, il estime le plus probable). Si le projet venait à être abandonné, un tramway empruntant pour parti son tracé réservé et pour partie le tracé du BHNS pourrait être une alternative moins onéreuse et moins impactante.

Réseau Bus / vélo

Cet item a été évoqué par 41 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

Concernant les autobus, l'étude d'impact indique que « *en 2016, un BHNS reliant ces deux mêmes gares (RER B et RER D) va être mis en service*²⁹. *Il participera à la réduction globale de la voiture particulière sur le territoire. En termes d'impacts cumulés sur le périmètre de la ZAC, l'existence de ce BHNS participera à la réduction des nuisances sonores et de pollution* ».

Elle précise aussi que « *d'autres TCSP liés à la mise en œuvre du schéma des liaisons structurantes établies par le STIF compléteront le réseau* » et plus précisément que « *le STIF prévoit également la création de lignes de transports en commun passant par la gare du Triangle de Gonesse pour faciliter le rabattement et la diffusion vers les transports en commun de forte capacité, mais aussi pour assurer les déplacements de proximité* » et que « *un réseau de bus local reliera le Triangle de Gonesse aux zones de proximité : le Bourget via la ZAC des Tulipes, Aulnay-sous-Bois (gare RER, gare du GPE, site des anciennes usines PSA), etc.*

²⁹ Le commissaire enquêteur précise qu'il l'a été depuis.

L'aménagement du pôle gare, véritable pôle d'échanges conçu comme un ensemble, permettra une convergence des modes de transports en commun et donc une plus grande efficacité ».

Le commissaire enquêteur prend acte du projet de création d'un véritable maillage de bus classiques et BHNS convergeant vers la future gare routière du Triangle de Gonesse, alors même qu'un tel pôle d'échange multimodal est très difficile à réaliser autour des autres futures gares du Grand Paris Express, localisées en milieu urbain.

Toutefois, un réseau de bus n'est attractif qu'à condition que celui-ci soit géographiquement lisible (pas trop de zigzag) et pas sujet aux bouchons, que la fréquence des passages soit forte et l'ampleur horaire vaste (notamment pour pouvoir apporter le service requis par les travailleurs en horaires décalés).

Concernant les cycles, l'ensemble du secteur leur est totalement inaccessible (sauf peut-être certains chemins d'exploitation ?) du fait du cloisonnement des espaces par des voies routières structurantes.

L'étude d'impact expose « les opportunités d'aménagement cyclables portées par le Triangle de Gonesse et les autres projets situés à proximité du territoire. Le maillage va continuer à se densifier, et ainsi offrir de plus en plus de solutions alternatives à la voiture individuelle. A l'intérieur du Triangle de Gonesse, les voies nouvelles prévoiront toutes des aménagements cyclables adaptés alors qu'à l'extérieur du Triangle de Gonesse, la mise en œuvre des schémas départementaux et du schéma régional des itinéraires cyclables aura progressé. L'ensemble de ce réseau cyclable permettra de créer des connexions stratégiques entre le Triangle de Gonesse et le reste du réseau cyclable de la Région Ile-de-France.

Les pistes cyclables seront très présentes sur le site du projet, et participeront, elles aussi, au renforcement de la liaison est-ouest. La continuité cyclable sera maintenue au cœur des espaces privés accessibles au public sous restrictions d'EuropaCity.

Le stationnement des deux-roues sera favorisé, et des systèmes de location de vélos en libre-service, à assistance électrique ou non, seront encouragés ».

Le commissaire enquêteur prend acte de l'intensité de la réflexion et du nombre important d'itinéraires cyclables proposés à l'intérieur du site (Parc d'activités et EuropaCity).

Toutefois, il regrette la faiblesse des liaisons Est – Ouest indiquées en page 333 (hormis le long de la frange agricole au Nord de la ZAC) :

- vers l'Ouest, seul le passage du BIP sous la RD 317 est équipé d'une double piste cyclable, et encore croise-t-elle une bretelle quasi-autoroutière, ce qui sera dangereux.

Il convient de :

- modifier à terme les bretelles RD 317 / BIP pour ralentir les voitures et assurer une traversée cyclable qui soit à peu près perpendiculaire au flux de voiture, avec un feu si nécessaire,
- prévoir et réserver les emprises pour un passage supérieur vers le parc d'activité de la Grande Couture, tel qu'indiqué au plan général des travaux (pièce n° 4 du dossier) ;
- vers l'Est, il n'y a de franchissement que depuis la frange Ouest de la zone commerciale Paris Nord 2 (endroit toutefois assez peu agréable pour des cycles mais qui permet de rejoindre une piste cyclable allant vers l'Est et la RD40n) et semble-t-il rien plus au Sud sur une longue distance.

Il convient de prévoir et réserver les emprises pour un passage supérieur entre EuropaCity et le futur quartier en cours d'aménagement sur la friche de PSA (au Sud du futur centre de remisage de la SGP).

Réseau routier structurant

Cet item a été évoqué par 83 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

L'étude d'impact indique en préambule de ce chapitre que « l'achèvement du bouclage de la Francilienne et les autres projets routiers du territoire (avenue du Parisis, élargissement de la RD 902a, etc.) permettront aussi une meilleure hiérarchisation des réseaux. Chaque infrastructure pourrait assurer prioritairement sa vocation de réseau magistral, structurant ou local et offrir ainsi un meilleur service à l'automobiliste.

La capacité actuelle des voies routières, notamment la RD 170 (boulevard du Parisis), est aujourd'hui largement supérieure aux flux observés (cf. état initial). Si l'autoroute A1 connaît des phénomènes de congestion en heure de pointe, le diagnostic réalisé par la DRIEA en 2012 révélait que « les dysfonctionnements constatés sur l'A1 ne sont pas dus à un manque de capacité de l'autoroute (les voies ne sont pas utilisées à leur capacité maximum), mais aux perturbations provoquées par les entrées, sorties et entrecroisements. Les principales difficultés sont situées entre le boulevard de la Chapelle et le barreau de liaison A86 ».

En matière routière, l'aménagement du Triangle de Gonesse vise donc à l'utilisation optimale du réseau existant. Cette évolution considérable de l'offre de déplacements est ainsi en phase avec l'augmentation du nombre de déplacements sur le territoire ».

Le commissaire enquêteur note que la conclusion de cette analyse s'avère assez décalée des observations des usagers de la route qui ressentent logiquement plus d'agacement dans les bouchons que de plaisir dans la fluidité des tronçons non engorgés.

L'étude expose que « le projet d'aménagement vise à optimiser l'existant : les autoroutes A1, A3 et A104, la RD 317, la RD 170 (Boulevard Intercommunal du Parisis ou BIP) et la RD 370. Si le réseau interne au Triangle de Gonesse est à créer intégralement, la seule voirie nouvelle en échange avec l'extérieur est située en lisière nord de l'aménagement. Sans modification du réseau actuel, les flux d'échange entre le Triangle de Gonesse et le reste de la métropole ne peuvent utiliser que le diffuseur A1/A104/RD 170 (BIP). Ce diffuseur est en outre aujourd'hui le point d'accès au réseau autoroutier depuis le territoire de Val de France, que ce soit vers le Sud (A1 et A3), vers le Nord (A1) ou vers l'Est (A 104). Il doit donc accueillir une demande routière en forte hausse, générée par l'aménagement du Triangle de Gonesse et par tous les projets des Contrats de Développement Territorial de la Plaine de France (...) ».

En résumé, il s'agit d'écarter le trafic Ouest <> Sud (dans les 2 sens) de la RD 317 (BIP à requalifier) pour le reporter sur la RD370, ce qui nécessite la reconfiguration de l'échangeur situé au Sud du site.

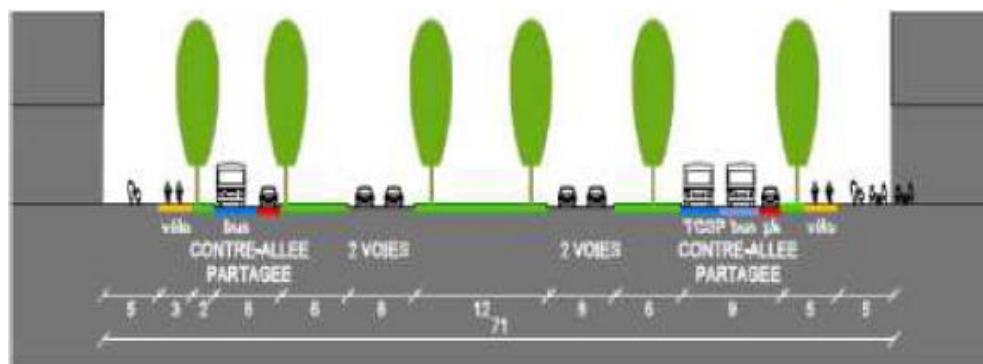


Concernant spécifiquement le projet de reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD 370, le commissaire enquêteur souligne que :

- l'étude de trafic jointe au dossier précise divers scénarios et quantifie les trafics attendus,
- le projet d'échangeur n'est pas uniquement lié à la ZAC du Triangle de Gonesse mais répond à une finalité plus vaste pour la région, notamment pour alléger la pression sur l'échangeur actuel et accompagner les scénarios de développement global du secteur dans le cadre de « *tous les projets des Contrats de Développement Territorial de la Plaine de France* »,
- il sera sous maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre de l'Etat,
- sa géométrie n'est pas complètement finalisée,
- le moment venu, le projet fera l'objet d'une enquête publique.

Dans la mesure où la nécessité de la refonte de cet échangeur dépasse la réalisation (ou non) de la ZAC du Triangle de Gonesse, il est assez logique qu'il ne soit pas inclus dans le périmètre de la ZAC ni dans le bilan financier de celle-ci.

A l'intérieur du périmètre de la ZAC, l'élément le plus marquant est la requalification du BIP (Boulevard Intercommunal du Parisis), actuellement voie quasi-autoroutière, en boulevard urbain avec 2 x 2 voies + 2 voies pour bus + 1 contre-allée partagée + 2 pistes pour vélos + trottoirs + rangées d'arbres.



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

Cette proposition semble iconoclaste dans la mesure où cette voie rapide :

- est exactement située au débouché de la fin de l'actuelle autoroute A104 « La Francilienne » qui contourne l'aéroport CDG par le Sud et irrigue tout le Nord-est de l'Île-de-France,
- relie les communes de l'Est du Val-d'Oise à l'aéroport de Roissy-CDG, au Parc des expositions de Villepinte, aux zones logistiques, aux centres commerciaux régionaux, dont Paris Nord 2, ainsi qu'aux voies structurantes régionales et nationales (A1, A3, A104 principalement).

L'étude d'impact indique l'objectif « de faciliter sa perméabilité pour les modes actifs malgré ce flux routier » dans la mesure où les emprises de la ZAC sont situées de part et d'autre de cette voie. Un tel projet devient possible du fait de la baisse de trafic qui apparaîtra à l'issue de la reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD 370.

Le commissaire enquêteur est soucieux de l'articulation entre les différents plannings concernant :

- les travaux de requalification du BIP dans le cadre de la ZAC,
- les travaux de reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD 370 (sous responsabilité de l'Etat),
- les travaux de construction de la ligne 17 et de la gare (sous responsabilité de la SGP),
- les travaux d'assainissement, d'aménagement puis de construction au sein de la ZAC (Gare de la ligne 17, Parc d'activité et EuropaCity),
- l'arrivée des premiers utilisateurs (salariés et visiteurs).

En effet, il s'inquiète des conséquences sur le trafic de la fermeture de certaines voies du BIP qui serait forcément nécessaire aux travaux de requalification ... si la reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD 370 n'était pas réalisée préalablement (mais peut-être que d'autres mesures provisoires pourraient être imaginées).

Il alerte sur la nécessité d'établir le moment venu un planning d'exécution parfaitement articulé, qui sera à établir à partir d'études complémentaires qui devront être basées sur de futures mesures de trafics, alors les plus récentes possible.

Toutefois, plusieurs années en avance et compte-tenu des différentes procédures et de leurs aléas (politiques, administratifs, financiers et juridiques), il est bien conscient que l'annonce d'un planning précis, voire même de l'ordre de réalisation de tous ces différents travaux sous maîtrises d'ouvrage différentes, n'est pas du ressort de l'étude d'impact de la ZAC.

Avion

Cet item n'est pas apparu significatif dans le dépouillement des observations et n'a pas fait l'objet d'un item statistique.

Toutefois, compte-tenu de la vocation au moins partiellement internationale du Parc d'activité et de l'aura européenne que vise EuropaCity, il est légitime qu'il soit évoqué.

On rappelle que, indépendamment du présent projet, les prévisions générales de croissance du trafic aérien et des plateformes aéroportuaires d'Ile-de-France sont significatives, notamment liées à l'objectif d'une meilleure attractivité de la France et particulièrement du Grand Paris.

Le commissaire enquêteur considère que :

- concernant le Parc d'activité, le fait qu'il annonce une vocation internationale n'empêche pas que :
 - la majorité des activités se serait installée ailleurs en Ile-de-France et certains cadres ou visiteurs auraient utilisé tout de même l'avion, même avec un accès moins aisé,
 - pour les activités qui ne seront créées en Ile-de-France que grâce au concept et au positionnement géographique, l'immense majorité des cadres ou visiteurs utiliseront les transports terrestres et le nombre de trajets aériens ajouté par jour sera nécessairement très faible ;
- concernant EuropaCity, il est quasiment exclu que des touristes ne viennent en avion que pour cette visite : les objectifs semblent plutôt être que
 - certains des étrangers ou des provinciaux lointains (Toulouse, Nice, ...) venant sur Paris en avion demeurent sur place un jour de plus pour visiter un site majeur qui est d'accès aisé depuis leur aéroport, ce qui n'induit pas d'augmentation de trafic significative,
 - certains des étrangers s'abstiennent d'une escapade (tourisme ou shopping) à Londres ou ailleurs, ce qui induit plutôt une diminution de trafic.

Pour ces raisons, le commissaire enquêteur estime que l'impact des futures activités de la ZAC sur le trafic aérien est non quantifiable, et en tous les cas marginal, par rapport à la croissance tendancielle du trafic aérien.

D.2.5 - Insertion dans l'environnement

Impact sur le commerce local et régional

Cet item a été évoqué par 245 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

Il recouvre pour partie le chapitre D.2.3 consacré à l'emploi et au degré de « cannibalisation » pouvant résulter du projet. Les préoccupations des contributeurs ayant émis des avis défavorables sur cet item concernent presque exclusivement le projet EuropaCity.

L'étude d'impact indique que « l'offre commerciale sur le Triangle de Gonesse réside principalement dans le projet EuropaCity. Néanmoins, au sein du Quartier d'Affaires, le projet prévoit le développement d'une offre de proximité de maximum 15 000 m² de commerces et services. Bien intégrés au quartier, ces commerces seront destinés à couvrir les besoins des entreprises et salariés du Quartier d'Affaires et participeront à son animation. Ils seront logiquement fermés le weekend, pour majeure partie ».

Elle présente « EuropaCity (comme) une offre commerciale qui participe d'une destination de loisirs inédite, en rupture avec l'offre existante. Au regard de l'évolution des modes de vie et de consommation et de la révolution numérique, EuropaCity constitue un laboratoire des nouveaux modes de commerce, avec pour objectif de développer une offre inédite, originale et complémentaire à l'offre existante aujourd'hui en Ile-de-France. Le commerce n'y est pas conçu comme une offre destinée à couvrir les besoins alimentaires et domestiques. Associé à des activités culturelles, de loisirs et de sports, le projet permet de constituer une destination dédiée au temps libre, populaire et touristique.

À l'ère d'Internet, le commerce se réinvente avec l'économie du partage d'informations et de la collaboration. Le rôle du point de vente est en cours de redéfinition. L'e-commerce a progressé de 30 % ces dix dernières années et devrait progresser de 13 % d'ici à 2020. Il est devenu un canal de distribution incontournable, et est utilisé par près d'un Français sur deux. En permettant la géolocalisation, l'achat mobile et la comparaison instantanée, le smartphone bouleverse et va continuer de bouleverser les comportements d'achat. Dans le même temps, émerge le besoin de partager avec ses proches des moments de vie et d'émotions, comme en témoigne l'explosion des réseaux sociaux. La tendance est donc au rapprochement entre loisirs et commerce (...).

Elle indique que le projet aura « des effets réels, mais secondaires, par rapport aux évolutions dues aux facteurs sociodémographiques et commerciaux (dans la mesure où) l'appareil commercial actuel du Nord-Est métropolitain sera fragilisé par les nouveaux modes de consommation : diminution de la part de l'alimentation dans le budget des ménages, essoufflement de l'attrait pour les hypermarchés, retour à la proximité, augmentation très importante de l'achat sur internet et de la récupération. Les commerces existants verront globalement leur chiffre d'affaire baisser à l'horizon 2018 ».

L'étude estime que « ces facteurs démographiques (augmentation de la population et du nombre de visiteurs) et socioéconomiques (évolutions de la structure de la consommation, sortie de crise, etc.) auront des impacts sur l'appareil commercial global plus importants que l'ouverture d'EuropaCity ».

En conséquence, « l'impact d'EuropaCity sera dilué sur 30 pôles commerciaux (dans la mesure où) la zone d'attractivité d'EuropaCity sera l'ensemble de l'Ile-de-France. La part des visiteurs issue du territoire du SIEVO sera minoritaire. Cet impact très dilué ne remet pour autant pas en cause la viabilité des commerces impactés.

La vocation d'EuropaCity est d'intéresser en grande proportion une clientèle et un public touristiques, français et étrangers, y compris pour la fréquentation des commerces, en faisant ainsi venir sur le territoire des personnes qui n'y viennent pas encore. La motivation de visite ne serait en effet pas liée à la récurrence des courses alimentaires. Ainsi, le projet n'affecterait que faiblement la fréquentation du commerce local. En outre, l'offre développée par le projet serait de nature très différente, voire sans comparaison, à celle du commerce de proximité. Le projet pourra toutefois atténuer, voire annuler le potentiel de progression des commerces environnants ».

A contrario, le document « Evaluation d'impact économique du projet EuropaCity », daté de mai 2016 et établi par Paris Terre d'Envol avec notamment l'appui du cabinet McKinsey & Company conclut que le projet aura « des répercussions lourdes sur les équipements commerciaux, de loisirs et culturels », avec notamment « 1 Mrd€ de chiffre d'affaires captés par EuropaCity au détriment d'autres équipements d'Ile-de-France » (commerce, culture, loisirs, ...), dont « 250 M€ de CA capté au détriment des équipements de la zone proche (< 10 minutes de trajet), soit plus de 30 % des revenus des centres commerciaux de cette zone », respectivement impactant :

- les centres commerciaux généralistes d'Ile-de-France pour env. 680 M€,
- les grandes surfaces de proximité pour env. 80 M€.
- les commerces de centre-ville pour env. 240 M€.

Le document évalue aussi un impact d'env. 100 M€ sur les parcs de loisirs et les sites culturels d'Ile-de-France (musées situés à proximité, salles de spectacle et lieux d'exposition).

L'étude postérieure de la Commission particulière du débat public réétudie les différents scénarios et évalue un taux de substitution aux pratiques commerciales actuelles en fonction de la distance au site.

En conclusion, elle suggère de « rester mesuré sur les effets de concurrence (...) :

1) parce que le volume de consommation va s'accroître :

- le volume global de consommation n'est pas fixe et grossit avec la base démographique des concurrents. La captation de ce nouveau potentiel commercial n'est pas « au détriment » de l'emploi actuel des autres centres. Tout au plus, en substitution de l'emploi futur d'autres projets commerciaux ;
- structurellement, le volume global de consommation augmente plus vite que la seule population, en particulier pour la consommation non alimentaire (...)

2) parce qu'un effet de diversité pourra limiter la concurrence et accroître la dépense totale (...) ».

Le commissaire enquêteur souligne les difficultés d'une projection économique à moyen terme (au delà de 2025) dans un monde extraordinairement fluide : démographie locale, taux d'emploi et injection de pouvoir d'achat, digitalisation du commerce et des loisirs, surcroît de fierté locale et effet de mode et d'entraînement, ...

En tout état de cause, il note que les interlocuteurs qu'il a reçus ont des avis partagés sur la santé actuelle des centres commerciaux alentours :

- pour certains, ils ont déjà beaucoup de mal à vivre correctement ... alors même qu'EuropaCity n'est annoncé que pour dans de nombreuses années,
- pour d'autres, ils fonctionnent bien, malgré plusieurs créations de centres ou de concepts commerciaux durant la dernière décennie ... même si certains ont ensuite dû repositionner leur niveau de gamme à la clientèle réelle (semble-t-il par exemple Aéroville).

Il est de toute façon certain que ce n'est pas le maintien du statut quo issu des concepts commerciaux développés au XX^e siècle qui permettra de concurrencer Amazon ni d'imaginer et de développer la synergie entre le commerce physique et les émotions, expériences et pratiques issues du monde virtuel.

C'est d'ailleurs pour cela que le groupe Auchan (initiateur d'EuropaCity) accepte que ce nouveau concept puisse aussi entrer en concurrence avec ses marques traditionnelles, telles Auchan (pour les rayons non-alimentaires), Décathlon, ...

Toutefois, une montée en puissance progressive et maîtrisée des surfaces commerciales d'EuropaCity et la mise en place préalable d'indicateurs économiques et sociaux auprès d'acteurs commerciaux localement identifiés seront de nature à permettre de comprendre au fur et à mesure les impacts transitoires (effet d'engouement) et durables (éventuels nouveaux modes de consommation) de l'ouverture d'EuropaCity.

Principes du développement durable

Cet item a été évoqué par 245 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

Ces principes comportent de nombreux volets, dont la maîtrise des énergies non renouvelables, le devenir des eaux pluviales, la gestion raisonnée des déchets ainsi que le réchauffement climatique (sujet traité au sous-chapitre suivant).

Concernant la maîtrise de l'énergie non renouvelable, l'étude d'impact présente les divers besoins énergétiques du site et les modes d'optimisation concernant le parc d'activité et EuropaCity, ceci en fonction de mesures de réduction en amont (isolation thermique par exemple), des possibilités de mutualisation et de l'utilisation volontaire de techniques peu consommatrices, notamment pour l'éclairage, la ventilation, le chauffage et le refroidissement (dont le rafraîchissement naturel).

Elle indique que « *une utilisation efficace des énergies renouvelables et des mesures de réduction des consommations énergétiques permettront d'inscrire le projet dans une logique de développement durable et d'optimisation des ressources issues de son environnement direct* ».

Concernant surtout EuropaCity, mais aussi les programmes du Parc d'activité qui lui seront reliés, elle décrit ensuite les « *mesures d'accompagnement des besoins induits par le projet* », tels qu'ils sont envisagés à ce stade des réflexions :

- le solaire photovoltaïque sur 15 % des toitures, soit env. 45 GWh/an,

- le solaire thermique pour le chauffage et l'eau chaude sur 5 % des toitures, soit env. 22 GWh/an,
- la climatisation solaire par machine à absorption sur 5 % des toitures, soit env. 15 GWh/an,
- le bois énergie par chaudière à cogénération, soit env. 16,5 GWh/an thermiques et 11,5 GWh/an électriques,
- le biogaz à partir de méthanisation de déchets et chaudière à cogénération, soit env. 4,5 GWh/an thermiques et 4,2 GWh/an électriques,
- la géothermie Basse Energie pour le chauffage et l'eau chaude, soit env. 72,6 GWh/an,
- la géothermie Haute Energie (vapeur surchauffée captée profondément), soit env. 140 GWh/an thermiques et 21 GWh/an électriques,
- la géothermie Très Basse Energie (captage superficiel + pompe à chaleur) pour le chauffage et le refroidissement, soit env. 3,3 MWh/an en chaleur et 2,7 MWh/an en froid,
- le freecooling géothermique (captage superficiel sans pompe à chaleur) pour le rafraîchissement, soit env 4 GWh/an,
- la récupération de chaleur sur les eaux grises (usées), soit env. 7 GWh/an,
- la récupération de chaleur sur les équipements par échange et mutualisation des excédents de chaud et de froid entre les différentes fonctions (data center, commerces, parc aquatique, parc des neiges, ...), soit env. 15 GWh/an.

A noter que la contribution de l'énergie éolienne n'est pas retenue du fait des contraintes aéronautiques.

L'étude explique que « selon que l'on retient le scénario de base ou celui optimisé, une couverture d'entre 75 % et 85 % des besoins énergétiques par les énergies renouvelables (EnR), produites ou non localement, est envisageable. Le taux de couverture des besoins énergétiques par des EnR est variable selon les besoins :

- Les besoins en chaud peuvent être satisfaits à 90-95 % par les EnR, dont 90 % seraient produites localement. Cela représente une exploitation des potentiels de production de chaud de 25 %, ce qui est relativement restreint.
- Entre 65 et 70 % des besoins électriques peuvent être satisfaits par des EnR, dont 60 seraient produites localement. Cela nécessite d'avoir recours à la cogénération bois et déchets.
- Entre 80 et 90 % des besoins en froid peuvent être satisfaits par les EnR, dont 40 % à 60 % seraient produites localement. Ce taux ne peut être atteint qu'avec la climatisation solaire. L'utilisation de l'énergie solaire est conditionnée par les choix stratégiques relatifs à la surface de toiture allouée à la production d'énergie, et à celle occupée par des espaces verts ».

Le commissaire enquêteur prend acte du considérable effort de recherche, de développement et ensuite d'investissement en la matière par EuropaCity.

Il estime que ceci est supportable du fait de la conjonction des éléments suivants :

- la très grande taille du projet qui permet d'envisager des investissements importants et simultanément dans les divers domaines de l'évitement, de la production et de la récupération des énergies,
- l'importance des couvertures végétalisées des bâtiments qui assurent une excellente isolation thermique,
- l'importante variété des besoins énergétiques en électricité, en chaud et en froid, qui permet de trouver des synergies et des possibilités d'échanges énergétiques,
- l'unicité du gestionnaire du site d'EuropaCity,
- la vision à long terme du projet, tolérant un retour sur investissement plus long,
- le caractère novateur du projet alliant le monde réel et le digital,
- la nécessité de développer une crédibilité technique et environnementale pour permettre son acceptation par le public.

Ceci constitue une très intéressante application à grande échelle de la mise en synergie de diverses technologies, ce qui va nécessiter :

- la finalisation de toutes les données et la révision progressive des objectifs et de la façon de les atteindre, ceci tout au long de la maturation des études techniques,
- le respect des objectifs ambitieux édictés au PLU,
- un pilotage précis et un niveau de maintenance très exigeant.

Toutefois, un ratio d'environ 70 % d'énergie renouvelable produite sur le site ou dans les environs immédiats ne doit pas occulter que 30 % de l'énergie nécessaire au site resteront apportés de l'extérieur, que ce soit notamment :

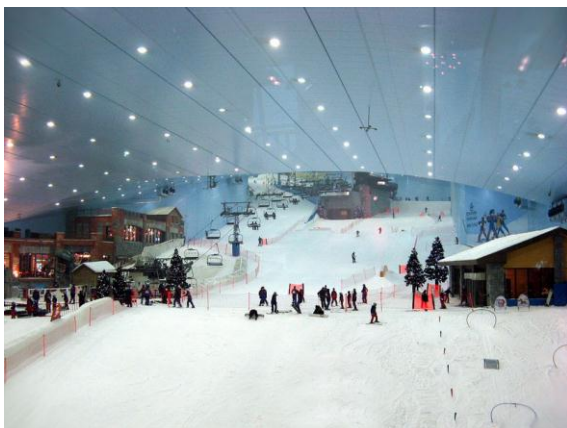
- de l'électricité, d'origine nucléaire, renouvelable ou provenant de produits carbonés,
- du carburant de chaudières et des groupes électrogènes de secours.

Cette consommation, une fois ramenée au m² construit, à l'emploi et/ou au service apporté (commerce, loisir, culture, hôtellerie et restauration, data center, etc.) est très probablement bien inférieure à ce qui pourrait être constaté :

- sur d'autres sites existants remplissant à peu près les mêmes fonctions (dont les centres commerciaux),
- sur d'éventuels futurs programmes plus petits et/ou isolés qui ne bénéficieraient donc pas des mêmes synergies.

Enfin, certains contributeurs ont été particulièrement interpellés, voire choqués de la programmation d'un parc des neiges sur EuropaCity, tel qu'indiqué dans la notice explicative : *« Le complexe proposera notamment (...) un parc des neiges indoor : le Grand Paris ne dispose pas d'équipement de neige couvert, contrairement au Grand Londres qui en compte deux à moins d'une heure ; à l'issue du débat public, Alliages & Territoires, maître d'ouvrage du projet EuropaCity, s'est engagé à ne réaliser le parc des neiges qu'à la condition que des études approfondies démontrent sa conformité avec l'ambition environnementale du projet ».*

Malgré des arguments audibles sur les aspects ludique et décalé d'un tel équipement et la possibilité de faire découvrir les activités hivernales à des jeunes ne les connaissant pas, le commissaire enquêteur partage l'émoi de certains quant au caractère assez provoquant et ostentatoire d'un tel équipement, ... qui remplit d'ailleurs parfaitement un tel rôle à Dubaï : voir photo ci-dessous.



Dans un contexte de réchauffement climatique, de lutte contre le gaspillage, de recherche de sobriété énergétique et de nécessité de montrer et promouvoir l'exemplarité des décisions publiques et privées, un tel projet ne peut en effet qu'interpeler, émouvoir et susciter un sentiment de rejet.

A tout le moins, il est en effet nécessaire que « *des études approfondies démontrent sa conformité avec l'ambition environnementale du projet* », ... ce qui n'est pas gagné, d'autant que produire du froid est plus difficile et plus impactant que produire de la chaleur.

Concernant le devenir des eaux pluviales, l'étude d'impact indique que « *le contexte du projet a imposé de lui-même des mesures de réduction des impacts dans la gestion de l'eau, autour des objectifs suivants :*

- *Ne pas faire transiter les eaux pluviales collectées en domaine public par les ouvrages privés de gestion des eaux pluviales du projet EuropaCity,*
- *Limitation des surfaces de plan d'eau conformément aux exigences de la DGAC,*
- *Economie des espaces publics au sein des quartiers au profit de la continuité paysagère Nord-Sud et des espaces publics majeurs,*
- *Le choix du « chemin le plus long » dès qu'il en est possible afin d'augmenter le temps de ruissèlement des eaux pluviales et de ralentir les débits pour une meilleure gestion des volumes de stockage ».*

En fonction de cela, le projet prévoit une régulation des eaux pluviales par la création de « *noues permettent le stockage des eaux pluviales ainsi que leur acheminement vers un exutoire* » et de « *tranchées drainantes (...) disposées le long de la voirie tout comme les noues ; cependant les piétons peuvent marcher sur ce dispositif. Les eaux ruisselantes sur la surface bitumée sont orientées vers ce dispositif qui est souvent rempli de pierres ou de graviers* ».

Le commissaire enquêteur note la difficulté de prévoir le stockage puis l'infiltration des eaux pluviales sur le site, en raison de l'interdiction de créer de vastes bassins.

Il attire l'attention sur la difficulté de correctement dimensionner les tranchées drainantes (remplies de cailloux) puis de les maintenir en parfait état et enfin sur les risques d'interaction avec les sous-sols imperméabilisés des bâtiments.

