



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le contrat de développement territorial (CDT) Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France (95)

n°Ae: 2013-63

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 24 juillet 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France (95).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Malerba, Schmit, Ullmann.

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

Étaient excusés : Mme Rauzy, MM. Chevassus-au-Louis, Decocq, Letourneux.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Ile-de-France, le dossier ayant été reçu complet le 29 mars 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 13 mai 2013 :

- le préfet de département du Val d'Oise, dont elle a reçu réponse le 17 juillet 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France,
- la direction de l'habitat, de l'urbanisme et du paysage.

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

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans et programmes soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

(les références au texte du CDT dans le présent avis sont mentionnées dans l'avis par CDT suivi du n° de la page, et les références au rapport d'évaluation environnementale par EE suivi du n° de la page)

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le présent avis de l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France (95), et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce contrat. Les signataires en sont l'Etat, la communauté d' agglomération de Val de France (regroupant 4 communes : Sarcelles, Villiers-le-Bel, Arnouville et Garges-lès-Gonesse), la commune de Gonesse et la commune de Bonneuil-en-France. Cette dernière commune présente l' originalité d' être « commune associée » et d' être également partie prenante du CDT Le Bourget.

L'objet d'un CDT est de définir les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Les enjeux environnementaux principaux du présent CDT portent sur le rythme de consommation des espaces ruraux et naturels nécessaires aux constructions, sur l'organisation des réseaux de transport en commun, sur l'atteinte des objectifs quantifiés de la TOL² dans un territoire caractérisé par de fortes nuisances sonores (zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy), sur la maîtrise de l'urbanisation nouvelle à proximité des gares, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans les projets. Un certain nombre des enjeux ne peuvent être analysés de façon satisfaisante qu'à l'échelle de plusieurs CDT, notamment au regard de la capacité à garantir un bon niveau de services publics (eau, assainissement, déchets) et de desserte routière, compte tenu des problèmes de congestion de l'A1.

L'Ae note que l'ensemble des projets figurant dans le projet de territoire porté par les acteurs du CDT se traduira par une consommation de terres très significative par rapport à l'occupation du sol actuelle, même si l'évaluation environnementale l'impute très majoritairement au scénario de référence.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- analyser la cohérence des options prises par le présent CDT au regard des options prises par les CDT voisins ;
- examiner la robustesse de l'organisation urbaine retenue par le CDT, au cas où l'un ou l'autre des deux grands projets structurant (Dôme et Europacity) ne pourrait être mené à son terme, compte tenu du fait que ces deux grands projets relèvent de décideurs et financeurs autres que les contractants au CDT ;
- compléter l'évaluation environnementale par un résumé des études justifiant le niveau réaliste d'ambition du report modal, notamment pour les visiteurs d'Europacity, et de joindre ces études en annexe ;
- travailler en lien avec les signataires des autres CDT de la zone, sur la cohérence entre les options prises par le CDT et les solutions découlant des aménagements encore possibles pour l'A1, de l'aménagement du réseau viaire secondaire et des transports en commun ;
- préciser le niveau de protection des terres agricoles découlant du projet de ScoT révisé, et de prendre un engagement relatif à la protection pérenne des terres agricoles restantes ;
- mener dans un cadre inter-CDT une réflexion sur la densification et la reconquête des friches industrielles ;
- préciser les intentions des signataires du CDT pour atteindre les objectifs de la TOL, compte tenu des contraintes de la zone C du plan d'exposition au bruit (PEB) de Roissy ;
- interroger les gestionnaires des services publics (eau, assainissement et déchets) sur leur capacité à faire face aux besoins supplémentaires découlant des projets du CDT, dans le contexte de l'ensemble des CDT et des autres projets connus par eux, et de faire figurer leur réponse dans le dossier ;
- reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 en mobilisant des compétences ornithologiques.

L'Ae a fait dans l'avis détaillé ci-joint des recommandations plus ponctuelles.

² Territorialisation de l'offre de logement

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France. Doivent être analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale³ et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce projet.

Le dossier est présenté par l'Etat, représenté par le préfet de la région Ile-de-France, la communauté d'agglomération de Val de France (regroupant 4 communes : Sarcelles, Villiers-le-Bel, Arnouville et Garges-lès-Gonesse), la commune de Gonesse et la commune de Bonneuil-en-France⁴. Cette dernière commune présente l'originalité d'être « commune associée » et d'être également partie prenante au projet de CDT Le Bourget.

L'Ae a estimé utile, pour la bonne information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, de faire précéder son analyse par une présentation du territoire et du contexte général d'élaboration de ce CDT : cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis à l'Ae, qui seront soumis à l'enquête publique, et des renseignements recueillis par les rapporteurs.

Un rappel du cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit le contrat est également fourni en annexe, toujours pour la bonne information du public.

1 La préparation du CDT : contexte, situation actuelle du territoire, enjeux du territoire

1.1 Objet et cadre d'élaboration du CDT

La loi du Grand Paris a créé un nouvel outil de contractualisation entre les collectivités territoriales et l'Etat, dénommé contrat de développement territorial (CDT). Les CDT définissent, dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Ils traitent notamment de la maîtrise de l'urbanisation à proximité des gares du futur réseau de transport du Grand Paris, de l'atteinte des objectifs quantifiés de la territorialisation de l'offre de logement (TOL), et doivent comporter des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Selon les informations recueillies par les rapporteurs auprès des services de l'Etat, la conception de la nature d'un CDT semble néanmoins avoir significativement évolué lors des négociations engagées sur leur contenu, territoire par territoire. L'accent semble désormais au moins autant mis sur le « contrat » et sur le partenariat direct et constructif entre les différents niveaux de collectivités concernées, et entre ces collectivités et l'Etat, permettant de faire avancer très concrètement des projets.

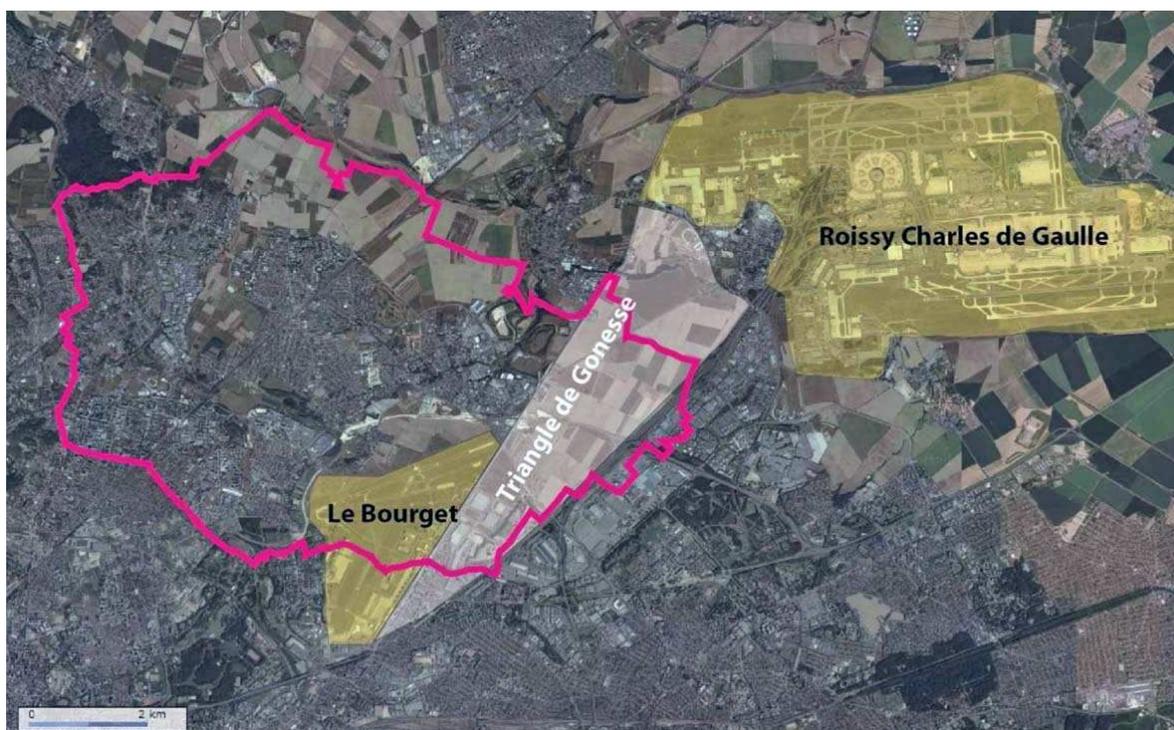
L'annexe rappelle les textes et précise le cadre d'élaboration du présent CDT.

³ Etabli en application de l'article R.122-17 I 42 du code de l'environnement, créé par le décret n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, et également de l'article 10 du décret n°2011-724 relatif aux CDT.

⁴ Dans un premier temps, la municipalité avait refusé le rattachement à la communauté d'agglomération Val de France proposé par le préfet. Une partie significative du territoire de la commune est couverte par l'aéroport du Bourget.

1.2 Localisation et présentation du territoire

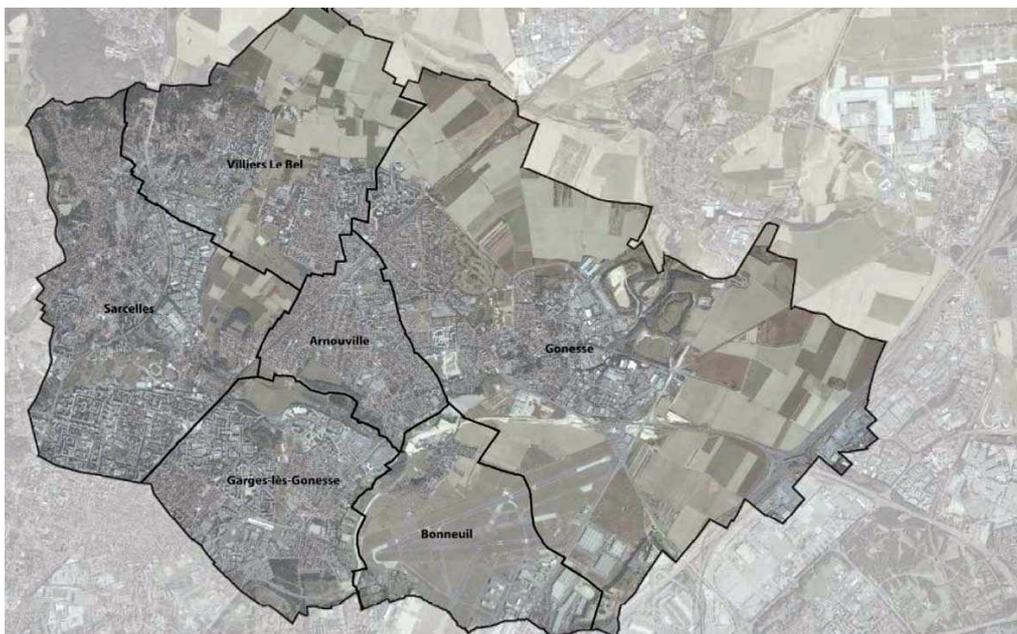
Le territoire du CDT compte environ 166 000 habitants sur 5 000 ha (dont plus de 40% d'espaces ruraux) ; plus de 46 000 emplois (+ 13% entre 2004 et 2009) y sont recensés, avec une économie locale très diversifiée et un solde de créations d'entreprises de + 126% entre 2000 et 2010. Il se caractérise néanmoins par l'importance de zones résidentielles non rattachées à des zones d'emploi local, avec un taux d'emploi local estimé à seulement 27%⁵, un taux de chômage de près de 20%, une partie de la population particulièrement fragile, très jeune, peu qualifiée, ainsi qu'un important métissage culturel⁶. La présence, à proximité, du pôle économique très dynamique de Roissy profite faiblement au territoire, d'une part en raison des grandes difficultés de liaisons est-ouest par des transports en commun, d'autre part en raison d'une inadéquation entre les emplois proposés et les formations.



