



## **Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur la création de la ligne 17 Nord du Grand  
Paris Express entre la gare Le Bourget - RER  
(non incluse) et la gare Le Mesnil-Amelot  
(93, 95, 77)**

**Actualisation de l’avis n°2017-71**

**n°Ae : 2020-20**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 8 juillet 2020, en visioconférence conformément aux mesures nationales d'urgence sanitaire en vigueur. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express entre la gare Le Bourget - RER (non incluse) et la gare Le Mesnil-Amelot (93, 95, 77) - Actualisation de l'avis n°2017-71.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Éric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Bertrand Galtier

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Seine Saint-Denis, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 14 avril 2020

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 6 mai et du 25 juin 2020 :

- le préfet de la Seine Saint-Denis,
- le préfet de Seine et Marne, qui a transmis une contribution en date du 7 juillet 2020,
- le préfet du Val d'Oise, qui a transmis une contribution en date du 29 juin 2020,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Île-de-France, qui a transmis une contribution en date du 4 juin 2020.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 6 mai 2020 la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, qui a transmis une note d'enjeux datée d'avril 2020.

Sur le rapport de Sylvie Banoun et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19. Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Le projet de liaison en métro automatique entre les gares Le Bourget – RER (non incluse) et Le Mesnil-Amelot constitue le tronçon nord de la ligne 17 du réseau de transport public du Grand Paris express (GPE). Ce tronçon a été déclaré d'utilité publique par décret en février 2017, puis a fait l'objet d'une autorisation environnementale par arrêté inter-préfectoral en octobre 2018. Le présent dossier « de régularisation » de l'autorisation environnementale soumis à l'avis de l'Ae a été établi à la suite d'un jugement du tribunal administratif de Montreuil du 15 novembre 2019. Le jugement retient deux illégalités affectant l'autorisation environnementale et donne un délai de douze mois pour les régulariser.

Seul le premier vice, à savoir l'insuffisance d'analyse des effets cumulés du projet avec la zone d'aménagement concerté (ZAC) Triangle de Gonesse, a motivé une modification du dossier sur la base duquel il est prévu de procéder à une nouvelle enquête publique. Cette modification, entièrement concentrée dans un chapitre dédié, apporte un niveau d'information intéressant mais fait l'objet d'observations et de recommandations dans le présent avis.

Quant au deuxième vice, à savoir l'absence de base suffisante pour évaluer les gains de biodiversité attendus des mesures compensatoires, le dossier indique qu'il s'agit d'un vice de fond et en tire comme conséquence que l'éventualité de mesures complémentaires ne relève que d'une modification de l'arrêté d'autorisation. Les compléments sur ce point seront apportés en fin d'été, selon ce qui a été indiqué à l'Ae. À ce stade, aucune participation du public ne serait prévue et l'avis de l'Ae ne serait pas sollicité sur ce point pourtant essentiel.

Ni les évolutions importantes du contexte, notamment avec l'abandon d'Europacity sur la ZAC Triangle de Gonesse, ni les avis de l'Ae, notamment l'avis du 10 janvier 2018, ni ceux du Conseil national de protection de la nature, ni le rapport de la commission d'enquête ne sont pris en compte pour l'actualisation du dossier.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont ceux définis par l'avis de l'Ae n° 2018-71 du 10 janvier 2018, auquel le lecteur pourra se référer. Dans le contexte de cette quatrième présentation du projet à l'avis de l'Ae, celle-ci considère en outre que la complète et sincère information du public constitue également un enjeu démocratique et environnemental important surtout pour un projet d'une telle ampleur.

L'Ae constate ainsi que le dossier qui sera présenté à l'enquête publique est tronqué et obsolète. Elle recommande en particulier :

- d'actualiser dans l'ensemble du dossier les éléments de contexte et de calendrier et d'en présenter les principales évolutions en justifiant notamment comment il a été tenu compte de l'ensemble des décisions, avis et recommandations issus de la procédure d'autorisation environnementale ;
- de mettre en œuvre une procédure de consultation de l'Ae et de participation du public *ad hoc* leur permettant de s'exprimer sur les réponses aux deux termes du jugement du 6 novembre 2019.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet de liaison en métro automatique entre les gares Le Bourget – RER (non incluse) et Le Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne) constitue le tronçon nord de la ligne 17<sup>2</sup> du réseau de transport public du Grand Paris express (GPE) dont la société du grand Paris (SGP) assure la maîtrise d’ouvrage.