Pour « *améliorer l'insertion de la fonction rétention dans la trame urbaine, la création d'un bassin d'agrément peut être couplée aux mesures déjà mises en place. Vide, il sert à réguler le début de fuite. En eau, il peut servir de stockage pour la réutilisation des eaux de pluies. Il s'agit de cuvettes dessinées par la topographie constituent des éléments de stockage significatifs pouvant gérer des eaux d'orage et permettant une infiltration diffuse. Ces espaces sont praticables en temps normal et deviennent un exutoire intermédiaire lors d'évènement orageux. Le dessin des parcs sportifs ainsi celui du parc des Tulipes permet le stockage des volumes ruisselés pour une pluie cinquantennale* ».

Toutefois, le projet envisage la création (dont la nécessité reste à confirmer) d'un exutoire vers la Morée (au Sud du projet) avec un débit de fuite régulé, ce qui impliquera des études complémentaires techniques et d'acceptabilité.

Le commissaire enquêteur apprécie le caractère mixte des bassins à inondation temporaire qui participeront à une variété des ambiances selon les moments et contribueront à sensibiliser les usagers aux problématiques environnementales.

Il craint toutefois ce qu'il a déjà constaté bien souvent ailleurs, à savoir que le « principe de précaution » pousse les autorités à grillager ces espaces ... peu après leur création.

De plus, « *les aménagements prévus dans les projets architecturaux (notamment les toitures largement végétalisées) permettraient de limiter les effets de l'imperméabilisation des sols et de gérer l'eau à l'intérieur des emprises afin de prévenir les risques de ruissellement. De multiples bassins de rétention paysagers permettraient de réutiliser l'eau de pluie et limiteraient les volumes à traiter en aval.*

Sous réserve de l'avis de l'Agence régionale de santé (ARS), des bassins de filtration et d'épuration pourraient permettre de limiter les volumes d'eaux usées rejetées ».

Le commissaire enquêteur note que la quasi-totalité des eaux pluviales tombées sur le site sera soit :

- évapo-transpirée par les plantations (en pleine terre et sur les terrasses végétalisées),
- infiltrée sur le site,

ce qui compense pour une bonne part un des graves impacts de l'artificialisation des sols.

De façon à minimiser la consommation en eau, « les eaux de pluie ainsi que les eaux usées seraient réutilisées au maximum afin de réduire la consommation en eau potable et de limiter les rejets.

Des solutions de traitement des eaux de pluie et de certaines eaux usées sont actuellement étudiées (bassins de récupération, jardin filtrant, traitement spécifique, ...) en vue de les réutiliser pour l'arrosage des espaces verts, le lavage des sols, les chasses d'eau, etc. ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces projets, qui sont les pistes de travail de beaucoup de projet mais qu'il est encore délicat à mettre en œuvre car cela nécessite une ingénierie assez lourde et des autorisations administratives.

L'échelle et l'ambition du présent projet lui semblent être d'excellents atouts pour pouvoir y parvenir.

Concernant la gestion raisonnée des déchets, l'étude d'impact indique que « le volet Déchets (...) peut et doit être appréhendé selon 2 axes temporels et thématiques très différents.

- 1) *D'abord l'impact déchets et les mesures associées pendant la phase d'aménagement et de construction des espaces publics et des bâtiments. Cette phase fait intervenir une multiplicité d'acteurs (maitrise d'œuvre et entreprises) sur une emprise large et sur une période de plusieurs années. Nous appellerons cette partie « déchets de chantier ou déchets du BTP ».*

Celle pouvant elle-même être scindée en 2 sous-parties :

- *les déchets générés par les Travaux Publics, essentiellement terrassement, voirie, réseaux secs, réseaux humides et aménagements paysagers,*
- *les déchets générés par la construction des Bâtiments, fondations, gros-œuvre, second-œuvre, finitions et aménagements intérieurs.*

- 2) *La seconde phase est celle du fonctionnement du Triangle de Gonesse et d'EuropaCity.*

Les déchets seront produits par des personnes travaillant, visitant ou venant se distraire sur le site pendant toute la durée de vie du quartier. Cette partie sera appelée « déchets en fonctionnement ».

Notre approche est basée sur la philosophie d'une étude d'impact à savoir :

- *Avant tout, éviter l'impact,*
- *Ensuite, réduire celui-ci quand il est inévitable,*
- *Enfin, compenser les impacts quand nécessaire ».*

L'étude évalue à environ 25 000 t/an la production théorique totale de déchets, une fois la totalité des activités en service. Elle expose les objectifs régionaux de réduction de la production et ensuite de récupération et valorisation des différents types de déchets, dont les déchets des activités économiques, les papiers, les emballages et les biodéchets.

Elle présente « des mesures pour réduire la production de déchets à la source et pour augmenter la part de valorisation des déchets (aussi bien matérielle qu'énergétique) devront être mises en place. Celles-ci s'articuleront autour de trois grands axes :

- *Une charte partenariale (stratégie RSE) : les investisseurs et promoteurs qui souhaiteront s'implanter sur le Triangle de Gonesse devront s'engager à en respecter les prescriptions (...);*
- *Actions de sensibilisation auprès des salariés et des visiteurs dans un objectif de réduction des déchets produits. Ces initiatives varieront en fonction des secteurs concernés :*
 - *Dans la restauration, les actions se concentreront autour des thématiques du gaspillage alimentaire, de l'achat de produits peu emballés, et de l'utilisation de l'eau du robinet plutôt que de l'eau en bouteilles.*
 - *Dans les commerces, il s'agira de supprimer la distribution de sacs plastiques, et de mieux choisir ses fournisseurs, en privilégiant ceux qui proposent moins d'emballages.*

- Concernant les activités technologiques, il leur faudra privilégier l'éco-conception et tenter de réduire la production de déchets dangereux.
- Enfin, les bureaux devront limiter leur consommation de papier et privilégier les achats éco-responsables (en utilisant par exemple du matériel réutilisable pour les impressions) ;
- Sensibilisation au tri par les acteurs de la collectivité pour favoriser la valorisation des déchets.

Par ailleurs, à partir du 1^{er} janvier 2016 (arrêté du 12 juillet 2011), une production dépassant le seuil de 10 tonnes par an pour les biodéchets, et 60 litres par an pour les huiles alimentaires obligera ceux qui en sont à l'origine à mettre en place un tri à la source, et d'en assurer la collecte ayant pour objectif leur valorisation biologique (...).

- Mise en place d'une gestion collective des déchets, ce qui permet de mettre en œuvre des solutions de traitement plus performantes que pour une faible quantité de déchets. La performance environnementale globale du site s'en verra grandement améliorée. Un porteur de projet, représentant tous les acteurs impliqués, favorisera son bon fonctionnement (...).

Concernant plus spécialement EuropaCity, l'étude indique que « tous les opérateurs partenaires auraient l'obligation contractuelle de limiter leur volume de déchets et d'inciter les visiteurs à collecter, trier et rapporter les déchets. S'appuyant sur ce tri à la source, la collecte bénéficierait de l'infrastructure logistique du site ou de son propre réseau (collecte pneumatique). Des plates-formes de tri sélectif et de compostage des déchets organiques couplées avec des unités de méthanisation, sont à l'étude. La présence de ces installations permettrait de réduire la production de déchets du site et obligerait à améliorer la qualité du tri. Le digestat pourrait être utilisé comme engrais au sein de la ferme urbaine. L'objectif serait d'atteindre 75 % de déchets valorisés sur place, pour optimiser leur réutilisation et réduire leur transport. Les déchets non recyclables sur place (verre, ordures ménagères résiduelles, encombrants) seraient évacués vers les circuits classiques de recyclage, de stockage ou d'incinération ».

Le commissaire enquêteur prend acte de l'ensemble de ces engagements.

Si ces thèmes et ces objectifs deviennent désormais assez classiques, il n'en demeure pas moins que la réalisation du projet sous forme d'une ZAC, les possibilités de mutualisation et de synergie entre acteurs, l'unicité de la gestion d'EuropaCity et le caractère assez prototype de l'ensemble du Triangle de Gonesse sont des facteurs qui devraient être très favorables à la réussite de ce programme.

Concernant la phase de travaux, l'étude estime que « la production de déchets lors du chantier est estimée à plus de 60 000 tonnes », dont 48 560 t de déchets inertes, 9 700 t de déchets industriels banals, 2070 t de déchets industriels spéciaux et 605 t d'emballages (estimations moyennes).

En complément des objectifs du plan régional de gestion des déchets du BTP, l'étude indique que « l'objectif de réduction de la quantité de déchets produits est fixé à 40 % (seuil attribué après analyse de retours d'expérience et utilisation du programme SMARwaste³⁰) » et que « des actions spécifiques sont à mettre en œuvre pour y parvenir :

- Choix de modes de construction économes, en conformité avec le défi n°1 de la Charte d'Aménagement Durable de l'EPA Plaine de France, qui encourage l'utilisation d'éco-matériaux permettant de réduire la production de déchets,
- Réutilisation de matériaux provenant d'autres chantiers : cette stratégie est pertinente sur le site du Triangle de Gonesse dans la mesure où d'autres chantiers seront menés simultanément à proximité,
- Charte de chantier vert imposée aux entreprises pour favoriser des comportements économes,
- Réduction des emballages,
- Préfabrication de certains éléments de construction, ce qui permet de limiter le nombre de matériaux et d'emballages présents sur le site
- Conception selon un bilan équilibré entre déblais produits et remblais mis en œuvre.

³⁰ « SMARTwaste est un système développé au Royaume-Uni en 2009 par le Building Research Establishment (BRE) qui permet de prévoir les gisements de déchets selon les spécificités d'un projet ».

- Optimisation de l'utilisation des matériaux en évitant les chutes, les excédents non utilisés, les couches non nécessaires, ...
- Choisir des fournisseurs sensibilisés aux questions des déchets (peu d'emballage, matériaux respectueux de l'environnement) ».

Ensuite, les moyens de favoriser la valorisation des déchets sont expliqués :

- Créer un « Plan de gestion sur site pour avoir une vision globale de la production des déchets et faciliter la mise en place d'un système de tri et de récupération voire de traitement sur place,
- Imposer une charte de chantier vert (la même que celle citée précédemment) aux entreprises du BTP qui interviennent pour les sensibiliser et les contraindre au tri sélectif, à la récupération etc.
- Organisation des flux sur le chantier pour encourager la mutualisation des déchets. Certains systèmes de retraitement et de valorisation ne sont possibles et rentables qu'à partir d'une quantité importante de déchets.
- Anticiper dès la phase de conception le mode de gestion des déchets du chantier : collective par un prestataire extérieur, collective par une entreprise du chantier, ou individuelle ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette démarche et de ces engagements.

Air, eau, climat et pollution

Cet item a été évoqué par 429 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

Concernant les impacts sur la qualité de l'air, l'étude d'impact indique que « l'impact majeur à prendre en compte dans le cadre d'un quartier d'activités tertiaires est la modification du trafic aux heures de pointe. D'après les études réalisées par Güller Güller, l'aménagement du Triangle de Gonesse générera 7 500 véhicules pour le quartier d'affaires et 3 400 véhicules pour EuropaCity à l'heure de pointe du soir », ce qui a des incidences sur l'émission de polluants atmosphériques (notamment NOx, SO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}) et de gaz à effet de serre.

Plus généralement, l'étude d'impact établit la liste des postes d'émission (en phase de construction puis d'exploitation), quantifie celles-ci et explique les diverses mesures de réduction ainsi que les démarches qui seront mises en œuvre pour :

- construire des bâtiments avec des matériaux plus « durables » (structure en bois),
- promouvoir les énergies renouvelables et la maîtrise de l'énergie,
- favoriser l'utilisation des transports collectifs et des modes doux, pour favoriser le covoiturage ainsi que les véhicules propres.

Le commissaire enquêteur prend acte de ces mesures mais constate que, par rapport à une totale absence de projet, il n'en demeurera pas moins un impact non négligeable.

Toutefois, si le projet n'aboutissait pas, une partie des activités (et donc des emplois comme des impacts) serait localisée ailleurs en Ile-de-France ou éventuellement dans une autre région, une autre partie à l'étranger et enfin une dernière partie (des emplois comme des impacts) n'aurait pas été générés.

En conséquence, le bilan global du projet n'est pas seulement à apprécier au regard des émissions indiquées et quantifiées.

Accessoirement et sans que ce soit un argument en faveur du projet car la mise en œuvre d'autres méthodes culturales seraient possible, il convient de constater que cela induira la suppression de l'émission d'aérosols liés aux épandages agricoles.

Concernant les impacts sur la qualité du sous-sol et des eaux souterraines, l'étude d'impact présente le cadre géologique et hydrogéologique et indique les principes de « *gestion (des eaux pluviales) à la parcelle (par toiture végétalisée ou non)* », d'infiltration partielle au moyen de noues et de tranchées drainantes, puis de « *collecte dirigée vers les parcs inondables* » avec des systèmes de réutilisation des eaux pluviales chaque fois que possible.

L'exutoire ultime (avec un débit régulé) est la Morée, rivière située à 2 km.

Elle indique que « *le secteur d'étude ne compte pas de réseau hydrographique superficiel.*

L'imperméabilisation des sols entraîne cependant un phénomène plus important de ruissellement des eaux pluviales et, par conséquent, augmente les risques d'inondation », ceci avant la mise en place des mesures palliatives de gestion des eaux pluviales au sein de toute la ZAC.

Cette « *gestion des eaux de ruissellement (conduit à une) amélioration du cadre paysager (du fait de la création d'un) réseau de rigoles, noues, caniveaux, éventuellement canaux, visant à collecter les eaux pluviales et les conduire dans les zones de rétention temporaire et d'infiltration* ».

Le commissaire enquêteur prend acte du fait que l'aménagement transforme cette forte contrainte en un thème fort de l'organisation urbaine et du paysagement, expression tangible de la prise en compte de la thématique du développement durable à l'échelle de la parcelle, de la voirie et de l'ensemble de la ZAC.

Concernant la légère dépression de terrain (talweg) traversant le site en légère diagonale et jusque vers le parc des Tulipes, la suspicion initiale de zone humide n'a pas été confirmée par l'observation faune/flore sur place, du fait des pratiques culturales en vigueur, hormis que « *seul le critère pédologique a permis d'en attester l'existence. Cet état de dégradation s'explique par le cheminement de l'eau qui a été amputé par des voies de communication aujourd'hui anciennes* ».

Toutefois, l'étude prévoit plusieurs scénarios de mise en valeur et/ou de reconstitution de ce secteur pouvant bénéficier de possibilité de revalorisation biologique.

Le commissaire enquêteur estime nécessaire la prise en compte et la mise en valeur, dans l'ingénierie verte du projet, de la légère dépression de terrain (talweg) au sein du projet, et notamment la partie située en partie Sud de l'emprise dédiée à EuropaCity, à proximité du futur parc paysager des Tulipes, aux endroits où les études détaillées restant à mener montreront la possibilité d'une revalorisation biologique, quitte à devoir retoucher le plan de masse projeté.

Concernant une des conséquences de l'imperméabilisation, à savoir le risque d'inondation, l'étude d'impact indique que « *l'aménagement (...) va accroître les volumes d'eau de pluies de ruissellement et les besoins de stockage* », indique les « *mesures de réduction de l'impact de l'imperméabilisation des sols sur le ruissellement des eaux de pluie à travers une gestion préventive des eaux pluviales, partiellement à ciel ouvert* » et expose ensuite l'« *aménagement d'ouvrage de stockage des eaux de pluies avec des capacités répondant aux volumes d'une pluie cinquantennale, conformément à la réglementation. Un volume de stockage est dédié aux événements exceptionnels. Celui-ci est apporté par le bassin aval vers la butte des Tulipes.*

Environ 250 000 m³ d'eau pourront y être stockés (compte-tenu de l'ensemble des dispositifs).

A partir de ce stockage, l'eau de pluie peut être acheminée vers l'espace public (parcs, bassins), tandis qu'une partie de celle-ci s'écoule vers la Morée ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces dispositions qui sont logiques dans un secteur de terres faiblement perméables où les capacités d'infiltration sont donc faibles.

Il note aussi l'absence de toute activité industrielle projetée, de type chimique ou autre, qui soit susceptible de polluer le sous-sol : une saine construction des réseaux d'évacuation des eaux usées et un processus normal de surveillance et d'entretien seront de nature à éviter toute pollution du substratum.

Accessoirement et sans que ce soit un argument en faveur du projet car la mise en œuvre d'autres méthodes culturales seraient possible, il convient de constater que cela induira la suppression de la pollution des sols par engrais et pesticides.

Concernant les impacts sur le climat, l'étude d'impact commence par indiquer que « le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale. Cependant, le projet peut entraîner des variations d'ordre microclimatique. Des modifications du bilan thermique au voisinage du sol peuvent être produites par :

- la disparition de zones agricoles et l'artificialisation des sols qui entraînent un réchauffement de l'air ambiant au niveau des sols et une moindre humidité,
- la construction de bâtiments qui modifient le couloir des vents et induisent une baisse de l'ensoleillement de l'espace public.

Enfin, la circulation accrue de véhicules génère des gaz à effets de serre (CO, CO₂, COV, N₂O, ...) ».

Au stade de la conception, elle présente les « mesures de réduction mises en place par le projet :

- le projet propose un traitement paysager de qualité fondé sur d'importants espaces verts, notamment une continuité paysagère Nord/Sud, la lisière agricole et la bande sportive, qui peuvent jouer le rôle de régulateur thermique et d'îlots de fraîcheur en été,
- la compacité et la densité de l'espace urbain construit (Coefficient d'Occupation des Sols moyen de 1,3 et emprise au sol du bâti entre 50 et 70 %) favorisent l'utilisation des transports en commun et limitent l'usage de la voiture grâce à des règles de stationnement restrictives. Ainsi, elles contribuent à limiter les émissions de gaz à effet de serre.

L'effet d'îlot de chaleur urbain (élévation localisée de la température en milieu urbain par rapport au milieu naturel) tend à s'intensifier avec le réchauffement climatique. La présence d'eau dans les villes permet de lutter contre cet effet en apportant un rafraîchissement par évaporation. La gestion des eaux pluviales dans la trame urbaine et la présence de végétation (évapotranspiration) contribuent à limiter ce phénomène.

Dans le cadre de la conception du projet EuropaCity et poursuivant l'objectif de minimiser cet effet, Alliances & Territoires a sollicité auprès du bureau d'études en stratégie environnementale, Transsolar, spécialiste de l'ingénierie climatique, une étude portant sur l'élaboration d'une stratégie pour optimiser le confort, la santé et le bien-être des employés et visiteurs d'EuropaCity. Cette démarche constitue l'un des quatre axes structurants de la stratégie environnementale du projet EuropaCity. Enfin, le choix d'un projet architectural ouvert : les rues, le parc et les toitures paysagères sont imaginés pour optimiser la circulation des vents ».

Le commissaire enquêteur reconnaît que, dans le cadre d'un projet aboutissant à une urbanisation du secteur, les mesures prises sont pertinentes.

Il ajoute que le couvert végétal prévu sur l'ensemble des espaces en pleine terre (frange agricole, alignements d'arbres sur voiries, parcs urbains, parc d'EuropaCity et parc Sud) et une grande partie des toitures seront pérennes (voire peut-être partiellement arrosés en période estivale).

Cette couverture végétale pérenne générera une évapotranspiration significative durant la période estivale, ce que n'assure pas l'agriculture actuelle, une fois le blé sec ou les cultures récoltées.

L'étude d'impact précise que « la production globale de gaz à effet de serre lors de la phase de construction est évaluée à 471 556 tonnes de CO₂ (en hypothèse de base). Cette évaluation s'appuie sur les hypothèses suivantes :

- Bâti BBC en phase 1,
- Bâti passif en phase 2 et 3,
- Structure Béton / Acier,
- Traitement des déchets de chantier au niveau de la moyenne française ».

Elle indique ensuite les pistes d'amélioration en la matière, avec notamment l'utilisation recherchée de structures en bois (moins pénalisante que le béton ou l'acier) et la « *construction de bâtiments passifs dès la première phase des travaux (...). Même si la construction d'un bâtiment passif est plus émissive (17 % d'émissions supplémentaires) que celle d'un bâtiment BBC parce qu'elle nécessite plus de matériaux, elle limite les émissions de 19,5 % à terme.*

En adoptant en phase d'exploitation un mix énergétique composé à 70 % d'énergies renouvelables, la production supplémentaire de GES sera effacée à 100 % au bout de 20 ans ».

En phase d'exploitation, l'étude indique les mesures prises pour assurer une très bonne isolation des bâtiments, pour minimiser le recours aux énergies fossiles, pour mutualiser les besoins énergétiques, pour favoriser l'utilisation des transports collectifs et des modes doux et pour favoriser le covoiturage ainsi que « *l'utilisation de véhicules propres permet de diminuer l'impact des déplacements routiers en matière d'émissions de CO₂ ou de polluants atmosphériques, de bruit, etc. à volume constant* ».

Comme en matière de pollution de l'air, le commissaire enquêteur considère que, si toutefois le projet n'aboutissait pas, une partie des activités (et donc des emplois comme des impacts) serait localisée ailleurs en Ile-de-France ou éventuellement dans une autre région, une autre partie à l'étranger et enfin une dernière partie (des emplois comme des impacts) n'aurait pas été générés.

En conséquence, le bilan global du projet sur le climat n'est pas seulement à apprécier au regard des émissions en gaz à effet de serre localement produites, telles qu'indiquées et quantifiées.

Il serait très minimisé si l'on prenait en compte ces facteurs externes.

Concernant les impacts sur les autres pollutions, l'étude d'impact indique que « *le projet prévoit le traitement des pollutions du point noir de Gonesse* », à savoir une ancienne décharge qui avait déjà fait l'objet d'importants travaux, notamment de confinement.

L'étude d'impact présente l'état des connaissances sur le sujet et indique que « *il est proposé de profiter des opérations d'aménagement pour réduire les nuisances qu'elles engendrent* » et envisage « *deux variantes pour régler la situation* :

- *le déplacement total des terres polluées, posant la question des possibilités de déplacement à l'intérieur du Triangle ou bien en décharge (le volume de terres polluées étant estimé à 93 000 m³ environ) ;*
- *la conservation des terres polluées sous réserve de la compatibilité avec l'usage des lieux, et leur traitement.*

Les solutions envisagées seront définies au moment du dossier de réalisation de la ZAC, l'hypothèse retenue à ce jour étant celle d'un traitement de la pollution ».

Le commissaire enquêteur considère que le sujet est correctement présenté et n'est pas surpris que la décision définitive relative au devenir des terres polluées ne soit pas encore prise, dans la mesure où le choix technique nécessitera préalablement de très nombreuses analyses chimiques puis des études d'ingénierie plus poussées, qui seront nécessairement présentées aux autorités de l'Etat avant toute décision, qui nécessitera même peut-être une enquête publique spécifique.

D.2.6 - Urbanisation de l'espace agricole

Perte de terres fertiles

Cet item a été évoqué par 552 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

L'étude d'impact indique que « le projet prévoit une urbanisation s'étendant sur 280 hectares et, par conséquent la suppression de l'utilisation agricole de terres de bonne qualité. Cependant, les terres situées dans le carré agricole disposent d'une meilleure fonctionnalité que celles situées plus au sud dans le cœur de Triangle » (à savoir le site de la ZAC).

« Il s'agit ainsi d'une perte d'une partie de l'outil de travail pour les huit sièges d'exploitations agricoles présents sur le périmètre concerné ».

Compte-tenu des projets envisagés et débattus depuis de nombreuses années, y compris au sein des 400 ha du Carré agricole finalement préservé, « le manque de visibilité quant à la pérennité des espaces agricoles à long terme peut handicaper le fonctionnement des exploitations. Investir, développer son activité demande une visibilité sur plusieurs années (...).

Le programme de la ZAC nécessite de libérer les terrains à aménager de toute occupation, et en particulier les baux ruraux et autres contrats de fermage (...).

Cela aura pour autre conséquence une concurrence sur le foncier et une hausse des prix ».

L'étude indique que « un processus de concertation (a été) mis en place avec les agriculteurs, les élus, et les habitants pour élaborer un projet agricole de territoire. Celui-ci vise à remettre au centre les espaces agricoles dans le fonctionnement territorial ».

Le commissaire enquêteur note que les propriétaires ou exploitants (ou anciens exploitants) qui sont venus le voir n'ont pas protesté contre le projet : ils estiment l'urbanisation du secteur inéluctable et s'intéressent plutôt au processus d'achat amiable ou d'expropriation (y compris des baux agricoles), au prix à en retirer et, pour ceux qui ont plusieurs années d'activité devant eux ou des enfants en âge de reprendre l'exploitation, au moyen de rebondir et de retrouver ailleurs des moyens d'existence plus pérennes, sur des terres moins morcelées et plus accessibles depuis le siège de l'exploitation.

Par rapport à ce sujet, l'étude d'impact expose « le projet de préservation de 400 ha de terres agricoles au Nord du Triangle de Gonesse dans des conditions d'exploitation pérennes. Ces terres sont particulièrement fertiles et leur conservation permettrait à une dizaine d'agriculteurs de poursuivre leur exploitation. Les mesures de soutien à l'activité agricole se sont inscrites dans le cadre d'une concertation approfondie entre agriculteurs, pouvoirs publics, et habitants, et sont également le résultat d'une collaboration avec la Chambre d'agriculture ».

L'objectif est la « sécurisation de l'agriculture périurbaine dans son rôle économique doit s'accompagner, comme le préconise le Contrat de Développement Territorial, d'un projet agricole garantissant la fonctionnalité et l'accessibilité du Carré agricole (sur les) 400 hectares préservés au Nord ».

Le commissaire enquêteur note la préoccupation de faire évoluer progressivement l'exploitation du carré agricole de la grande culture vers une agriculture périurbaine, ceci potentiellement en synergie avec les activités qui seront développées :

- sur la lisière agricole située à l'intérieur du périmètre de la ZAC : maraîchage, pépinière, expérimentation, permaculture³¹, ...
- au sein du site d'EuropaCity, visant partiellement les mêmes objectifs.

« Les orientations portent sur la mise en œuvre d'une stratégie foncière afin d'offrir aux exploitants une plus grande visibilité quant au devenir de ces terres agricoles (...).

Les principales mesures à mettre à œuvre sont :

- Accompagner la création d'une ZAP par les communes (Zone Agricole Protégée), plus appropriée que le PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière). Ces deux dispositifs complémentaires pourront être cumulés,
- Accompagner les porteurs de projet sur la lisière agricole,

³¹ La permaculture originelle (agriculture permanente) est la conception consciencieuse et la gestion de systèmes agricoles productifs qui possèdent les caractéristiques de diversité, de stabilité et de résilience des écosystèmes naturels.

- *Accompagner les agriculteurs dans la recherche de terrains situés à l'extérieur du Triangle de Gonesse (convention entre l'EPFVO et la SAFER),*
- *Faciliter la négociation avec les propriétaires institutionnels pour contractualiser des baux fermes avec les agriculteurs dans le carré agricole : engager une médiation avec AXA sur le parcellaire agricole au sein du Carré agricole,*
- *Faciliter la vente des terres détenues par les institutionnels en permettant ainsi à la SAFER de porter temporairement le foncier,*
- *Enfin, l'EPA Plaine de France a pris à sa charge le rétablissement du cahier des échanges ».*

Le commissaire enquêteur prend acte de toutes ces mesures d'accompagnement visant à restructurer et faciliter l'exploitation des 400 ha de terres demeurant agricoles et à permettre le maintien, le renforcement et la pérennisation de l'activité des exploitants qui souhaitent poursuivre.

Toutefois, la question demeure posée à une échelle plus large, alors que chacun constate et dénonce le grignotage progressif, mais important, des terres agricoles par l'urbanisation ou la création d'infrastructures, que ce soit en milieu périurbain, sur le littoral ou dans l'espace rural.

On est là au cœur du débat relatif au présent projet du triangle de Gonesse, les uns indiquant que le plan de masse compact du projet permet de sauvegarder 400 ha par rapport aux prévisions du précédent SDAU, les autres dénonçant la destruction de 300 ha agricoles de plus, par rapport à un grignotage constant et très insistant.

Concernant le projet EuropaCity, les divers échanges durant l'enquête publique ont mis en évidence qu'il nécessite une très bonne accessibilité par rapport aux différents moyens de transports collectifs lourds (modes ferrés et aéroport) et qu'il ne pouvait pas s'installer sur une des friches industrielles existantes du fait de sa taille et/ou de la mauvaise accessibilité d'autres sites potentiels (qui peut d'ailleurs être une des raisons de leur état de friche).

Quant à la friche de l'ex PSA sur Aulnay-sous-Bois, il apparaît qu'elle ne peut pas être la solution (contrairement à des réactions spontanées initiales) du fait que :

- le site d'entretien et de remisage des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express est planifié sur une grande partie de la superficie disponible,
- les pouvoirs publics souhaitent installer des logements (une des grandes priorités en Ile-de-France) sur une partie des superficies qui resteront disponibles, ce qui est possible à cet endroit qui n'est pas soumis à des restrictions aériennes.

Concernant le projet de Parc d'activité, certes, le site du Triangle de Gonesse sera en concurrence avec d'autres opportunités foncières, mais :

- les particularités de l'offre foncière qui y sera proposée ³²,
- l'accessibilité aisée à Paris, à La Défense et aux aéroports,
- la synergie possible et souhaitée entre les activités des futurs divers preneurs,

³² La notice explicative indique que « *Le Triangle de Gonesse a vocation à incarner ce corridor en reliant ces pôles quasi-isolés en un espace reconfiguré, avec une réelle lisibilité au plan international. Doté de fonctions tertiaires internationales et technologiques, il a l'ambition de positionner ce corridor aéroportuaire sur une offre diversifiée et compétitive* ». Et aussi qu'il « *devrait générer l'implantation d'environ 40 000 emplois directs. Il a vocation à concentrer des activités tertiaires et technologiques, ainsi que, de manière plus marginale, des locaux d'activités à destination des PME-PMI ; le niveau de qualification et de diplôme des emplois créés sera donc plutôt élevé avec une dominante technique. Beaucoup d'emplois de cadres supérieurs et de techniciens supérieurs devraient être implantés. La proportion d'emplois peu qualifiés est estimée entre 10 et 15 %, permettant d'améliorer l'accès à l'emploi pour les populations des départements du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis. Ces emplois moins qualifiés seront toujours représentés : maintenance, hôtellerie, restauration – commerce, surveillance, sécurité, notamment. Les activités de services programmées dans le quartier d'affaires participeront également d'une offre d'emploi à destination des populations locales* ».

- la proximité du futur site emblématique d'EuropaCity ...
constitueront des atouts permettant de déclencher une décision d'investissement, qui plus est dans le Nord-est de l'Ile-de-France, induisant une importante création de capacité de recherche et développement, de richesse, d'emploi et de fiscalité dans un secteur géographique souffrant de beaucoup de déséquilibres qui n'ont jusqu'ici été que peu contrebalancés par des volontés publiques ambitieuses.

Sauf à abandonner tout objectif de développement économique, de modernisation progressive des activités humaines et d'évolution des modes de vie, les pouvoirs publics (Etat et collectivités territoriales), en tant que représentants des composantes de la société française, admettent la mutation de terres agricoles au profit de toutes sortes de projets de développement dont ils estiment qu'ils ont une importance significative pour l'éducation et la recherche, la culture et les loisirs, la santé et le bien-être, la sécurité et l'armée, la protection contre les aléas naturels, les transports et l'énergie, le logement et l'hébergement, l'économie et l'emploi, etc.