Le CDT Val de France-Gonesse-Bonneuil

⁵ Chiffre de 2007, cité par le texte du CDT.

⁶ 4% des habitants perçoivent le RSA ; la proportion de familles monoparentales est de 15%, et la part des familles comportant au moins 6 personnes est de pratiquement 14% ; 30% de la population a moins de 18 ans et la moitié moins de 30 ans ; 100 nationalités sont présentes.



Les six communes du territoire du CDT (dont la commune associée de Bonneuil)

S'agissant d'un territoire réputé peu attractif, les élus souhaitent profiter du CDT pour créer une attractivité et une nouvelle image, faire venir d'autres populations pour des activités nouvelles, créer des emplois en profitant d'investissements phares, et améliorer l'adéquation emplois-métiers par la formation.

1.3 Organisation du territoire

Les communes de Gonesse et de Bonneuil-en-France rejoindront la communauté d'agglomération Val de France le 1er janvier 2014, suite à la signature par le préfet du Val d'Oise de l'arrêté du 26 mars 2013 portant sur l'extension du périmètre de Val de France. Il faut néanmoins noter que la commune de Bonneuil-en-France est également fortement concernée par le projet de développement autour de l'aéroport du Bourget, animé par la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, et qu'elle sera également associée au CDT du Bourget.

Le périmètre du CDT est partiellement inclus (territoire de la communauté d'agglomération Val de France) dans le territoire du SIEVO⁷, syndicat intercommunal regroupant 25 communes de l'est du Val-d'Oise. Le SIEVO s'est engagé dans la révision d'un schéma de cohérence territoriale (ScoT), afin notamment de porter la dynamique des CDT et de faciliter la réalisation de certains projets structurants, dont ceux prévus au présent CDT : le nouveau projet de ScoT a été arrêté par les élus début juillet 2013.

Le périmètre du CDT est inclus dans celui de la Plaine de France (recouvrant l'est du Val d'Oise et l'ouest de la Seine-Saint-Denis), qui forme un vaste territoire de 300 km² au nord de Paris, englobant les aéroports du Bourget et de Paris-CDG, avec, au centre, le couloir constitué par l'autoroute A1. Il s'agit du territoire de compétence de l'EPA Plaine de France.

Le Grand Roissy est une association de collectivités (dont une quarantaine de communes), créée en 2011, dans le sillage des réflexions sur le Grand Paris. Elle s'est dotée en 2011 d'une conférence territoriale annuelle, et en 2012 d'une instance de pilotage, le conseil de pôle à 4 collèges (Etat, collectivités, entreprises et associations). Parmi ses objectifs figurent notamment les modalités de gouvernance de la zone du Grand Roissy (dont le périmètre n'est pas définitivement fixé), et la participation aux réflexions sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du territoire et en particulier à celles liées au Grand Paris, aux projets de transports en commun, d'équipements et d'infrastructures indispensables au développement du Grand Roissy. Son territoire a successivement été identifié comme « territoire

⁷ SIEVO : syndicat intercommunal de programmation pour le développement de l'Est du Val d'Oise

prioritaire », « centre d'envergure européenne » (contrat Plan Etat Région 2000-2006), puis territoire d'intérêt national (contrat Plan Etat Région 2007-2013). Il est actuellement concerné par 5 projets de CDT, dont le présent CDT.

1.4 Le CDT Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France

Le CDT sera conclu pour une période de 15 ans à compter de sa signature.

1.5.1 Le contenu du CDT :

Sur la forme, le CDT respecte le décret 2011-724 cité plus haut : il comporte en Titre I le projet stratégique de développement durable, en Titre II les objectifs et priorités, en Titre III les actions, opérations d'aménagement et les projets d'infrastructure. Dans le Titre IV (les conditions de mise en oeuvre du CDT), le CDT confie à l'EPA Plaine de France la responsabilité d'animer un observatoire des changements, définit des indicateurs de suivi, investit un comité de pilotage et envisage la création de 4 comités techniques thématiques (logement, développement économique et formation, environnement, transports). Un diagnostic « logement » est présenté en annexe.

Selon la présentation même du communiqué de presse du 24 avril 2013, la stratégie de territoire du CDT s'organise selon les axes et projets phares suivants :

- « Un développement autour de pôles structurants de niveau métropolitain tels que :
 - le triangle de Gonesse situé entre les plateformes de Roissy et du Bourget,
 - le pôle gare de Garges-Sarcelles et son Dôme (salle multi-fonctionnelle de 20 000 places de type Arena),
 - l'avenue du Parisis, boulevard urbain structurant devant accueillir un transport en commun en site propre.

- De nouvelles infrastructures de transport en commun qui amélioreront fortement la desserte du territoire avec :
 - le métro du Grand Paris Express et de la gare du Triangle de Gonesse,
 - la connexion entre le RER D et le RER B, dit barreau de Gonesse.

- La création de 30 000 emplois d'ici 2025 autour des filières aéroportuaire, santé et aéronautique accompagnés d'une offre de formation structurée et prioritairement destinés aux habitants du territoire.

- Une amélioration du cadre de vie des habitants avec la construction de 14 200 logements d'ici 2030 (soit 710 logements /an). »

L'Ae note le caractère extrêmement structurant pour le CDT des deux grands pôles susmentionnés, conçus autour de très grands projets⁸ visant à une attractivité d'ampleur régionale, et réunis par le projet de boulevard urbain de l'avenue du Parisis. Il s'agit de projets très ambitieux⁹ dont la réalisation relève de décideurs et de financeurs autres que les seules communes du territoire du CDT (investisseurs privés et conseil général).

L'absence de décalage temporel entre d'une part le rythme de réalisation du réseau Grand Paris Express et des projets locaux de développement des transports en commun dans un sens est-ouest, et de fourniture des services publics nécessaires (eau, assainissement, collecte et traitement des déchets), et d'autre part celui du développement des grands projets structurants du CDT paraît essentiel pour la réussite du contrat.

⁸ Europa City est un projet phare porté par le groupe Auchan, d'un coût actuellement estimé à 1,7 milliards d'euros. Cet ensemble, situé sur un terrain de 80 hectares, regrouperait dans une architecture innovante des activités commerciales, récréatives et culturelles (environ 230 000 m² de commerces, 160 000 m² dédiés aux loisirs et 30 000 m² dédiés à la culture par l'implantation d'une grande institution culturelle). Appelé à accueillir 30 millions de visiteurs par an à terme, des projets hôteliers lui seraient associés. Ce projet, labellisé « Grand Paris », devrait créer 11 580 emplois directs et environ 5000 indirects selon Immochan. Seraient également prévus 2 700 chambres d'hôtels, des salles de spectacle, un cirque, un parc d'attraction de 50 000 m², un parc aquatique avec surf et spas, des pistes de ski d'intérieur...

L'Aréna de Sarcelles (ou Dôme), d'un coût actuellement estimé à 190 millions d'euros hors aménagements urbains, serait constituée de trois entités : une salle à forte capacité (15 000 à 25 000 places, les chiffres varient selon les présentations du projet), une salle à capacité courante (3 000 places) et un amphithéâtre/auditorium (1 500 à 2 000 places). La grande salle sportive multifonctionnelle serait susceptible d'accueillir des événements nationaux et internationaux, comme des championnats de basket ou de handball mais aussi des concerts, et d'accueillir des clubs résidents. Ce projet labellisé « Grand Paris » est à la recherche d'un investisseur et d'un maître d'ouvrage.

L'avenue du Parisis est un projet porté par le conseil général du Val d'Oise, d'un coût actuellement estimé à 500 millions d'euros.

⁹ Le projet « Triangle de Gonesse et Europacity » prévoit la création de 30 000 emplois à l'horizon 2025, et 40 000 emplois à l'horizon 2035.

1.5.2 Les objectifs du CDT :

Le CDT comporte 5 objectifs, qui se déclinent en objectifs quantitatifs et qualitatifs :

1. Le transport
2. Le développement économique
3. Le logement
4. Le paysage et l'environnement
5. La contribution du territoire au développement de la région capitale.

La présentation des 61 fiches-actions s'effectue selon une logique légèrement différente, « *par grande thématique* », en identifiant par ailleurs les projets déjà engagés, les projets en phase d'études pré-opérationnelles, et les projets à moyen et long terme. Les grandes thématiques annoncées comme « *faisant écho à l'annonce des projets faite dans les objectifs* » sont : les transports (6 projets engagés, 10 à l'étude, 1 à moyen et long terme), le développement économique (5, 4, 4), les équipements structurants (0, 2, 0), le développement du numérique (1, 0, 4), formation (1, 1, 4), l'habitat et le renouvellement urbain (5, 1, 1), l'environnement (1, 2, 3). Il s'y rajoute en fin de compte, au niveau des fiches actions, une thématique culture (1, 3, 2).