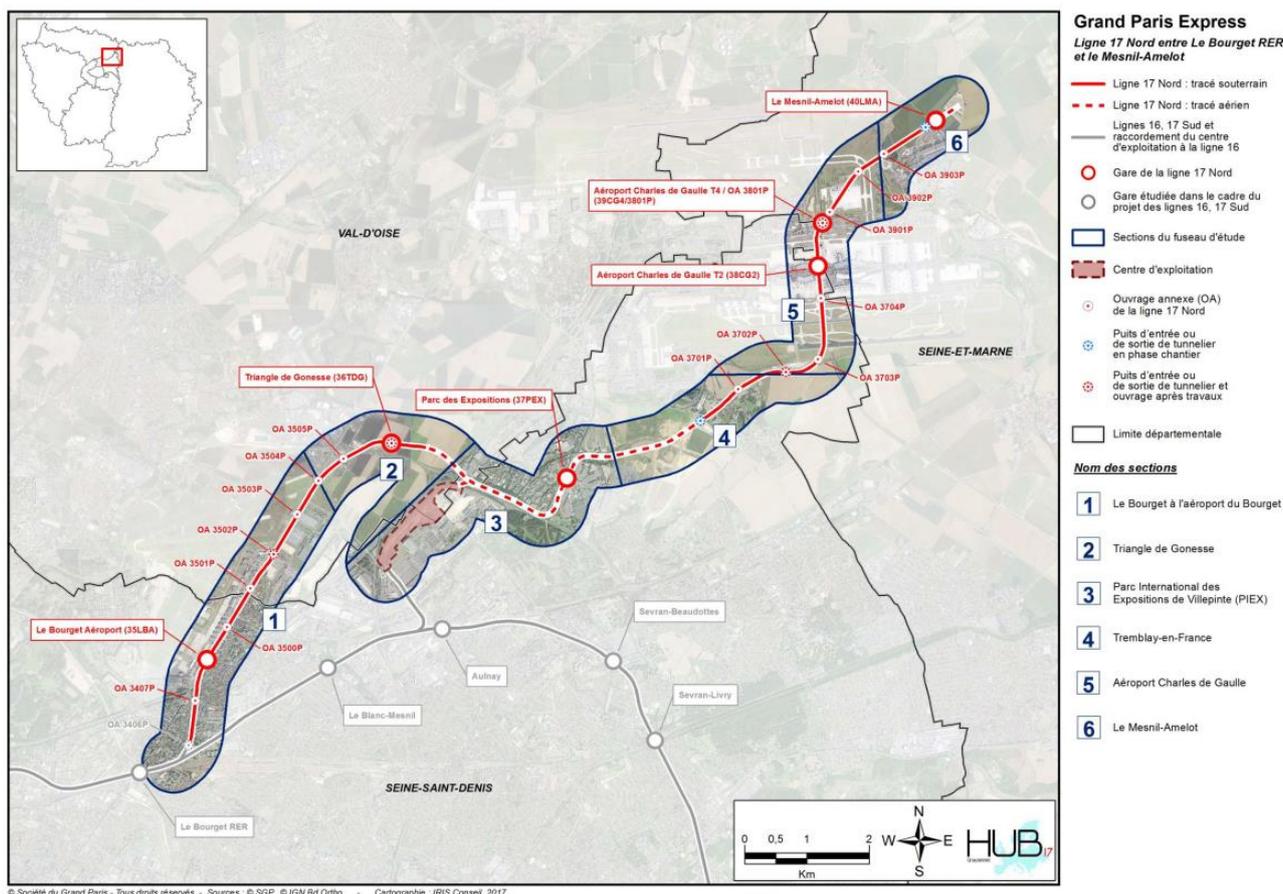


Figure 1 : Présentation de la ligne 17 (Source : dossier)

Ce tronçon a été déclaré d'utilité publique par le décret n° 2017-186 du 14 février 2017<sup>3</sup>, puis a fait l'objet d'une autorisation environnementale par arrêté inter-préfectoral n° 2018-2627 du 24 octobre 2018. Comme l'indique le dossier par un encadré placé au début de toutes les pièces du dossier, celle-ci « a fait l'objet d'un recours contentieux par plusieurs associations. Par un jugement du 15 novembre 2019, le tribunal administratif de Montreuil a sursis à statuer sur la requête jusqu'à l'expiration d'un délai de douze mois pour permettre la régularisation selon les modalités précisées dans le jugement de l'arrêté du 24 octobre 2018 dont il a par ailleurs partiellement suspendu l'exécution. Le présent dossier correspond à la demande de régularisation de l'autorisation environnementale ». Le centre d'exploitation associé, commun aux lignes 16 et 17 et qui permet

<sup>2</sup> La gare Le Bourget - RER est rattachée pour sa construction au projet de ligne 17 sud / ligne 16. Le tronçon sud, entre Saint-Denis-Pleyel et Le Bourget (6 km), commun avec la ligne 16 reliant Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs, via Le Bourget, a fait l'objet [des avis de l'Ae 2014-25 et 2016-92](#) et a été déclaré d'utilité publique par décret n°2015-1791 du 28 décembre 2015.