Le commissaire enquêteur n'a pas à faire part de sa sensibilité personnelle par rapport à ce débat de société mais constate que, pour ce qui concerne le présent projet :

- le développement du Triangle de Gonesse s'inscrit dans le cadre du SDRIF de 2013,
- la disparition de ces surfaces agricoles est inscrite au Schéma directeur agricole du Grand-Roissy – SAFER de l'Ile-de-France 2013, y compris l'édition d'un front agricole et du traitement paysager de la frange agricole implantée en limite Nord de la ZAC.

Toutefois, le développement économique et ses effets induits ne doivent pas induire des bouleversements négatifs (géographiques, écologiques, sociaux, sociétaux ou fonciers) qui outrepasseraient l'intérêt des objectifs recherchés.

Le commissaire enquêteur considère toutefois que, si le projet n'aboutissait pas, une partie des activités (et donc des emplois comme des impacts) serait localisée ailleurs en Ile-de-France ou dans une autre région, une autre partie à l'étranger et enfin une dernière partie (des emplois comme des impacts) n'aurait pas été générés.

En conséquence, le bilan global du projet sur la consommation d'espaces agricoles n'est pas seulement à apprécier au regard de la superficie de la ZAC.

Il serait très minimisé si l'on prenait en compte ces facteurs externes.

Plus précisément, le programme conduit à « *l'imperméabilisation de 210 hectares de terres agricoles. La trame verte du programme, incarnée notamment par le parc créatif et le parc sud, limitera elle aussi l'imperméabilisation des sols. Ces espaces verts occuperont environ 25 % de l'emprise du projet* ».

Le commissaire enquêteur prend acte que, sur près de 300 ha de la ZAC, le projet de construction proprement dite concernera environ 210 ha, ... mais toutefois les 300 ha seront bouleversés et seuls la frange agricole et la ferme d'EuropaCity retrouveront une activité agricole, certes plus dans l'air du temps (pépinière, maraîchage, permaculture) et avec une composante expérimentale.

En sus de la seule question de la superficie agricole soustraite, le commissaire enquêteur s'attache à deux critères particuliers :

- la qualité des terres agricoles,
- leur positionnement dans une sorte de couloir non bâti allant de la grande Plaine de France aux confins de la ville de St-Denis.

L'étude d'impact souligne la très bonne qualité des terres agricole de l'ensemble du secteur d'étude et indique qu'elle est encore meilleure sur le carré agricole préservé au Nord de la ZAC. Les opposants au projet font part d'une qualité agronomique tout à fait exceptionnelle et de sa faculté de bien résister à la sécheresse estivale (peut-être en raison de la couche imperméable située au dessous).

Toutefois, il a été indiqué que ces terres sont inaccessibles aux engins après les pluies qui les rendent très collantes.

Le commissaire enquêteur considère que le « sacrifice » de telles terres peut être considéré comme plus impactant que s'il s'agissait de terres agricoles plus ordinaires.

Toutefois, l'appréciation des enjeux est aussi fonction de la biodiversité impactée.

Ici, la nature des grandes cultures et les intrants (engrais et pesticides) ont depuis très longtemps effacé toute biodiversité et toute possibilité d'habitat pour la faune et la flore du fait de l'absence complète de couverture végétale pérenne (prairies, taillis, haies, milieux humides, etc.) ... hormis sur la couverture de l'ancienne décharge et sur les talus des voies routières.

Il convient enfin de s'interroger sur la perte patrimoniale de la qualité agronomique de ces terres : oui il y a perte de valeur lorsqu'une terre agricole nourricière est ravalée au rang de substratum pour implanter des bâtiments ou des voiries.

De façon à minimiser cette perte, le commissaire enquêteur demande que le processus de délimitation des aires de chantier et de valorisation des terres soit organisé de façon que, à tout moment, les zones non touchées (les parcelles non encore vendues, la lisière agricole, les parcs urbains, les espaces non bâtis d'EuropaCity, ...) soient délimitées, plantées et strictement interdites aux engins de façon à préserver la qualité agronomique des terres, soit jusqu'à leur transformation en « espace vert », soit jusqu'à un décapage permettant la réutilisation de la couche de terre végétale.

L'étude d'impact présente les unités paysagères de l'Ile-de-France. On y constate le positionnement du projet (dans le cercle ci-dessous) dans un couloir non bâti allant de la grande Plaine de France au Parc de La Courneuve, aux confins de la ville de St-Denis.



Toutefois :

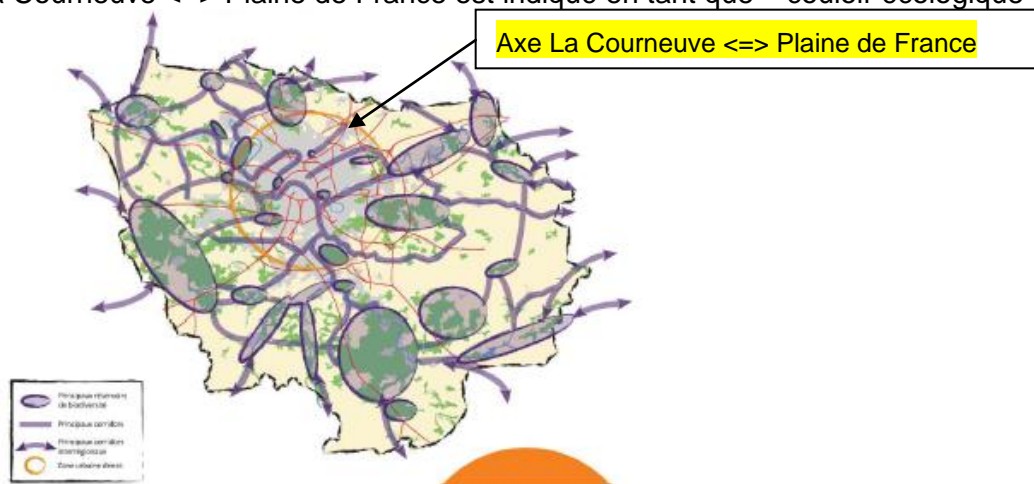
- il est difficile d'assimiler les aéroports de CDG et du Bourget à une continuité verte,
- la première phase de l'urbanisation du Triangle de Gonesse, à savoir le Parc d'activité des Tulipes (au Sud de la ZAC) avait déjà fortement compromis cette continuité non bâtie.

Le commissaire enquêteur note qu'il s'agit d'une des dernières traces subsistantes de l'urbanisation de l'agglomération parisienne en « doigts de gant » qui s'est effectuée au 19^e siècle et jusque dans les années 1960 le long des axes de communication historiques (les anciennes routes nationales) et des voies ferrées desservant la banlieue.

Les villes nouvelles ont alors été conçues en contrepoint, au delà des zones déjà urbanisées et de façon à préserver de véritables coupures vertes à l'échelle régionale.

Depuis lors, les schémas directeurs d'aménagement successifs (coproduits par l'Etat et les collectivités locales) ont insisté sur le développement de certains pôles urbains et la production de logements, tenté de freiner un trop grand étalement urbain mais abandonné toute doctrine en la matière, face à la complexité des enjeux et à l'infinité des approches possibles.

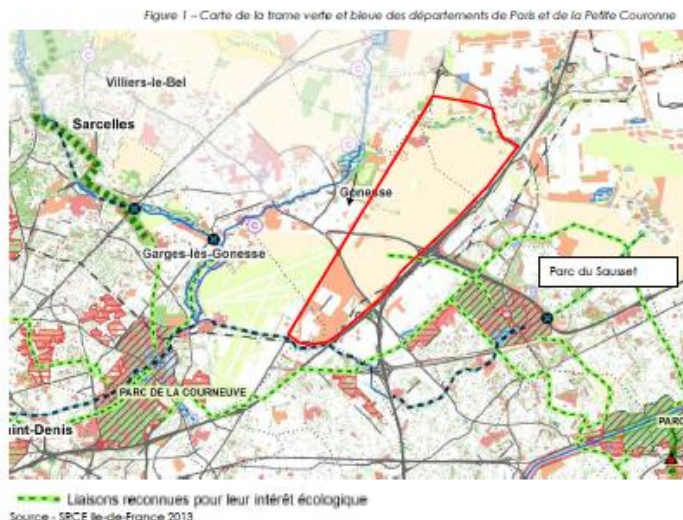
Cette vision de structure régionale des espaces non-bâties apparaît dans la carte de synthèse du SRCE (Schéma régional de Cohérence écologique) d'Ile-de-France de 2013 dans laquelle l'axe La Courneuve <=> Plaine de France est indiqué en tant que « couloir écologique ».



Carte de synthèse régionale schématisant les éléments de la Trame Verte et Bleue - DRIEE - 2013

Ensuite, l'étude d'impact indique que, dans le SRCE « le secteur d'étude n'est pas traversé par une TVB (Trame Verte et Bleue). Cependant, les aménagements à prévoir peuvent être envisagés en partie sous la forme de linéaire ou de surface en contact avec les zones extérieures boisées constituant ainsi un ou plusieurs corridors en vue de faire circuler la biodiversité » et aussi que « il n'y a pas de corridor « grande faune » identifié dans l'aire d'étude ».

La carte interdépartementale de la TVB n'indique pas de couloir écologique entre la grande Plaine de France (au Nord) et le secteur du Parc de la Courneuve (au Sud-ouest).



Le site garde toutefois la trace de cet axe non encore trop bâti, en l'occurrence les vues sur Montmartre et La Défense, dues à l'absence de construction sur l'aéroport du Bourget et à la relative faible hauteur des bâtiments d'activité du Parc des Tulipes qui est situé en léger contrebas de la ZAC.

L'étude d'impact explique que le projet valorise ces vues :

- cadrage des vues majeures par deux axes urbains,
- création de belvédaires sur la frange agricole Nord et sur le site d'EuropaCity.

A titre personnel, le commissaire peut regretter que les anciens schémas urbains régionaux ne soient plus lisibles (doigts de gant, ceinture verte, villes nouvelles, ...) mais il prend en compte le consensus politique et sociétal qui s'exprime par le SDRIF en vigueur.

Alternatives et crédibilité du projet Carma

Cet item a été évoqué par 111 personnes au sein des 1 151 contributions individuelles arrivées par voie électronique.

Dans la mesure où le site du projet ne permet pas la création d'un quartier d'habitation et pour les contributeurs estimant que l'urbanisation de ce secteur est souhaitable, ou à tout le moins inéluctable, la programmation du secteur de la zone d'activité n'a globalement été remise en cause que par peu de personnes.

En revanche, l'implantation d'EuropaCity a été significativement contestée, notamment pour les raisons suivantes :

- attribution de riches terres expropriées et aménagées par la puissance publique à un groupe financier privé, ceci à des conditions supposées être avantageuses,
- création de surfaces (espaces commerciaux, hôtellerie et restauration, ...) concurrençant le tissu économique existant déjà très fragile,
- proposition de services et d'activités (commerces, loisirs hi-tech et sports payants) bien trop déconnectés des besoins des populations.

Certains contributeurs ont mis en avant un contreprojet présenté notamment par l'association Collectif pour le Triangle de Gonesse (CTG), intitulé « Coopération pour une Ambition agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir » (CARMA) qui annonce être « un projet-phare de transition écologique ».

L'association a alors versé au registre d'enquête la plaquette présentant la démarche et des « Propositions pour une co-construction du projet ».

Le projet « a démarré à l'occasion de l'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris », sur un site de 15 hectares situé à l'intérieur du Triangle de Gonesse. Notre Groupement, qui s'inscrit dans le cadre de l'Economie Sociale et Solidaire, a été incité par de nombreux partenaires à poursuivre cette action et à lui donner toute sa dimension : un projet-phare de transition écologique pour le Triangle de Gonesse et les communes environnantes s'inscrivant dans le bassin du Grand Roissy ».

Il « se fonde sur une vision globale incluant l'ensemble des acteurs du territoire. Il propose la mise en place d'une démarche circulaire écosystémique qui s'appuie sur un cycle alimentaire sain et durable, capable de répondre aux besoins de ses habitants pour construire un avenir partagé. Le projet a vocation à devenir une référence pour la diffusion de pratiques agricoles et alimentaires durables sur d'autres territoires ».

Il est basé sur la synergie entre différents éléments structurants :

- le « pôle de productions agricoles, installé au cœur du Triangle (670 ha), pourra s'étendre au-delà, sur les autres terres agricoles auxquelles il est physiquement relié. La diversité des cultures qui y prendront place - cultures maraîchères, vergers, céréales en agro-foresterie et ponctuellement cultures de plantes utiles en écoconstruction - en est la pièce fondamentale du cycle alimentaire sain et durable du projet CARMA. Des infrastructures légères, démontables et réutilisables peuvent y être installées (...) » ;
- le « pôle de conditionnement et de transformation permet la valorisation directe et locale des produits du pôle de production agricole. Il prend place dans les dents creuses d'un urbanisme de zones artisanales et industrielles fortement consommateur d'espace (en particulier : la ZI de la Grande Couture, la ZA Haute ou des Tulipes, le parc d'activités Paris Nord 2, la friche industrielle PSA-Aulnay). Associé à la densification de ces zones, ce pôle permet d'être le levier de leur redynamisation tout en contenant strictement toute artificialisation des sols (...) » ;
- le « pôle de vie et de consommation se nourrit de ses ramifications sur tout le territoire. Au niveau de la distribution, la vente directe sera complétée par le développement d'AMAP, par la distribution avec des commerces indépendants et de proximité appuyée par la Confédération des commerçants de France et par le soutien à l'agriculture biologique promue par le réseau Biocoop (trois membres du groupement CARMA). Les centres villes de Gonesse, Villepinte, Roissy-en-France, Le Thillay, Aulnay-sous-Bois, Le Bourget ou Tremblay-en-France pour ne citer que les communes limitrophes du Triangle, donneraient concrètement à voir les liens entre alimentation et agriculture, aujourd'hui distendu (...) » ;
- le « pôle de valorisation des déchets assure le lien essentiel entre la consommation responsable et la production écologique, il est à la base d'un circuit alimentaire durable. À travers le recyclage, le réemploi ou le ré-usage, il existe un important potentiel de développement de filières capable d'irriguer le territoire et de faire de l'Île-de-France une région-pilote en termes de traitement et de valorisation des déchets. Ainsi le Triangle de Gonesse pourrait devenir un véritable démonstrateur à l'échelle d'un territoire d'une démarche circulaire holistique (...) ».

Il présente ensuite son ambition car CARMA « ne se limite pas au Triangle de Gonesse mais prend en compte le territoire plus large du Grand Roissy, qui possède des atouts économiques exceptionnels » mais vise à être « inséré dans un projet d'aménagement d'ensemble » et présenter « un modèle économique d'ensemble.

Un attendu initial concerne la propriété foncière du site soumis à la consultation : concernant un projet d'intérêt général non marchand, il ne nous apparaît pas nécessaire en l'état actuel de procéder à un achat de ce foncier qui est aujourd'hui propriété publique (EPFIF) et privée. En revanche son usage peut faire l'objet de mises à disposition et de baux et donner lieu à des loyers. L'intérêt du projet CARMA valorise le patrimoine agricole des divers propriétaires qui peuvent être intéressés à mettre leur propriété à disposition d'un projet d'avenir. Si toutefois, des propriétaires souhaitaient vendre, un portage public ou privé devra s'organiser notamment avec Terre de Liens »³³.

³³ <https://terredeliens.org> : « Terre de Liens est né en 2003 de la convergence de plusieurs mouvements liant l'éducation populaire, l'agriculture biologique et biodynamique, la finance éthique, l'économie solidaire et le développement rural ».

La plaquette présente le montage juridique et financier du projet qui « ne suppose aucune implication directe d'une collectivité publique dans le cœur du projet ; ceci ne relève pas d'un souhait de notre part, mais de notre volonté de formuler une hypothèse prudente dépendant des acteurs actuels du projet ».

Toutefois, « le maître d'ouvrage général aurait à assumer un investissement initial non négligeable. Un chiffrage approximatif a été fait autour des postes suivants :

- Farm' Lab (espace test agricole)
- Ferme maraîchère solidaire intensive en main d'œuvre
- Irrigation, outils, véhicule de livraison, bâtiment de conservation
- Serre
- Implantation de haies
- Aire d'agroforesterie
- Vergers
- Autres surfaces de maraîchage
- Capital d'exploitation
- Hangars pour le matériel, bâtiments de stockage
- Unités de méthanisation et de compostage
- Cinq modules légers d'accueil des publics, de préfiguration et d'exposition autour des thèmes suivants : atelier artisanal de fabrication ; centre d'échanges internationaux et de préfiguration du centre de R&D ; espace santé ; forum permanent des arts de vivre ; écohabitat (...) ».

Le commissaire enquêteur estime que le projet CARMA apparaît être bien pensé et présenté. Il s'inscrit dans l'actualité prégnante et exigeante du développement durable.

Il vise à reconverter l'exploitation des terres agricoles périurbaines, avec plus de respect :

- de l'environnement (haies et espaces tampons, moins d'entrants, cycles de production variés et non forcés, ...),
- des travailleurs de l'agriculture (plus d'emplois et plus de variété des fonctions, plus de formation, moins de produits toxiques, ...),
- des transformateurs (identification des intermédiaires, ateliers agro-alimentaires sur place, moins de transport, ...),
- des consommateurs (production Bio, circuits courts, AMAP, pédagogie, ...).

Le commissaire enquêteur ne connaît toutefois pas les données économiques et financières du projet, même s'il ne doute pas qu'un équilibre puisse être trouvé à terme avec une plus grande valeur ajoutée par hectare.

L'association a ensuite oralement indiqué au commissaire enquêteur que :

- le site du Triangle de Gonesse se révèle être l'endroit idéal pour une première mise en œuvre à une échelle déjà suffisamment significative, sur de riches terres agricoles à préserver et en un lieu emblématique de tous les concepts qui sont jusqu'à présent expérimentés et pratiqués à petite échelle,
- son objectif est ensuite d'essaimer progressivement au sein de la Plaine de France et plus globalement des espaces ruraux périurbains.

C'est pourquoi elle estime ne pas pouvoir abandonner son objectif de faire du Triangle de Gonesse son point d'accroche initial.

Le commissaire enquêteur comprend bien ces motivations et arguments mais note aussi la présence, immédiatement au Nord de la ZAC, du Carré agricole de 400 ha qui comporte les mêmes qualités (richesse agronomique, positionnement périurbain, symbolique, ...) et que les pouvoirs publics entendent sanctuariser pour au moins plusieurs décennies. A ce propos, le Carré agricole sera d'autant plus longtemps pérennisé qu'il sera devenu entre temps un lieu :

- d'une grande variété écologique et paysagère,
- pourvoyeur significatif en alimentation du Nord-est de l'Ile-de-France,

- créateur de richesse économique et d'emploi local,
- au cœur de réseaux de solidarité.

L'étude d'impact de la ZAC indique les conditions de préservation et de dynamisation des 400 ha du Carré agricole situés immédiatement plus au Nord : « *il s'agit donc de faire du Carré agricole un espace identifié par tous, partie prenante de l'écosystème local et pas une réserve foncière pour l'urbanisation* » de façon à donner « *de la visibilité aux agriculteurs sur le devenir agricole de ces terres. Ils peuvent ainsi réaliser des investissements sécurisés, et éventuellement trouver des repreneurs* ».

Au sein du Carré agricole ainsi que sur la lisière agricole de la ZAC, les « *principales mesures à mettre à œuvre sont* :

- *Accompagner la création d'une ZAP par les communes (Zone Agricole Protégée), plus appropriée que le PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière). Ces deux dispositifs complémentaires pourront être cumulés,*
- *Accompagner les porteurs de projet sur la lisière agricole,*
- *Accompagner les agriculteurs dans la recherche de terrains situés à l'extérieur du Triangle de Gonesse (convention entre l'EPFVO et la SAFER),*
- *Faciliter la négociation avec les propriétaires institutionnels pour contractualiser des baux fermes avec les agriculteurs dans le carré agricole : engager une médiation avec AXA sur le parcellaire agricole au sein du Carré agricole,*
- *Faciliter la vente des terres détenues par les institutionnels³⁴ en permettant ainsi à la SAFER de porter temporairement le foncier,*
- *Enfin, l'EPA Plaine de France a pris à sa charge le rétablissement du cahier des échanges ».*

Le commissaire enquêteur souligne que toutes ces mesures et l'accompagnement public que cela implique sont compatibles avec la mise en place progressive d'un projet d'agriculture sur le Carré agricole qui soit une alternative aux grandes cultures, qu'on l'appelle raisonnée, permaculture ou autrement.

Toutefois et sauf procédure d'expropriation, même l'utilisation des moyens d'intervention de la SAFER nécessiterait une adhésion volontaire des exploitants et des propriétaires fonciers (notamment du grand propriétaire institutionnel privé qui est AXA).

Concernant plus particulièrement la ZAC, le dossier présente les deux secteurs dédiés au développement d'un nouveau type d'agriculture, à savoir :

- la ferme urbaine d'EuropaCity d'une superficie globale d'environ 7 ha qui « *serait située dans la partie Sud du projet, en continuité du parc paysager ainsi que, pour partie, en toiture. Elle privilégierait un équilibre entre pédagogie, information et production agricole. L'accueil des publics serait possible lors des activités pédagogiques (visites et ateliers). Elle aurait également vocation à devenir un lieu de production maraîchère et fruitière, sous serre ou en plein air, à destination des restaurants du site. Cette production serait organisée de manière à permettre l'appropriation du lieu par les visiteurs d'EuropaCity, ainsi que par les habitants* ». En sus, elle « *serait le lieu de suivi de la biodiversité et de gestion de l'ensemble des espaces verts, pour lesquels est projeté l'écopâturage* ». Enfin, elle utiliserait les résidus des installations de traitement des déchets organiques du site pour la fertilisation des terres ;

³⁴ Le commissaire enquêteur précise qu'il s'agit ici d'AXA qui avait précédemment acheté de très vastes superficies.

- la lisière agricole située le long de sa limite Nord, « afin de marquer la limite franche de l'urbanisation et le début du Carré agricole. La programmation de cette lisière devra permettre de créer un corridor écologique ». Cet espace aura une superficie d'environ 23 ha (et non pas 11 ha comme envisagé initialement et encore indiqué dans l'étude d'impact). « La programmation de cette lisière devra permettre de créer un corridor écologique ». Il s'agit d'un « terrain adapté aux porteurs de projets de la région pour effectuer une transition entre la ville et les grandes cultures du Carré ». La notice explicative détaille les objectifs de cet espace, à savoir « la création d'interactions entre les espaces urbains et les espaces agricoles avec la volonté de créer une agriculture périurbaine, avec le développement de nouvelles filières agricoles ou de nouvelles activités complémentaires à l'agriculture, au sein de la lisière agricole, pensée comme un laboratoire des nouvelles pratiques agricoles, tout en offrant un lieu de rencontre entre le quartier d'affaires et le Carré agricole ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces différents objectifs.

Concernant la ferme urbaine d'EuropaCity, il estime que le gestionnaire du site devra concevoir et organiser dans la durée les synergies annoncées avec les activités du site (dont la restauration) et les activités pédagogiques pour les visiteurs et les populations (dont les enfants des écoles ?).

Concernant la lisière agricole au Nord de la ZAC, il estime que GPA, en tant qu'aménageur de la ZAC, devra imaginer et organiser les conditions foncières, juridiques et techniques de la création du projet annoncé, puis de sa pérennisation. Toutefois, il n'a pas vocation à rester gestionnaire ni propriétaire de ces espaces, même s'il serait judicieux que la frange agricole demeure maîtrisée par la puissance publique (collectivité locale, établissement public ou autre structure), élément susceptible de mieux garantir le contenu des baux d'occupation et d'exploitation restant à concevoir, et donc le respect à long terme de la vocation de ces espaces.

Il prend notamment acte que cette lisière agricole « devra permettre de créer un corridor écologique ». Il souligne que cela implique notamment :

- une certaine forme de continuité des espaces reconstitués de façon à peu près « naturelle », pouvant accueillir des espèces végétales et animales,
- un faible pourcentage d'espaces imperméabilisés (bâtiments, aires de manœuvre ou de stockage, etc.),
- le maintien d'un couvert végétal permanent sur de larges superficies et assurant des continuités,
- une absence de clôtures non franchissables par les animaux visés par la continuité,
- l'utilisation raisonnée de pesticides sur cette lisière agricole, mais aussi sur les terrains du carré agricole qui la jouxtent,
- une absence d'éclairage nocturne, etc.

Toutefois, on rappelle que ce « corridor écologique » implanté sur la ZAC est localisé entre la RD 317 (ex. RN 17) et l'autoroute A1, ce qui minimise son utilité à l'échelle régionale.

Les objectifs visés par le projet et la mise en place du corridor écologique sur cette emprise, fut-elle d'environ 23 ha, va nécessiter beaucoup d'imagination et l'apport d'idées de porteurs de projets extérieurs à GPA.

On peut notamment penser à y accueillir une nouvelle agriculture durable (définition même de la permaculture), impliquant moins d'entrants chimiques, des champs plus petits et cloisonnés, une grande variété de productions, des haies voire des zones en jachère, une gestion raisonnée des eaux pluviales, des productions à vocation périurbaine (dont le maraîchage) voire à circuit court (contrats avec la restauration collective, AMAP, ...), l'ensemble induisant significativement plus d'emplois qu'actuellement.

Il souligne que, durant la réunion publique d'informations et d'échange du 31 janvier 2018, GPA a réitéré aux promoteurs de CARMA de collaborer pour la définition de ce projet.

En conclusion de ce chapitre, le commissaire enquêteur estime que le projet CARMA aurait pu être une alternative à la globalité du projet présenté en enquête publique, mais il constate toutefois que :

- il ne correspond pas aux objectifs du SDRIF qui a été conçu et validé conjointement par l'Etat et la région ni aux règles du PLU communal en vigueur,
- il ne pourrait donc probablement pas donner lieu à des procédures publiques, telle l'expropriation,
- il ne correspond pas aux objectifs publics de densification urbaine dans les secteurs desservis par les transports collectifs lourds existants ou qui seront établis dans un futur relativement proche (ici la ligne 17 du Grand Paris Express),
- il n'existe pas de justification absolue que le projet CARMA soit nécessairement initié ici plutôt que dans tout autre espace agricole périurbain,
- il ne crée pas une valeur ajoutée et un volume d'emplois qui puissent être comparés aux environ 50 000 unités qu'il est prévu de créer sur place (même si une part significative de ces emplois aurait été créée ailleurs ou correspond à une part de cannibalisation).

D.3 - Examen de l'avis de l'Ae et mémoire en réponse de GPA

Le dossier comporte l'Avis délibéré de l'Ae (actualisation de l'avis n° 2015-103) daté du 22 mars 2017 ainsi que le Mémoire en réponse du porteur du projet établi en novembre 2017.

Ce dernier reprend l'ordre des thématiques de l'avis de l'Ae et précise que « *les compléments présentés dans le mémoire (en réponse) seront intégrés à l'étude d'impact de la ZAC lors de sa prochaine actualisation (autorisation environnementale unique et/ou dossier de réalisation de la ZAC)* », future actualisation qui est aussi annoncée en préambule de l'étude d'impact présentée au public dans le cadre de la présente procédure.

Cette structuration (observation / réponse) permet au commissaire enquêteur d'étudier et de commenter les différents thèmes traités.

D.3.1 - Contexte du projet

L'AE recommande de préciser les surfaces de bureaux qui seront commercialisées en phase 1, le calendrier prévisionnel et les options non retenues pour cette phase 1.

Le mémoire en réponse indique les précisions apportées suite à l'enquête publique du PLU de Gonesse, notamment l'élargissement de la lisière agricole (environ 23 ha au lieu de 11 ha), les objectifs énergétiques et l'actualisation du phasage prévisionnel de la ZAC.

Il indique les modalités de « *développement autour de la gare multimodale* » de la phase 1 : programmation diversifiée dans le quartier d'affaires (bureaux, activités, services et équipements pour 250 000 m²), programme EuropaCity (760 000 m²), aménagements des espaces publics à vocation paysagère, écologique et hydraulique (parcs), aménagement de la lisière agricole (23 ha) et requalification du BIP, le tout entre 2018 et 2026.

Il indique aussi les grandes lignes des phases 2 et 3 (750 000 m²), ceci jusqu'à l'échéance prévisionnelle de 2035.

Le commissaire enquêteur prend acte de ces informations. Compte-tenu de l'ampleur du sujet, de la complexité des procédures et des interfaces avec la construction et la mise en service de la ligne 17, il comprend l'impossibilité d'être plus précis sur le phasage.

L'AE recommande de préciser les différentes voies projetées du réseau interne, indiquant les surfaces, les domanialités et les fonctions respectives.

Le mémoire en réponse rappelle les diverses données présentées dans l'étude d'impact et indique que les études se poursuivent et que des précisions seront apportées, « *notamment les variantes relatives à la voie Nord/Sud* ».

Le commissaire enquêteur souligne que la note explicative (pièce n° 2 du dossier) présente chacune des voies avec notamment sa largeur et la coupe transversale projetée. Il estime qu'il ne faut pas s'interdire de faire évoluer le projet au fur et à mesure de l'approfondissement des études techniques et paysagères.

Concernant le barreau ferré RER D – RER B, dit « Barreau de Gonesse » et « *sauf engagement précis des services de l'Etat* », l'AE « *recommande de retenir le scénario de non-réalisation (...) dans l'ensemble de l'étude d'impact et le cas échéant, de prévoir un scénario alternatif complémentaire prenant en compte sa réalisation* ».

Le mémoire en réponse indique que « *les informations figurant dans l'étude d'impact (...) sont à jour, bien que l'horizon reste à préciser. (Elles) sont issues des dernières communications officielles disponibles* ».

Le commissaire enquêteur a questionné oralement le maire de Gonesse sur ce projet de voie ferrée RER D – RER B : il lui a répondu que les données officielles à sa disposition indiquent sa réalisation future.

En conséquence de tout cela, le commissaire enquêteur comprend parfaitement que l'étude d'impact prenne en compte ce projet dans la mesure où GPA n'a pas à contrevenir aux objectifs publiquement annoncés : que n'aurait-on pas dit dans le cas contraire ?

Toutefois et à titre conservatoire, il note que les calculs de fréquentation et les objectifs de report modal indiqués dans l'étude d'impact ont été effectués sans parier sur sa réalisation, ce qui est fort sage.

A titre personnel, le commissaire enquêteur est plus que dubitatif sur la probabilité de sa réalisation, d'autant que désormais le BHNS reliant ces mêmes gares des lignes RER B et RER D dispose d'une emprise dédiée.

D.3.2 - Maîtrise foncière et objet de la demande

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* ».

Le mémoire en réponse précise les diverses articulations juridiques et temporelles de la réserve foncière et ensuite des projets et les procédures et indique que le périmètre de DUP correspond à celui de la ZAC. Il précise les types de parcelles concernées (champs, diverses parcelles bâties, voies départementales et chemins ruraux).

L'articulation entre les différentes procédures de DUP (ZAC, ligne 17 et BHNS) est indiquée dans la notice explicative du dossier.

Le commissaire enquêteur n'a pas de commentaires à formuler.

L'AE estime que, outre « la requalification du BIP - qui nécessite en particulier son élargissement », « 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 EuropaCity » et indique recommander déjà 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, approvisionnement en eau, assainissement, gestion des déchets, etc.) nécessaires à son fonctionnement (...) 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 ».

De plus, l'Ae note « 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 projet, 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 (...) 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 ».