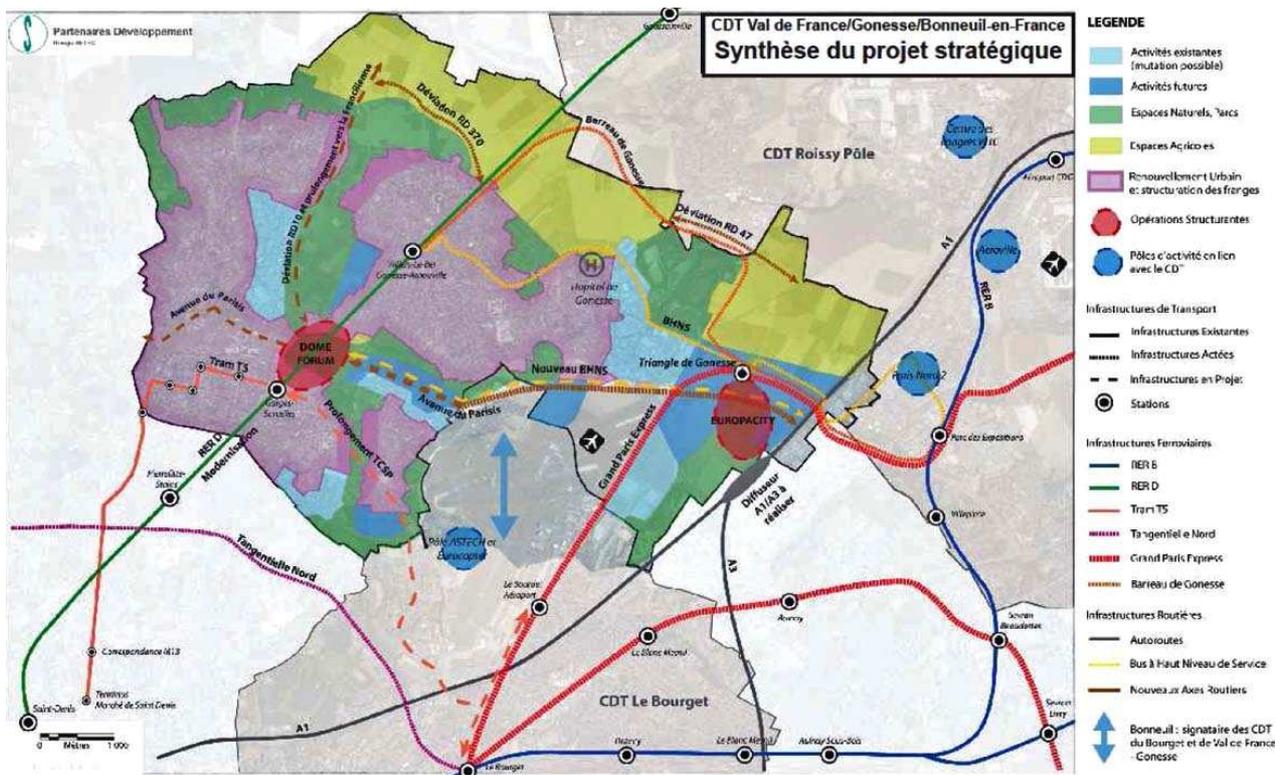
Chaque action est décrite dans une fiche spécifique précisant potentiellement l'objectif, le maître d'ouvrage, l'emplacement (ou le périmètre) envisagé, une évaluation du coût et les conditions générales de financement. Les fiches sont très inégalement renseignées, notamment au niveau du montant des actions¹⁰ et des conditions générales de financement. Même en dehors de cet aspect financier, pour certaines fiches, les informations données sont extrêmement succinctes. Le document ne répond donc pas complètement aux attendus de l'article 4 du décret cité ci-dessus. En outre, aucun tableau ne synthétise les engagements des différentes parties du projet. ***L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de présenter dans une synthèse les engagements des différentes parties prenantes et leur degré d'implication dans le CDT (pilote, partenaire) et de préciser le périmètre de mise en oeuvre de chacune des actions.***

L'objectif fixé par la TOL pour ce territoire est de construire 710 logements neufs par an, sur un espace fortement concerné par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy : l'essentiel des surfaces se trouve en effet en zone C. S'agissant de la zone C des PEB, l'article L.147-5 du code de l'urbanisme pose le principe selon lequel les constructions à usage d'habitation sont interdites et précise les exceptions à ce principe, limitativement énumérées, ne pouvant conduire à une augmentation de la population soumise au bruit. Les opérations de rénovation urbaine entrent dans ce régime d'exception. Cette situation est identifiée comme posant localement des difficultés pour atteindre les objectifs fixés par la TOL, et plus largement pour mener à bien la réalisation d'opérations de renouvellement urbain pourtant indispensable à la rénovation des quartiers et centres anciens existants et pour lutter contre les phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation sociale mais aussi au regard du desserrement des populations. Le texte du CDT précise qu'un volume moyen de seulement 407 logements par an (257 hors zone C, et 150 dans les secteurs actuels de renouvellement urbain en zone C) est réalisable¹¹ dans le cadre actuel des textes réglementaires.

Le CDT ne vaut déclaration de projet pour aucun des projets listés.

¹⁰ Pour 9 des 17 actions Transport,

¹¹ Entre 2001 et 2011, environ 350 logements neufs ont été créés en moyenne sur le territoire du CDT, avec une forte augmentation des mises en chantier jusqu'en 2008, suivie d'une forte décrue (170 en 2011).



1.5 Enjeux environnementaux du territoire et du CDT :

Comme cité dans le § 2.4 ci-après, l'état initial présenté dans le rapport d'évaluation environnementale du CDT analyse les enjeux du territoire et du CDT, mais n'en indique pas de hiérarchisation. A partir des documents et des indications fournis aux rapporteurs, l'Ae a estimé nécessaire d'identifier les enjeux lui paraissant les plus importants, afin de disposer d'une grille d'analyse lui permettant d'établir son avis.

Le territoire du présent CDT est directement concerné par deux enjeux environnementaux majeurs, propres à toute la grande couronne :

- le rythme de consommation des espaces ruraux et naturels nécessaires aux constructions : la tendance à l'étalement urbain et donc à une consommation d'espaces ruraux et naturels élevée au regard du nombre de logement et de locaux d'entreprise construits en 2^{ème} couronne est l'un des principaux enjeux soulignés par le projet de SDRIF¹² de 2013 : celui-ci relève en effet que l'effet structurel de migration de la population du centre vers la périphérie de l'Ile-de-France fait plus que compenser, en matière de consommation d'espaces ruraux et naturels pour les constructions, l'effort de densification propre à chaque zone : Paris intra-muros, première et deuxième couronnes. L'Ae note les enjeux particuliers liés au triangle de Gonesse et à la vallée du petit Rosne, ainsi qu'au projet de trame verte et bleue ;
- l'organisation des réseaux de transport en commun, qui doit permettre de réduire l'usage des véhicules individuels, source principale de pollutions et de nuisances dues au transport, et permettre des déplacements plus faciles vers les zones d'emplois situées à l'ouest. Dans un territoire structuré par des infrastructures de transport selon un axe nord-sud, la question de la desserte locale (réseau viaire secondaire, transports en commun et liaisons douces) selon un axe est-ouest est en effet identifiée comme un enjeu essentiel pour le développement du territoire.

Comme dans la plupart des autres CDT, les deux autres enjeux essentiels correspondent (conformément à ce que laisse prévoir la rédaction du décret n° 201 1-724 sur les CDT) à l'atteinte des objectifs quantifiés de la TOL et à la maîtrise de l'urbanisation nouvelle à proximité des gares :

- le premier de ces enjeux « classiques » est ici très fortement marqué par le contexte réglementaire découlant du zonage du PEB.
- le second de ces enjeux « classiques » concerne une seule gare nouvelle du Réseau Grand Paris Express (RGPE) sur le territoire du CDT, localisée dans le triangle de Gonesse, dans une zone actuellement agricole. Le projet d'aménagement porté par le CDT autour de la nouvelle gare du RGPE

¹² Schéma directeur de la région Ile-de-France

concerne l'activité économique et non le logement. L'aménagement du Triangle de Gonesse est effectivement organisé autour de la gare, et pourrait difficilement l'être sans elle.

Compte tenu des perspectives d'évolution de la population et des activités, il existe également un fort enjeu relatif à la capacité de satisfaire des besoins croissants relatifs à des services publics (eau potable, assainissement, déchets). Cet enjeu nécessite une approche qui dépasse les limites du présent CDT. De même les capacités de desserte routière, reposant actuellement principalement sur l'A1, justifient notamment une approche inter-CDT.

Par ailleurs il existe un fort enjeu transversal de prise en compte de l'environnement dans les projets du CDT, sous ses différents aspects (bruit, pollution atmosphérique, espaces naturels et agricoles résiduels, présence d'un site Natura 2000¹³, cours d'eau dégradés, trame verte et bleue, ...).

2 Analyse du rapport d'évaluation environnementale

2.1 Méthodologie de l'évaluation environnementale du CDT

L'évaluation environnementale du CDT, comme toute évaluation de plan ou programme, nécessite dans son principe :

- la description d'un état initial avec ses évolutions tendancielle,
- la définition d'un « scénario de référence hors CDT », intégrant l'évolution tendancielle du territoire et les effets des projets, plans ou programmes dont on estime qu'ils se réaliseront en l'absence de CDT,
- l'identification des mesures du CDT conduisant à infléchir certaines des évolutions tendancielle identifiées dans le scénario de référence, et donc de leurs effets environnementaux : c'est cette variation qui devra être prise en compte pour définir les impacts environnementaux positifs ou négatifs du CDT, sans préjuger des évaluations environnementales spécifiques à chaque action particulière, à mener ultérieurement : le CDT est en effet construit à partir de projets partenariaux dont certains relèvent d'évaluations environnementales propres. Les dispositions de la directive 2001/42/CE « plans et programmes » prévoient que dans un tel cas « d'ensemble hiérarchisé » d'opérations soumises à évaluation, il n'y a pas lieu de répéter l'évaluation mais d'évaluer chaque aspect au stade du processus le plus pertinent.

Les principaux impacts environnementaux que l'Ae a analysés correspondent aux enjeux identifiés comme prioritaires au § 1.6 ci-dessus : consommation d'espaces naturels ou agricoles, conditions de l'atteinte des objectifs de la TOL, amélioration des réseaux de transport de proximité, et bonne gestion environnementale des projets locaux.

L'approche méthodologique consistant à comparer les conséquences environnementales du CDT à une situation de référence sans CDT doit nécessairement prendre en compte une ventilation claire des projets identifiés par les fiches-actions du CDT, entre ceux qui constituent le projet de territoire et qui sont réputés ne pas se faire sans CDT ou se faire de manière différente, et ceux qui sont réputés être des « coups partis » et se faire même sans CDT. Cette ventilation est un exercice délicat, car elle détermine certains impacts du CDT.

L'Ae estime que le tableau de ventilation des projets selon les deux catégories, page 5 de l'EE, peut être discuté. Par exemple, faut-il vraiment considérer que le Réseau Grand Paris Express, avec sa gare du Triangle de Gonesse, ne se réaliserait pas sans le présent CDT, ou se concrétiserait d'une manière différente ? De même peut-on estimer que le projet Europacity, par ailleurs conditionné par le RGPE et la gare annoncée, ne se construirait pas sans le CDT ? La prise en compte comme un projet du CDT du prolongement du T5 vers le Bourget pourrait également être discutée. Par ailleurs ce tableau de la page 5 identifie comme des « coups partis » des projets qui ne sont qu'en phase pré-opérationnelles, selon les

¹³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

tableaux du CDT lui-même, sans que l'on soit certain que le maître d'ouvrage est fermement décidé à les mener jusqu'au bout et en a les moyens financiers. Lors de leurs entretiens avec la communauté d'agglomération Val de France, les rapporteurs ont constaté que la ventilation des projets selon les deux catégories semble en fait résulter largement de l'histoire de l'émergence même du CDT, selon une logique qui n'est pas réductible aux informations figurant dans le présent dossier. **L'Ae recommande de réexaminer le tableau de la page 5, et d'explicitier les raisons qui conduisent à ventiler les différents projets dans chaque catégorie, compte tenu des conséquences de cette ventilation sur la prise en compte ou non de certains impacts majeurs dans l'évaluation environnementale.**

Néanmoins la comparaison entre un scénario de référence et le scénario retenu par le CDT ne suffit pas à rendre totalement compte de la manière dont le projet de territoire qui sert de base au CDT va modifier le cadre de vie des habitants, et plus largement la perception du territoire par les personnes qui le fréquentent.