Le mémoire en réponse rappelle que « la reconfiguration de l'échangeur autoroutier permettra de répondre aux besoins générés par le développement de l'ensemble du secteur du Grand Roissy, par une dissociation des trafics entre l'est du Val-d'Oise et le réseau autoroutier, aujourd'hui concentrés sur le nœud A1-A104-RD170. L'échangeur complété par de nouvelles fonctionnalités entre le réseau national et le réseau départemental, améliorera, à ce titre, la desserte de la ZAC et en constituera un équipement dit de viabilisation primaire. Ces nouvelles fonctionnalités répondront à des besoins autres que ceux de l'opération d'aménagement, en prévoyant notamment le renforcement des échanges entre le réseau autoroutier et le réseau principal avec la création de nouveaux mouvements (...) ».

Le commissaire enquêteur confirme que ce renforcement du réseau (à savoir la reconfiguration de l'échangeur) est indiqué dans le dossier comme étant nécessaire pour absorber la croissance tendancielle du trafic routier attendue, quel que soit le devenir du présent projet.

C'est pourquoi, il comprend que le périmètre de la ZAC ni son bilan financier ne prennent en compte cet équipement du fait de son échelle au moins régionale et de son futur financement sur fonds publics (Etat et/ou collectivités territoriales).

Le mémoire en réponse précise que « l'étude d'impact prend en compte les travaux de reconfiguration de l'échangeur comme un projet distinct de la ZAC, au niveau d'information disponible à ce jour. Une convention d'étude a été signée entre la Préfecture de la Région Ile-de-France et l'EPA Plaine de France afin d'étudier l'opportunité d'aménager le réseau routier national et plus particulièrement de reconfigurer l'échangeur A1/A3/RD370 pour permettre une dissociation des flux. Cette reconfiguration des échanges entre le réseau routier national et le réseau départemental fait l'objet d'une étude d'opportunité pilotée par la DRIEA, dont les résultats valident les principes de desserte présentés plus haut, et qui doit mener à une décision d'opportunité début 2018 par le ministère en charge.

Conformément aux préconisations du guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 publié par le ministère de la transition écologique et solidaire, auquel se réfère l'avis de l'AE, l'étude d'impact de l'opération d'aménagement sera actualisée et complétée au fur et à mesure de l'avancement des études et des décisions qui seront prises pour la reconfiguration de l'échangeur, notamment lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC. Par ailleurs, si les travaux de reconfiguration de l'échangeur sont réalisés, ils feront eux-mêmes l'objet d'une étude d'impact qui étudiera leurs effets cumulés avec ceux de la ZAC ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette position et de l'interprétation juridique.

L'AE recommande « 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 ».

Cela vise notamment le maître d'ouvrage de la requalification de l'échangeur A1/A3/RD370.

Le mémoire en réponse indique « que les travaux routiers et les réseaux précédemment cités sont portés par divers maîtres d'ouvrage et s'inscrivent dans une temporalité et un degré d'avancement qui diffèrent. Par conséquent, GPAm intégrera l'ensemble des impacts étudiés par les différents maîtres d'ouvrage sur leurs projets respectifs au fur et à mesure de la réalisation des études d'impacts afférentes. Les caractéristiques des aménagements routiers seront à préciser dans le détail par chaque maître d'ouvrage ».

Le commissaire enquêteur rappelle que le préambule de l'étude d'impact précise que celle-ci sera complétée au fur et à mesure des connaissances et des études.

D.3.3 - Procédures relatives au projet

L'AE « s'interroge sur la chronologie (des) différentes étapes (du projet, à savoir la demande de DUP, la révision du PLU de Gonesse, le projet EuropaCity, la demande d'autorisation environnementale unique, le dossier de réalisation de la ZAC) et, en conséquence, sur les actualisations à prévoir de l'étude d'impact (dans la mesure où) 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 (alors que) 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 (et que) 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 ».

Le mémoire en réponse « rappelle les procédures qui seront nécessaires à la réalisation des différentes composantes du projet » à savoir les diverses « procédures liées à la phase pré-opérationnelle du projet d'aménagement » (création de la ZAC et réalisation de la ZAC) et les « procédures liées à l'engagement de la phase opérationnelle du projet d'aménagement » (autorisation environnementale unique, étude de sécurité publique, archéologie préventive, DUP, cessibilité et expropriation).

Le commissaire enquêteur estime normal que les informations communiquées au public comme aux services instructeurs évoluent progressivement et soient de plus en plus précises, en fonction du niveau de prise en compte progressive des contraintes et d'élaboration technique des études. Il peut aussi arriver que certains choix effectués lors d'une phase se révèlent moins judicieux qu'espérés et qu'il faille les amender lors de la phase ou de la procédure suivante.

Dans ce processus, l'important est que l'aménageur soit continuellement loyal dans les données et informations qui sont progressivement établies et communiquées au public et aux services instructeurs.

D.3.4 - Analyse de l'étude d'impact

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" » et que « 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 ».

Le mémoire en réponse rappelle la stratégie énergétique de l'ensemble du projet et confirme plus précisément que « concernant (le) parc des neiges, des études prospectives et techniques sont en cours afin de concevoir un équipement particulièrement vertueux du point de vue environnemental. Elles seront disponibles au plus tard au stade du dossier de réalisation de la ZAC ».

Le commissaire enquêteur précise ce sujet fait l'objet d'une « recommandation » au sein des conclusions motivées du présent rapport, dans la mesure où produire du froid est plus difficile et plus impactant que produire de la chaleur.

Il n'a pas mis ce sujet en « réserve » car il estime assez judicieux que ces études techniques complètes soient élaborées au stade de l'étude de réalisation de la ZAC et non pas de la procédure de DUP.

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 ».

Le mémoire en réponse indique que « l'étude d'impact pourra être actualisée lors :

- de l'autorisation environnementale unique au titre de la Loi sur l'eau (articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement) incluant les dossiers de demandes de dérogation au titre de la protection de certaines espèces ;
- du dossier de réalisation de la ZAC du Triangle de Gonesse.

L'actualisation pourra tenir compte de toutes les évolutions importantes en veillant à la cohérence des informations et à la correction des données ou analyses obsolètes ».

Le commissaire enquêteur comprend l'impatience de l'AE de tout connaître dès à présent de toutes les données du projet et de l'intégralité détaillée de tous ses impacts.

Toutefois, un projet très complexe, impliquant beaucoup d'acteurs et dont la mise en œuvre durera des dizaines d'années, doit progressivement intégrer de plus en plus de données et prendre en compte l'évolution constante de son environnement, notamment géographique, politique, humain et réglementaire.

Il prend acte que GPA a bien précisé, dans le préambule à l'étude d'impact, cette démarche itérative de mise à jour de l'étude d'impact en vue de disposer d'éléments de plus en plus précis et à jour au fur et à mesure des procédures, et notamment en vue des futures enquêtes publiques successives.

D.3.5 - Analyse de l'état initial

Concernant les sites et sols pollués, 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 ».

Elle estime que « 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 prévues. Dans ce contexte, la provision, pourtant importante, prévue pour le traitement 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 ».

Le mémoire en réponse indique que « l'ensemble des sites pollués et potentiellement pollués présents sur les terrains inscrits dans l'emprise de la demande de DUP feront l'objet d'une étude historique et documentaire, puis, d'un diagnostic de pollution du sous-sol afin de vérifier la présence de pollutions et de caractériser, le cas échéant, ces sources de pollutions (...) ».

« Concernant plus précisément l'ancien dépôt d'ordures ménagères dit « de Monmirel », GPA complètera, par la réalisation d'investigations complémentaires, les informations actuellement disponibles relatives à l'état du sous-sol de ces terrains (...) ».

Plus généralement, « si des sources de pollution du sous-sol non identifiées lors des études réalisées devaient être découvertes en phase chantier, ces sources de pollution du sous-sol seraient gérées de la même façon que les autres sources de pollution du sous-sol, c'est-à-dire, par une phase de caractérisation, puis par une définition des mesures à mettre en œuvre pour pouvoir les traiter sur site ou hors site ».

Notamment, « toutes les investigations nécessaires pour caractériser au mieux la pollution du sous-sol de ce secteur seront proposées dans un dossier technique qui sera soumis à l'inspection des installations classées pour avis. Ce dossier technique proposera les méthodes d'investigations, la localisation des points de sondages, ainsi que les techniques de rebouchage envisagées pour ces points de sondages ».

Le commissaire enquêteur constate que logiquement, il reste à mener postérieurement à la présente étude d'impact les études opérationnelles visant à parfaitement circonscrire les périmètres concernés et à établir, au cas par cas, la compatibilité (ou non) avec les usages ses sols prévus puis, le cas échéant, l'ingénierie de traitement sur place ou d'évacuation pour traitement hors site et/ou les servitudes qui s'appliqueront aux travailleurs puis aux futurs acquéreurs et usagers.

Concernant la qualité de l'air, 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 ».

Le mémoire en réponse rappelle les données présentées dans l'étude d'impact « notamment le bilan des émissions de gaz à effet de serre du département du Val-d'Oise ainsi que le bilan des émissions annuelles pour la commune de Gonesse. Les résultats concernent les oxydes d'azote (NOx), les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}), les Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM), le dioxyde de soufre (SO₂) et les gaz à effet de serre (GES) »

GPA « a engagé en juin 2017, une étude Air et Santé de type II relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact d'infrastructures routières et conforme à la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 (...). Cette étude viendra compléter l'état initial de l'étude d'impact par une campagne de mesures de la qualité de l'air représentative de l'aire d'étude portant notamment sur les particules fines (PM₁₀), les oxydes d'azote (NOx) et le benzène (C₆H₆). L'ensemble de ces résultats pourront être présentés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC du Triangle de Gonesse ».

Comme dans d'autres domaines, le commissaire enquêteur comprend l'impatience de l'AE de tout connaître dès à présent de toutes les données du projet et de l'intégralité détaillée de tous ses impacts.

Toutefois, un projet très complexe doit progressivement intégrer de plus en plus de données et prendre en compte l'évolution constante de son environnement.

Il prend acte que GPA a bien précisé, dans le préambule à l'étude d'impact, cette démarche itérative de mise à jour de l'étude d'impact en vue de disposer d'éléments de plus en plus précis et à jour au fur et à mesure des procédures, et notamment en vue des futures enquêtes publiques successives.

Concernant les aspects socio-économiques du territoire, 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 lieux »* et *« 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 mémoire en réponse rappelle les différentes études menées à l'échelle du Grand Roissy qui *« rendent compte d'une approche immobilière et spatiale, en identifiant les besoins à 20 ans du Grand Roissy pour chaque secteur de l'immobilier d'entreprise et en proposant une optimisation de la répartition des activités économiques selon les sites. La méthodologie retenue pour l'analyse de la concurrence à 20 ans a confronté l'existant, les projets (dont le Triangle de Gonesse) et les besoins prospectifs du marché, afin de déterminer les conditions d'intervention publique des territoires nécessaires à la bonne mise en œuvre des projets d'immobilier d'entreprise. Cette analyse a permis de renforcer l'ancrage marché des différents projets par rapport à leur formulation dans les Contrats de Développement Territoriaux (CDT). Ainsi, en termes de bureaux, l'ensemble des projets formulés dans le Grand Roissy représente non pas un triplement ou un quadruplement des surfaces existantes comme l'indiquent les CDT, mais un doublement. Au regard de ces éléments, des modalités de régulation pour le pilotage collectif du développement économique ont été proposées afin d'éviter les concurrences, les déqualifications des Zones d'Activité Economique (ZAE) les moins attractives et la consommation excessive de terres agricoles »*.

Le mémoire communique les données chiffrées à l'échelle du Grand Roissy (tertiaire, activités, entrepôts) indique que *« l'ACGR a engagé une actualisation du schéma des espaces économiques du Grand Roissy, afin d'intégrer les communes nouvellement membres, d'adapter les données à l'évolution des projets et d'établir le chemin critique à sa mise en œuvre »*.

Le commissaire enquêteur prend acte que, au sein de ce mémoire annexé au dossier, ces données concernant le Grand Roissy ont donc été mise à disposition du public.

Concernant l'ancien site industriel de PSA sur Aulnay-sous-Bois, l'AE rappelle avoir *« déjà constaté, dans son avis n°2015-103 que, trois ans après la fermeture du site (PSA), 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 usage »*.

Le mémoire en réponse rappelle l'historique de la fermeture du site de PSA et que *« le site est toujours propriété de la société PSA. Seules deux emprises ont été cédées, dont notamment celles situées sur le territoire de la commune de Gonesse et relatives à l'implantation du futur centre de maintenance et de remisage des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, qui sera réalisé par la Société du Grand Paris »*.

Il précise que « l'Etat comme les collectivités locales ont affirmé leur intention de maintenir en partie la vocation industrielle du site ainsi qu'une vocation logement, en complémentarité du Triangle de Gonesse tourné vers les activités technologiques, tertiaires, de loisirs, de culture et de commerce. Grand Paris Aménagement et la ville d'Aulnay-sous-Bois ont conscience de la nécessité de reconverter le site « PSA ». C'est pour cela que le conseil d'administration de GPA a délibéré le 29 mars 2017 pour prendre, conjointement avec la commune d'Aulnay-sous-Bois, l'initiative d'une opération d'aménagement sur les secteurs PSA et environnants à Aulnay-sous-Bois visant à donner une attractivité résidentielle aux quartiers Nord de la ville, ainsi qu'à renouveler et maintenir des activités productives en zone urbaine. En juillet 2017, une convention partenariale fixant les modalités de la coopération entre GPA et la commune d'Aulnay-sous-Bois sur ce site a été signée ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse qui avait été expliquée à plusieurs reprises par l'aménageur.

Toutefois, il peut comprendre que les populations puissent s'émouvoir de la soustraction de terres agricoles localisées juste à côté d'une grande friche industrielle, ... d'autant plus que c'est la première question qu'il s'est lui-même posé lorsqu'il a été missionné pour ces enquêtes publiques.

D.3.6 - Recherche de variantes et choix du parti retenu

L'AE fait suite à son précédent avis qui recommandait « 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 avait été retenu ».

Le mémoire en réponse de l'époque indiquait que « 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 ».

L'AE estime que « 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 ».

Elle rappelle avoir fait « 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 » et que « l'étude d'impact évoque (...) le projet de "corridor aéroportuaire", pour lequel a été envisagé un Contrat d'Intérêt National (CIN), 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 substitution ».

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 » et 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 ».

Le mémoire en réponse rappelle que « le projet de CIN « Porte nord-est du Grand Paris » a été étendu en juin 2016 à 70 communes afin de mettre en place une gouvernance à l'échelle du Grand Roissy. Les objectifs se structuraient autour des axes suivants :

- la réalisation des infrastructures de transport et de mobilité indispensables au développement du territoire ainsi que la mise en place de modes de services innovants ;
- la promotion et l'attractivité du territoire par le renforcement de la compétitivité du pôle aéroportuaire au sein du système d'échanges mondial ;
- favoriser le développement et les logiques d'employabilité locale pour assurer une meilleure articulation entre les formations et les filières économiques ;

- *la valorisation des espaces naturels et agricoles à travers le confortement de l'économie agricole sur le territoire du Grand Roissy et l'accompagnement de ses mutations éventuelles, la valorisation des loisirs et du tourisme, la limitation de la consommation d'espace ».*

Il indique les « *grands secteurs de projets comprenant des opérations d'aménagement et de transport portés par différents maîtres d'ouvrage (...)* », parmi lesquelles le Triangle de Gonesse et précise que « *en octobre 2016, l'Etat n'a pas souhaité donner suite à ce projet* ».

Le mémoire en réponse estime que « *en application des textes issus du droit national et du droit communautaire, il n'existe pas d'obligation de présenter une analyse comparée des sites non examinés (envisagés ou étudiés)* » mais rappelle toutefois que « *la réflexion globale du choix du site s'est portée sur différents sites au sein du Triangle de Gonesse qui constitue originellement un secteur d'étude de 800 ha. Le SDRIF de 1994 permettait d'urbaniser la partie nord de ce secteur.*

En 2007, un marché de définition a été lancé par l'EPA Plaine de France pour définir le développement et de l'aménagement du Triangle de Gonesse. Dans le cadre de ce marché, trois projets ont été envisagés » sur le site du Triangle de Gonesse puis que « *le SDRIF de 2013 (« Ile-de-France 2030 ») s'inscrit dans la continuité de ce choix et a acté le principe d'urbanisation du Triangle de Gonesse, en marquant une limite au Nord, par l'inscription d'un front urbain d'intérêt régional et en développant le projet au Sud de la zone d'étude.*

L'étude d'impact indique que le projet retenu permet de préserver l'activité agricole dans des emprises réalistes du point de vue de l'exploitation agricole (les 400 ha du Carré agricole), tout en créant une centralité urbaine de qualité, par des usages ludiques, récréatifs et culturels, et ce, malgré l'absence de logement. En complément, des analyses environnementales viennent appuyer le choix du SDRIF d'une urbanisation au Sud de la zone d'étude », analyses concernant la faune, la flore et les secteurs d'intérêt biologique qui décrit notamment « une zone riche en habitats semi-naturels (naturalité forte) à l'extrémité Nord de la zone d'étude aux abords de la ville de Roissy-en-France ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces réponses qui confirment l'historique du processus de choix du site qui est explicité dans le dossier.

De plus, les quelques petits compléments plus récemment apportés à l'Ae sont désormais présentés au public au sein de ce mémoire annexé au dossier.

Il rappelle que le choix politique de n'urbaniser finalement que la partie Sud du Triangle de Gonesse afin de maintenir le carré agricole en partie Nord avait été effectué par l'Etat et la Région lors de l'approbation du SDRIF (2013), qui modifiait le SDRIF précédent (1994) en ce qu'il ouvrait alors l'ensemble du site à l'urbanisation.

L'aménageur GPA, émanation de la puissance publique, intervient sur ce site en fonction de cette logique, élément factuel qui peut être partagé quel que soit l'avis personnel que chacun peut porter sur le projet.

D.3.7 - Impacts du projet et mesures mises en œuvre

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* » et « *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* ».

Le mémoire en réponse « *rappelle que des compléments pourront être apportés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact et que le mode de réalisation du projet via la procédure de ZAC, permet de conserver une grande souplesse quant à la définition des phases de travaux* ».

Le commissaire enquêteur rappelle que, par définition, la réalisation de vastes projets intégrant divers maîtres d'ouvrages, les procédures complexes et des achats et constructions par des porteurs de projets acquérant les terrains viabilisés est soumise à des aléas et des risques, à des bonnes et des mauvaises nouvelles, à des contrariétés et des blocages qui n'arrivent jamais là où on les attend.

Il prend acte que l'aménageur compte actualiser l'étude d'impact en fonction des pistes d'études recommandées par l'Ae.

Il rappelle que l'acronyme « ZAC » comporte le mot « concertation » et qu'elle est en effet un outil opérationnel en principe efficace pour gérer progressivement tout ce qui adviendra durant les dizaines d'années de la vie du projet.

D.3.8 - Destruction de sols agricoles

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* ».

Le mémoire en réponse indique que « *l'étude préalable conduite au titre de l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime est en cours. Les conclusions de cette étude pourront être intégrées lors de l'actualisation de l'étude d'impact* ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse.

D.3.9 - Eau et milieu naturel

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* ».

Le mémoire en réponse rappelle « *que les mesures compensatoires concernant le Pluvier doré et le Cochevis huppé ont été précisées dans le cadre du mémoire en réponse de l'EPA Plaine de France du 20 avril 2016. Il était notamment indiqué que concernant le secteur de la ZAC :*

- *les surfaces techniques (bassins tampons, espaces verts, aire de parking, lisière boisée) pourraient être traitées en friches ensemencées (espèces productrices de graines) et offrir ainsi la ressource trophique et l'espace favorables à l'accueil du Cochevis huppé ;*
- *la création d'une friche ensemencée, véritable réservoir de biodiversité, favorable à l'accueil du Cochevis huppé et à d'autres animaux (mollusques, insectes, lézard, etc.) pourrait être proposée dans le périmètre de la lisière agricole.*

Les mesures compensatoires présentées précédemment pourront être étudiées dans le cadre de la poursuite des études de conception du projet d'aménagement et précisées dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact ».

Toutefois le commissaire enquêteur note que l'étude d'impact indique :

- concernant le Pluvier doré, que « *la lisière agricole du Triangle de Gonesse jouera un rôle peu attractif pour le Pluvier doré, qui préfère les zones ouvertes. Les bandes de Pluviers dorés en migration durant les périodes d'automne/hiver pourront se disperser aisément autour de la ZAC, notamment sur les 400 ha de terres agricoles préservées dans le « Carré Agricole » et également sur les espaces agricoles en périphérie. L'impact peut être compensé par des suivis ornithologiques* » dans la mesure où « *ces oiseaux devront donc modifier leur comportement sur d'autres aires d'accueil* » ;

- concernant le Cochevis huppé, que « les mesures compensatoires principales (...) se caractérisent par l'amélioration des zones agricoles et le maintien de friches comme réservoirs de biodiversités, bien que la probabilité d'y voir se développer des nidifications soit faible. Malgré l'urbanisation du Triangle de Gonesse, son maintien dans les environs de la ZAC est acquis, compte-tenu de la préservation d'une superficie importante de terres agricoles dans le cadre du projet (le « Carré Agricole ») et de la proximité de friches présentant une valeur écologique ».

Pour ces espèces comme plus généralement pour l'ensemble des mesures écologiques compensatoires, les diverses surfaces non-bâties du projet et la lisière agricole sont globalement propices à la mise en œuvre de conditions propices à la biodiversité.

Le processus d'avancement progressif des études et du projet va impliquer prochainement à des engagements fermes et précis de l'aménageur, notamment concernant le Pluvier doré et le Cochevis huppé, qui seront à indiquer dans la version suivante de l'étude d'impact.

D.3.10 - Déplacements

Concernant la liaison ferrée RER b / RER D, « 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 complément de la réponse formulée au chapitre D.3.1 - Contexte du projet, le mémoire en réponse rappelle que « en l'absence de nouvelles communications officielles relatives au projet du « Barreau de Gonesse », désormais appelé lien RER B – RER D, GPA rappelle que les informations figurant dans l'étude d'impact relatives au lien RER B – RER D sont à jour, bien que l'horizon de réalisation reste à préciser. En effet, la concertation préalable du public s'est tenue du 20 octobre 2011 au 9 décembre 2011, mais suite à la demande du STIF à RFF (délibération du 10 juillet 2013 relative au Barreau de Gonesse) qui prévoit d'améliorer le bénéfice actualisé du projet, l'enquête publique n'a pas pu être menée. Les informations présentes dans l'étude d'impact sont donc issues des dernières communications officielles disponibles (débat public, Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, SDRIF et Contrat de Plan Etat Région) ».

GPA précise que « le dossier du maître d'ouvrage, Alliages et Territoires stipule que « sans préjuger des décisions qui seront prises sur le projet du Barreau de Gonesse, les études de déplacement ont considéré l'hypothèse la plus défavorable pour l'accessibilité avec le seul BHNS reliant le RER D au RER B ».

Le commissaire enquêteur en prend acte et n'a rien à ajouter à ce qu'il a précédemment écrit au chapitre D.3.1.

Concernant les déplacements en voiture, 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 respectivement induits par la ZAC, par les autres projets du secteur et par les autres évolutions à différentes échelles ».

Le mémoire en réponse « rappelle les éléments indiqués dans le mémoire en réponse de l'EPA Plaine de France du 20 avril 2016 », notamment que « le BIP connaît aujourd'hui un trafic très largement inférieur à sa capacité routière. Le projet va dans le même temps augmenter le trafic et réduire sa capacité routière pour le transformer en voirie multimodale conformément aux recommandations du SDRIF et du PDUIF. GPA est favorable à la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 (ex-RN 370), afin qu'une partie du transit actuel se reporte sur la RD 370, en créant un deuxième point d'accès au réseau autoroutier depuis le Val-d'Oise et évitant ainsi la concentration du trafic en un seul point et la congestion qui en découlerait.

Concrètement, le BIP (RD 170) accueillerait de manière préférentielle le trafic de transit entre l'est du Val-d'Oise et le réseau autoroutier du nord du Triangle de Gonesse, ainsi que le trafic généré par la partie du Triangle de Gonesse située au Nord du BIP. Le trafic de transit entre l'est du Val-d'Oise et le réseau autoroutier du sud du Triangle de Gonesse, ainsi que le trafic généré par la partie du Triangle de Gonesse située au Sud du BIP seraient, quant à eux, prioritairement orientés sur la RD 370 ».

Le mémoire en réponse évoque ensuite « la section Est de l'Avenue du Parisis, (...) assez éloignée du Triangle de Gonesse, si bien que les nuisances liées à ce projet ne toucheront pas le périmètre de la ZAC (nuisances sonores, nuisances liées au chantier pour les habitants, etc.) », précisant que sa vocation « est de capter le trafic qui transite aujourd'hui par les centres villes de Sarcelles, de Garges-lès-Gonesse, d'Arnouville et de Gonesse. La requalification du BIP dans le Triangle de Gonesse s'accompagne d'une refonte globale des itinéraires routiers sur le secteur (avec la reconfiguration du réseau routier national) permettant d'assurer des temps de parcours non prohibitifs entre l'est du Val-d'Oise et le réseau autoroutier (...) ».

Il indique que « une convention d'étude a été signée entre la Préfecture de la Région Ile-de-France et l'EPA Plaine de France afin d'étudier l'opportunité d'aménager le réseau routier national et plus particulièrement de reconfigurer l'échangeur A1/A3/RD370 pour permettre une dissociation des flux.

Cette reconfiguration des échanges entre le réseau routier national et le réseau départemental fait l'objet d'une étude d'opportunité pilotée par la DRIEA, dont les résultats valident les principes de desserte présentés plus haut, et qui doit mener à une décision d'opportunité début 2018 par le ministère en charge.

Les résultats de l'étude d'opportunité seront intégrés et approfondis dans le cadre de la poursuite des études de conception du projet d'aménagement et pourront être précisés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette convention d'étude avec l'Etat. A la date de rédaction du présent rapport, il apparaît que la décision d'opportunité n'a pas encore été prise, mais le commissaire enquêteur n'a pas connaissance de points de blocage.

L'actualisation de l'étude d'impact devra bien évidemment tenir compte de toutes les évolutions qui auront été prises entre temps.

D.3.11- Consommation et production d'énergie

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 ».

Le mémoire en réponse rappelle que « les règles d'urbanisme fixées par le PLU de Gonesse imposent les exigences suivantes en matière de performances énergétiques et environnementales des constructions (...) ». Il précise que « à ce stade d'avancement du projet, des études permettant d'approfondir les besoins énergétiques de la ZAC ont été lancées en mai 2017. Il s'agit d'identifier les besoins cumulés en phase chantier, les besoins en phase d'exploitation de la ZAC, ainsi que les besoins par quartier et par phase de développement.

En collaboration étroite avec le bureau d'études techniques en charge des questions énergétiques sur le projet EuropaCity, un travail visant la mutualisation des besoins du quartier d'affaires et du projet EuropaCity est en cours d'approfondissement au sujet notamment des besoins de chaleur et d'électricité. Des synergies entre les projets sont en cours d'études. Ces approfondissements viendront étayer les choix de scénarios énergétiques, en identifiant les opportunités et les contraintes techniques, juridiques et financières, et permettre la validation d'une stratégie énergétique d'ensemble, en 2018. Ces éléments pourront être précisés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact ».

Le commissaire enquêteur indique que cette démarche apparaît bien dans l'étude d'impact et qu'un vaste panel de techniques y est décrit, avec l'indication de leurs éventuels inconvénients et certaines prudenances quant à la possibilité de mise en œuvre de certains d'entre-eux. Les études d'ingénierie se poursuivront logiquement dans les années à venir et les actualisations successives de l'étude d'impact les prendront logiquement en compte.

D.3.12 - Bruit

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 ».

Le mémoire en réponse rappelle son précédent mémoire et indique que « l'exposition des futurs occupants aux bruits terrestres et au bruit aérien est présentée et cartographiée dans l'étude d'impact », y compris les niveaux sonores calculés selon les endroits de la ZAC. Il explique que « les nouvelles populations exposées aux nuisances du site seront des salariés (potentiel de création d'environ 50 000 emplois) et les visiteurs d'EuropaCity (30 millions de visiteurs par an). Compte-tenu des spécificités du projet, l'exposition au bruit ne concernera aucun habitant permanent. Par ailleurs, il est à préciser que la plupart des activités développées dans le quartier d'affaires et de loisirs se dérouleront principalement à l'intérieur des bâtiments (activités, commerces, loisirs, culture...). En outre, le projet d'aménagement étant essentiellement bordé par des zones d'activités et commerciales, infrastructures routières et zones agricoles, l'impact du projet sur l'environnement sonore sera relativement faible ».

Il indique que « les mesures de réduction de l'exposition des populations aux nuisances constatées sur le secteur de projet sont précisées dans l'étude d'impact (de façon) à prévoir des espaces à bruit apaisé (inférieurs à 55 dB(A)) au sein de chaque secteur du projet, et ce malgré les fortes contraintes du site. L'organisation interne du quartier et les écrans sonores constitués par les ensembles immobiliers ou la topographie, permettent à ces espaces de couvrir environ 10 % de la superficie totale de la ZAC du Triangle de Gonesse (...) ».

Il rappelle que le projet « développe une stratégie de mobilité encourageant les déplacements par les transports en commun et les modes doux pour répondre à un objectif de 45 % de déplacements en transports en commun et 5 % de déplacement à pied et/ou à vélo » et que « le développement d'une offre de transports en commun fondée sur la complémentarité entre le réseau lourd (...) et un réseau dense de lignes secondaires (bus, BHNS, voire tramway à terme) permettra de relier le Triangle de Gonesse au reste de la région, aux communes proches, mais aussi d'organiser la diffusion fine des flux à l'intérieur de celui-ci. Le maillage devra continuer à se densifier, et ainsi offrir de plus en plus de solutions alternatives à la voiture individuelle ».

Il indique aussi que « un bureau d'études techniques a été retenu pour accompagner GPAm dans l'étude et la gestion du bruit au sein du projet. L'étude de mesure et de gestion des nuisances sonores, visant à préciser les études d'ores et déjà menées dans le cadre de l'étude d'impact, démarreront en concomitance avec le lancement des études de conception des espaces publics (phase avant-projet) de la ZAC, en 2018, afin d'être intégrée à la conception du projet ».

Le commissaire enquêteur prend acte que l'étude d'impact apporte les précisions nécessaires à ce stade de développement du projet, dans l'attente de l'actualisation de suivante de l'étude d'impact.

D.3.13 - Air et émissions de gaz à effet de serre

Concernant les gaz à effet de serre 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'Ile-de-France ».

Le mémoire en réponse rappelle le précédent mémoire en réponse et indique que « par notamment son caractère innovant en matière énergétique et ses objectifs fort de limitation de la part modale de la voiture, la ZAC du Triangle de Gonesse vise à assurer un développement urbain le moins consommateur en ressources et à avoir un effet d'entraînement positif sur les territoires situés à proximité ».

Il indique que « l'étude d'impact de la ZAC n'a pas intégré de scénario du projet qui aurait été élaboré sur la base des standards de la construction des années 90, bien que cette hypothèse aurait permis de comparer les émissions de gaz à effet de serre entre les différents scénarios. Néanmoins, pour compenser ces émissions, l'étude d'impact détaille (...) les mesures de réduction (et) des mesures d'accompagnement et de sensibilisation du grand public (...) ».