En effet, le CDT lui-même comparé au scénario de référence sans CDT tel que défini au § 2.4.2 n'a que des impacts relativement modestes, au regard de ce que l'on inclut dans le scénario de référence au motif qu'il existe un document de planification antérieur au CDT qui prévoit un aménagement. Ceci concerne notamment le Triangle de Gonesse, actuellement occupé par des terrains agricoles malgré les options permises par le SDRIF de 1994 et envisagées par l'EPA de Plaine de France dans un document de 2010. L'impact des grands projets sur le Triangle de Gonesse sera par lui-même très significatif, notamment en terme d'artificialisation de terres agricoles, et leur étude d'impact le mettra en évidence.

L'Ae n'a pas les moyens ni la légitimité pour dresser elle-même une évaluation globale des impacts positifs et négatifs de tous les projets sur l'environnement, au stade actuel. Elle tient cependant, pour la bonne information du public, à souligner la différence entre l'évaluation des impacts du CDT par rapport au scénario de référence sans CDT qui a été retenu, ces impacts étant modestes, et l'évaluation des impacts du « projet de territoire » qui sous-tend le CDT, lesquels seront à l'évidence beaucoup plus importants. Dans le cas du présent CDT, ceci concernera notamment la consommation de terres.

La prise en compte des enjeux environnementaux par le CDT, qui constitue avec la qualité du rapport d'évaluation environnementale l'un des deux thèmes analysés par l'Ae dans le présent avis, résulte directement des effets probables, positifs ou négatifs, du CDT. L'analyse qu'en fait l'Ae est donc traitée au §2.5 ci-après, relatif aux effets du CDT.

2.2 Remarques générales sur l'évaluation environnementale

L'Ae observe que le format de certaines cartes rend leur lecture et leur exploitation extrêmement difficiles. Elle note le choix de cibler l'évaluation environnementale sur trois réalisations majeures (cf. point 2.4.1.), avec une approche moins détaillée d'une part des autres projets territorialisés, d'autre part sur les approches transversales, comme les économies d'énergie.

Le rapport appelle de la part de l'Ae différentes remarques plus précises, développées ci-après.

2.3 L'articulation du contrat avec d'autres plans ou programmes

L'évaluation environnementale traite de l'articulation du CDT avec certains plans et programmes en vigueur sur le territoire. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) devront être mis en cohérence avec le CDT, via le ScoT en cours de révision (approbation prévue fin 2013), dont il est dit que « *les grands principes d'aménagement et de développement du ScoT SIEVO sont cohérents avec les orientations générales du CDT* ».

L'analyse spécifique de la compatibilité du CDT avec le SDRIF dans sa version délibérée par le conseil régional d'Ile-de-France le 25 octobre 2012, rend difficile la conclusion sur le rapport de compatibilité. L'EE conclut en effet « globalement » à la compatibilité des deux documents, tout en identifiant quelques points sensibles¹⁴ :

- concernant l'avenue du Parisis, la carte de destination générale du territoire du SDRIF ne la fait pas apparaître comme un projet routier incluant un TCSP, et le fascicule « défis » du SDRIF la décrit comme

¹⁴ Les actions ou opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures prévus dans le CDT doivent être compatibles avec le schéma directeur de la région d'Ile-de-France. Jusqu'à l'entrée en vigueur du décret abrogeant le schéma approuvé par le décret du 26 avril 1994 portant approbation de la révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, ce rapport de compatibilité s'apprécie au regard des dispositions du dernier projet de schéma directeur de la région d'Ile-de-France, adopté par délibération du conseil régional (Cf. article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social)

un projet 2 x 1 voie¹⁵. La carte de destination générale du projet de SDRIF ne mentionne pas cet axe au titre des projets structurants ;

- concernant le projet de Dôme de Sarcelles, l'EE estime que la cartographie du SDRIF n'est pas compatible avec une réalisation dans de bonnes conditions du projet pourtant mentionné dans le fascicule « Défis » du SDRIF ; il est précisé que le conseil régional se serait engagé à modifier le projet de SDRIF sur ce point ;
- Si la réalisation du Triangle de Gonesse est bien inscrite au projet de SDRIF au titre de secteur d'urbanisation conditionnelle, la carte de destination du projet régional fait apparaître un front urbain d'intérêt régional, contradictoire en apparence avec l'aménagement du projet EuropaCity, bien que celui-ci soit inclus dans le périmètre d'urbanisation spécifique à proximité des gares.

L'Ae recommande d'expliquer la procédure qui sera suivie pour garantir la compatibilité du CDT avec le SDRIF.

Le SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) a été arrêté le 14 décembre 2012. L'EE estime que « le CDT va permettre de révéler la présence de l'agriculture sur le territoire en redessinant la limite entre l'urbanisation et les espaces naturels et agricoles », et qu'à ce titre le CDT est « cohérent avec l'objectif « favoriser le développement d'une agriculture durable » en suivant notamment l'orientation AGRI 1.3 « développer des filières agricoles et alimentaires de proximité ». L'EE estime également que « le CDT est un vecteur de développement économique grâce à la valorisation de la filière des loisirs à vocation internationale¹⁶. Cette filière aura une dimension métropolitaine et la capacité d'attirer de nouveaux visiteurs internationaux », et qu'à ce titre le CDT est « cohérent avec l'objectif « réduire l'empreinte carbone des consommations des franciliens » en suivant notamment l'orientation CD 1.3 « construire une offre régionale de loisirs et touristique attrayante et cohérente pour limiter les déplacements des franciliens et des visiteurs ».

L'Ae n'a pas compris les analyses techniques qui permettent de telles affirmations au vu de la consistance des projets du CDT. Par ailleurs le flou de l'EE sur la dimension énergétique¹⁷ découlant du projet de territoire du CDT n'est pas compréhensible, alors même que l'EE affirme (page 114) que l'énergie et le climat au travers de la réduction des émissions de GES et de la maîtrise des consommations d'énergie sont des enjeux prioritaires à l'échelle globale du territoire. **L'Ae recommande d'analyser avec plus de rigueur la cohérence du CDT avec le SRCAE, en indiquant par quels moyens le CDT contribue à l'atteinte de ses objectifs.**

L'EE n'évalue pas la compatibilité du CDT avec le PRQA (plan régional pour la qualité de l'air¹⁸), alors même qu'il s'agit d'une zone caractérisée notamment par des dépassements de normes horaires et journalières pour les PM10¹⁹ (tolérance fixée à 35 dépassements). L'Ae note également que l'EE ne se réfère pas à la station de mesure de Gonesse. **L'Ae recommande d'analyser la compatibilité du CDT avec le plan régional pour la qualité de l'air.**

L'Ae constate que le rapport d'évaluation environnementale n'examine pas l'articulation du présent CDT avec les CDT voisins²⁰. Or l'Ae note, par exemple, que le projet du Dôme semble très comparable au projet du Colisée²¹ porté par le CDT voisin « Cœur économique Roissy-Terre de France », alors que le rapport « Arena 2015 » (rapport de la commission Grandes Salles à Mme la Secrétaire d'État chargée des sports, mars 2010) identifiait les besoins de nouvelles grandes salles en nombre limité, et peut être pas à proximité

¹⁵ L'EE affirme que la capacité 2x2 voies ou 2x1 voie n'est pas du ressort du SDRIF.

¹⁶ Cf. un "parc à neige", avec piste de ski indoor, snow park et patinoire, et un grand parc aquatique, sur le même modèle que l'Aquaboulevard, selon ce qui est mentionné par la presse.

¹⁷ Le SRCAE fixe les objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre (par zones géographiques) en matière de « valorisation du potentiel énergétique terrestre, renouvelable et de récupération et en matière de mise en œuvre de techniques performantes d'efficacité énergétique telles que les unités de cogénération, notamment alimentées à partir de biomasse », conformément aux objectifs issus de la législation européenne relative à l'énergie et au climat.

¹⁸ Le contenu du PRQA est intégré dans les SRCAE, mais dans les régions où un PRQA était en cours d'élaboration au moment du vote de la loi Grenelle II, l'article 68 de cette loi confirme que les articles L. 222-1 à L. 222-3 du Code de l'environnement, dans leur rédaction antérieure à la date d'entrée en vigueur de cette loi Grenelle II, « demeurent applicables aux projets de plans régionaux pour la qualité de l'air en cours d'élaboration qui ont fait l'objet d'une mise à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 222-2 du même code ».

¹⁹ Les PM 10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

²⁰ La partie V (analyse des incidences cumulées) se limite à présenter très succinctement les 4 autres CDT et à apprécier qualitativement quelques impacts cumulés (émissions de GES, énergie, qualité de l'air, nuisances sonores, ressources en eau potable et assainissement).

²¹ Le Colisée est un projet d'équipement multifonctionnel de 12 000 places pour recevoir, sur le territoire de la commune de Tremblay-en-France, des compétitions sportives nationales et internationales, des événements para-sportifs et des grands événements culturels. Il figure comme « un équipement majeur du CDT » dans la fiche action 22 (Aérolions Paris) du CDT Cœur économique Roissy-Terres de France.

immédiate les unes des autres²². L'Ae observe également qu'en première approximation au moins, et dans l'état actuel des informations figurants dans le dossier, le projet Europacity²³, porté par le groupe Auchan, pourrait sembler positionné sur un créneau voisin (« nouveau concept de centre commercial », mais avec une différence d'échelle : 80 ha versus 10 ha) de celui du projet Aéroville²⁴, prévu pour ouvrir ses portes fin 2013 sur les communes de Tremblay et Roissy (CDT voisin Cœur économique Roissy-Terres de France). Par ailleurs les approches des services publics (eau, assainissement, déchets notamment) faisant appel aux mêmes installations ou filières de gestion méritent un examen de cohérence au regard de la capacité des opérateurs à satisfaire l'ensemble des besoins découlant des différents CDT. De manière plus générale, dans l'aire du Grand Roissy, sans doute élargie au Bourget, il est raisonnable d'émettre l'hypothèse d'une certaine communauté de contexte, de contraintes et d'objectifs, rendant a priori souhaitable une certaine cohérence des CDT. **L'Ae recommande d'analyser la cohérence des options prises par le présent CDT au regard des options prises par les CDT voisins.**

2.4 Analyse de l'état initial et de ses perspectives d'évolution

2.4.1 Etat initial de l'environnement

La partie I de l'évaluation environnementale fournit une description de l'état initial. Elle aborde celui-ci selon 11 thématiques (occupation du sol, espaces fonciers, énergie et gaz à effet de serre (GES), vulnérabilité du territoire au changement climatique, sol et sous-sols, ressource en eau, milieux naturels et biodiversité, paysage et patrimoine, qualité de l'air, gestion des déchets, environnement sonore, risques technologiques). Cette analyse est précédée d'une description des dynamiques territoriales (géographie, gouvernance, démographie, transports terrestres).