Il précise que « à titre d'exemple, Alliages et Territoires (EuropaCity) souhaite limiter les émissions de gaz à effet de serre liées à leur projet en s'engageant dans une démarche proactive d'identification de solutions nouvelles. Plusieurs mesures sont déjà envisagées, notamment en poursuivant l'objectif d'une production locale d'énergie, en minimisant des déplacements liés au transport des déchets (un centre de tri et une unité de méthanisation sont à l'étude), en favorisant l'accès par les transports en commun et en intégrant l'analyse de cycle de vie comme l'un des principaux critères du choix des procédés constructifs privilégiant ainsi les matériaux particulièrement performants en ce qui concerne leur empreinte carbone ». « Le bilan des émissions de gaz à effet de serre de la ZAC fera l'objet d'une actualisation. Cette mission débutera fin 2017, en vue de son intégration dans l'actualisation de l'étude d'impact ».

Le commissaire enquêteur avait bien compris la démarche, les objectifs et les moyens étudiés pour y parvenir, tels qu'ils sont indiqués dans l'étude d'impact. Ils seront évidemment approfondis et actualisés dans les actualisations successives de celle-ci.

Concernant la qualité de l'air, 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 ».

Le mémoire en réponse rappelle les estimations des populations exposées et « que des impacts temporaires, liés aux émissions gazeuses par les engins de chantier, sont à prévoir. Ces dernières prendront fin avec l'arrêt des travaux. Les populations les plus exposées seront les actifs situés en limite des zones de travaux. Des mesures simples prises par les entrepreneurs (entretien régulier des engins) permettront de maintenir la qualité de l'air dans des niveaux respectant la réglementation applicable ».

Plus généralement, « compte-tenu des difficultés rencontrées pour la réalisation de l'étude d'impact (...) la quantification de ces impacts cumulés apparaît extrêmement complexe à mener. Néanmoins, l'étude d'impact présente l'ensemble des expositions (air et bruit notamment) induites par le projet (...).

Par ailleurs et tel qu'indiqué précédemment (...), une étude Air et Santé de type II relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact d'infrastructures routières (...) débutera fin 2017 (...) » étudiant divers scénarios d'évolution tendancielle, avec ou sans projet et leurs conséquences (émissions atmosphériques, simulation de la dispersion des polluants atmosphériques, calcul de l'Indice polluant Population).

Le commissaire enquêteur estime avoir trouvé les informations qu'il était possible d'élaborer et souhaitable de diffuser au public à ce stade du développement des études du projet : cela sera bien évidemment complété lors des actualisations successives de l'étude d'impact.

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 ».

Elle « 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 ».

Le mémoire en réponse indique que « la mise en place de mesures de réduction de la pollution atmosphérique fait partie intégrante du projet d'ensemble (utilisation de matériaux durables, intégration des énergies renouvelables, report modal des déplacements et réduction de la vitesse). Toutefois, les sources les plus importantes de pollution atmosphérique sur le territoire renvoient aux trafics aérien, routier et autoroutier, sur lesquels GPA n'a pas de prise. Néanmoins, d'éventuelles mesures complémentaires de réduction de la pollution atmosphérique pourront être étudiées dans le cadre de l'étude relative à la qualité de l'air. Les conclusions issues de ce travail pourront être présentées lors de l'actualisation de l'étude d'impact ».

Il poursuit que GPA « en sa qualité de maître d'ouvrage de la ZAC du Triangle de Gonesse, (...) n'est pas en mesure de préconiser des éventuelles limitations de vitesse sur les réseaux routiers départementaux et nationaux dont il n'est ni maître d'ouvrage, ni exploitant. En ce sens, il ne peut répondre favorablement à cette recommandation ».

Le commissaire enquêteur estime que GPA a raison de ne pas proposer ni évaluer les effets de mesures complémentaires (trafic, vitesse, ...) sur des axes qui ne sont pas touchés significativement par du projet et/ou qui ne dépendent pas de son autorité, mesures qui pourraient (ou devraient ?) être prises par l'Etat indépendamment de la réalisation (ou non) du projet du Triangle de Gonesse.

Dans le cas contraire, il n'y aurait pas de limite à la suggestion de scénarios à étudier, y compris (en raisonnant jusqu'à l'absurde) la suppression de tout trafic routier comme aérien ... décision qui aurait d'évidence un effet bénéfique sur la qualité de l'air.

D.3.14 - Effets cumulés

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

Le mémoire en réponse rappelle que « l'analyse des impacts cumulés a été complétée, à l'occasion de la mise à jour de l'étude d'impact afin d'intégrer notamment les impacts de la ligne 17 du Grand Paris Express et de l'aménagement de l'Avenue du Parisis, l'évaluation environnementale des 4 CDT du secteur et les éléments issus de l'enquête publique du SDRIF. Compte-tenu des difficultés rencontrées pour la réalisation de l'étude d'impact (...), la quantification de ces impacts cumulés ainsi que l'élaboration de mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts des projets cumulés est extrêmement complexe à mener. En réponse à la recommandation de l'AE, GPA indique que ces éléments pourront être complétés lors de l'actualisation de l'étude d'impact ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse et que de nouvelles données et études seront intégrées dans l'actualisation suivante de l'étude d'impact.

D.3.15 - Suivi des mesures et de leurs effets

L'AE critique que « le dossier ne comporte pas, à ce stade, les éléments nécessaires pour satisfaire à ces dispositions (...) et doit donc être complété en ce sens ».

Le mémoire en réponse précise que « les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées sont indiquées au chapitre 5 de l'étude d'impact (...) ».

Ces éléments pourront être précisés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact, au regard notamment des conclusions des études techniques actuellement en cours ».

Le commissaire enquêteur a repéré les différents chapitres traitants de ces sujets.

D 3.16 - Résumé non technique

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 ».

Le mémoire en réponse indique que « ces éléments pourront être complétés lors de l'actualisation de l'étude d'impact ».

Le commissaire enquêteur n'a pas relevé d'endroits où la qualification des enjeux serait susceptible d'avoir trompé ou méprendre le public.

Il prend acte de l'engagement de GPA d'actualiser ces données et de compléter le résumé non technique lors de l'actualisation suivante.

D.4 - Examen du dossier parcellaire et commentaires

La structure de ce chapitre reprend les documents et contenus du dossier soumis à l'enquête.

D.4.1 - Notice explicative

Le début de la notice explicative expose :

- le cadre général du projet (preamble),
- l'objet de l'enquête parcellaire,
- des informations juridiques et administratives expliquant notamment le contenu de l'état parcellaire des propriétés visées par l'enquête parcellaire, soit en surface, soit tréfonds,
- le processus et le déroulement de l'enquête parcellaire.

La suite de la notice expose les nécessités de maîtrise foncière :

- « Au nord de l'avenue du Parisis, plus de 95% de l'assiette foncière maîtrisée par l'EPF.
Au nord de l'avenue du Parisis, plus de 40% des parcelles concernées par l'opération d'aménagement sont d'ores et déjà maîtrisées, principalement, dans le cadre de la réserve foncière du cœur Nord du Triangle de Gonesse, créée par arrêté préfectoral en date du 30 mai 2012 pour une durée de 5 ans.
L'EPF a par ailleurs acquis à l'amiable en 2014 et 2016 un ensemble de bâtiments à usage industriel et de bureaux, un des deux hôtels, ainsi que le centre de contrôle technique pour les poids-lourds.
Au total, l'EPFIF s'est rendu propriétaire de 78 parcelles représentant une surface de 106 ha 84 a 49, situées pour la quasi-totalité dans le périmètre Cœur Nord du triangle de Gonesse. Par ailleurs, au nord de l'av. du Parisis, Grand Paris Aménagement est propriétaire de 9 parcelles représentant une superficie de 6 ha 49 a 29 ».
- « Les parcelles restant à maîtriser par l'EPF se situent essentiellement dans la partie sud du triangle de Gonesse, ainsi que pour une moindre part dans le secteur de la Patte d'Oie.
Les parcelles composant l'assiette du projet sont majoritairement des terres agricoles. Le périmètre de l'enquête parcellaire comprend également un hôtel, une station essence avec logements au-dessous du bureau d'accueil, un restaurant, une ferme agricole, un bâtiment d'activité à usage de dépannage de véhicules, un site pollué correspondant à l'ancienne décharge qui fait l'objet d'une surveillance au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement, ainsi qu'enfin, des voiries.

Le tableau ci-après recense, de façon synthétique, le nombre de parcelles et les surfaces concernées, selon le type de propriétaire, public ou privé concerné, identifiés dans l'enquête parcellaire.

Public et institutionnels	Nombre de parcelles	Surface
ETAT	53	15ha 57a 32
Département du Val d'Oise	25	8ha 06a 80
Commune de Gonesse	1	5ha 64a 00
Grand Paris Aménagement (ex. AFTRP et EPA PDF)	8	5ha 57a 96
Public (Aéroport de Paris)	2	0ha 24a 01
SOUS -TOTAL	89	35ha 10a 09
Privés		
Propriétaires privés	67	84ha 25a 71
Sociétés	11	39ha 49a 39
SCI	4	2ha 74a 09
GFA	1	0ha 36a 90
SOUS -TOTAL	83	126ha 86a 09
TOTAL	172	161ha 96a 18

Au total, les parcelles identifiées chacune par un numéro d'état parcellaire (EP) dans le cadre de l'état parcellaire figurant dans le présent dossier d'enquête parcellaire, sont au nombre de 172, et représentent une surface totale de 161 ha 96 a 18.

Etant précisé par ailleurs, que 8 numéros d'états parcellaires recensent du domaine public (non cadastré) compris dans le périmètre de la DUP. D'une manière générale, il convient de préciser que bien qu'identifiées dans l'état parcellaire, les parcelles relevant du domaine public ne feront pas l'objet d'une demande de cessibilité. Le traitement des emprises relevant du domaine public est évoqué dans le paragraphe 3-3 ci-dessous.

L'enquête parcellaire porte essentiellement sur des parcelles appartenant à des personnes de droit privé.

Elle concerne 55 comptes propriétaires³⁵, dont 49 comptes propriétaires privés.

De même, la surface des parcelles restant à maîtriser appartenant à des personnes physiques ou morales de droit privé représente 79% de la surface totale restant à maîtriser.

La carte ci-après indique par typologie privé/public, les propriétaires concernés ».

³⁵ « Un compte propriétaire représente l'entité propriétaire. Il peut s'agir d'une indivision ou d'une société par exemple ».



La notice indique aussi que « d'autres DUP distinctes et autonomes traversent partiellement le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse. En effet, deux types d'infrastructures de transport traversent le périmètre du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse en vue de la desserte de celui-ci :

- La première infrastructure est la voirie du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui reliera la gare RER D de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville à la gare RER B du Parc des expositions de Villepinte (Seine-Saint-Denis), et qui avait fait l'objet d'un arrêté interdépartemental de DUP en date du 29 janvier 2014. La mise en service du BHNS a eu lieu le 14 novembre 2016.
- La deuxième infrastructure est la ligne 17 du métro automatique du Grand Paris Express, avec la création d'une gare dans la partie nord du périmètre de la ZAC du triangle de Gonesse, dont la mise en service est prévue en 2024. Un décret en Conseil d'Etat concernant, notamment la réalisation de la ligne 17 du métro automatique du Grand Paris a été pris au profit de la Société du Grand Paris (SGP) en date du 14 février 2017 ».

Ceci concerne des emprises foncières et aussi les tréfonds de la partie de ligne enterrée : de ce fait et dans le cadre du présent projet, « les surplus de volume dont l'EPFIF se rendra propriétaire sont donc identifiés par des numéros de volumes distincts de ceux correspondant à ceux qui seront acquis par la SGP ».

Ensuite la notice expose que le projet inclut les emprises de « certaines voies et certains chemins qui seront redéfinis et/ou rétablis et/ou supprimés à l'issue du projet en cohérence avec le plan masse du projet », à savoir des chemins ruraux, voie communale et voiries départementales (RD 370, RD 317 et RD 370). Les « modalités et procédures relevant du code de la voirie routière et du code de l'urbanisme seront mises en œuvre ultérieurement dans le cadre de procédures distinctes de la présente enquête parcellaire ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette description et n'a pas de commentaire particulier à formuler sur la démarche générale ni sur l'importance et les emprises de cette demande d'expropriation, cohérentes avec l'ampleur et la géométrie du projet, telles que présentées dans le dossier de demande de DUP.

D.4.2 - Plan parcellaire

Celui-ci localise et numérote les parcelles concernées, permettant de connaître l'environnement de chacune et de les rechercher individuellement dans le listing de l'état parcellaire.

Le commissaire enquêteur n'y a pas vu d'erreur et n'a pas de commentaire à formuler.

D.4.3 - Etat parcellaire

Pour chacune des parcelles concernées, une fiche individuelle indique :

- le numéro de propriété,
- la désignation des propriétaires réels ou présumés,
- les références cadastrales de la parcelle,
- le lui-dit indiqué au cadastre,
- la surface totale du terrain indiquée au cadastre,
- le numéro d'emprise sur le plan parcellaire,
- les références cadastrales résultant des divisions à venir et des surfaces d'emprise à acquérir,
- l'origine de propriété des parcelles, la description des éventuelles servitudes connues,
- le cas échéant, descriptif du volume d'emprise en tréfonds et du volume du surplus,

Hormis de répercuter les commentaires émis par certains propriétaires ou usufruitiers indiquant des évolutions, erreurs ou omissions d'état civil dans certaines fiches individuelles (voir § C.1.4 - *Observations relatives à l'enquête parcellaire*), le commissaire n'a pas de commentaires à formuler.

D.4.4 - Pièces annexées

Le dossier comporte aussi la délibération de GPA du 29 mars 2017 et les courriers de GPA à l'EPFIF du 2 novembre 2017 et de l'EPFIF à GPA du 22 novembre 2017.

E - Mémoire en réponse et commentaires du commissaire enquêteur

Le 3 avril 2018, GPA communique son mémoire en réponse, constitué à partir des questions ou remarques du commissaire enquêteur qui forment les têtes de chapitres.

E.1 - Préambule rédigé par GPA

GPA indique que « dans le cadre de l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse, Grand Paris Aménagement, venant aux droits de l'EPA Plaine de France depuis le 1^{er} janvier 2017, a souhaité engager une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, au profit de l'établissement public foncier d'Ile de France (ci-après « EPFIF »), en application de la convention d'intervention foncière liant les deux établissements en date du 27/11/2017.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (ci-après « DUP ») s'est effectuée du 8 janvier au 21 février 2018, dans les conditions prévues notamment par les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement, les articles R. 112-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et conformément à la délibération du Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement en date du 29 mars 2017.

Conformément à l'article R. 123-18 du code de l'environnement, le commissaire-enquêteur a présenté à Grand Paris Aménagement le 6 mars 2018 la synthèse des observations écrites et orales consignées lors de l'enquête publique, en transmettant une liste de questions subséquentes.

Cette note a pour objet, conformément au deuxième alinéa de l'article R. 123-18 du code de l'environnement, d'apporter les réponses aux questions posées par le commissaire-enquêteur ».

Le commissaire enquêteur n'a pas de commentaires à formuler.

E.2 - Réponses aux questions concernant la programmation

Question : Impact du retard de la ligne 17 sur la crédibilité du programme et du projet ?

Réponse de GPA : « L'Etat a confirmé le 22 février (2018) la réalisation de la ligne 17, avec un calendrier recalé : sa mise en service en 2024 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget-Aéroport (selon faisabilité technique), puis la poursuite des travaux jusqu'au Triangle de Gonesse pour une mise en service au plus tard en 2027.

Ce décalage de 3 ans est à intégrer dans le planning général de l'opération qui nécessitera quelques recalages. Son impact est à relativiser à l'échelle d'une opération d'aménagement qui va durer 15 à 20 ans. Grand Paris Aménagement travaille, avec les opérateurs déjà identifiés (BOPRO et EuropaCity), afin d'analyser les différents impacts pour eux et les conditions d'adaptation et de phasage de leurs projets à cette nouvelle échéance.

L'Etat veille également à la cohérence entre l'opération présentement étudiée et la réalisation de la ligne 17, de par les compétences qu'il exerce sur ces deux projets, notamment en sa qualité d'autorité compétente pour adopter les actes relatifs à la ZAC du Triangle de Gonesse.

En tout état de cause, il ne saurait être considéré que le décalage calendaire des travaux relatifs à la ligne 17 est susceptible d'exercer une influence sur la « crédibilité » du projet, étant tout ou plus de nature à interroger sur le calendrier de sa mise en œuvre – impact étudié et qui est, comme indiqué ci-avant, à relativiser ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse.

S'il n'a pas d'inquiétude pour ce qui concerne le Parc d'activité, il suppose que la programmation d'EuropaCity va nécessairement poursuivre son évolution (sa maturation ?), ce qui n'est pas forcément une mauvaise chose, mais toutefois que :

- les considérables attentes d'une bonne partie des populations dans le projet (dynamisme urbain, image de marque de la banlieue Nord, formation et emploi, ...) vont être déçues par ce retard, qui se rajoute à de nombreuses précédentes déconvenues,
- ce retard va probablement occasionner des frais de structure et de portage financier significatifs.

Question : Engagement d'EuropaCity à « tenir » sa promesse malgré le retard de programmation de la ligne 17 ?

Réponse de GPA : « La société Alliages et Territoires a pris acte de cette décision de reporter le calendrier de la ligne 17. A ce stade, plusieurs scénarios de réalisation du projet, échelonnés ou non dans le temps, sont à l'étude.

La société a en revanche confirmé de manière constante que ce nouveau calendrier de mise en service de la ligne 17 Nord du métro automatique n'impactait pas son engagement quant à la poursuite de son projet.

Plus généralement, les opérations d'aménagement étant toujours inscrites dans un environnement susceptible d'évoluer, il est impératif et exigé de les analyser en tenant compte des données, actes et informations disponibles, sans préjuger de l'avenir mais en tenant compte des scénarios envisageables.

Or les éléments et informations disponibles à ce jour ne permettent pas de contester ni de questionner la volonté comme l'engagement d'EuropaCity sur la poursuite de son projet ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse. Il a effectué ses commentaires en réaction à la précédente question.

Question : Rythme envisagé d'aménagement du quartier d'affaires ?

Réponse de GPA : « La programmation du quartier d'affaires prévoit la réalisation sur 15 / 20 ans de 800 000 m² de bureaux et de 200 000 m² d'activités technologiques (PME-PMI), auxquels viennent s'ajouter l'ensemble des services nécessaires à un cadre de vie urbain qualitatif.

La stratégie de commercialisation des bureaux et des locaux d'activités repose sur un phasage cohérent et progressif, prenant modèle sur le projet tertiaire de la Plaine Saint-Denis.

Les éléments de marché viennent corroborer cette stratégie avec :

- la montée en puissance du pôle de Roissy, avec 30 000 m²/an en moyenne de transactions pour le bureau et 135 000 m²/an pour l'activité,
- la 1^{ère} Couronne Nord qui se positionne comme un fleuron de marché de l'Île-de-France, avec près de 170 000 m²/an en moyenne de transactions pour le bureau.

Le développement des infrastructures de transport en commun (les lignes de BHNS dans un premier temps, puis la ligne 17 du GPE) permettra une montée en puissance progressive de l'offre tertiaire ».

Le commissaire enquêteur a constaté que la fréquentation de la ligne BHNS ne s'est pas encore affirmée comme du transit régional mais plus comme du cabotage local (secteur de Gonesse d'une part / secteur Aulnay – Villepinte d'autre part).

Toutefois, son existence et le service apporté vont progressivement entrer dans les mœurs et contribuer à interconnecter les deux bassins d'emploi et de chalandise.

C'est dans cette dynamique que les entreprises qui construiront puis s'installeront les premières sur le Parc d'activité pourront utilement apprécier une main d'œuvre locale ayant progressivement pris en compte l'importance de cette interconnexion.

Toutefois, c'est l'ouverture de la ligne 17 qui est l'élément consubstantiel à l'ouverture de ce secteur à l'urbanisation et au respect des annonces de répartition modale formulées dans l'étude d'impact.

Question : Point sur la programmation (schéma d'aménagement) et le planning de l'aménagement de la friche PSA ?

Réponse de GPA : « L'ancien site des usines PSA, fermé en 2014, offre un périmètre de 105 ha pour une requalification de l'entrée de ville nord d'Aulnay, duquel ont été détachés les projets de reconversion déjà engagés sur le site PSA (le centre de maintenance et de remisage pour les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express sur 30 ha, une supply-chain du groupe Carrefour sur 15 ha et la société Magneto, sous-traitant de PSA).

Les objectifs urbains et économiques de l'opération sont les suivants :

- Participer à la cohérence et à la complémentarité du Grand Roissy, sur l'axe Roissy CDG-Le Bourget ;
- Ancrer le développement au sein des quartiers nord d'Aulnay ;
- Renforcer et pérenniser la vocation économique des quartiers nord, notamment en accueillant des activités industrielles ;
- Accroître l'offre de logements et d'équipements et la qualité résidentielle en créant un quartier de ville, en créant le lien avec la gare GPE.

La ville d'Aulnay a lancé un appel d'offre en avril 2017 pour la réalisation d'une étude urbaine pré-opérationnelle sur le site PSA. Cette étude a pour objet de consolider l'état des lieux et d'identifier les enjeux pour le site PSA, de définir une vision urbaine, architecturale et paysagère d'ensemble pour ce site et d'en définir les principales modalités de mise en œuvre opérationnelle.

L'étude a démarré en novembre 2017 pour une durée de 18 mois environ.

La programmation est par conséquent en cours de définition ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces informations qui lui avaient été oralement données durant la visite préalable des environs du site.

Ainsi, il n'y a pas de terrains publics ou aisément mobilisables dans les environs pour la réalisation du projet sans mobiliser des terrains privés.

E.3 - Réponses aux questions sur les emplois et les formations

Question : Evaluation de la cannibalisation d'EuropaCity sur les commerces, loisirs et activités du NE de l'IdF (emploi, chiffre d'affaire, ...) ?

Réponse de GPA : « Comme précisé dans les pages 33 à 35 de la notice explicative du dossier de DUP, l'offre proposée par EuropaCity ne vient pas en concurrence mais en **complémentarité** de l'offre existante, au regard des caractéristiques ci-après :

- une offre culturelle et événementielle de qualité dans un territoire peu pourvu ;
- une offre de commerces différente et diversifiée ;
- une offre hôtelière répondant aux besoins franciliens (estimés par le Comité Régional du Tourisme Paris Ile-de-France et la Chambre de Commerces et de l'Industrie Paris Ile-de-France) ;
- une offre de loisirs inédite sur le territoire, et tout particulièrement sur le Nord Est de l'Ile-de-France.

Les besoins nécessaires au fonctionnement d'EuropaCity ont fait l'objet de plusieurs analyses, portant des regards contradictoires sur le sujet :

- En relation avec le dossier établi par le maître d'ouvrage Alliages et Territoires, un chiffrage de l'emploi a été assuré par le cabinet Sémaphores, en 2011 et actualisé en 2015 ;
- Une approche macroéconomique proposée par le cabinet Utopies en septembre 2015 ;
- Une étude instruite par la CCI Paris Ile de France sur la problématique de la formation des actifs au regard des besoins requis par le projet ;
- Des analyses critiques réalisées par Etablissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol avec l'appui du cabinet McKinsey & Company (mai 2016) engagées pour questionner la vraisemblance de ces chiffrages.

Afin de clarifier les différentes estimations, dans le cadre du débat public d'EuropaCity en 2016, la Commission Nationale du Débat public a confié une étude complémentaire indépendante à dire d'expert au statisticien Arnaud Degorre afin de mener une évaluation des impacts d'EuropaCity sur l'emploi local (juin 2016).

Cette étude a estimé que « le risque de cannibalisation se porte plus spécifiquement sur l'offre commerciale, et dans une moindre mesure sur l'offre de loisirs, l'offre de restauration et l'offre hôtelière ».

Ainsi, **l'offre commerciale proposée par EuropaCity est différente et diversifiée**, justement parce qu'elle s'appuie sur un critère d'attractivité ludique et culturelle. Les pôles commerciaux existants ont été conçus sur un modèle classique, c'est-à-dire des lieux de commerce constitués autour d'une enseigne alimentaire qui fait office de locomotive, générant des flux récurrents de clients venant faire leurs courses.

Selon l'étude Degorre, « la diversité des enseignes par rapport à celles existantes pourra amoindrir l'effet de concurrence. En effet, un élargissement de l'offre commerciale accroît la propension à consommer et aboutit à un gain net ».

Cette étude conclut que « même en cas de concurrence avérée, l'effet de cannibalisation ne peut être supposé intégral : l'extension de l'offre de services, par l'effet diversité qu'elle apporte, autorise une croissance nette de la demande adressée, partant du chiffre d'affaires global du secteur où s'inscrivent EuropaCity et ses concurrents. **Avec des effets de cannibalisation partiels (entre 2 000 et 2 700 emplois détruits sur les activités en concurrence), nous obtenons un emploi direct net de la concurrence compris entre 7 400 et 8 100 emplois, selon l'intensité de la concurrence** ».

Les effets de cannibalisation du projet EuropaCity ont donc été évalués et ne remettent pas en cause un bilan coûts/avantages assurément positif, notamment en termes d'emplois créés ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse et aussi de la difficulté d'apprécier scientifiquement ces types d'impacts, qui plus est :

- dans un monde fluctuant (conjuncture générale) et en digitalisation accélérée,
- en fonction de polarités, d'attirances, de modes et d'envies (consommations, sports, culture, loisirs, ...) évoluant de plus en plus rapidement.

Les inquiétudes de certains et les commentaires extrêmement contrastés du public sur l'appréciation de l'état de santé et d'attraction des centres commerciaux avoisinants montrent bien la difficulté d'un tel exercice de prospective à moyen et long terme.

Toutefois :

- le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse est bien plus vaste et ambitieux que le seul projet EuropaCity,
- EuropaCity est bien plus vaste et complexe que les seules surfaces commerciales souvent interrogées, voire décriées.

En conséquence, le commissaire enquêteur estime que la part de cannibalisation commerciale, bien que difficile à évaluer mais d'évidence non nulle voire significative, doit être appréciée à l'aune de la totalité du projet du Triangle de Gonesse (la totalité de l'emploi prévisible, l'attractivité globale, etc.) et non pas sur les seuls aspects commerciaux d'EuropaCity.

Du coup, cette échelle d'analyse conduit à considérer la part de cannibalisation comme proportionnellement moins importante.

Question : Evaluation de la cannibalisation du parc d'activité sur les bureaux, centres de recherche et activités du NE de l'IdF (emploi, chiffre d'affaire, ...) ?

Réponse de GPA : « L'opération d'aménagement étudiée prévoit une programmation mixte, définie pour être complémentaire aux projets en cours et aux zones d'activités existantes.

La stratégie de commercialisation du Triangle de Gonesse s'inscrit naturellement dans un environnement concurrentiel à plusieurs échelles : mondiale entre les places aéroportuaires métropolitaines, régionale à l'échelle des grands quartiers d'affaires d'Île-de-France, et locale à l'échelle du nord-est francilien et du Grand Roissy.

A l'échelle régionale, l'étude réalisée par DTZ en 2014 explique que « la métropole parisienne dispose de nombreuses polarités attractives ou en devenir. Les questions qui se posent sont ainsi liées aux synergies et aux complémentarités à créer avec ces secteurs, mais également à la concurrence potentielle en matière de développement immobilier ».

Par rapport au marché tertiaire dynamique de la Première Couronne Nord (notamment le pôle de Saint-Denis), le quartier d'affaires du Triangle se situe dans un rapport de concurrence / complémentarité, en pratiquant des prix inférieurs tout en profitant des perspectives de développement permises par ce secteur dynamique ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse.

Il reconnaît la nécessité d'une certaine forme de concurrence entre plusieurs sites d'implantation possibles, de façon à attirer les entreprises par des choix alternatifs visant chacun l'excellence dans son domaine et non pas une unicité d'offre potentiellement sclérosante.

Question : Quels genres de centres de formations sont envisagés dans les 2 parties de la ZAC ? Comment garantir les formations annoncées (volumes, objectifs, implications des acteurs) ? Implication des acteurs (collèges et lycées, centres de formation, Chambres consulaires, Pole Emploi, ...) ?

Réponse de GPA : « L'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse intègre la question de la formation à la fois dans sa programmation et au travers des clauses d'insertion professionnelle.

Le programme du Triangle de Gonesse prévoit ainsi 20 000 m² d'équipements d'enseignement et de centres de formation. Ces lieux seront développés soit par les partenaires locaux de la formation soit par les entreprises qui viendront s'implanter, à l'instar du pôle de formation prévu par BOPRO, ou encore EuropaCity Compétences, dispositif d'emploi-formation-qualification qui sera mis en place par Alliages & Territoires.

Ce dispositif, pensé en lien avec les acteurs locaux du territoire, a pour but d'accueillir, d'orienter et de former les candidats aux emplois générés : 3 500 personnes deux ans avant ouverture et ensuite 1 000 par an. Plus de 200 acteurs ont été abordés et ont émis la volonté de jouer un rôle dans ce dispositif. Une structure physique et digitale, intégrant des espaces de coworking, un incubateur et un assesment center, sera créée.

L'équipe d'Alliages et Territoires intègre d'ores et déjà un responsable emploi formation en charge de la construction de ce dispositif.

Le porteur de projet d'EuropaCity prévoit d'enrichir ce dispositif avec des approches variées par la coopération avec un groupement d'organismes de formations qui sera sélectionné par appel à propositions. Cela permettra un maillage territorial important. Ces associations et organismes interviendront dans une logique de complémentarité des interventions et non dans une logique de juxtaposition.

Des partenariats avec les chambres de métiers et de l'artisanat des trois départements limitrophes des aéroports ont été signés en 2017. Et une convention cadre sera signée entre l'Etat, la région Île-de-France, Pôle Emploi, le réseau régional des missions locales, l'Agefiph, animée par le GIP emploi Roissy, ceci afin de mobiliser les dispositifs existants et à venir de chacun des signataires.

Parallèlement à ces dispositifs, la mise en place de clauses d'insertion professionnelle ambitieuses, avec au moins 7 % des heures travaillées en insertion sur l'ensemble des chantiers bâtiment, va permettre, de par l'échelle et la durée du projet, la création de parcours individuels d'insertion et d'emploi sur nombre de métiers « traditionnels » mais aussi sur des secteurs nouveaux (domaine de l'économie circulaire, de l'énergie, etc.).

L'accompagnement socio-professionnel, prévu dans ces clauses, sera organisé à l'échelle de l'opération, et en lien avec les acteurs locaux de l'insertion (Direccte Ile-de-France, Pôle Emploi, Missions locales, chambres des métiers, GIP Emploi Roissy, etc.).

Cet accompagnement permettra la construction de projets professionnels par l'acquisition de compétences, la réalisation de bilans professionnels, des actions de formation et une aide à la recherche d'emploi ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse qui confirme les éléments communiqués oralement en cours d'enquête, de façon à préciser les termes du dossier.

Toutefois, au delà des implications institutionnelles de tous ces acteurs, c'est « l'envie de faire » qui sera le principal critère ouvrant la possibilité de la réussite de cette dynamique.

Les populations de Gonesse, d'Aulnay et des communes alentours ont trop souvent vu passer les trains (ou les avions !) qui ne se sont pas arrêtés pour les considérer, les accueillir et les entraîner ...

Il semble que GPA et EuropaCity ont sérieusement analysé les démarches et le relatif échec d'Eurodisney en ces matières et qu'ils en ont tiré de nombreuses leçons. L'insertion et l'acceptation locales des différents projets (dont notamment Europacity) dépendront fondamentalement de l'implication et de l'immersion des populations locales, notamment de la formation rigoureuse et de l'intégration immédiate de futurs travailleurs (jeunes ou moins jeunes), puis de leur ressenti au sein des missions qui leur seront confiées.