Deux aires d'étude (immédiate et rapprochée) ont été retenues pour établir l'état initial. Chaque thématique est traitée par une description sommaire, un exposé des contraintes et orientation des plans et programmes et lorsque cela est envisageable une analyse des tendances en l'absence de CDT. L'état initial s'achève par une carte identifiant des secteurs géographiques où sont territorialisés les principaux enjeux (EE p113).

L'évaluation environnementale porte de manière plus précise sur trois secteurs : 1) l'aménagement du Triangle de Gonesse (EE p127) ; 2) la valorisation de la vallée du Petit Rosne et des aménagements à vocation d'activités aux abords de l'avenue du Paris (EE p 137) ; 3) les orientations prises pour la préservation du couloir naturel Nord/Sud (EE p 150). Cette méthode d'analyse des secteurs à enjeux importants s'avère particulièrement appropriée, notamment lorsque le contenu des CDT se limite pour certaines zones à des objectifs.

Occupation du sol : La carte de l'occupation du sol en 2008 (p 53) ne permet pas d'identifier les grandes répartitions quant à la destination des sols, notamment parce qu'elle ne délimite pas le territoire du CDT. Les surfaces agricoles encore cultivées représenteraient 30 % du territoire du CDT. Les espaces consacrés à l'habitat ne sont pas quantifiés de manière précise. L'évaluation environnementale note (p54) une tendance au ralentissement de la consommation d'espace. Cette affirmation est pourtant contredite par les chiffres des trois dernières périodes de référence qui montrent pour la dernière d'entre elles un rythme de consommation d'espace supérieur aux deux précédentes²⁵. Sur la dernière période, l'étalement urbain a profité aux transports, aux activités puis à l'habitat. Au sein de ce dernier poste, le rapport de consommation de foncier entre habitat collectif et habitat individuel est de de 1 à 10. **L'Ae recommande de compléter l'état initial**

22 Préconisation n°1 : « Permettre à la France d'accueillir des compétitions européennes ou mondiales et de s'inscrire dans le marché de l'événementiel européen en construisant ou rénovant une enceinte de plus de 20 000 places, une enceinte de 15 000 places et cinq enceintes de 10 000 places (en configuration sport) sur le modèle Arena ».

23 Oralement les rapporteurs ont été informés qu'Europacity ne comporterait pas de grande surface commerciale fonctionnant sur le modèle traditionnel où le client peut repartir avec le produit acheté. D'autres informations laissent penser que le projet Europacity importerait en France le concept du « Mall of America » (12 000 employés, 390 000 m² sur 96 ha dans la banlieue de Saint-Paul-Minneapolis, sur l'autoroute menant à l'aéroport, en liaison directe avec l'aéroport par métro) : présence simultanée de grandes surfaces commerciales et d'un parc d'attractions de 28 000 m², plus de 500 magasins, 14 salles de cinéma, 50 restaurants et 7 discothèques. Le « Mall of America » est actuellement le centre commercial le plus visité dans le monde, avec environ 40 millions de visiteurs par an qui ont à disposition 20 000 places de stationnement. Un projet d'extension en cours de réalisation vise à doubler la surface commerciale, et à implanter un parcours de golf intérieur, un centre international pour les concerts et arts de la scène, des expositions d'art, un café-théâtre, une patinoire, trois hôtels, un casino et un parc aquatique.

24 D'un coût estimé à 270 millions d'euros, Aéroville accueillera un hypermarché Auchan « nouveau concept » avec « drive », des boutiques haut de gamme, un cinéma multiplexe de 12 salles, mais également des services non marchands, ainsi qu'un parking de 4 700 places.

25 Le rythme annuel de consommation d'espace était de 42,2 ha de 1990 à 1994, de 16,65 ha de 1994 à 1999, de 6,49 ha de 1999 à 2003 et de 23,4 ha de 2003 à 2008.

par une analyse de la tendance à l'accroissement de la consommation d'espace sur la période 2003-2008 et par une évaluation des enjeux actuels d'optimisation de l'utilisation de l'espace.

Trame verte et bleue : L'EE aborde la question des continuités écologiques et des réservoirs de biodiversité sur les trois secteurs où les enjeux d'urbanisation sont les plus forts. Toutefois, certains enjeux écologiques comme l'évolution de la vallée du Crould ou encore la préservation des continuités en lisière de secteurs urbanisés alors que les espaces agricoles situés au nord du périmètre de contrat vont notamment accueillir la déviation de la RD 47, le barreau RER de Gonesse et la déviation de la RD370 gagneraient à être mieux décrits et examinés dans le cadre de l'EE. Il en est ainsi également pour les espaces déjà urbanisés, notamment dans les secteurs de renouvellement urbain où des fonctions écologiques ont pu être maintenues ou reconstituées avec le temps. **L'Ae recommande de mieux préciser les enjeux de la protection/restauration de la trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire du CDT.**

Qualité de l'air : le territoire se caractérise par une pollution de l'air relativement élevée.

Le bruit : l'exposition au bruit du territoire est particulièrement forte. Les cartes présentées page 101 l'expriment parfaitement selon les trois sources principales (transports aériens, transports routiers, transports ferroviaires). L'état initial présente comme un atout les plans qui visent à limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores, bien qu'ensuite le CDT se propose, pour atteindre l'objectif de la TOL, d'accroître le nombre de logements présents dans la zone C du PEB.

Milieus naturels et biodiversité : L'inventaire des milieux naturels identifie les zonages réglementaires qui s'imposent au territoire. Il ne précise pas au regard des corridors écologiques identifiés dans le SRCE les espèces concernées par le maintien ou le renforcement de ces connexions. Concernant les zones humides, l'EE affiche une carte issue du réseau Carmen qu'elle légende ainsi « enveloppes potentielles des zones humides sur le territoire du CDT ». **L'Ae recommande de compléter l'état initial concernant les milieux naturels en précisant les fonctions écologiques actuelles des zones humides et corridors recensés sur le territoire du CDT et particulièrement aux abords des aménagements structurants prévus dans le contrat.**

2.4.2 Les perspectives d'évolution du territoire sans contrat : le « scénario de référence » 2030

L'évaluation environnementale présente un scénario de référence à l'horizon 2025/2030 (cf p 108 EE) traduisant une baisse de la population de 4 % (en 2026). Le scénario intègre les opérations de rénovation urbaine engagées, la réalisation de la liaison ferroviaire entre les RER B et D, le bus à haut niveau de service (BHNS) de préfiguration de cette nouvelle voie, le tramway T5 allant de Saint-Denis à la gare de Garges-Sarcelles, la restructuration du pôle multimodal à cette gare, la modernisation du RER D et la construction de l'échangeur A1/A3/RD370. Par ailleurs, le scénario de référence comprend l'aménagement du Triangle de Gonesse, le développement du secteur de l'Entre Deux et de la Pointe Trois Quart à Sarcelles ainsi que l'aménagement de la ZAC des Tissonvilliers III à Villiers-le-Bel.

Comme indiqué au point 2.1, l'Ae note que la présente définition du scénario sans CDT conduit à lui faire porter certains impacts significatifs, notamment en terme de consommation d'espaces agricoles, et à réduire d'autant l'impact du projet de CDT. Considérer l'urbanisation du Triangle de Gonesse comme faisant partie du scénario de référence, alors que cette urbanisation permise par le SDRIF de 1994 n'a pas encore fait l'objet à ce jour de décision formalisée d'aménagement est un choix majeur²⁶.

L'EE ne caractérise pas l'évolution de l'environnement sonore compte tenu des réseaux de transport dont la construction est décidée. Le document, se basant sur le PDUIF²⁷ estime que la baisse probable des pollutions en Ile de France sera contrecarrée par la circulation générée par le développement économique du territoire. Par ailleurs, les tendances d'évolution sans CDT paraissent nier l'impact de la circulation de l'avenue du Parisis d'une part et la croissance des déplacements. L'EE ne permet pas d'apprécier l'évolution vraisemblable de la pollution de l'air sans CDT. En effet, les considérations générales appliquées à la région ne peuvent être transposées sur un territoire qui cumule de nombreuses sources de pollutions de l'air. **L'Ae recommande de présenter :**

- **une appréciation de l'évolution de la qualité de l'air sans CDT ;**
- **une approche plus détaillée de l'évolution des nuisances sonores sans CDT et de précéder cette**

²⁶ Réciproquement l'Ae note que le projet très ancien du boulevard du Parisis fait néanmoins partie des projets dont les impacts sont portés par le CDT.

²⁷ PDUIF : Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France

analyse d'un rappel de l'échelle des sensibilités de l'être humain au bruit.

Concernant les connexions écologiques identifiées, les risques qui pèsent sur elles ne sont pas identifiés dans le scénario de développement du territoire sans le CDT. ***L'Ae recommande de préciser les risques qui pèsent sur le maintien de ces fonctions écologiques en cas d'absence de CDT.***

2.5 Exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu, au regard des objectifs fixés, et raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées

Le projet est indubitablement cohérent au regard du diagnostic porté par le CDT et son EE sur le territoire. La priorité donnée à la création d'emplois locaux, à la formation et aux transports en commun se traduit bien dans le projet de CDT.

- Néanmoins le caractère très structurant du CDT reposant en grande partie sur deux projets emblématiques relevant de l'initiative privée dans un champ concurrentiel (cf. point 1.5.1.), l'Ae considère que les raisons qui ont conduit aux choix opérés, prenant en compte les projets susceptibles d'être considérés comme concurrents²⁸, mériteraient d'être mieux exposés. Les rapporteurs ont été informés par la communauté d'agglomération de l'implication forte d'Immochan dans le projet Europacity, et de la recherche en cours simultanément d'un investisseur et d'un club sportif résident pour le Dôme. Sans nullement douter de l'enjeu majeur de ces projets pour l'avenir du territoire, elle s'interroge néanmoins sur l'ambition et la cohérence du projet actuel de CDT au cas où l'un ou l'autre de ces deux grands projets ne pourrait être mené à son terme. La reconversion alors inéluctable des espaces de projet envisagés dans le CDT en vue de projets probablement moins structurants devrait alors conduire à mieux expliquer en quoi le projet de territoire du CDT ne serait pas fondamentalement remis en cause. ***Compte tenu du fait que les deux grands projets structurants du CDT relèvent de décideurs et financeurs autres que les contractants au CDT, l'Ae recommande d'examiner la robustesse de l'organisation urbaine retenue par le CDT, au cas où l'un ou l'autre de ces deux grands projets ne pourrait être mené à son terme.***

Le CDT prévoit l'urbanisation du secteur de la Sapinière qui est actuellement majoritairement boisé et se situe en bordure immédiate du parc départemental Georges Valbon, site Natura 2000. L'Ae convient que ces boisements ne présentent pas en eux-mêmes de valeur écologique remarquable, mais dans une zone où les boisements sont rares, jouxtant de plus un parc très fréquenté par le public, et abritant de nombreux oiseaux, la localisation de ce projet d'urbanisation ne va pas de soi. ***L'Ae recommande de mieux justifier le projet de zone d'activité de la Sapinière, notamment au regard des boisements détruits et de la proximité du parc Georges Valbon.***

2.6 Analyse des effets probables du contrat

L'évaluation des effets du CDT lui-même ne doit pas être confondue avec l'évaluation de chacune des actions qu'il réunit. Il s'agit pour l'Ae d'avoir une approche globale à l'échelle du territoire du Val de France permettant notamment de caractériser les impacts d'ensemble des différentes dispositions prévues par le CDT et de comprendre comment l'articulation de ces différents projets entre eux permet une meilleure prise en compte de l'environnement. L'importance hors du commun du projet Europacity (et les impacts afférents) conduit néanmoins à devoir prendre en compte quelques analyses ciblées autour de ce projet.

Déplacement et transports – qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

L'ambition du CDT en matière de transports en commun doit être notée. Le projet de CDT se caractérise en effet par un renforcement très significatif de la desserte du territoire par les transports en commun. Outre, l'arrivée du GPE, la liaison entre les RER B et D, la liaison est/ouest renforcée par l'avenue du Parisis et son TCSP, il faut ajouter le prolongement de la ligne T5 du tramway qui permettra de relier Saint-Denis au

²⁸ Pour le projet du Dôme, il convient de prendre en compte à la fois le projet Colisée du CDT voisin, mais aussi le projet plus avancé de Nanterre (salle modulable et polyvalente capable d'accueillir 25 000 spectateurs en mode stade de rugby et de 10 000 à 40 000 spectateurs en mode concert), faisant actuellement l'objet d'un recours contre le permis de construire par une association de riverains. La préférence marquée par l'Etat au profit du projet du Dôme ne peut être considérée comme garantissant la bonne fin du projet, s'agissant d'un projet complexe reposant sur un investisseur privé à trouver. C'est d'ailleurs l'analyse que fait logiquement le CDT Cœur économique Roissy Terre de France pour maintenir son projet de Colisée.

Bourget en passant par la gare de Garges/Sarcelles, la relative proximité de la tangentielle nord du territoire du contrat, la mise en place du BHNS²⁹ desservant le nouvel hôpital de Gonesse. Le nouveau maillage du territoire ainsi assuré devrait permettre une amélioration des conditions de déplacement notamment pour désenclaver des quartiers sensibles peu reliés jusqu'à présent aux zones d'emplois. Les perspectives de renforcement tant en modes collectifs qu'en véhicules particuliers de la liaison Est/Ouest sur le territoire du CDT devraient ainsi conduire à rendre plus attractifs les emplois proposés ou se rendre facilement sur les deux plateformes aéroportuaires.

Dans ce contexte, l'objectif d'un renforcement sensible de la part modale des déplacements en transports collectifs constitue un enjeu bien réel. Toutefois, les hypothèses très ambitieuses prises en compte, par exemple une part de 50 % pour les transports collectifs et les modes dits « doux », ne sont actuellement étayées par aucune étude permettant d'évaluer le report modal à l'horizon du CDT. L'Ae note que l'objectif est encore plus élevé (60%) pour les 30 millions de visiteurs³⁰ envisagés pour Europacity, ce qui représente un défi majeur ; les rapporteurs ont été informés oralement que les études menées pour ce projet auraient démontré le caractère réaliste de cette ambition modale. **L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par un résumé des études justifiant le niveau réaliste d'ambition du report modal, notamment pour les visiteurs d'Europacity, et de joindre ces études en annexe.**

L'A1 pose d'ores et déjà un certain nombre de problèmes liés à sa congestion. L'Ae constate que les projets d'aménagement des différents CDT irrigués par cette autoroute postulent tous une augmentation des déplacements, même si les ambitions en matière de report modal vers les transports en commun limitent cette hausse sur autoroute. Elle prend note d'une première étude en cours de réalisation par la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) sur l'A1 et d'une seconde étude également en cours d'élaboration de l'EPA Plaine de France sur les réseaux viaires secondaires capables d'aider à décongestionner l'A1. Compte tenu de la non disponibilité de ces études, il est sans doute compréhensible que le CDT ne puisse pas analyser très précisément ses impacts sur la congestion de l'A1. Néanmoins les premiers résultats de l'étude de la DRIEA montrent déjà une évolution extrêmement préoccupante de la congestion de l'A1 au-delà du Bourget dans l'hypothèse d'un scénario « au fil de l'eau », fondé sur les hypothèses du Grand Paris et celles communiquées par les porteurs du projet Europacity³¹. Or, dans l'état des informations communiquées aux rapporteurs sur cette étude, il semblerait que la simple addition des projets (et fréquentations afférentes) de tous les CDT irrigués par l'A1 va au-delà des hypothèses du Grand Paris, et ne peut a priori que dégrader encore la congestion de l'A1. **L'Ae recommande à l'Etat et aux CDT irrigués par l'A1 de travailler ensemble sur la cohérence entre les options prises et les solutions découlant des aménagements encore possibles pour l'A1, de l'aménagement du réseau viaire secondaire et des transports en commun.**

De manière réciproque, l'Ae considère que l'état actuel des analyses figurant dans l'EE sur la capacité de l'A1 à desservir dans des conditions acceptables pour les usagers (étalement des heures de pointe, report de circulation tôt le matin et tard le soir pour ceux qui le peuvent) n'est pas suffisant pour établir le caractère réaliste des projets envisagés, notamment pour Europacity. En effet la pertinence du projet et son dimensionnement sont intimement liés avec la capacité d'y faire accéder les 30 millions de visiteurs attendus, d'une part par les transports en commun, d'autre part par l'A1, mais aussi par le réseau viaire secondaire, y compris les jours de fréquentation maximale. Les rapporteurs ont bien noté que les collectivités estiment qu'il appartient à l'Etat cosignataire du CDT de résoudre les problèmes identifiés sur l'A1. Néanmoins l'Ae estime qu'il y a solidarité de fait entre les réflexions sur la congestion de l'A1 et les projets des CDT, et ceci dans les deux sens. Quel que soit l'intérêt, bien identifié par les collectivités, pour le territoire du CDT d'un tel projet, porteur d'image et d'emplois, il semble indispensable de vérifier qu'il reste économiquement viable dans les limites de fréquentation permises par l'A1, les transports en commun et le réseau viaire secondaire. Pour les raisons indiquées ci-dessus, le report de la circulation sur le réseau viaire secondaire, découlant de la saturation de l'A1, ne peut être analysé à ce stade, bien que l'Ae considère qu'il s'agit d'un impact probablement significatif des projets de CDT de la zone. **L'Ae recommande de vérifier la robustesse du projet d'aménagement du triangle de Gonesse, y compris Europacity, sur la base de la desserte routière et ferroviaire qu'il semble raisonnable d'envisager sans congestionner outre mesure l'A1.**

²⁹ Bus à haut niveau de service

³⁰ L'EE parle d'une moyenne de 80 000 visiteurs par jour (p 133 par exemple), ce qui est une moyenne de la fréquentation attendue sur les 365 jours d'ouverture. Mais il semble a priori inenvisageable qu'il n'y ait pas des jours nettement plus fréquentés que d'autres, notamment les week-ends. Les raisonnements pour les déplacements doivent donc se faire sur les pointes (saisonnières, hebdomadaires, journalières) de visites envisagées, non mentionnées dans l'EE. L'Ae note que même dans le cadre des hypothèses retenues (fréquentation uniformément répartie sur l'année, part modale de 60% des transports en commun, 3 personnes par voiture pour les visiteurs, ...), l'EE conclut déjà à une augmentation du trafic de l'A1 de 13%.

³¹ Donc sans même aborder le caractère réaliste ou non des hypothèses communiquées.

Nonobstant les incertitudes liées aux points soulevés dans les alinéas précédents, le maître d'ouvrage conclut que plus de la moitié (349 208 teq CO₂ sur 619 995 au total pour le contrat) des émissions de gaz à effet de serre du CDT sera générée par les transports.

Consommation d'espaces naturels et artificialisation des sols

L'artificialisation de 280 ha, par rapport à l'état actuel d'occupation du sol, voulue dans le cadre de l'aménagement du Triangle de Gonesse n'est pas modifiée par l'intégration au sein de ce pôle économique du projet EuropaCity. L'impact spécifique du CDT (selon les conventions choisies lors de la définition du scénario de référence) serait de rajouter 60 ha à ces 280 ha selon le tableau récapitulatif du baromètre carbone (25 ha pour la ZA de la Sapinière, 17,5 ha pour la ZA de l'avenue du Parisis et 17,5 ha pour l'Aréna de Sarcelles). L'Ae note néanmoins que l'intervention sur la ZA de la Muette (EE p 139 et p 151) conduira également à aménager 10 ha. Par ailleurs, dans l'état actuel des informations disponibles³², il ne peut être exclu que les 8 200 logements à l'horizon 2033 générés par le CDT affectent également les espaces naturels, car en y appliquant une densité très forte (et non mentionnée dans le contrat) de 100 logements à l'hectare, ce serait 82 ha qui muteraient dans ce cadre sauf à réussir leur intégration dans des tissus urbains existants à densifier.

Sur les 15 ans du CDT, cela équivaldrait en moyenne à une consommation d'au moins 23,3 ha/an, avant même de tenir compte des artificialisations liées au RGPE et au barreau de Gonesse. C'est plus que le niveau constaté entre 2003 et 2008, dernière période pour laquelle l'EE donne des chiffres. Il n'y a donc aucun ralentissement de la consommation de terres. L'Ae note avec intérêt la prise de conscience du problème afférent, que traduit l'EE, et la volonté affichée que ce serait « pour solde de tout compte ». Les rapporteurs ont été informés oralement que le projet de ScoT du SIEVO adopté le 1^{er} juillet 2013 protégerait davantage des terres agricoles et traduirait le schéma agricole porté par l'EPA Plaine de France. Néanmoins l'Ae constate que les outils permettant de protéger efficacement et durablement les terres agricoles (ZAP³³, PRIF³⁴, PAEN³⁵) ne sont actuellement qu'envisagés. **L'Ae recommande que le maître d'ouvrage :**

- **précise le niveau de protection des terres agricoles découlant du projet de ScoT révisé ;**
- **prenne un engagement relatif à des modalités juridiques fortes de protection des terres agricoles restantes.**

En matière de création d'emplois, le CDT porte de fortes ambitions en matière de développement de zones d'activités. L'Ae observe que la consommation de terres (Triangle de Gonesse, secteur de la Sapinière à Garges-lès-Gonesse, certains secteurs autour de l'avenue du Parisis) ne s'accompagne d'aucun diagnostic de l'immobilier économique dans le CDT, alors même que des locaux d'activités sont en friche ou que des zones en cours de commercialisation (ZA Les Tissandiers III) peinent à trouver leur clientèle. L'intervention du CDT en matière de rénovation et de requalification de zone d'activité n'est mentionnée que pour celle de la Muette ; or les rapporteurs ont appris lors de leur visite de terrain que le projet consistait pour l'essentiel à accroître la zone de 10 ha.