E.4 - Questions sur les infrastructures et les transports

Question : Crédibilité de l'équilibre modal annoncé, d'autant que l'absence d'habitants modifie toutes les simulations et projections (notamment il n'y a pas de petits trajets vers l'école, les commerces du quotidien et pas de promenades récréatives des retraités) ?

Réponse de GPA : « Le cadre de modélisation adopté successivement par l'EPA Plaine de France et la DiRIF pour étudier la desserte du Triangle de Gonesse et partagé par les partenaires publics et privés du projet, a permis d'estimer une part modale prévisionnelle des trajets vers et depuis la ZAC de 50 % pour les véhicules personnels, 45 % pour les transports en commun et 5 % pour les modes actifs.

L'approche scientifique retenue par les bureaux d'études pour objectiver ces parts modales se base sur des méthodes éprouvées (génération de trafic, tests d'élasticités, utilisation du modèle de trafic de la DRIEA / Département du Val d'Oise) et s'appuie également sur plusieurs études effectuées sur le territoire.

Il faut noter tout d'abord que cette répartition des parts modales est cohérente pour un territoire de région parisienne comprenant une très bonne desserte en transports en commun (métropolitaine avec la ligne 17 du Grand Paris Express et à l'échelle du territoire avec la desserte bus du Grand Roissy et du Triangle de Gonesse – cf. ci-dessous). L'Enquête Globale Transports réalisée par la DRIEA-IF en 2011 montre que la part modale de la voiture ne dépasse pas les 55 % dans le Val d'Oise. Par ailleurs, on trouve des parts modales assez proches (autour de 50-55 % pour la voiture) dans des situations métropolitaines comparables, en première voire en deuxième couronne.

Le projet urbain du Triangle de Gonesse se construit autour du pôle d'échange intermodal de la gare de la ligne 17 du Grand Paris Express, en concertation avec les collectivités, les autorités planificatrices et les exploitants de transports en commun, pour intégrer dès les phases amont le rapport ville / transports dans la conception du projet.

Cette ambition s'inscrit pleinement dans le projet de territoire du Grand Roissy pour les transports. Les infrastructures comme la ligne 17 du Grand Paris Express, les douze liaisons bus structurantes mises en avant par Île-de-France Mobilités (cf. supra), l'av. du Parisis portée par le département du Val d'Oise, figurent les alternatives à la route qui accueilleront nécessairement les flux excédentaires. En travaillant pour que le quartier soit accessible en transports en commun, non seulement à l'échelle de la Métropole mais en assurant un rabattement à l'échelle fine des pôles d'habitat et d'activité du territoire, Grand Paris Aménagement se donne les moyens d'accomplir un objectif ambitieux mais réaliste de desserte du Triangle de Gonesse ».

Le commissaire enquêteur considère que la réponse ne répond pas exactement à la question de l'éventuel biais méthodologique lié à l'absence d'habitants (de logements) qui supprime tous les petits trajets vers l'école, les commerces du quotidien, etc. et les promenades récréatives du quotidien.

Toutefois la réponse de GPA, rappelle la « part modale prévisionnelle des trajets vers et depuis la ZAC de 50 % pour les véhicules personnels, 45 % pour les transports en commun et 5 % pour les modes actifs » De tels ratios prennent en compte la spécificité d'une zone d'activité sans habitants, donc sans les petits trajets urbains du quotidien (sinon, la part des modes actifs serait considérablement plus importante).

La réponse de GPA prend naturellement compte :

- la mise en service de la gare « Triangle de Gonesse » de « la ligne 17 du Grand Paris Express », initialement prévue pour 2024 et désormais repoussée par l'Etat à l'an 2027, qui sert de base aux études de mobilité, de répartition modale et de trafic routier induit qui sont présentés dans l'étude d'impact,
- « les douze liaisons bus structurantes mises en avant par Île-de-France Mobilités » ... qui restent entièrement à concevoir, négocier et ensuite financer entre l'autorité organisatrice régionale (Ile-de-France Mobilités, ex. STIF) et tous les acteurs locaux.

Le commissaire enquêteur ne peut pas douter que l'ensemble de ces acteurs aboutissent à un réseau pertinent sur les territoires concernés et aux environs.

Question : Crédibilité de l'équilibre modal annoncé, d'autant que beaucoup d'horaires de travail et de loisirs seront décalés à EuropaCity ... imposant la voiture à l'aller ou au retour ?

Réponse de GPA : « Pour EuropaCity, les modélisations des choix modaux ont été réalisées en prenant en compte la spécificité du projet et du territoire et en se basant sur des données factuelles (EGT 2010, IAU, CRT, etc.).

La construction des courbes de répartition des arrivées et des départs d'EuropaCity pour les visiteurs a été faite en suivant un raisonnement basé à la fois sur le temps d'accès à EuropaCity et sur les motifs de visite. À partir des différents motifs de visite, des horaires d'ouverture des différents équipements, des types d'équipements et de la fréquentation prévisionnelle, des courbes d'arrivées et de départs ont été bâties pour chaque segment de visiteurs.

De la même manière, à partir du nombre d'employés prévus par segment et des horaires estimés pour chaque type d'employés, une répartition journalière moyenne des arrivées et des départs des employés a été construite.

Ces répartitions de synthèse permettent d'en déduire la proportion des déplacements tout au long de la journée. Aussi, les déplacements réalisés en horaires décalés restent exceptionnels :

- Pour les visiteurs : 95 % des entrées/sorties liées à EuropaCity s'effectueraient entre 9 h et 22 h.
- Pour les employés : Plus de 90 % des déplacements s'effectueraient entre 7 h et 23 h. Seuls 3 % des déplacements des employés seraient fait en dehors des horaires de fonctionnement du métro.

Parallèlement à ces modélisations, une comparaison a été effectuée pour rendre compte des parts modales d'accès à différents équipements en Île-de-France. Ces équipements ont été choisis en raison de leur proximité géographique, de leur typologie proche d'EuropaCity ou de leur caractère attractif en Île-de-France.

Par ailleurs, le territoire du Grand Roissy est un secteur déjà fortement caractérisé par des entreprises avec des horaires de fonctionnement décalés. Aussi, une offre de transports en commun adaptée a déjà été mise en place afin de répondre à cette demande spécifique en particulier sur la plateforme aéroportuaire (ex: fileo)

Enfin, de manière à améliorer la part des déplacements en transports en commun, plusieurs mesures sont d'ores et déjà envisagées par Alliages et Territoires : mettre en place un plan de déplacement interentreprises (PDIE), créer un outil de choix d'itinéraires multimodal, notamment pour encourager le covoiturage, avec des places de stationnement qui seront réservées à cet effet ».

Le commissaire enquêteur prend acte des éléments de cette réponse et le projet envisagé par EuropaCity de « mettre en place un plan de déplacement interentreprises (PDIE), créer un outil de choix d'itinéraires multimodal, notamment pour encourager le covoiturage » comportant des dispositifs incitatifs.

Toutefois, il note que, concernant le personnel d'EuropaCity, si « 3 % des déplacements des employés seraient fait en dehors des horaires de fonctionnement du métro » ; cela veut dire que 6 % des trajets sont entièrement captifs de la voiture à l'aller ou au retour, ce qui impose alors l'utilisation d'un mode de transport individuel (qu'on n'imagine pas être le vélo ou la marche à pieds au milieu de la nuit).

Dans ces cas, l'autre trajet (presque toujours diurne par principe) a alors assez peu de « risque » d'être en heure de pointe et d'y impacter significativement le trafic : l'étude d'impact n'est donc pas biaisée par cet aspect (3 % versus 6 %).

Question : Que deviennent le tramway et le barreau B / D indiqués au dossier ?

Réponse de GPA : « A nouveau, la définition de l'opération étudiée comme l'analyse de son utilité publique ne peuvent intervenir qu'au regard des données et informations disponibles, provenant soit d'actes exécutoires, soit des maîtres d'ouvrages eux-mêmes (ci-après données « officielles »).

En l'absence de nouvelles communications officielles relatives au projet du « Barreau de Gonesse », désormais appelé lien RER B / RER D, Grand Paris Aménagement rappelle que les informations figurant dans le dossier (et plus particulièrement dans l'étude d'impact) sont issues des dernières communications officielles disponibles (débat public, Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, SDRIF et Contrat de Plan Etat Région). Au vu de ces éléments, il n'y a pas lieu de retenir le scénario sans réalisation de la liaison RER B / RER D.

Néanmoins, par mesure de précaution, les études de trafic du Triangle de Gonesse prennent en compte la possibilité que le lien RER B / RER D ne soit pas mis en service à l'horizon de la réalisation de la ZAC, le fonctionnement du réseau routier modélisé par la DiRIF étant alors également assuré dans les conditions décrites plus haut dans cette hypothèse.

De même, l'ensemble des études de mobilité d'EuropaCity ont été réalisées sans prise en compte du barreau ferré de Gonesse mais uniquement avec le Bus à Haut Niveau de Service ligne 20, en service depuis fin 2016, entre les gares du RER D de Villiers-le-Bel - Gonesse – Arnouville et du RER B de Parc des Expositions de Villepinte.

Par ailleurs, la desserte en transports en commun du Triangle ne prévoit pas de tramway à proprement parler. Certains bus ont été envisagés avec des aménagements en site propre (TCSP).

Pour ce faire, certaines voies traversant le quartier d'affaires intègrent la possibilité de ce type d'aménagement spécifique ».

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse nécessairement très institutionnelle de GPA concernant le « Barreau de Gonesse », à savoir la liaison ferrée de type RER officiellement inscrite et dessinée dans les divers documents de programmation entre les gares RER D de « Villiers-le-Bel – Gonesse - Arnouville » et RER B « Parc des Expositions ».

Celle-ci est actuellement préfigurée par le trajet du bus BHNS ligne 20.

Toutefois, le commissaire enquêteur ne se fait aucune illusion sur sa réalisation, même à long terme et GPA avait fort bien anticipé que « *les études de trafic du Triangle de Gonesse prennent en compte la possibilité que le lien RER B / RER D ne soit pas mis en service à l'horizon de la réalisation de la ZAC* » et que « *des études de mobilité d'EuropaCity ont été réalisées sans prise en compte du barreau ferré de Gonesse mais uniquement avec le BHNS ligne 20* ».

Le commissaire enquêteur avait posé une question concernant un projet de tramway, car il avait cru noter qu'un tel projet était indiqué sur un document, venant du Bourget, passant par la ZA et le rond-point des Tulipes et longeant ensuite EuropaCity jusqu'à la gare de la ligne 17.

Il n'a toutefois pas retrouvé le document en question.

Plus factuellement, le schéma présenté en la page 326 de l'étude d'impact indique au même endroit « *bus / TCSP Le Bourget / Triangle de Gonesse (proposition à long terme)* ».

Question : Comment les voyageurs liés à la ZAC n'engorgent pas la capacité de la ligne 17 aux heures de pointe ?

Réponse de GPA : « *Concernant la capacité de la gare Triangle de Gonesse à absorber les flux de trafics associés à la programmation du Triangle de Gonesse (y compris EuropaCity), le dimensionnement de la gare repose sur des matrices de flux en gares qui intègrent les hypothèses de fréquentation annoncées par les porteurs de projet, aux différentes heures de la journée et en particulier aux heures de pointe du matin et du soir.*

Par ailleurs, l'offre de transport de la ligne 17 a été calculée en considérant les déplacements classiquement modélisés auxquels ont été ajoutés les trafics associés aux voyageurs aériens, aux visiteurs des grands salons et d'EuropaCity et ce, en tenant compte des pics horaires des différents trafics ».

Le commissaire enquêteur en prend acte.

Il note que les diverses activités réunies au sein de ce projet génèreront des plages horaires de pointe variées, que ce soit pour :

- le Parc d'activité : bureaux, ateliers, laboratoires, hôtellerie, centres de formation, fonctions supports et de service, etc.,
- EuropaCity : culture, loisirs et concerts, commerces, sports, centres de formation, hôtellerie, etc., pour les personnels comme pour les visiteurs.

Malgré le relativement faible débit horaire de la ligne 17 (très inférieur à un métro parisien en heure de pointe), ces plages horaires étalées permettront d'assurer un service convenable à une population journalière importante.

Question : Quels projets d'autobus de rabattement depuis les communes avoisinantes vers la gare de la ligne 17 ?

Réponse de GPA : « La réflexion sur le rabattement bus à l'échelle du territoire est portée avec l'ensemble des acteurs des transports du territoire (collectivités, exploitants ainsi que la Société du Grand Paris et Île de France Mobilités). Une étude, placée sous maîtrise d'ouvrage d'Île de France Mobilités («schéma des liaisons structurantes en transports en commun autour du pôle de Roissy»), a été réalisée en 2013 et est en cours d'actualisation pour identifier les liaisons structurantes en transport en commun en site propre autour de Roissy par le mode bus.

Douze lignes ont été identifiées en 2017 dont trois desservent le Triangle de Gonesse :

- la ligne 20, mise en service depuis novembre 2016, qui sera dévoyée pour desservir la gare du Grand Paris Express,
- une ligne reliant le PIEX à Goussainville (option PIEX à Stains-Cerisaie également étudiée) desservant elle aussi la gare,
- une liaison Roissypôle <=> Gonesse <=> Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville desservant la ZAC par le Nord-ouest.

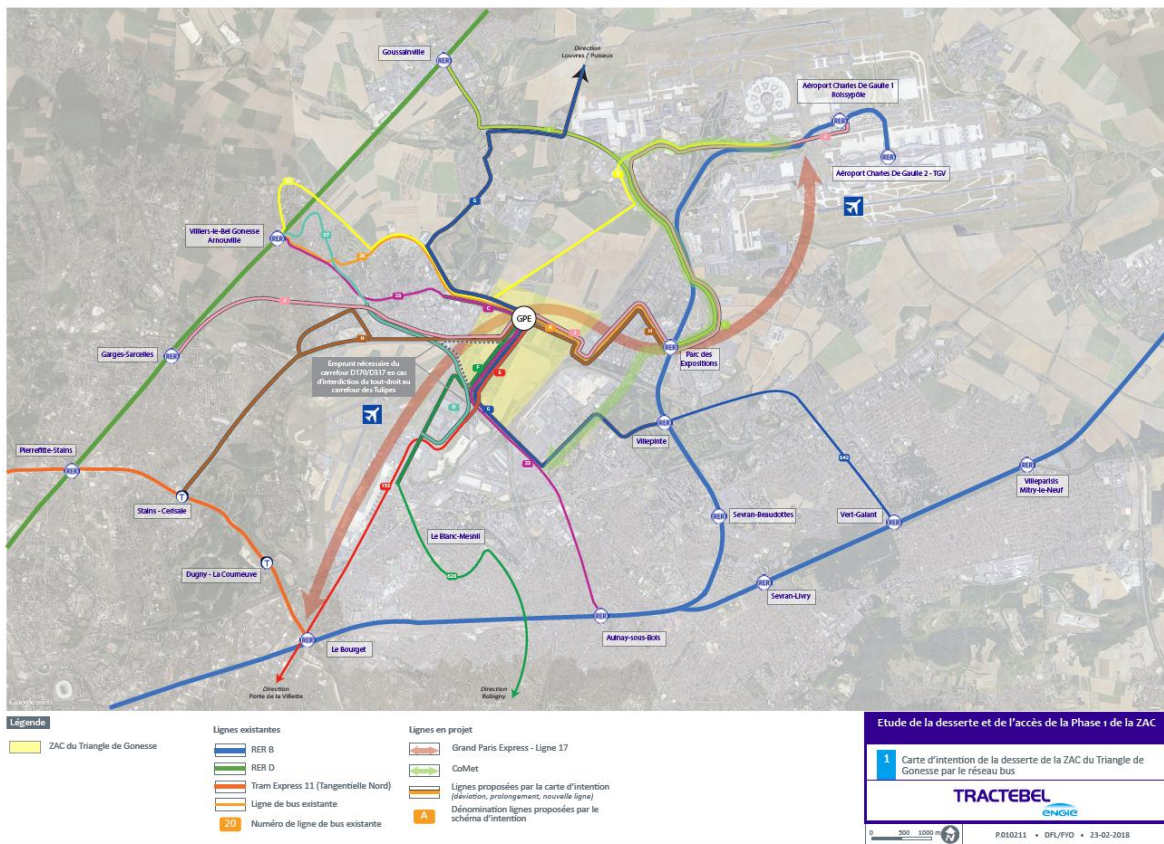
L'étude du pôle d'échange intermodal de la gare de la ligne 17 du Triangle de Gonesse a, quant à elle, été placée sous maîtrise d'ouvrage de Grand Paris Aménagement, sous convention avec la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités. Son comité de pilotage associe les collectivités (ville de Gonesse, Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, Département du Val d'Oise, Région) ainsi que les transporteurs bus et la SNCF. Elle a permis d'approfondir les réflexions relatives à la desserte du Triangle de Gonesse par le mode bus. Les différents acteurs ont dans ce cadre mis en avant les principaux pôles devant être reliés par le mode bus à la gare du Triangle.

Enfin, le territoire compte six lignes existantes qui pourront être dévoyées pour permettre en complément des lignes évoquées plus haut une irrigation optimale des communes avoisinant le projet du Triangle de Gonesse. Cette réflexion est portée par Grand Paris Aménagement et sa maîtrise d'œuvre en lien privilégié avec les transporteurs bus et les collectivités.

L'étude d'impact souligne à ce titre que la ligne 17 sera maillée avec des lignes structurantes de transport en commun, permettant à la fois le rabattement et la diffusion vers le réseau lourd, mais également la desserte fine et les zones d'emplois de proximité.

L'étude d'intermodalité du Triangle de Gonesse préconise le dimensionnement d'une station bus permettant d'accueillir l'ensemble de ces lignes ».

Lignes en Projet		Réflexion portée par :		
		Transdev	IdFM	Intermo.
A	Villiers-le-Bel-Gonesse Arnouville ↔ Triangle de Gonesse ↔ PIEX			X
B	Villiers-le-Bel-Gonesse Arnouville ↔ Hôpital de Gonesse ↔ Aéroport CDG		X	
C	Villiers-le-Bel-Gonesse Arnouville ↔ Gare GPE ↔ ZAC des Tulipes ↔ Aulnay-sous-Bois	X		X
D	Villiers-le-Bel-Gonesse Arnouville ↔ Gonesse Rond-Point de Bonneuil ↔ ZAC des Tulipes	X		
E	Porte de la Villette ↔ Le Bourget ↔ ZAC des Tulipes ↔ Triangle de Gonesse			X
F	Bobigny Pablo Picasso ↔ Le Blanc-Mesnil Pont Yblon ↔ Triangle de Gonesse	X		
G	Vert Galant ↔ Villepinte ↔ Triangle de Gonesse ↔ Louvres-Puiseux Ecoquartier	X		
H	Stains Cerisaie ↔ Gare GPE ↔ Parc des Expositions		X	
I	Goussainville ↔ Gare GPE ↔ Parc des Expositions		X	
J	Garges Sarcelles ↔ Gare GPE ↔ PIEX ↔ Aéroport Charles de Gaulle		X	



Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse qui répond à la mise en place de mesures visant à intégrer le nouveau quartier au sein du maillage urbain et social environnant.

Question : Projet d'échangeur au Sud : volume de trafic pris en compte, crédibilité de sa faisabilité, état des études, timing, financement ?

Réponse de GPA : « Dans le cadre de la convention passée entre les services de la Préfecture de Région et l'EPA Plaine de France, la Direction des Routes d'Île de France (DiRIF) a mené l'étude d'opportunité d'aménagement du réseau routier national au droit de l'échangeur A1 / A3 / RD370.

Cinq scénarios ont été étudiés :

- Scénario 1 : Reconfiguration du réseau routier uniquement sur le BIP, avec maintien de son profil autoroutier et création de passages souterrains vers le site du Triangle de Gonesse pour assurer la fluidité du trafic ;
- Scénario 2 : Reconfiguration du réseau routier uniquement sur le BIP, avec sa requalification en boulevard urbain ;
- Scénario 3 : Reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD370, sans réaménagement du BIP ;
- Scénario 4 : Reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD370, avec aménagement de passages souterrains sur le BIP et renforcement de la RD370 ;
- Scénario 5 : Reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / RD370, doublée de la requalification du BIP en boulevard urbain et du renforcement de la RD370.

L'ensemble de ces scénarios prend en compte, pour la génération du trafic, la réalisation de tous les projets connus à ce jour au sein des Contrats de Développement Territorial de Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France, Cœur Economique Roissy Terres de France, Est – Seine – Saint – Denis, Pôle Métropolitain du Bourget et Territoire de la Culture et de la Création.

D'après les modélisations de la DiRIF, les scénarios 1, 2 et 3, et ce quel que soit le réaménagement du BIP, ne peuvent répondre aux besoins de trafic du territoire. En revanche, un projet global de desserte, depuis et vers le réseau national, aussi bien par le Nord que par le Sud, permet de répondre à la problématique de congestion du trafic, dans la mesure où la capacité des carrefours de la RD370 est renforcée.

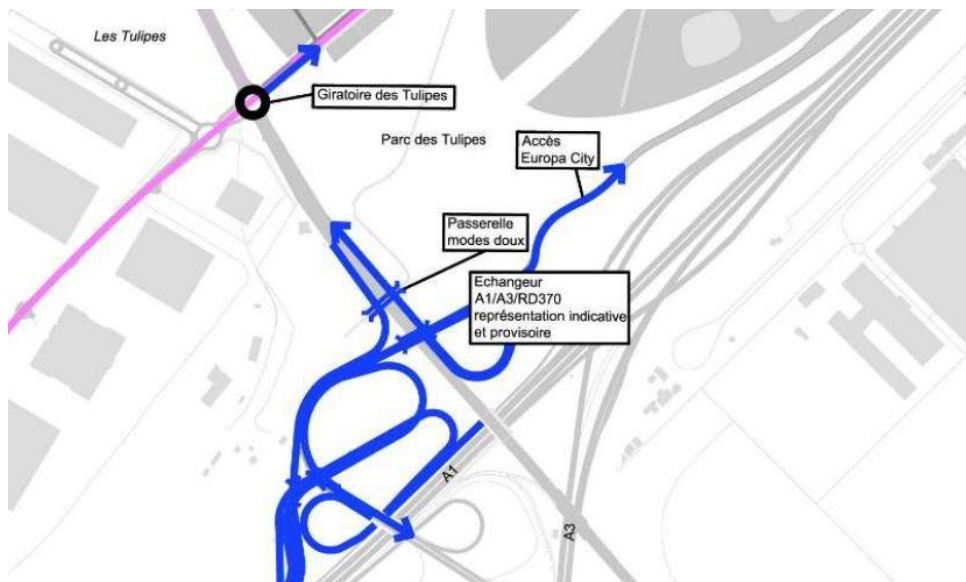
Le scénario 5, avec l'aménagement du BIP en boulevard urbain, a été retenu à ce jour dans la mesure où il est moins onéreux et répond mieux aux ambitions urbaines du territoire qu'un scénario de BIP très routier sur lequel sont aménagés des passages souterrains.

Ce dédoublement des accès au site du Triangle de Gonesse permet une bonne diffusion des flux et un soulagement du réseau national et départemental. L'analyse socioéconomique de ce projet révèle par ailleurs un impact socioéconomique positif estimé à plusieurs centaines de millions d'euros, en valeur actuelle nette, en complément d'autres bénéfices comme la création d'un axe favorisant la multimodalité et la qualité urbaine du projet.

Le dossier d'opportunité a été déposé auprès des services du ministère chargé des Transports et est actuellement en cours d'instruction. Le calendrier prévisionnel de réalisation de cet ouvrage envisage le lancement des études techniques préalables en 2018, celui des procédures d'instruction du dossier courant 2019 / début 2020 pour un lancement des travaux en 2022 et une livraison de l'échangeur à partir de 2024.

Le mode de financement prévoit des participations de l'aménageur dans le cadre du bilan d'aménagement. Ces modalités de financement plus détaillées seront à préciser lors de la phase « études » ».

Le commissaire enquêteur reproduit le schéma de préfiguration de cet échangeur, tel que figurant en page 337 de l'étude d'impact (document dessiné en décembre 2015).



Il prend acte de la réponse du porteur du projet et que la participation (y compris financière de l'aménageur (GPA) n'est pas encore arrêté, alors même que le bilan financier prévisionnel de la ZAC est joint au dossier soumis à enquête publique. Sans doute que GPA a provisionné la somme qui lui semblait pertinente.

En termes de délai, le commissaire enquêteur espère que le retard de mise en service de la ligne 17, et donc le probable retard induit sur la réalisation du Parc d'activités et d'EuropaCity, ne sera pas un prétexte pour ralentir les études, la concertation, les procédures et le financement de cet échangeur dont l'étude d'impact explique la nécessité.

Question : « Baisse de qualité de service du BIP (conçu comme un itinéraire de liaison à l'échelle du département et de ses interactions avec le 94) ... alors même qu'il n'est pas encore terminé ? »

Réponse de GPA : « Aujourd'hui peu maillé, le réseau est structuré autour de voies avec une fonction dominante de transit, qui desservent des « poches » d'urbanisation qui ne peuvent communiquer entre elles.

Le réaménagement du BIP avec une double fonction de voie de transit et d'accès, couplé au renforcement de la RD370 au sud en lien avec la reconfiguration de l'échangeur A1 / A3, permettront de créer un réseau à la fois plus « robuste », plus capacitaire et plus urbain. La reconfiguration du système routier va ainsi permettre de résoudre la problématique des poches d'urbanisation puisqu'elles seront traversables et reliées entre elles.

La proposition de réaménagement du BIP vise à concilier capacité et urbanité :

- Une capacité de transport de voyageurs maximale, aussi bien en véhicules/heure qu'en voyages TC/heure, grâce à l'aménagement d'un site propre ;
- Une consommation d'espace modérée, avec une gestion de carrefours à feux compacte ;
- Un caractère urbain, créateur de valeur foncière (adressage) pour le projet urbain, qui suppose un certain niveau de perméabilité piétonne du futur boulevard ;
- Une réduction des nuisances sonores induites par le trafic améliorant la qualité de vie des usagers du site ».

Le commissaire enquêteur comprend tout à fait l'intérêt d'un tel boulevard urbain pour valoriser le projet de Parc d'activité (incluant le parvis de la future gare proche de cet axe) et pour EuropaCity.

De plus, ceci correspond aux tendances actuelles visant à la fois à « couturer » les plaques urbaines souvent monofonctionnelles, à créer du paysage urbain et à apaiser la circulation routière.

Toutefois, le commissaire enquêteur n'a pas connaissance d'une réflexion globale à l'échelle de cet axe départemental structurant.

Question : « Absence de crédibilité du BIP en « bd urbain » entre 2 grands échangeurs :

- pas de cohérence urbanistique ni de pratiques,

- pas de trajets piétons ni cycles possibles aux deux extrémités du bd ? »

Réponse de GPA : « Le projet du Triangle de Gonesse prévoit un réseau d'itinéraires pour les modes actifs, qui intègre les connexions possibles avec les quartiers environnants :

- A l'Ouest, au droit du carrefour de la Patte d'Oie (vers et depuis le centre-ville de Gonesse, le Parc de la Patte d'Oie, la RD902) ;
- Au Sud, au droit du carrefour des Tulipes (vers et depuis la ZAC des Tulipes), et au droit du carrefour RD370 / RD317 (vers et depuis la RD317) ;
- A l'Est, au droit du franchissement de l'A1 - barreau Nord (vers et depuis le Parc des Expositions et Paris Nord 2) ;
- Au Nord, vers et depuis la lisière agricole.

Au sein de ce réseau, le BIP, tout en assurant sa fonction de voie structurante, comprend, à l'instar du projet de l'av. du Parisis, une liaison de transport en commun en site propre et des voies réservées aux modes actifs, inscrites dans le Schéma départemental des itinéraires cyclables.

En cohérence avec ce Schéma départemental, les grandes liaisons modes actifs identifiées dans le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse empruntent :

- Le carrefour de la Patte d'Oie, vers le Parc de la Patte d'Oie, le centre-ville de Gonesse (RD84), la RD902 (aménagement cyclable existant),
- Le carrefour RD317 / RD370, rejoignant l'itinéraire cyclable existant (implanté côté Est de la D317),
- Le carrefour RD370 /av. du 21^e Siècle, vers la ZAC des Tulipes (aménagement piéton existant côté Ouest de l'av. du 21^e Siècle),
- Le barreau Nord (franchissement de l'A1), permettant de rejoindre la zone Paris Nord 2 et le Parc des Expositions.

De façon générale, il est également important de noter que par la qualité des espaces publics, et les aménagements du réseau routier, l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse permet de multiplier les connexions et d'atténuer l'effet de coupure des grandes infrastructures de transport. Ces effets positifs permettent d'améliorer les déplacements des modes actifs, à l'échelle du site, mais également à l'échelle du grand territoire par la création notamment de nouvelles connexions, reliant des espaces souffrant aujourd'hui d'un déficit de liaisons de modes actifs (notamment les deux rives de l'A1, la ZAC des Tulipes) ».

La réponse ci-dessus répond correctement pour ce qui concerne les divers itinéraires cyclables en interface avec le Triangle de Gonesse. Ceci même si la taille des divers secteurs urbains environnants, (PA de la Grande-Couture, ZAC des Tulipes, Paris Nord 2, secteur de PAS en reconversion) et les distances à franchir au dessus des coupures routières et autoroutières rendent l'hypothèse d'un accès piétonnier très peu crédible.

Toutefois, le questionnement sur l'incongruité de l'aménagement d'un tronçon de boulevard urbain d'environ 1 km de longueur entre deux échangeurs reste posé.

En effet, ces 2 échangeurs d'extrémité ne sont praticables qu'en voiture. Du coup, dans l'état actuel du projet, il n'apparaît pas que les piétons et les cycles puissent raisonnablement quitter le quartier du Triangle de Gonesse par ce boulevard urbain, bien qu'il se veuille structurant, urbain et convivial.

Pour l'échangeur situé à l'extrémité Est (côté A1), le commissaire enquêteur n'entrevoit toutefois pas d'alternative à moyen terme au principe actuel.

Pour l'échangeur situé à l'extrémité Ouest (côté RD 917), la raison d'être du dimensionnement de l'échangeur disparaîtra avec la réalisation du futur échangeur A1 / A3 / RD370 qui sera localisé à l'extrémité Sud du périmètre du projet. Une reconfiguration (bien que non prévue dans les dessins et le financement de la ZAC) serait fortement souhaitable, intégrant une moindre consommation d'espace ainsi que des pistes cyclables et des trottoirs agréables permettant notamment de relier Gonesse.

E.4 - Réponses aux questions sur l'environnement naturel et les alternatives

Question : « Traitement des points de rupture (le BIP et les parties resserrées des bâtiments d'EuropaCity) de la continuité écologique ? »

Réponse de GPA : « Le projet différencie deux types de continuité : les continuités à vocation écologique, destinées à la faune et à la flore du site, peu fréquentées et peu utilisées, d'une part, et les continuités vertes, d'autre part, à vocation paysagère.