Plus globalement l'Ae note l'absence de réflexion structurée sur la densification urbaine et sur la reconquête des friches industrielles. Oralement les rapporteurs ont été informés que la priorité donnée à la création d'emplois, en même temps que les moyens financiers limités des collectivités pour agir sur des friches industrielles souvent polluées n'avaient pas permis d'envisager des projets concrets à échéance de 15 ans. L'Ae peut comprendre que ces difficultés aient conduit à ne pas identifier une fiche-action qui aurait été ensuite laissée sans suite, selon ce qui a été dit oralement aux rapporteurs. Néanmoins l'Ae considère que le silence du CDT sur cette problématique n'est pas cohérent avec les orientations nationales et régionales.

Compte tenu du rôle que va tenir l'EPA Plaine de France dans ce qui est qualifié d'approche inter-

³² La question de l'habitat est sensible au regard de la tendance actuelle, marquée par une forte consommation d'espace (+108 ha d'habitat individuel entre 1982 et 2008, + 20 pour de l'habitat collectif EE p54).

³³ Selon le code rural (articles L.112-2 et R.112-1-4 à R.112-1-10), une « zone agricole protégée » (ZAP) doit concerner des zones agricoles dont la préservation est d'intérêt général, en raison soit de la qualité de leur production, soit de leur situation géographique. Un arrêté préfectoral en définit le contour, sur proposition ou après accord du conseil municipal des communes concernées, de l'organe délibérant de l'établissement public compétent en matière de plan local d'urbanisme (PLU), et de l'établissement public compétent en matière de schéma de cohérence territoriale (SCOT), après avis de la chambre d'agriculture et de la commission départementale d'orientation de l'agriculture et enquête publique.

³⁴ Le périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) est un secteur classé naturel ou agricole dans les documents d'urbanisme, délimité et voté par les conseils municipaux concernés, le conseil d'administration de l'Agence des Espaces Verts, puis par le conseil régional d'Ile-de-France, au sein duquel l'Agence est autorisée à acquérir des espaces naturels, à l'amiable, par voie de préemption, ou, dans certains cas, par expropriation.

³⁵ périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, prévu aux articles L.143-1 à L.143-6 et R.143-1 à R.143-9 du code de l'urbanisme

CDT, l'Ae recommande que la question de la densification et de la reconquête des friches industrielles fasse l'objet d'une réflexion dans ce cadre.

Logements

L'objectif annoncé dans le cadre du CDT est la construction de 14 200 logements soit 710 logements par an pendant 20 ans. Les contraintes du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy limitent à 407 le nombre de logements pouvant être construits par an sur la durée du CDT. L'apport du CDT, pour répondre aux objectifs de la TOL postule une évolution de la norme pour permettre la construction des 303 logements manquants. Ceux-ci seraient ainsi justifiés par le desserrement des familles qui conduit la taille des ménages par logement à se réduire. Dans la mesure où la zone C concernée par cette règle compte 119 100 habitants, l'application de la tendance au desserrement conduirait dans une logique de maintien du nombre de personnes exposées de manière permanente au bruit de la zone C à permettre la construction de 6060 logements à ce titre. Par ailleurs le CDT prévoit la construction de 2140 logements supplémentaires liés à la dynamique du contrat (cf. annexe Carbone p2).

En l'état actuel le CDT ne mentionne ni la localisation, ni les surfaces concernées par une nouvelle urbanisation à usage d'habitat. Il ne fixe pas d'engagements de densité pour les opérations nouvelles. Néanmoins l'Etat ayant fixé le niveau de la TOL en toute connaissance de cause et étant cosignataire du CDT, des options n'apparaissant pas clairement dans le CDT sont probablement envisagées, mais l'étude d'impact ne permet pas de comprendre comment la contradiction avec les contraintes de la zone C du PEB sera surmontée. **L'Ae recommande :**

- **de préciser les intentions des signataires du CDT pour atteindre les objectifs de la TOL, compte tenu des contraintes de la zone C du plan d'exposition au bruit (PEB) de Roissy ;**
- **de localiser autant que faire se peut les objectifs supplémentaires en matière de TOL, afin de pouvoir déterminer leur conséquence en matière de mutation d'espaces non urbanisés.**

Services publics (eau potable, assainissement, ramassage et traitement des déchets)

La création de 30 000 emplois et l'accueil de 5 000 habitants supplémentaires vont créer des besoins supplémentaires en terme de services publics, hors transport. Pour le seul projet d'Europacity, l'EE évalue à 2 millions de m³ le volume supplémentaire des eaux usées à traiter ; il est mentionné une étude relative aux enjeux liés aux consommations d'eau potable et au traitement des eaux usées, qui s'est achevée fin 2012, après avoir recensé les instances du territoire assurant la gestion des réseaux. L'Ae note que les besoins totaux du CDT ne sont pas précisés dans l'EE.

L'Ae considère qu'il est nécessaire de mener une approche de définition des besoins et de capacité à y répondre, le cas échéant par des investissements, en partenariat étroit avec les instances gestionnaires des usines d'eau potable, des stations d'épuration et des centres de traitement des déchets, et sur la base de la somme des besoins découlant des CDT et des autres projets. Au cas où des investissements supplémentaires seraient requis, il est nécessaire de préciser les modalités de leur prise en charge financière. **L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'interroger les gestionnaires des services publics (eau, assainissement et déchets) sur leur capacité à faire face aux besoins supplémentaires découlant des projets du CDT, dans le contexte de l'ensemble des CDT et des autres projets connus par eux, et de faire figurer leur réponse dans le dossier.**

Autres aspects territoriaux

Parmi les objectifs du contrat figurent la valorisation de la vallée du Petit Rosne et des aménagements à vocation d'activités aux abords de l'avenue du Parisis. Ce programme comporte plusieurs actions sur la vallée du Petit Rosne, certaines d'aménagement (construction du Dôme de Sarcelles, rénovation/requalification de la ZA de la Muette), d'autres d'interventions sur les milieux naturels (aménagement des coulées bleues à Garges-lès-Gonesse, trame verte et bleue intercommunale, préservation des terres agricoles d'Arnouville). D'autres actions concernent l'avenue du Parisis. Outre la voie et le TCSP qui l'accompagne, des aménagements économiques sont envisagés de part et d'autre de l'artère.

Le contrat indique que ce secteur relève « d'un périmètre pré-opérationnel » prévu d'après le décret du 24 juin 2011. Il rappelle que dans ce cas seuls les objectifs doivent être affichés. En sectorisant ainsi l'un des objectifs majeurs du CDT, le contrat reste dans des généralités permettant peu d'appréhender ses conséquences territoriales, notamment sur les milieux naturels. Toutefois, la construction de l'avenue du Parisis, si elle devait se réaliser dans le cadre du projet actuel porté par le conseil général pourrait avoir par

elle-même des impacts, notamment en matière de développement urbain plus important que ceux présentés dans le CDT.

La figure 16 (EE p 31) laisse envisager la mutation possible de cinq vastes zones d'activité, sans préciser (hors du cas particulier de la vallée du petit Rosne) les caractéristiques actuelles de ces zones et les nouvelles affectations envisagées, ni les impacts de ces possibles mutations. **Pour la bonne information du public, l'Ae recommande :**

- **de décrire, notamment en référence au projet de ScoT révisé adopté début juillet 2013, les mutations envisagées des cinq zones d'activités existantes identifiées comme pouvant donner lieu à des mutations,**
- **de préciser les impacts de ces mutations, et les mesures prises pour les éviter et les réduire.**

2.7 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts, et suivi du CDT

Concernant le logement, l'EE ne précise pas quelle stratégie le CDT adopte concernant les espaces représentés dans le projet de SDRIF dans la carte de destination générale sous l'appellation « *limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares* ». Si la partie située au nord du Triangle de Gonesse devrait être consacrée à un carré vert agricole, une partie des espaces représentés au projet de SDRIF pourrait être prochainement ouverte à l'urbanisation, ce que le projet de CDT ne mentionne pas. **L'Ae recommande de compléter l'évaluation par un descriptif précis des conséquences de la réalisation des 14 200 logements sur le territoire et particulièrement de mentionner la densité envisagée des programmes et leur localisation.**

La valeur ajoutée du CDT par rapport aux projets antérieurs réside largement dans la capacité opérationnelle qu'aura le cahier de mesures environnementales (fiche-action n°57, dont le contenu et la portée prescriptive ne sont pas précisés) à dépasser le stade de simples recommandations générales, et à faire évoluer la conception et les modalités de réalisation des projets. **L'Ae recommande de créer un comité de pilotage spécifique à l'élaboration de ce cahier de mesures environnementales, ouvert notamment à des urbanistes et paysagistes, à des associations de protection de la nature et à des associations de défense du cadre de vie, et d'organiser une consultation publique sur leurs propositions avant d'adopter le cahier.**

Le suivi du CDT est notamment assuré sur le plan environnemental par des indicateurs rappelés p 189 du contrat. Les indicateurs portent tantôt sur des moyens mis en œuvre (nombre de chantiers « verts » ou HQE), tantôt sur des résultats à atteindre (qualité physico-chimique du Petit Rosne). La récurrence des indicateurs est pour l'essentiel d'un an. Un comité de pilotage sera mis en place et quatre comités techniques thématiques (logement/ développement économique et formation/ environnement/ transport) auront communication des indicateurs susvisés. La partie IV de l'évaluation environnementale consacrée aux indicateurs de suivi environnemental du CDT n'apporte pas de précision sur les conditions dans lesquelles l'évolution des paramètres ainsi observés serait de nature à déclencher un débat, voire une modification du CDT.

Enfin, l'intégration dans les indicateurs pris en compte de paramètres physiques liés directement aux impacts des projets structurants du CDT comme le bruit autour du boulevard du Parisis ou autour du futur Dôme ou encore la qualité de l'air dans les zones d'habitation compte tenu des ambitions de report modal aurait pu être envisagée afin de mesurer, non pas une politique, mais ses effets sur un territoire. **L'Ae recommande de compléter les indicateurs de suivi en intégrant des mesures du bruit et de la qualité de l'air sur des points judicieusement choisis autour des grands projets structurants.**

2.8 Evaluation des incidences Natura 2000

Il existe 4 sites Natura 2000 (3 ZPS et 1 SIC) dans un rayon de 15 km autour du territoire du CDT, avec une probabilité d'échanges faunistiques entre les trois ZPS désignées en partie pour les mêmes espèces d'oiseaux. Or curieusement l'évaluation environnementale n'aborde les incidences du CDT que sur deux des quatorze entités du seul site de Seine-Saint-Denis et seulement au regard de l'aménagement du Triangle de Gonesse, des abords de l'avenue du Parisis, et de la valorisation du Petit Rosne. Cette analyse est notamment présentée sous l'angle des corridors « préservés ou améliorés » pour deux des parcs départementaux ainsi que pour le « couloir naturel Nord/Sud », sans prêter une attention suffisante aux impacts découlant de l'aménagement de la zone d'activité de la Sapinière, en bordure immédiate du parc

Georges Valbon (en site Natura 2000) .

Le raisonnement suivi semble donc incomplet et les conclusions susceptibles d'être discutées. Pour les oiseaux ayant justifié la désignation des trois ZPS et qui apparaissent comme l'enjeu principal, les facteurs à analyser sont la diminution des zones agricoles et naturelles pour le nourrissage et la nidification, et la fragmentation des unités agricoles et naturelles restantes, en interaction avec le dérangement sous toutes ses formes (fréquentation humaine, bruit, pollution, ...).