Les continuités écologiques seront assurées dans le projet par la réalisation de deux corridors écologiques dédiés aux liaisons fonctionnelles faune-flore (habitat de type prairies, friches vertes) :

- un corridor entre le Sud du projet et le Nord (espaces agricoles), le long de l'autoroute A1 (continuités herbacées existantes et non impactées par les usages et la fréquentation humaine),
- un corridor entre l'Est du projet (parc du Sausaie) et l'Ouest (parc de la Patte d'oie), le long de la lisière agricole (non urbanisée, peu fréquentée).

Les grandes infrastructures routières (BIP, A1, RD 370), existantes aujourd'hui, ne constitueront pas des points de rupture impactant à l'avenir.

Concernant les trames secondaires ou les sous-trames impactées par le projet, les mesures d'accompagnement, telles que la réalisation d'un système de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, les alignements arborés ou les espaces verts divers, recréeront ces continuités pour la faune ordinaire et la petite faune.

Le deuxième type de continuités sera assurée par une trame paysagère qui sera développée dans l'ensemble des espaces publics du projet (parcs plantés, arbres et noues sur l'ensemble des voiries, etc.), ainsi que par l'espace central d'EuropaCity, permettant de relier le Parc Sud du projet au Parc central (situé) autour de la gare du métro, jusqu'aux espaces agricoles au Nord ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces réponses et ajoute que la continuité paysagère contribuera partiellement à une forme de continuité écologique, de part notamment la présence d'espaces herbacés et de nombreux arbres (inexistants à ce jour).

Question : « Capacité de faire de la culture expérimentale et du bio à cet endroit ? »

Réponse de GPA : « Si le Triangle de Gonesse présente un contexte soumis à diverses nuisances (autoroutes, aéroports, ...), il n'existe pas de réglementation européenne imposant une distance minimale entre un axe routier et la pratique agricole, d'après l'organisme certificateur ECOCERT.

La transition vers des pratiques d'agriculture biologique requiert néanmoins une conversion des terres agricoles de 3 ans pour obtenir le label « bio ». De même, certaines activités agricoles, comme le maraichage, requiert des aménagements spécifiques (puits d'arrosage par exemple).

Par ailleurs, les espèces végétales étant également sensibles aux différentes pollutions, il est possible, en adaptant les types de production en fonction des zones de risque, de cultiver des espèces plus à même de supporter la pollution et d'être consommable sans danger pour l'homme.

Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse intègre un volet agricole important, afin d'accompagner notamment la transition vers une diversification des pratiques agricoles. Le projet de lisière agricole prévoit ainsi d'accueillir des activités agricoles diversifiées, de proximité et tournées vers les circuits courts de proximité. La constitution de cette lisière agricole sera le fruit d'un travail partenarial avec le monde agricole local et des porteurs de projets agricoles de la région ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse.

Il précise avoir posé cette question du fait des avis très contrastés apportés durant les permanences, depuis ceux qui estiment les terres du site bien trop polluées pour assurer des productions directement destinées à l'alimentations humaine sans transformation notable (par exemple le maraichage) jusqu'à ceux qui envisagent une reconversion totale du site pour de l'agriculture périurbaine labellisée « bio ».

Question : « Types d'utilisations des toitures végétalisées ? »

Réponse de GPA : « Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse porte un double enjeu : la préservation des espèces protégées (cf. ci-dessus) et le développement d'une biodiversité.

Ainsi le projet prévoit, en complément de la trame paysagère, que 100 % des toitures soient « utiles », soit par leur végétalisation, soit par leur usage, soit pour la production énergétique.

Le règlement du PLU fixe d'ailleurs un coefficient minimal de biotope que tout constructeur est tenu de respecter. Ce coefficient intègre dans son mode de calcul les toitures végétalisées avec des valeurs écologiques variables selon le type de plantation envisagée et d'épaisseur de terre végétale (une valeur de 0,2 pour des plantations extensives jusqu'à une valeur de 0,7 pour des plantations d'arbustes et arbres).

Par exemple, le projet EuropaCity atteindra cet objectif par la création de toitures végétalisées, l'aménagement d'une continuité paysagère Nord-Sud et l'implantation d'une ferme urbaine de plusieurs hectares. Leurs toitures seront plantées, pâturées, certaines accessibles au public d'autres remplissant des fonctions techniques (panneaux photovoltaïque, stockage d'eau de pluie, ...).

Leur composition paysagère est linéaire et suit la logique d'implantation du bâti. Des bandes de végétation basse s'alternent à des lignes de plantations plus volumineuses, qui accompagnent l'espace public en le surplombant ».

Cette réponse fait à la fois référence aux règles du PLU et aux volontés de l'aménageur (pour ce qui concerne l'intégralité du parc d'activité) et aussi d'EuropaCity (pour ce qui concerne spécifiquement son emprise).

Ces panels d'utilisations possibles de « la 5^e façade » sont désormais intégrés au cahier des charges de la plupart des projets ambitieux.

Le commissaire enquêteur note que le mode de calcul des « valeurs écologiques » induira que la toiture végétalisée « de base » (plantes rases poussant sur un substratum largement artificiel et volontairement assez pauvre) ne sera pas le mode unique de traitement.

L'échelle de cette mise en œuvre et la globalité de la réflexion à mener sur EuropaCity devraient donner aux aménagements des toitures et aux services rendus (paysagement, rétention d'eau et restitution d'humidité, contribution à des continuités écologiques, production énergétique) un caractère tout à fait exemplaire.

Question : « Crédibilité économique de CARMA ? »

Réponse de GPA : « Le projet CARMA (Coopération pour une Ambition Rurale et Métropolitaine d'Avenir) propose l'établissement sur le Triangle de Gonesse d'une ferme écologique entourée de cultures maraîchères. Ce groupement, porté par l'association Terres de Lien, a répondu à l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris » (IMGP) et c'est sur cette offre uniquement que nous pouvons fonder notre analyse de leur crédibilité économique.

Prenant le contre-pied du projet du Triangle de Gonesse, CARMA a proposé un « projet régional et métropolitain de promotion de l'agriculture périurbaine et urbaine et d'interface rural-urbain », basé sur le modèle économique suivant :

- Dépenses : location de terrains à l'EPFIF sous forme de bail (emphytéotique), aménagements agricoles et agroforestiers destinés à la transformation progressive des productions d'une partie des terres agricoles du Triangle de Gonesse, au programme agroforestier, au paysagement, aux infrastructures permettant l'accueil du public et à l'accessibilité du site ;

- *Recettes : subventions et financements publics, mécénat, apport en fonds propres, emprunt, financement participatif, revenus d'exploitation.*

Les terrains concernés ont été acquis par l'EPFIF par expropriation au terme de la DUP dite « Réserve foncière ». Ces terrains seront cédés à Grand Paris Aménagement afin de permettre la réalisation du programme de l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse. Le modèle économique de CARMA, qui repose sur une location de terrains, ne répondait pas au cahier des charges de la consultation « IMG P ».

Par ailleurs, la programmation du projet CARMA étant très différente de la programmation prévue dans le dossier de DUP dite « Réserve foncière », les personnes expropriées ou les exploitants évincés pourraient légitimement se retourner contre Grand Paris Aménagement si celui-ci modifiait cette programmation en considération du projet CARMA. En particulier, les agriculteurs ne comprendraient pas que les terrains qu'ils cultivaient auparavant soient loués à d'autres agriculteurs ».

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse qui évoque à la fois les enjeux financiers et la problématique de la « récupération » par leurs anciens propriétaires des terres précédemment acquises, notamment par expropriation.

Question : « Compatibilité avec CARMA ? »

Réponse de GPA : *« Néanmoins, Grand Paris Aménagement considère avec intérêt des projets tels que le projet CARMA pour constituer son projet de lisière agricole.*

Cette lisière est pensée comme une zone de rencontre entre la ville et la campagne, préfigurant la diversification agricole du territoire. Les activités recherchées sont différentes de la grande culture : pépinières, maraîchage, ferme, apiculture, cueillettes, etc. les productions étant dans tous les cas destinées à une vente directe ou à des circuits courts de proximité.

Grand Paris Aménagement a débuté une démarche de rencontres d'acteurs locaux et franciliens, porteurs de projet ou organismes de financement ou d'accompagnement de la diversification agricole, afin de tester ce projet de lisière, préalablement au lancement d'un appel à projet. Les enjeux d'écologie, de biodiversité, et de renforcement du lien entre les agriculteurs et le grand public sont au cœur de cette démarche.

En synthèse, Grand Paris Aménagement est totalement disposé à rencontrer le groupement CARMA dans le cadre de son projet de lisière agricole, si CARMA le souhaite ».

Cette éventuelle compatibilité avait été évoquée lors de la réunion publique d'information et d'échange et semble pour l'instant exclue par le groupement CARMA qui estime que l'ensemble du site devrait être conservé pour des nouvelles pratiques agricoles destinées à se développer ensuite à très grande échelle en frange urbaine, pour des raisons alliant notamment la création d'une véritable ceinture verte périurbaine, la proximité producteurs / consommateurs (les circuits courts), la création d'emplois alternatifs, la biodiversité, la régulation climatique, etc.

Question : « Certaines parties de la lisière agricole et des parcs sont-elles des réserves foncières ? »

Réponse de GPA : *« Les 23 hectares environ de la lisière agricole sont classés en zone A du PLU de Gonesse. Ils sont également inclus dans le périmètre de la future ZAP. En conséquence, il est très clair que la lisière agricole ne constitue pas une réserve foncière.*

Le Parc Central contient un certain nombre de programmes immobiliers qui figurent dans tous les plans d'urbanisme du Triangle de Gonesse. Ces emprises sont identifiées pour accueillir des équipements et des services pour animer le parc et le quartier d'affaires. Ce ne sont pas des réserves foncières, mais des programmes qui seront urbanisés en fin d'opération.

Tous les autres parcs sont des espaces verts indispensables à la gestion des eaux de pluie du quartier. Ils ne seront pas urbanisés ».

Le commissaire enquêteur avait posé cette question en raison de certaines craintes exprimées lors des permanences. Il prend acte de la réponse ci-dessus.

E.5 - Réponses aux questions concernant la procédure d'expropriation

Question : « Etat d'avancement des pourparlers d'acquisition ? »

Réponse de GPA : « S'agissant de la partie Sud du Triangle de Gonesse, quatre propriétaires particuliers, membres d'indivisions, se sont manifestés durant l'enquête parcellaire pour manifester leur intérêt pour vendre leurs terres.

Par ailleurs, les personnes publiques propriétaires, qui ont toutes le souhait de vendre à l'amiable, sans passer par la phase judiciaire, se sont manifestées pour savoir dans quelle temporalité les biens seraient acquis.

En ce qui concerne le secteur de la Patte d'Oie, l'EPFIF a engagé des contacts amiables avec le groupe Accor propriétaire de l'hôtel EGG ».

Durant les permanences, le commissaire avait rencontré des propriétaires venus s'enquérir des procédures successives qui pourraient suivre l'enquête parcellaire.

Question : « Devenir des terres (et des quelques bâtiments) en attente d'utilisation ? »

Réponse de GPA : « S'agissant des terres agricoles, il a été prévu de permettre aux exploitants de cultiver jusqu'au début des travaux d'aménagement, sur les emprises non nécessaires à des travaux préparatoires d'aménagement, comme cela est le cas actuellement dans la partie cœur Nord du triangle depuis 2015.

Une convention d'occupation temporaire a été accordée par l'EPFIF à un des exploitants historiques, lui permettant d'exploiter la quasi-totalité des terres agricoles maîtrisées par l'EPFIF dans la cadre de la DUP réserve foncière, soit plus d'une centaine d'hectares.

S'agissant des bâtiments, leur devenir est lié au calendrier d'aménagement du secteur de la Patte d'Oie. En effet, alors que la partie Nord de la Patte d'Oie, d'ores et déjà largement maîtrisée par l'EPFIF, est appelée à muter à courte – moyenne échéance, la partie Sud, composée de la ferme Fremin notamment, est vouée à être aménagée à plus long terme.

Aussi, il est prévu que les biens restant à acquérir par l'EPFIF dans la partie Nord du secteur de la Patte d'Oie, puissent être rapidement maîtrisés. Les démolitions auraient lieu dès libération du foncier.

Le terrain non bâti serait mis en culture si cela est possible.

En revanche, la ferme Fremin et la station-service seraient maîtrisés dans un deuxième temps ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces réponses.

Voir ci-après les conclusions motivées du commissaire enquêteur.

Achévé à Antony le 13 juillet 2018

Bruno Ferry-Wilczek
membre de la Compagnie des commissaires
enquêteurs d'Ile-de-France

Commune de Gonesse (95)**Projet d'aménagement
de la ZAC du Triangle de Gonesse****CONCLUSIONS MOTIVÉES RELATIVES A L'UTILITE PUBLIQUE
DES TRAVAUX ET ACQUISITIONS NECESSAIRES AU PROJET****A - Analyse des motivations des conclusions*****A.a - Rappel du contexte***

Le dossier est présenté par l'Etablissement Public d'Aménagement « Grand Paris Aménagement » (GPA) au profit de l' « Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France » (EPFIF). Il a pour objet l'aménagement du « Triangle de Gonesse », secteur actuellement agricole localisé entre les parties urbanisées de Gonesse (95) et la commune d'Aulnay-sous-Bois (93).

Le projet porte sur un périmètre de 299 ha situé de part et d'autre du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP), entre l'autoroute A1 – A3 à l'Est, la RD 317 à l'Ouest, la ZAC des Tulipes au Sud et le Carré Agricole au Nord.

Il comporte les principaux éléments suivants :

- le projet de parc d'activité visant à accueillir différents types d'entreprises, dans lequel se positionne la future gare de la ligne 17 du métro « Grand Paris Express » ainsi qu'une coulée verte et des parcs urbains ;
- le projet innovant EuropaCity regroupant diverses activités dans les domaines culturel, sportif, commercial, d'hôtellerie et restauration, de formation et enfin de loisirs, lui même accompagné d'une coulée verte et d'un parc ;
- une lisière agricole au Nord de l'emprise de la ZAC, faisant office de transition avec le « Carré agricole » de Gonesse de près de 400 ha qui est conservé.

Préalablement, le projet d'aménagement avait fait l'objet de diverses phases d'étude de faisabilité et d'un concours d'urbanisme qui avait conduit les pouvoirs publics à sélectionner un projet plus compact que ses concurrents : le SDRIF de 2013 a ensuite circonscrit et validé le secteur urbanisable, tel qu'il en était ressorti de ce concours.

A.b - Organisation et déroulement de l'enquête

Ces enquêtes conjointes touchent à différents domaines juridiques, dont notamment aux textes législatifs et réglementaires suivants :

- Enquête relative à la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions nécessaires au projet ;
- Enquête parcellaire en vue de la cessibilité des lots de copropriété nécessaires au projet.

Le commissaire enquêteur a été désigné par le Tribunal administratif de Cergy le 9 novembre 2017.

L'arrêté préfectoral du 13 décembre 2017 a organisé les modalités des enquêtes publiques conjointes.

L'affichage réglementaire a été effectué sur place, en mairie et sur les panneaux officiels.

Des avis dans la presse ont été publiés selon les modalités obligatoires.

Les dossiers ont été mis à disposition en mairie et sur internet.

Le commissaire enquêteur s'est rendu sur place à plusieurs reprises afin d'évaluer par lui-même l'environnement et l'état actuel du site.

Les permanences prévues ont été assurées en mairie de Gonesse durant l'enquête publique : elles se sont tenues de façon très satisfaisante et ont connu une participation importante du public.

Un registre dématérialisé a aussi été mis en place durant toute la durée des enquêtes.

Une réunion publique a été organisée le 31 janvier 2018 à Gonesse.

Les registres ont été clos le 21 février 2018 à l'issue de la dernière permanence en mairie.

Le commissaire enquêteur a étudié le dossier, les pièces ensuite communiquées ainsi que l'ensemble des observations portées sur les registres (papier et électronique) avant de rédiger son rapport et ses conclusions.

A.c - Climat des enquêtes publiques

Les enquêtes conjointes se sont déroulées de façon satisfaisante, avec une mobilisation très importante de la population :

- lors des permanences : environ 80 à 100 personnes rencontrées, dont certaines ont écrit sur les registres ou laissé des documents,
- lors de la réunion publique d'information et d'échanges : environ 350 participants,
- par voie électronique : 3 441 observations, dont :
 - 2 290 avis issus d'une pétition à choix multiples par voie électronique,
 - 1 151 avis personnellement rédigés,
- par l'entremise d'une pétition de 3 265 noms collectés par voie électronique (Cyber@cteurs) qui a été versée au registre.

Contrairement au cas de beaucoup d'autres enquêtes, les personnes qui se sont déplacées ont exprimé leurs opinions (favorables ou défavorables) de façon extrêmement bien argumentée, sachant sortir de leur cas personnel pour réfléchir à différentes échelles spatiales et se positionner dans une dynamique temporelle de 5 à 10 ans.

Il en a été de même durant la réunion publique où un peu de fébrilité lors de son ouverture puis lors des premiers échanges a ensuite fait place à un dialogue intéressant (bien que personne ne change d'avis durant une telle réunion !), sur la base d'un découpage en séquences thématiques que le commissaire enquêteur avait préalablement déterminées, qui n'a pas été contesté et qui a pu à peu près être respecté.

Le commissaire enquêteur a examiné les très nombreuses observations formulées oralement ou par écrit ou par voie électronique durant l'enquête publique.

Le rapport d'enquête détaille ces observations et présente les commentaires du commissaire enquêteur sur les différents thèmes.

A.d - Questionnement du commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet

Préalablement à la formulation de son avis, le commissaire enquêteur s'interroge sur les divers critères qui permettent de cerner les conditions de la justification de l'utilité publique du projet.

A.d.1 - Le projet mis à l'enquête présente-t-il concrètement un caractère d'intérêt général ?

Il convient d'examiner l'intérêt général (public) de l'opération projetée qui doit être réel, précis et permanent.

Le commissaire enquêteur note l'importance stratégique du couloir aéroportuaire dans le développement des grandes villes ou métropoles cherchant à accueillir des activités de direction, de recherche & développement, voire de production de pointe, de sociétés ou groupes ayant des échanges vers d'autres grandes villes ou à l'international.

Il constate aussi l'importance croissante :

- de la nécessité de fortes impulsions publiques pour orienter un développement économique et sociétal qui ne s'effectuerait sinon que mollement et au fil de l'eau,
- de la notion de réseau entre entreprises et de la masse critique que doit atteindre un campus ou un parc d'activité pour attirer des entreprises de pointe, prétendre à l'excellence, créer de la valeur ajoutée et de l'emploi,
- de l'envie d'identification à des lieux ou concepts déjà prestigieux ou novateurs (les Champs-Élysées, la Bastille, la Défense, les aéroports, le Stade de France, Paris-Saclay et quelques rares autres lieux),
- de la nécessité d'organiser des quartiers ou des campus assurant un cadre de vie agréable dans le respect d'objectifs environnementaux drastiques : mutualisation des besoins et synergies des activités, transports collectifs maximisés, ingénierie énergétique fondée sur la sobriété, gestion des eaux, etc.,
- des interfaces mouvantes entre les différentes activités humaines : travail, sports, culture, loisirs, etc.,
- de la digitalisation de notre civilisation mais aussi de la nécessité d'enraciner nos activités de plus en plus virtuelles et solitaires ... dans la vraie vie, « in the real life ».

A ce titre, le couloir aéroportuaire et plus généralement l'ensemble du Nord et de l'Est de l'Île-de-France (hormis la Plaine-St-Denis qui est très proche de Paris) ne sont pour l'instant pas équipés pour prétendre répondre à des besoins d'implantation d'entreprises ou d'équipements novateurs, ni susciter l'envie d'investir dans cet espace :

- socio-économiquement défavorisé, mais pourtant en croissance démographique,
- disposant d'une population ayant un niveau moyen d'éducation assez médiocre mais dont le dynamisme (constaté durant les permanences de l'enquête publique) ne demande qu'à s'exprimer, en premier lieu en lui faisant confiance et en lui offrant les mêmes possibilités d'épanouissement que dans d'autres secteurs de l'Île-de-France.

Le commissaire enquêteur estime que le projet présenté par GPA (sous la tutelle de l'Etat) et avec le soutien de la mairie de Gonesse a pour objectifs, au travers la synergie entre toutes ses composantes, de :

- répondre aux problématiques générales indiquées ci-avant,
- les incarner en un endroit géographiquement stratégique et devant faciliter leur réussite,
- créer un sursaut de dynamisme, de formation, d'emplois, de richesse et de fierté locale dans le Nord-Est de l'Île-de-France, susceptible d'induire ensuite d'autres dynamismes.

A.d.2 - Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête ?

Il convient d'examiner si le porteur du projet pouvait éviter l'expropriation en utilisant des biens équivalents se trouvant dans son patrimoine ou qui pourraient être plus aisément mobilisables.

Le commissaire enquêteur s'est interrogé sur la possibilité de réaliser le projet ailleurs que sur des terrains agricoles à exproprier, à savoir dans un secteur urbain délaissé ou peu valorisé qui serait positionné dans le corridor aéroportuaire ou à relative proximité, qui serait raisonnablement desservi et qui serait de dimension suffisante pour accueillir l'ensemble du projet (plus de 200 ha utiles), ou à tout le moins une grande partie de celui-ci, et qui serait foncièrement moins impactant.

Le site des anciennes usines de PSA (site désormais quasiment entièrement fermé et déjà partiellement démoli) est le seul qui puisse correspondre à certains de ces critères, sauf que :

- une importante partie du site est dès à présent dévolue au centre d'entretien et de remisage des futures lignes 16 et 17 du Grand Paris Express qui va bientôt être construit,
- les autres portions de cette vaste emprise sont dès à présent dévolues à la création d'un quartier de logements (car il n'y a pas de trop fortes contraintes sonores) et à des espaces logistiques,
- il ne sera pas desservi par la ligne 17 en projet.

Le commissaire enquêteur s'est aussi questionné sur une hypothèse de répartition du projet sur plusieurs sites, par exemple sur diverses friches urbaines du Nord-est de l'Île-de-France.

Toutefois, le projet visant une localisation excellente, un report modal important, une synergie significative entre les diverses activités, une mutualisation des moyens logistiques (énergie, eaux pluviales, déchets, ...) et la création d'une image de marque valorisante pour créer un effet boule de neige, cette hypothèse de dispersion des éléments du projet ne répondrait pas aux objectifs visés et ne serait qu'un accompagnement d'un développement au fil de l'eau.

A.d.3 - Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de la réalisation du projet ?

1 - Les atteintes à la propriété privée sont-elles totalement justifiées ?

Il convient d'étudier si les atteintes à la propriété privée ne sont pas disproportionnées par rapport à l'intérêt général visé et s'il existe une solution alternative ou moins onéreuse ou mobilisant moins de terrains privés.

Le commissaire enquêteur s'est d'abord interrogé sur la possibilité de réaliser le projet ailleurs que sur des propriétés devant être expropriées : la réponse est formulée ci-avant au § A.d.2.

Il s'est ensuite interrogé sur la possibilité de mobiliser moins de terrains privés.

Il rappelle en préalable que les pouvoirs publics avaient organisé un concours d'idée puis choisi en avril 2008 le projet le plus compact, ce qui a permis de contenir l'urbanisation sur les 300 ha de la ZAC du Triangle de Gonesse et de sauvegarder les 400 ha du Carré agricole : ceci constitue la principale mesure conservatoire par rapport au périmètre initial de l'étude et aux emprises initialement visées.

Enfin, il rappelle l'épannelage assez bas imposé par les servitudes aéronautiques ainsi que la volonté et/ou la nécessité d'établir des zones tampons, des couloirs écologiques, des parcs et espaces ouverts et des zones d'expansion du recueil des eaux pluviales.

En conséquence, il n'aurait pas été pertinent d'augmenter la densité des constructions et de compacter le projet.

Toutefois mais tout à fait marginalement, il n'est pas aberrant d'imaginer que la frange Sud du futur Parc des Tulipes (au Sud de l'emprise d'EuropaCity) et une partie de la frange agricole au Nord auraient éventuellement pu ne pas être expropriées : ceci aurait pu être à la rigueur envisageable si :

- la valeur patrimoniale des quelques terrains en question avait été particulière,
- les services apportés par ces emprises dans le cadre du projet n'avaient pas, à terme, plus d'intérêt que leur maintien en enclaves de terre agricole.

2 - Le coût financier de l'opération poursuivie est-il supportable ?

Il convient d'étudier si le coût annoncé correspond bien au coût réel de l'opération et s'il n'est pas excessif par rapport à d'autres projets similaires.

Le commissaire enquêteur rappelle que le coût des opérations d'aménagement est indiqué dans le dossier de DUP. Il comporte les coûts fonciers (achats de parcelles, indemnisations et divers) et les coûts d'aménagement (ingénierie, travaux d'aménagement, portage de l'opération et tous les frais y afférant, ...).

L'enquête publique n'est pas un audit financier, mais le commissaire enquêteur n'a pas de suspicion que les coûts annoncés soient insincères ou disproportionnés.

Dans une ZAC, les coûts annoncés pour les achats et les aménagements sont ensuite équilibrés par la vente des terrains et/ou droits à construire, ce qui n'induit normalement pas de dépenses pour l'Etat ni pour les collectivités locales.

Toutefois, le coût des travaux de reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 n'est pas inclus dans le bilan de la ZAC, ce qui s'explique par le fait que ces travaux sont de toute façon nécessités par la croissance du trafic routier de l'ensemble du secteur Nord-est de l'Île-de-France. Sur ce sujet, l'étude d'opportunité est toujours en cours, dans le cadre d'une convention d'étude entre la Préfecture de Région et l'aménageur.

3 - Les inconvénients d'ordre social sont-ils décrits et quantifiés et sont-ils acceptables ?

Il convient d'étudier les éventuels inconvénients d'ordre social (par exemple les pertes d'emplois alentours, les impacts sur les trajets alentours, etc.), y compris en tenant compte des mesures de précaution prises ainsi que des inconvénients supplémentaires pouvant résulter de ces mesures compensatoires, afin de vérifier si ces inconvénients d'ordre social restent mineurs par rapport à l'intérêt général.

Concernant les impacts sur les emplois, le commissaire enquêteur note que :

- la perte d'emploi liée à la suppression de 300 ha de superficie agricole est très faible,
- le dossier annonce la création brute d'environ 40 000 emplois sur le parc d'activité et plus de 10 000 emplois sur EuropaCity,
- le projet prévoit l'implantation de plusieurs écoles et centres de formation sur le parc d'activité et EuropaCity, ainsi que la mise en place d'une politique d'incitation à la formation et d'accompagnement vers l'emploi, notamment à destination des populations alentours,
- le projet se positionne dans le cadre d'un cercle vertueux visant à améliorer le niveau de formation des personnes (notamment des jeunes), à augmenter la valeur ajoutée produite et ensuite distribuée sur le territoire et à valoriser l'image de marque des communes et des populations alentours,
- toutefois, une partie des 50 000 emplois créés ne correspondront qu'à des déplacements d'activité (notamment dans le secteur commercial qui est très concurrentiel), ce qui induira nécessairement des destructions d'emplois sur d'autres sites, phénomène appelé « cannibalisation »,

- les études et contre-études divergent sur l'ampleur de ce phénomène, dont l'estimation est éminemment sensible à la croissance démographique importante du Nord-est de l'Île-de-France, à un pari sur l'augmentation (ou pas) du niveau de vie des populations et à l'effet d'entraînement de l'injection de pouvoir d'achat par la création de ces mêmes activités,
- toutefois, les études disponibles sur le degré de « cannibalisation » sur le commerce et les activités alentours ne divergent que sur quelques milliers d'emplois, ce qui est :
 - important en donnée absolue et pour les commerces qui en pâtiraient,
 - éminemment impactant pour chacun des individus concernés et ses proches,
 - toutefois modéré par rapport aux 50 000 emplois bruts créés,

Concernant les impacts sur les trajets alentours, le commissaire enquêteur note que :

- les futurs utilisateurs du parc d'activité et les salariés et visiteurs d'EuropaCity induiront d'importants besoins de transport, que ce soit par voiture individuelle, à vélo ou collectif,
- la future mise en service de la ligne 17 et la restructuration complète des réseaux d'autobus classiques et de lignes de BHNS en site propre devraient à la fois profiter aux nouveaux usagers et soulager significativement le trafic routier (notamment les trajets Est <=> Ouest) transitant actuellement dans le secteur du fait du faible service apporté par les transports collectifs,
- divers trottoirs et pistes cyclables permettront de neutraliser les actuelles considérables coupures urbaines interdisant tout usage du vélo dans des conditions raisonnables : le commissaire enquêteur demande des efforts complémentaires en la matière,
- moyennant les travaux de restructuration des voiries dans le cadre de la ZAC (notamment la transformation du BIP en boulevard urbain) et le projet de reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370, le réseau réorganisé sera en capacité d'absorber les nouveaux mouvements,
- la phase transitoire peut toutefois s'avérer problématique si les décisions de l'Etat concernant la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370 tardaient à être prises et suivies des travaux nécessaires : dans un tel cas, le phasage de la reconfiguration et l'organisation des mesures transitoires s'avèreraient sans aucun doute plus complexes et plus coûteux.

4 - Les atteintes à la santé publique sont-elles décrites et quantifiées et sont-elles acceptables ?

Il convient d'étudier si l'impact sur la santé (pollution de l'air par exemple) n'est pas antagoniste avec l'intérêt public militant en faveur de la DUP.

Le dossier rappelle justement que « *la qualité de l'air constitue un enjeu majeur de santé publique notamment en Île-de-France, première région urbaine française* », sur ce site comme ailleurs.

Toutefois, pratiquement toutes les activités humaines ont un impact sur la qualité de l'air, y compris la plupart des pratiques supposées vertueuses, ne serait-ce que dans la production, l'entretien et le démantèlement des équipements nécessaires (transports collectifs, isolation thermique des bâtiments et panneaux solaires par exemple).

Le commissaire enquêteur rappelle que ce projet :

- est organisé de façon assez compacte,
- est situé à proximité d'une future gare du Grand Paris Express et au cœur de la future refonte des réseaux de transports collectifs,
- vise l'utilisation des meilleures technologies disponibles,
- organise des synergies et des mutualisations (emplois, énergie, déchets, etc.),

Les chiffres énoncés concentrent en un même lieu des émissions polluantes générées par les transports individuels et plus marginalement par la portion non renouvelable des consommations énergétiques des bâtiments et équipements.

Toutefois, ramenées à l'unité d'emploi créée ou au service rendu (Parc d'activité, hôtellerie, loisir, culture, sport, commerce, ...), les données relatives aux bâtiments seraient nettement plus pénalisantes si les activités ou constructions étaient dispersés dans différents lieux (par exemple des friches urbaines en Ile-de-France) et s'il n'y avait pas la possibilité de :

- mobiliser une capacité d'ingénierie considérable,
- mutualiser les besoins et des services, notamment en matière énergétique,
- structurer un réseau de transports collectifs,
- financer des espaces de transition à vocation symbolique (axes de vue), expérimentale (frange agricole et ferme urbaine), récréative (parcs urbains), écologique (couloirs de biodiversité, régulation de la température) et technique (régulation des eaux pluviales).

En conséquence, le commissaire enquêteur estime que les impacts sur la santé liés à la qualité de l'air sont acceptables et raisonnablement proportionnés, eu égard aux avantages du projet.

Par ailleurs, le projet n'induirait pas d'impact sur la pollution des eaux mais sera l'occasion d'apporter de nouvelles techniques de maîtrise de la pollution des sols par l'ancienne décharge. Enfin, concernant le bruit, l'absence de logements sur ce site très contraint, l'organisation du plan de masse et les mesures qui seront prises sont de nature à minimiser les impacts.

5 - Les intérêts environnementaux (naturels et humains) et le respect de la Charte de l'Environnement^{36 37 38} sont-ils bien décrits et quantifiés et sont-ils acceptables ?

Il convient d'étudier les atteintes environnementales brutes du projet et/ou les éventuels dommages collatéraux provoqués, les mesures de compensation envisagées et leur proportion avec les atteintes brutes à l'environnement et enfin des impacts résiduels sur tous les compartiments de l'environnement naturel (y compris nappes phréatiques, biodiversité, dégagement de CO₂ et réchauffement climatique, etc.) et humain (y compris activités économiques, culturelles et autres, emploi, transports, etc.).

Le commissaire enquêteur a analysé l'étude d'impact au chapitre D.2 du présent rapport, notamment au regard de ces différents critères.

Au stade de cette conclusion, il retient les items ci-après :

Terres agricoles et biodiversité : au sein du périmètre d'étude de 700 ha initialement urbanisable (SDRIF de 1994), le projet qui a conduit à l'établissement du SDRIF de 2013 en vigueur sanctuarise 400 ha d'exploitation agricole sur le Carré agricole et prévoit l'aménagement de 300 ha sur le Triangle de Gonesse.

Ces terres sont d'une très bonne qualité agronomique et sont utilisées pour les grandes cultures (céréales et protéagineux) de façon intensive (pas de haies ni de zone tampon, important apport d'intrants). Quelques animaux y sont présents, inféodés à ce type de vastes espaces ouverts.

Ces terres assurent une infiltration correcte des eaux pluviales jusqu'au substratum argileux.

Toutefois, elles sont très largement nues durant la moitié de l'année (y compris les périodes de canicule).

Leur suppression constitue le principal impact négatif du projet :

- pour le principe : encore un projet de destruction de terres agricoles qui contribue à l'artificialisation des sols,
- du fait de leur bonne qualité agronomique,

³⁶ La Charte place la sauvegarde de l'environnement au même niveau que les droits de l'Homme et du citoyen.

³⁷ L'article 6 de la Charte s'impose au législateur, mais aussi à l'Administration, dans l'appréciation des DUP.

³⁸ Biodiversité, zones humides, paysages, agriculture, prises d'eau, travaux, vestiges archéologiques ...

- du fait leur localisation au sein d'une zone non-bâtie (incluant certes l'aéroport du Bourget) allant jusqu'au Parc de La Courneuve qui est situé tout près de St-Denis
- parce-que cela obère toute possibilité d'une reconvention progressive de ces terres vers une agriculture péri-urbaine plus variée, plus respectueuse de l'environnement et créant plus d'emplois et de services à la population.

En tant que mesures compensatoires, le projet prévoit une lisière agricole de 21 ha au Nord, une ferme urbaine de 7 ha au sein d'EuropaCity, différents parcs urbains dans le Parc d'activité, un grand parc paysager en partie Sud du site et des toitures végétalisées répondant aux objectifs d'accueillir une flore et faune plus diversifiées et de permettre une régulation des eaux pluviales avec l'infiltration d'une partie du volume des pluies et une régulation climatique estivale par évapotranspiration de cette humidité.

Après avoir étudié le dossier, le commissaire enquêteur ne considère pas que cet impact soit de nature à remettre en cause le projet, d'autant que :

- le biotope actuel est particulièrement pauvre,
- les mesures compensatoires seront aisément de nature à augmenter la biodiversité et préserveront une partie des capacités d'infiltration des eaux dans le substratum.

Emplois et risque de cannibalisation :

Le sujet a été traité au point « 3 - *Les inconvénients d'ordre social sont-ils décrits et quantifiés et sont-ils acceptables ?* » du même chapitre.

Réchauffement climatique et régulation thermique estivale :

Le réchauffement climatique général a été traité au point « 4 - *Les atteintes à la santé publique sont-elles décrites et quantifiées et sont-elles acceptables ?* » du même chapitre.

La régulation thermique d'été est un élément récemment apparu important pour tenter de lutter contre les effets des épisodes de canicule qui devraient être plus fréquents et intenses.

Si le bétonnage outrancier des zones périurbaines est souvent dénoncé, le sujet est plus complexe et peut notamment intégrer :

- la qualité de la couverture végétale estivale des terres (nudité, herbes sèches, prairie, friche abandonnée, taillis et forêt) et la présence (pérenne ou non) d'humidité dans le substratum à faible profondeur,
- le type d'artificialisation des terrains (béton ou enrobé au sol, types de toitures, ...), avec une attention particulière pour les toitures végétalisées.

Après avoir étudié le dossier, le commissaire enquêteur ne considère pas que cet impact soit de nature à remettre en cause le projet, d'autant que :

- les terres agricoles actuelles n'assurent qu'une faible fonction de régulation thermique,
- les mesures compensatoires seront de nature à assurer un couvert végétal en pleine terre pérenne sur une partie significative du site et la végétalisation d'une part importante des toitures du Parc d'activité et d'EuropaCity.

Toutefois, les couvertures végétales classiquement réalisées ne sont souvent que des faire-valoir et des efforts particuliers sont à effectuer dans leur épaisseur, composition et gestion, de façon à contribuer à la régulation thermique estivale.

Concernant l'évaluation des impacts cumulés de divers projets, le dossier indique que « *chacun a prévu à son échelle, des mesures de compensation, avec une prise en compte limitée d'une échelle supérieure et d'une globalité des projets similaires* ». Il évoque la difficulté d'appréhender complètement « *une appréciation claire des impacts cumulés et aussi bien sûr des mesures de compensation cumulées* » mais espère que « *une méthodologie plus rigoureuse devrait prévaloir dans les années qui viennent pour suivre les effets cumulés* ».

A défaut de connaissance exhaustive et d'une méthodologie parfaite, le commissaire enquêteur apprécie la modestie de cette rédaction qui explicite au public la limite de tout exercice prospectif.

Plus généralement, il n'a pas noté de lacune dans l'étude d'impact qui soit de nature à avoir pu fausser la connaissance du projet par le public ni des appréciations qui aurait pu porter sur le projet.

Toutefois, et comme l'indique son préambule, celle-ci sera progressivement à actualiser au fur et à mesure de l'avancement des études, ce qui donnera lieu à de nouvelles communications au public lors des phases ultérieures des procédures.

A.d.4 - Les autres critères à examiner

1 - La localisation du projet et le choix du terrain (bien que ne faisant pas partie à proprement parler du bilan « coûts/avantages ») sont-ils explicités et pertinents ?

Il convient d'étudier la pertinence des raisons du choix du site du projet.

Le commissaire enquêteur note que le choix du site découle directement de la conjonction entre les objectifs du projet, tels qu'exprimés au chapitre A.d.1 ci-avant et la possibilité de l'implanter dans un secteur stratégiquement bien positionné, actuellement dévolu à des activités agricoles classiques (grandes cultures de céréales et protéagineux) et ne comportant pas de contraintes écologiques trop fortes (pas de boisements, pas de milieux humides significatifs, etc.).

Toutefois, cet espace rural présente deux caractéristiques importantes qui seront largement obérées par le projet, ce qui constitue des inconvénients particulièrement notables :

- la qualité agronomique remarquable des terres agricoles concernées qui seront perdues pour l'agriculture et la nourriture des hommes, hormis les env. 21 ha de la frange agricole (au Nord) et les env. 7 ha de la ferme urbaine prévue sur le site d'EuropaCity (au Sud).
Le commissaire enquêteur demande la mise en place d'un processus visant la préservation des qualités agronomiques des terres qui seront laissées en place (lisière agricole, parcs et autres lieux non bâtis ni aménagés) et qui seront décapées et réutilisées en toitures végétales sur le site ;
- la continuité à peu près encore lisible des espaces non bâtis, depuis la Plaine de France (au Nord) jusqu'au Parc de La Courneuve (jusqu'à proximité de St-Denis).
Certes, cette continuité non bâtie passe par des étranglements et les pistes de l'aéroport du Bourget, mais cette caractéristique reste remarquable à l'échelle de l'Île-de-France.
Comme mesure d'accompagnement, le projet prévoit la création :
 - de belvédères et d'axes de vue vers le Sacré-Cœur et La Défense,
 - d'un réseau de coulées vertes reliant les terres préservées du Carré agricole et le parc de la Patte d'Oie (au Nord-ouest) au Parc des Tulipes (au Sud) et aussi à l'extrémité de l'aéroport (à l'Est).

Compte-tenu toutefois des avantages précédemment explicités et les mesures compensatoires qui seront mises en œuvre, le commissaire enquêteur considère que ces inconvénients ne remettent pas en cause l'intérêt du projet.

2 - Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme existants ?

Il convient d'étudier et de relater la compatibilité (à ne pas confondre avec conformité) avec son environnement urbanistique et réglementaire, y compris tous les plans et programmes (SRCE, bruit, air, déchets, etc.) s'appliquant au terrain et au contexte.

Après étude du dossier, le commissaire enquêteur constate que le projet est compatible notamment avec :

- le SDRIF de la région Ile-de-France qui a été approuvé conjointement par l'Etat et la Région : il est d'autant plus compatible que les objectifs du SDRIF et la limite d'urbanisation ont été définis suite à un concours d'idée sur le devenir du Triangle de Gonesse qui préfigurait le plan de masse actuel,
- le SRCE (Schéma régional de cohérence écologique),
- le PEB (Plan d'exposition au Bruit) de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, et par anticipation celui en projet de l'aéroport du Bourget,
- le Schéma directeur agricole du Grand Roissy,
- le PLU de Gonesse en vigueur, même si celui-ci a été approuvé malgré un avis défavorable du commissaire enquêteur et sa contestation actuellement pendante devant le TA.

3 - Le projet tient-il compte du principe de précaution ?

Dans l'étude d'impact, le terme « principe de précaution » est utilisé pour indiquer que « *les coupes d'arbres et les débroussaillages devront être réalisés en adoptant le principe de précaution, celui de ne pas intervenir durant la période de mars à juillet pour permettre d'assurer un cycle de reproduction complet des oiseaux nicheurs* ».

De plus, concernant les impacts sur la faune sauvage et notamment les oiseaux et les impacts liés aux engins de chantier, le dossier indique aussi le terme « précaution ».

Plus largement et sans que le terme soit utilisé, le dossier indique les précautions à prendre dans le cadre des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts.

Toutefois, le principe de précaution va bien au delà de cette acception et préconise de mettre en place des mesures pour prévenir des risques, lorsque la science et les connaissances techniques ne sont pas à même de fournir des certitudes, principalement dans le domaine de l'environnement et de la santé.

Au delà du concept même d'EuropaCity qui est novateur en ce qu'il agrège en un même lieu des activités humaines jusqu'ici largement séparées (promenade, commerce, loisir, culture, sport, ...) et des expériences dématérialisées ou virtuelles, le commissaire enquêteur n'a pas repéré dans le dossier d'élément technique qui puisse être considéré comme expérimental, dans la mesure où chaque composant est individuellement connu (par exemple concernant l'ingénierie énergétique et le traitement des déchets).

Concernant justement l'ingénierie énergétique, il note que le dossier reste très prudent sur la façon de mener à terme les réflexions en cours sur certaines formes de géothermie, ce qui est fort pertinent.

B - Conclusion générale et avis

Après s'être rendu sur place, avoir étudié le dossier, s'être tenu à disposition du public et des institutionnels durant 7 permanences, avoir tenu une réunion publique (350 personnes), avoir analysé les registres (observations orales, sur papier et électroniques) ainsi que les propositions formulées, avoir effectué ses propres recherches et enfin avoir rencontré le porteur du projet à l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur considère notamment :

- le positionnement stratégique du secteur de projet, dans le couloir aéroportuaire de Paris et entre les deux aéroports internationaux de Roissy CDG et Le Bourget ;

- le schéma directeur d'Ile-de-France qui ouvre à l'urbanisation la partie Sud du Triangle de Gonesse (environ 290 à 300 ha), toutefois conditionnée « à la desserte en transports collectifs, 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'objectif est de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricoles pérennes » et qui sanctuarise environ les environ 400 ha du Carré agricole qui est situé plus au Nord ;
- le schéma agricole sur le territoire du Grand Roissy prenant en compte la pérennisation du Carré agricole pour 30 ans et l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse ;
- la création de la ZAC du Triangle de Gonesse par arrêté préfectoral ³⁹ ;
- la révision du PLU, telle qu'approuvée par délibération du conseil municipal, ceci malgré l'avis défavorable du commissaire enquêteur ;
- le projet de création de la ligne 17 du métro dit « Grand Paris Express » et plus particulièrement la DUP qui positionne un projet de gare multimodale au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse ;
- l'annonce par l'Etat du décalage dans le temps de la programmation des travaux et de l'ouverture de cette portion de la ligne 17 ;
- les servitudes aéronautiques et notamment le plafond altimétrique assez bas sur le secteur et l'interdiction de développer de l'habitat sur l'immense majorité du secteur concerné ;
- la morcelisation des territoires environnants le site du projet envisagé en grandes aires monofonctionnelles délimitées par les réseaux de transport et comportant de considérables barrières territoriales, fonctionnelles et sociologiques ;
- les difficultés économiques des centres commerciaux environnants, eu égard à la fois au pouvoir d'achat local et à la mutation en cours des concepts commerciaux, ... ceci avant même que le projet envisagé soit officiellement autorisé et construit ;
- la nature agricole des terres visées par le projet, principalement utilisées sous le mode du fermage pour de grandes cultures (blé et protéagineux) ;
- la particulière fertilité des terres agricoles du site, mais qui sont toutefois exposées aux intrants agricoles et aux retombées polluantes des réseaux routiers alentours et aux avions qui survolent le site à basse altitude, laissant craindre une pureté approximative d'éventuelles futures cultures maraîchères ou alternatives, et peut-être une difficulté de labélisation « Bio » ;
- les difficultés de formation, d'emploi, de déplacement et d'insertion des populations (jeunes et moins jeunes) de toutes les communes du secteur d'étude ;
- le manque d'attractivité et de prestige de la commune de Gonesse et de tous les territoires alentours ;
- la digitalisation croissante de tous les pans de la vie économique, sociale (loisirs, sports, relations humaines, ...) et désormais même familiale ;
- les profondes mutations en cours des modèles de consommation, de loisirs et plus généralement de pratiques individuelles et collectives ;

³⁹ Celui-ci a ensuite été annulé par le TA de Cergy le 6 mars 2018 ; une procédure d'appel est en cours.

- le projet d'aménagement présenté pour la ZAC, comportant un parc d'activité à vocation internationale desservi par la future gare de la ligne 17, une coulée verte et des parcs urbains, le projet innovant EuropaCity dans les domaines culturel, sportif, commercial, d'hôtellerie et de restauration, de formation et de loisirs, une lisière agricole au Nord de la ZAC assurant la transition avec le Carré agricole qui est conservé ;
- les avantages et les inconvénients présentés par ce projet dans les domaines environnementaux (hydrogéologie, air et climat, eau, biotopes, etc.) et humains (mutation des terres et nécessité d'expropriation, paysage, emplois, transports, santé, valeur ajoutée et image de marque, etc.) ;
- les dispositions prévues pour :
 - renforcer les avantages (formation et insertion locale, synergies entre projets, réseaux de transport, équipements culturels, ferme urbaine, création de biotopes variés, etc.),
 - minimiser les inconvénients (ingénierie énergétique de haut niveau, gestion des eaux pluviales et des déchets, coulées vertes et toitures végétalisées, montée en puissance progressive des activités commerciales de façon à ne pas déstabiliser l'emploi commercial aux alentours, etc.) ;
- les contributions des institutionnels et les milliers d'avis formulés par le public durant la période d'enquête publique ;
- le débat qui s'est tenu durant la réunion publique du 31 janvier 2018 ;
- le mémoire en réponse rédigé par le porteur du projet à l'issue de la réunion de synthèse avec le commissaire enquêteur ;

Le commissaire enquêteur estime que, à partir du moment où le secteur a été juridiquement ouvert à l'urbanisation et que sa localisation exclut quasiment la présence d'habitation, le dossier présenté correspond à un projet urbain permettant de satisfaire les différents objectifs visés.

Le commissaire enquêteur constate que l'opération projetée est globalement cohérente avec les objectifs annoncés et qu'elle présente des avantages certains pour la collectivité comme pour les populations.

Il estime que ces avantages sont nettement plus importants pour la collectivité et les populations que les inconvénients qui en résultent, notamment pour :

- l'environnement rural, qui est actuellement entièrement anthropisé (artificialisé par l'homme) et voué à la culture de céréales et protéagineux,
- la qualité de l'air et le réchauffement climatique, qui dépendent plus de la croissance économique générale que de la localisation précise d'un projet, et qui seront ici minimisés par les importantes mesures prises dans le cadre du projet,
- les centres commerciaux alentours, qui semblent avoir quelques difficultés dès actuellement,
- les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles, dont le souci concerne plutôt les procédures de cession des terres et d'indemnisation.

En conséquence, **le commissaire enquêteur émet un avis favorable sur l'utilité publique de l'opération projetée et sur les acquisitions foncières nécessaires à sa mise en œuvre, sur son objet, sur ses motivations comme sur sa taille et son emprise**, tels que définis dans l'ensemble des documents soumis à l'enquête publique.

Toutefois, **cet avis est assorti :**

1) des **conditions suivantes** qui ne dépendent pas des prérogatives de GPA :

- la pérennité des règles d'ouverture de ce secteur à l'urbanisation ;
- le maintien du projet d'ouverture de la ligne 17, initialement planifié pour 2024 et désormais annoncé à 2027 dans ce secteur. Ce report n'a toutefois pas d'incidence sur l'avis du commissaire enquêteur tant qu'il demeure compatible avec la réalisation à terme des objectifs annoncés au schéma directeur d'Ile-de-France, au PLU communal et dans le dossier qui annonce une part modale de véhicule personnel ne dépassant pas 50 %, calculée sur la fréquentation (employés et visiteurs) des lots commercialisés (Parc d'Activité comme EuropaCity) ;
- la planification et le financement par les pouvoirs publics de l'échangeur A1 / A3 / RD 370 dans un délai qui soit raisonnable et compatible avec la réalisation des objectifs annoncés au schéma directeur d'Ile-de-France, au PLU communal et dans le dossier présentant le projet et notamment l'étude d'impact qui annonce l'ouverture de cet échangeur comme nécessaire à la réalisation du projet et notamment à la desserte des secteurs à construire (parc d'activité et EuropaCity) et à la transformation du BIP en boulevard urbain. Un retard de programmation, de financement et d'ouverture de cet échangeur peut toutefois être acceptable tant que des simulations prouveront qu'il ne remet pas en cause de façon trop pénalisante le quotidien des utilisateurs des voiries routières ;

2) des **réserves suivantes** :

- le maintien stratégique et/ou la mise en place, au sein du plan directeur des travaux, d'emprises foncières sanctuarisées destinées à réaliser dès que possible les coutures urbaines du futur quartier avec les plaques monofonctionnelles environnantes, moyennant des positionnements et des tailles (largeur, pentes, talus, ...) adaptés :
 - vers Paris Nord 2 : voie et itinéraire du BHNS déjà indiqués au plan : prévoir aussi l'emprise de trottoirs et un itinéraire pour cycles,
 - vers la ZA de la Grande-Couture : « lien éventuel » indiqué au plan : prévoir l'emprise d'une voie routière avec trottoirs et itinéraire pour cycles,
 - vers le secteur ex. PSA situé au Sud du futur centre de maintenance de la SGP ; rien d'indiqué officiellement sur les plans ; quelques images d'EuropaCity esquissent une passerelle. Compte-tenu qu'il s'agira du seul passage possible par dessus les voies autoroutières A1 / A3 sur plusieurs km de complète coupure urbaine, un pont comportant une voie routière (même à accès réglementé) avec trottoirs et itinéraire pour cycles est à terme indispensable : il convient d'en réserver le principe, quitte à ce que les emprises nécessaires (y compris les talus) soient ultérieurement étudiées en coordination avec EuropaCity et l'aménageur de l'ancien site de PSA ;
- la suppression à terme du caractère autoroutier de la partie incluse dans le périmètre de la ZAC de l'échangeur entre la RD317 et le BIP qui sera transformé en boulevard urbain. Les bretelles devront être redessinées en fonction des vitesses maximales autorisées, de l'installation de carrefours sur le BIP, d'un croisement plus perpendiculaire des pistes cyclables et de la création de trottoirs piétonniers ;
- la prise en compte et la mise en valeur, dans l'ingénierie verte du projet, de la légère dépression de terrain (talweg) au sein du projet, ainsi que de la zone humide (si son existence venait à être confirmée par des études complémentaires de qualification et de délimitation en cours qui devront être communiquées aux pouvoirs publics) qui devrait être située en partie Sud de l'emprise d'EuropaCity, à proximité du futur parc paysager des Tulipes, aux endroits où les études détaillées restant à mener montreront la possibilité d'une revalorisation biologique, quitte à devoir retoucher le plan de masse projeté ;

- la définition de règles concernant les toitures végétales (épaisseur, composition et gestion) visant à leur permettre d'assurer à la fois un rôle de rétention et régulation de l'eau pluviale mais aussi de régulation climatique estivale, par une couverture végétale dense et pérenne permettant une bonne évapotranspiration ;
- la création d'un processus de délimitation des aires de chantier et de valorisation des terres, de façon que, à tout moment, les zones non touchées (les parcelles non encore vendues, la lisière agricole, les parcs urbains, les espaces non bâtis d'EuropaCity, ...) soient délimitées, plantées ou exploitées par des agriculteurs et, de manière générale, dédiés, à des usages temporaires réversibles qui préservent les qualités du sol, et en tous cas strictement interdites aux engins de façon à préserver la qualité agronomique des terres destinées à être transformées en « espace vert », soit jusqu'à un décapage permettant la réutilisation de la couche de terre végétale ;
- la création d'un comité multipartite et l'élaboration d'indicateurs économiques et sociaux, de façon à observer les interactions entre la croissance commerciale d'EuropaCity et le tissu commercial alentours, afin d'apprécier ce qui serait tendanciel (niveau de vie, habitudes de consommation, digitalisation, ...) et ce qui serait dû à une captation d'une part de clientèle locale par EuropaCity, soit transitoire (effet d'engouement), soit durable (meilleure attractivité ou service rendu, nouveaux modes de consommation, ...) ;
- la mise en place de critères et de méthodes de pilotage de la création progressive de surfaces commerciales au sein d'EuropaCity, en fonction des indicateurs recueillis par le comité multipartite.

3) des **recommandations suivantes** :

De plus, le commissaire enquêteur suggère que :

- en cas d'abandon du projet de liaison ferrée RER B – D, l'hypothèse d'un transport en commun efficace et en site propre, tel que tramway, métro automatique (ligne 17 bis ?) ou autre, soit étudiée par les pouvoirs publics en substitution afin de relier les gares des lignes de RER B et D. Son tracé pourrait emprunter une partie des emprises déjà réservées pour le projet de liaison ferrée et/ou une partie de l'itinéraire du BHNS actuel ;
- si certaines surfaces du parc d'activités et/ou une d'EuropaCity devaient être mise en service avant la mise en service de la ligne 17, l'aménageur, en liaison avec les acquéreurs et les pouvoirs publics, mette en place des moyens (navette de bus) et des processus (covoiturage, ...) de nature à minimiser l'utilisation des voitures individuelles et à tendre dès que possible vers l'objectif annoncé de 50 % maximum de part modale pour la voiture individuelle ;
- concernant le projet de parc des neiges d'EuropaCity et compte-tenu que produire du froid est plus difficile et plus impactant que produire de la chaleur, la concrétisation de ce projet soit soumise à la condition déjà annoncée, à savoir que « *des études approfondies démontrent sa conformité avec l'ambition environnementale du projet* » : ces études devront être effectuées au stade de l'étude de réalisation de la ZAC et soumises pour audit aux pouvoirs publics.

Achévé à Antony le 13 juillet 2018

Bruno Ferry-Wilczek
membre de la Compagnie des commissaires
enquêteurs d'Ile-de-France

Nota : toute reproduction de ce document doit être réalisée intégralement. La conclusion du commissaire enquêteur étant le résultat d'une analyse développée dans l'ensemble du rapport.

Commune de Gonesse (95)

Projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse

CONCLUSIONS MOTIVÉES RELATIVES A LA DECLARATION DE CESSIBILITE DES PROPRIETES NECESSAIRES AU PROJET

A - Analyse des motivations des conclusions

A.a - Rappel du contexte

Le dossier est présenté par l'Etablissement Public d'Aménagement « Grand Paris Aménagement » (GPA) au profit de l' « Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France » (EPFIF). Il a pour objet l'aménagement du « Triangle de Gonesse », secteur actuellement agricole localisé entre les parties urbanisées de Gonesse (95) et la commune d'Aulnay-sous-Bois (93).

Le projet porte sur un périmètre de 299 ha situé de part et d'autre du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP), entre l'autoroute A1 – A3 à l'Est, la RD 317 à l'Ouest, la ZAC des Tulipes au Sud et le Carré Agricole au Nord.

Il comporte les principaux éléments suivants :

- le projet de parc d'activité visant à accueillir différents types d'entreprises, dans lequel se positionne la future gare de la ligne 17 du métro « Grand Paris Express » ainsi qu'une coulée verte et des parcs urbains ;
- le projet innovant EuropaCity regroupant diverses activités dans les domaines culturel, sportif, commercial, d'hôtellerie et restauration, de formation et enfin de loisirs, lui même accompagné d'une coulée verte et d'un parc ;
- une lisière agricole au Nord de l'emprise de la ZAC, faisant office de transition avec le « Carré agricole » de Gonesse de près de 400 ha qui est conservé.

Préalablement, le projet d'aménagement avait fait l'objet de diverses phases d'étude de faisabilité et d'un concours d'urbanisme qui avait conduit les pouvoirs publics à sélectionner un projet plus compact que ses concurrents : le SDRIF de 2013 a ensuite validé le secteur urbanisable, tel qu'il en était ressorti de ce concours.

A.b - Organisation et déroulement de l'enquête

Ces enquêtes conjointes touchent à différents domaines juridiques, dont notamment aux textes législatifs et réglementaires suivants :

- Enquête relative à la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions nécessaires au projet ;
- Enquête parcellaire en vue de la cessibilité des lots de copropriété nécessaires au projet.

Le commissaire enquêteur a été désigné par le Tribunal administratif de Cergy le 9 novembre 2017.

L'arrêté préfectoral du 13 décembre 2017 a organisé les modalités des enquêtes publiques conjointes.

L'affichage réglementaire a été effectué sur place, en mairie et sur les panneaux officiels.

Des avis dans la presse ont été publiés selon les modalités obligatoires.

Les dossiers ont été mis à disposition en mairie et sur internet.

Le commissaire enquêteur s'est rendu sur place à plusieurs reprises afin d'évaluer par lui-même l'environnement et l'état actuel du site.

Les permanences prévues ont été assurées en mairie de Gonesse durant l'enquête publique : elles se sont tenues de façon très satisfaisante et ont connu une participation importante du public.

Un registre dématérialisé a aussi été mis en place durant toute la durée des enquêtes.

Une réunion publique a été organisée le 31 janvier 2018 à Gonesse.

Les registres ont été clos le 21 février 2018 à l'issue de la dernière permanence en mairie.

Le commissaire enquêteur a étudié le dossier, les pièces ensuite communiquées ainsi que l'ensemble des observations portées sur les registres (papier et électronique) avant de rédiger son rapport et ses conclusions.

A.c - Climat des enquêtes publiques

Les enquêtes conjointes se sont déroulées de façon satisfaisante, avec une mobilisation très importante de la population :

- lors des permanences : environ 80 à 100 personnes rencontrées, dont certaines ont écrit sur les registres ou laissé des documents,
- lors de la réunion publique d'information et d'échanges : environ 350 participants,
- par voie électronique : 3 441 observations, dont :
 - 2 290 avis issus d'une pétition à choix multiples par voie électronique,
 - 1 151 avis personnellement rédigés,
- par l'entremise d'une pétition de 3 265 noms collectés par voie électronique (Cyber@cteurs) qui a été versée au registre.

Toutefois, parmi celles-ci, peu d'observations traitaient des problèmes fonciers relevant de l'enquête parcellaire en vue de la cessibilité des terrains nécessaires au projet.

Le commissaire enquêteur a individuellement examiné les observations formulées oralement ou par écrit durant l'enquête publique.

Le rapport d'enquête détaille ces observations et présente les commentaires du commissaire enquêteur visant à prendre en compte les particularités alors signalées par les contributeurs, notamment relatives au statut de propriété et à l'état civil des personnes concernées.

A.d - Questionnement du commissaire enquêteur

Globalement, le commissaire enquêteur considère que le projet indiqué dans le dossier de demande de DUP répond, dans des conditions correctes, aux objectifs exposés. Les commentaires concernant ce dossier sont portés dans les conclusions motivés relatives à cette procédure : ils ne seront pas repris ci-après.

Le dossier d'enquête parcellaire comporte logiquement une notice explicative, un plan parcellaire, un état parcellaire (listing des propriétés avec n°, nom du propriétaire, localisation, superficie cadastrée et éventuelles observations) et quelques pièces annexées.

Après étude, le commissaire enquêteur n'a pas de commentaires à formuler sur le contenu de ce dossier d'enquête parcellaire, hormis concernant quelques particularités signalées par les contributeurs, notamment relatives au statut de propriété et à l'état civil des personnes concernées

Si le principe de la DUP est arrêté par le préfet, le dossier d'enquête parcellaire correspond à la réalité de l'emprise des biens dont l'expropriation est sollicitée.

B - Conclusion générale et avis

Après s'être rendu sur place, avoir étudié le dossier, s'être tenu à disposition du public et avoir analysé le registre et les observations orales et écrites formulées relativement à l'enquête parcellaire en vue de l'expropriation des propriétés et des droits y afférents, **le commissaire enquêteur :**

- rappelle avoir estimé que **l'opération projetée décrite dans le dossier de demande de DUP est globalement cohérente avec les objectifs annoncés et qu'elle présente des avantages nettement supérieurs aux inconvénients, que ce soit pour la collectivité comme pour les populations ;**
- estime que **le périmètre de l'enquête parcellaire est pertinent et justifié par rapport aux objectifs annoncés ;**
- constate que **la maîtrise publique des biens désignés est nécessaire à la réalisation de l'opération projetée ;**
- estime que **le dossier d'enquête parcellaire correspond à la réalité des biens dont l'expropriation est sollicitée et aux états civils des propriétaires et titulaires de droits connus, tout au moins au regard des personnes qui se sont manifestées et moyennant les quelques demandes de rectification qui sont inscrites sur le registre.**

En conséquence, **le commissaire enquêteur émet un avis favorable sur le dossier d'enquête parcellaire préalable à la cessibilité des propriétés décrites, en vue de rendre réalisable l'opération projetée qui nécessite les acquisitions des propriétés et des droits connexes y afférant (bail commercial, fermage, ...) nécessaires à sa mise en œuvre.**

Il préconise néanmoins des discussions amiables préalables qui pourraient éventuellement permettre de trouver des solutions plus rapides et personnalisées, notamment pour les exploitants souhaitant pérenniser leur activité alentours.

Achevé à Antony le 13 juillet 2018

Bruno Ferry-Wilczek
*membre de la Compagnie des commissaires
enquêteurs d'Ile-de-France*

Nota : toute reproduction de ce document doit être réalisée intégralement. La conclusion du commissaire enquêteur étant le résultat d'une analyse développée dans l'ensemble du rapport.