Par ailleurs il est nécessaire de prendre en compte les effets cumulés des projets connus autour du territoire du présent CDT, et notamment ceux du CDT Cœur économique Roissy-Terres de France (CERTF) ; ceci implique notamment de prendre en compte les incidences des CDT voisins concernés par les mêmes espèces d'oiseaux, sur les évolutions identifiées comme susceptibles d'effets dommageables et rappelées dans le précédent alinéa. Par rapport à l'état initial de 2013, au regard des deux CDT Val de France et CERTF, l'Ae observe notamment la consommation d'environ 1 000 ha³⁶ et une fragmentation accrue des espaces.

Enfin, au regard de l'évolution de l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation des sites, comme le guide interprétatif³⁷ de la Commission européenne sur la gestion des sites Natura 2000 le rappelle, il est techniquement souhaitable d'examiner les effets cumulés de la diminution des zones agricoles et naturelles, de leur fragmentation et des perturbations induites par ces changements sur les oiseaux depuis la désignation des sites, en 2006. L'enjeu est la prise en compte des effets cumulatifs, particulièrement évidents dans les processus d'urbanisation progressive et continue.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 sur la base des considérations énumérées ci-dessus, et en mobilisant des compétences ornithologiques adaptées.

2.9 Résumé non technique

Le résumé non technique est dans l'ensemble d'une appropriation facile. Il restitue de manière satisfaisante les principaux enjeux environnementaux du contrat. Toutefois, le résumé présente un tableau synthétique des opérations « constituant le projet de territoire » qui ne correspond pas aux fiches actions figurant dans le CDT.

Par ailleurs, le RNT gagnerait à être complété par un tableau de synthèse identifiant pour chacune des mesures du CDT les incidences en matière de consommation d'espaces, de coûts d'opérations, précisant les maîtres d'ouvrage, les échéances de réalisation ou encore le nombre d'emplois ou de logements créés et pour chacun d'entre eux des impacts environnementaux pris en compte et le traitement qui leur est réservé. ***L'Ae recommande d'apporter au RNT les modifications résultant de l'intégration des suites réservées aux recommandations de l'Ae sur le rapport d'évaluation.***

³⁶ CDT Val de France : au moins 350 ha (cf. point 2.6) ; CDT CERTF : 490 ha au titre du scénario de référence et 110 ha au titre du CDT, compte non tenu des surfaces urbanisées pour la ZAC de Louvres-Puiseux, pourtant prise en compte par le présent CDT au titre de la TOL.

³⁷ « Gérer les sites Natura 2000, les dispositions de l'article 6 de la directive « habitats » (92/43/CEE) » : point 4.4.3 : « Bien que les plans et les projets déjà terminés ne soient pas couverts par les obligations en matière d'évaluation visées à l'article 6, paragraphe 346, il est important de prendre encore en compte ces plans et ces projets dans l'évaluation s'ils continuent à avoir des effets sur le site et laissent craindre une dégradation progressive de son intégrité.

Ces plans et projets déjà terminés peuvent également soulever des aspects couverts par l'article 6, paragraphes 1 et 2, dès lors que le maintien de leurs effets entraîne la nécessité de prendre des mesures de conservation pour y remédier ou pour les combattre ou des mesures en vue d'éviter la détérioration des habitats ou la perturbation des espèces. »

ANNEXE

L'objet des CDT

La loi relative au Grand Paris dans son article 1 dispose :

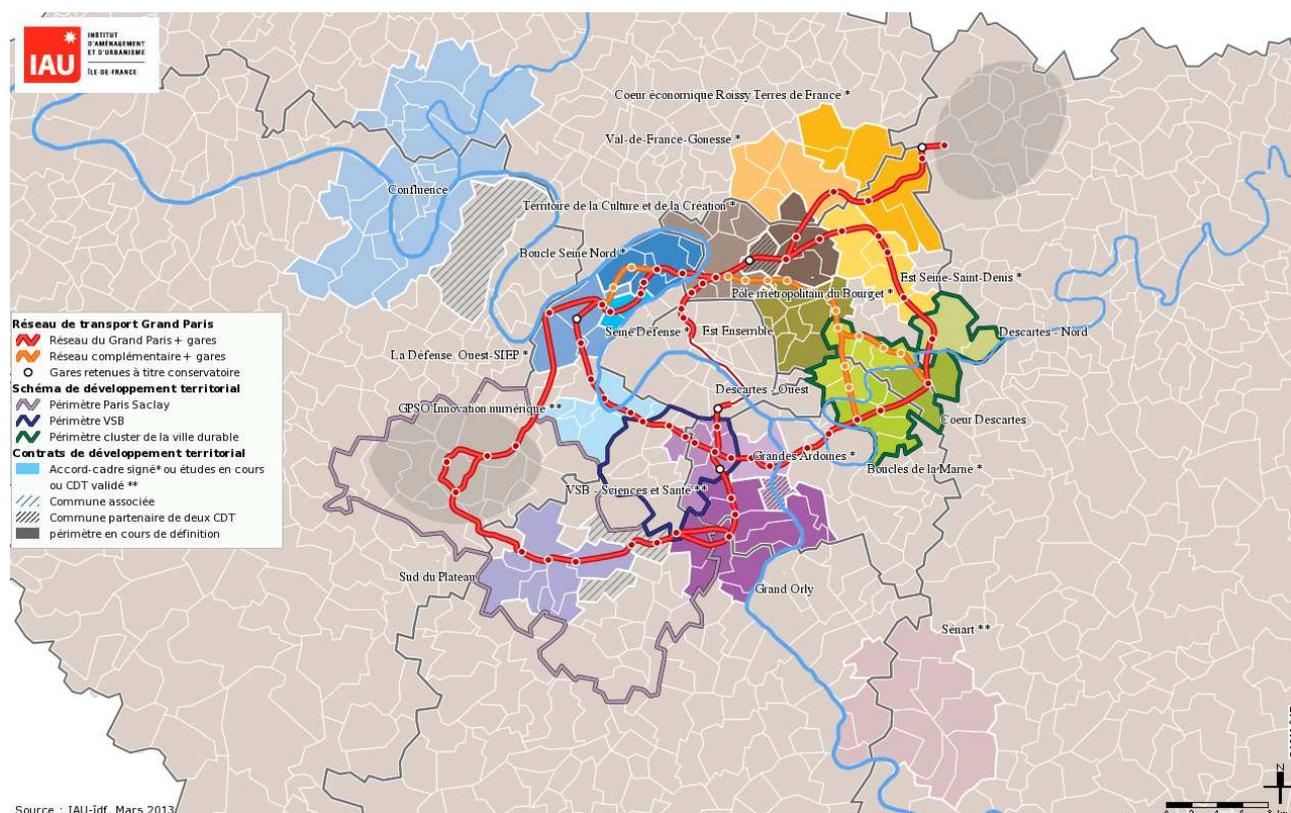
« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales. Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France.... ».



Dans son article 21, le I-4^{ème} alinéa et le II-1^{er} alinéa précisent que les contrats définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles ainsi que les

modalités de mise en œuvre de ces objectifs.

Le 2^{ème} alinéa du II précise que le CDT « *comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable et notamment la réduction des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir des ressources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la préservation des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.* »

Le décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi précédemment citée a été pris pour son application. Il définit les modalités d'élaboration et la structuration d'un CDT, les modalités de consultation du public sur les projets le composant et les modalités de prise en compte de ces projets dans les documents d'urbanisme. Plus particulièrement, ses articles 2 à 6 précisent son contenu quant à la forme et au fond.

En l'absence de CDT, la société du Grand Paris peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon de 400 m autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris³⁸. Sur les communes signataires d'un CDT, la société du Grand Paris ne peut en conduire que si le contrat le prévoit. Ce n'est pas le cas ici.

Le cadre d'élaboration du CDT

1. Le dossier soumis à l'Ae n'indique pas l'initiateur du CDT³⁹. Une convention cadre a été signée le 26 janvier 2012 entre l'Etat représenté par le préfet de région, le président du conseil général du Val d'Oise, la communauté d'agglomération Val de France et les six maires concernés. Néanmoins les rapporteurs ont été informés oralement de la mobilisation active des collectivités pour demander la gare du Triangle de Gonesse et pour se mobiliser, comme demandé à l'époque par le secrétaire d'Etat au Grand Paris, sur une approche d'aménagement plus intégrante, dans le cadre d'un CDT.
2. Le projet de CDT et son évaluation environnementale ont été produits⁴⁰ et validés⁴¹ par le comité de pilotage dans sa réunion du 25 avril 2013.
3. Ces deux documents ont été adressés simultanément pour avis à l'Ae du CGEDD et autres collectivités et organismes mentionnés à l'article 11 - II du décret susvisé (collectivités régionale, départementale, association des maires de France, syndicat mixte Paris-métropole, Atelier international du Grand Paris).
4. Une enquête publique sera ensuite organisée sur le territoire des communes représentées dans le comité de pilotage (conformément à l'article 12 du décret) ; le dossier mis à l'enquête comportera les avis émis listés ci-dessus et notamment le présent avis.
5. A l'issue de cette enquête, le projet de CDT, éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des observations formulées par le public, sera adopté par le comité de pilotage dans un délai de trois mois suivant la transmission du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur⁴².
6. La signature du CDT par le préfet, les maires et la communauté d'agglomération représentés au comité de pilotage intervient dans les trois mois suivant cette approbation. Avis en est publié.

La loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social a modifié certaines dispositions de la loi relative au Grand Paris, notamment ses articles 1er et 21 ; ainsi :

- possibilité est donnée pour le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils généraux concernés de siéger au comité de pilotage et d'être signataire du CDT, à leur demande. Selon les indications orales fournies aux rapporteurs, les deux conseils généraux de l'Essonne et de la Seine-et-Marne auraient manifesté leur intention d'être signataires ;
- les règles de compatibilité entre documents d'urbanisme et schéma et plans sont modifiées :

³⁸ - cf. article 7 de la Loi relative au Grand Paris

³⁹ - l'article 7 du décret susvisé sur les CDT précise que les CDT sont conclus à l'initiative des communes, du préfet ou des établissements publics de coopération intercommunale (CDT)

⁴⁰ - Conformément à l'article 10 du décret susvisé

⁴¹ - Conformément à l'article 8 du décret susvisé

⁴² - Conformément à l'article 13 du décret susvisé

- le SDRIF⁴³ (ou son dernier projet en vigueur⁴⁴) s'impose aux CDT,
- le CDT s'impose aux SCOT⁴⁵ et PLU⁴⁶ ; l'enquête publique du CDT inclut la mise en compatibilité de ceux-ci le cas échéant.

⁴³ - Schéma directeur de la région Ile-de-France

⁴⁴ - Conformément à l'article 21 IV 2^{ème} alinéa de la loi relative au Grand Paris modifiée le 18 janvier 2013.

⁴⁵ - Schéma de cohérence territoriale

⁴⁶ - Plan local d'urbanisme