Pour la suite de l'avis, le tronçon nord de la ligne 17 sera désigné par « ligne 17 ».

<sup>3</sup> Voir avis Ae n°2015-78 du 2 décembre 2015.

également le raccordement à la ligne 15, a fait l'objet, en tant que deuxième phase du projet, d'une autorisation environnementale spécifique.

Le lecteur pourra se référer aux avis de l'Ae [n° 2015-78 du 2 décembre 2015](#), [n° 2017-71 du 10 janvier 2018](#) et [n° 2018-05 du 11 avril 2018](#) (spécifique au centre d'exploitation commun des lignes 16 et 17) pour compléter sa prise de connaissance des caractéristiques du projet dans sa configuration de début 2018, ainsi que de l'analyse de ses enjeux environnementaux et de la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts mise en œuvre.

Le présent avis examine les éléments de régularisation apportés par l'étude d'impact actualisée en réponse au jugement précité. Pour l'Ae, une actualisation plus complète du dossier était nécessaire pour intégrer les évolutions du projet et celles des perspectives de développement du territoire traversé par la ligne. Ces points sont développés aux § 1.1 et 1.2 du présent avis. L'Ae rappelle que son avis n° 2017-71 préconisait déjà une actualisation d'ensemble de l'étude d'impact à lui soumettre pour avis avant poursuite de la procédure d'autorisation environnementale. Les évolutions du contexte en renforcent la nécessité.

## **1.1 Contexte**

Chaque pièce du dossier transmis à l'avis de l'Ae comporte un préambule ajouté au dossier précédent, qui rappelle les éléments de décision du Grand Paris Express et son « *nouveau calendrier de réalisation* » annoncé le 22 février 2018, soit postérieurement au dépôt du dossier de demande d'autorisation. Ce calendrier de 2018 prévoit un examen de la faisabilité technique d'une mise en service jusqu'à la gare du Bourget Aéroport à l'échéance 2024 pour les Jeux olympiques, un objectif 2027 pour la desserte du Triangle de Gonesse et un objectif 2030 au plus tard pour la desserte des autres gares. Le préambule mentionne que le dossier avait été établi sur la base d'un calendrier antérieur qui a donc évolué en 2018, mais que « *le projet n'est modifié dans aucune de ses autres composantes* ». La pièce A « Présentation du dossier » indique que « *Le planning de l'entreprise ainsi que le planning du maître d'œuvre démontrent qu'il est techniquement possible de desservir la gare du Bourget Aéroport pour les Jeux olympiques. De plus, les ouvrages nécessaires à la mise en service de la Ligne jusqu'à la gare Le Bourget Aéroport n'ont pas été suspendus par le jugement du Tribunal administratif de Montreuil du 15 novembre 2019* ».

La pièce A comporte un chapitre ajouté qui présente les termes du jugement du 15 novembre 2019, et en analyse les conséquences sur le plan du déroulement administratif de la suite des procédures (cf. § 1.3). Le jugement indique que la suspension de l'exécution de l'arrêté litigieux s'applique « *à proximité du périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse et ceux relatifs aux ouvrages 3503P et 3505P, à l'emprise extérieure autour de la gare du parc des expositions de Villepinte, à l'ouvrage 3701P à Tremblay-en-France, à l'emprise extérieure à Tremblay-en-France et à la gare du Mesnil-Amelot* », soit un ensemble de secteurs situés à environ 2,5 km de la future gare du Bourget Aéroport et au-delà. Il précise également que « *L'exécution de l'arrêté litigieux n'est pas suspendue en ce qui concerne les autres sites, et notamment l'ouvrage 3502P à Bonneuil-en-France* ». L'Ae relève que cet ouvrage annexe (cf. figure 1) correspond au point d'entrée du tunnel qui permettra de desservir la gare du Bourget Aéroport à partir de la jonction avec le tronçon sud de la ligne 17. Elle en déduit que cette séquence de creusement du tunnel n'est pas modifiée mais il serait souhaitable que le dossier soit plus explicite sur ce point, et de manière générale sur d'éventuelles

modifications du planning du projet, aucune n'étant signalée. Les conséquences d'éventuels aléas de chantier liés à la Covid-19 seraient également à présenter.

***Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'explicitier l'absence de modification du planning du projet en dépit de la suspension partielle des travaux par le jugement du 15 novembre 2019 et de préciser si des aléas de chantier sont survenus du fait de la Covid-19.***

L'avis de l'Ae n°2017-71 relevait que la réalisation de la ligne 17 s'intégrait alors dans le contexte, entre autres :

- *« de la création en 2016 de la zone d'activité concertée (ZAC) du Triangle de Gonesse<sup>4</sup>. Selon le dossier, à la mise en service de la gare Triangle de Gonesse, en 2024, 25 % du projet de ZAC et 60 % du projet Europa City<sup>5</sup> seront opérationnels ;*
- *de la réalisation de la ZAC AeroliansParis<sup>6</sup> dont les travaux ont débuté en 2012 pour une livraison finale en 2030 ;*
- *de l'organisation par la ville de Paris, « Ville hôte », des Jeux Olympiques de 2024. La réalisation de la ligne 17 figure dans le dossier de candidature, soumis au Comité international olympique, de même que le métro automatique Charles de Gaulle Express (CDG Express) et le prolongement de la ligne 14 vers le Nord, déclarés d'utilité publique<sup>7</sup> ;*
- *de la densification du quartier d'affaires Paris Nord 2 et de la modernisation du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget ;*
- *des études en cours, préalables à la réalisation du lien ferroviaire RER B – RER D (ou "barreau de Gonesse") et d'un nouveau terminal (T4) de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. »*

Le dossier de 2020 fait état de certaines évolutions de ce contexte, uniquement au chapitre 4 (Analyse des effets cumulés du projet avec les projets environnants), et dans le chapitre correspondant du résumé non technique. Ainsi il évoque un glissement de calendrier pour le Charles de Gaulle Express, l'abandon du projet de lien ferroviaire RER B – RER D (barreau de Gonesse) (juste mentionné), l'abandon par le gouvernement le 7 novembre 2019 du projet EuropaCity, ainsi que la mission<sup>8</sup> confiée à Francis Rol-Tanguy le 14 novembre 2019 pour analyser en conséquence les scénarios possibles et élaborer « un projet de stratégie d'aménagement et de développement durable » pour l'avenir du Triangle de Gonesse, dont 300 hectares<sup>9</sup> sont classés en zone d'urbanisation future par le plan local d'urbanisme de la commune.

---

<sup>4</sup> [Arrêté du 21 septembre 2016 portant création de la zone d'aménagement concerté du Triangle de Gonesse.](#)

[Avis de l'Ae du 22 mars 2017](#) sur le projet de ZAC du triangle de Gonesse, en vue de la demande de DUP.

L'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse et sur l'enquête parcellaire préalable a eu lieu en janvier/février 2018.

<sup>5</sup> Le projet EuropaCity, composante majeure de la ZAC Triangle de Gonesse, a fait l'objet d'un débat public entre le 15 mars et le 13 juillet 2016.

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

<sup>6</sup> [Voir avis Ae n°2012-23 du 11 juillet 2012.](#)

<sup>7</sup> Voir avis Ae n°2016-06 du 6 avril 2016 et [arrêté modificatif d'utilité publique du 31 mars 2017](#) pour le premier, et les [avis n°2011-73 du 23 novembre 2011](#), [n°2013-115 du 11 décembre 2013](#) et [n°2014-13 du 23 avril 2014](#) pour le second.

<sup>8</sup> Un rapport de mission devrait être remis au gouvernement à la fin du deuxième trimestre 2020, ce qui ne préjuge pas de sa disponibilité pour le public.

<sup>9</sup> Le projet Europacity concernait 80 ha au sein de la zone AU.

Au regard d'éléments plus récents propres<sup>10</sup>, l'Ae signale par ailleurs que, selon les informations qu'elle a reçues d'Aéroports de Paris, la réalisation du projet de terminal T4 de l'aéroport de Roissy est programmée avec un retard de trois années.

L'ensemble de ces mises à jour est indispensable pour garantir la validité des données de l'analyse des impacts.

***L'Ae recommande d'actualiser dans l'ensemble du dossier les éléments de contexte et de calendrier susceptibles de concerner les territoires traversés par la ligne 17.***

## ***1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés, prise en considération de l'évolution du contexte et des incertitudes***

D'une longueur d'environ 20 km, la ligne 17 est majoritairement souterraine, à l'exception d'un tronçon aérien d'environ 5,4 km sur les communes de Gonesse, Villepinte et Tremblay-en-France et d'un tronçon terminal aérien d'environ 600 mètres sur la commune du Mesnil-Amelot. Elle comporte six gares<sup>11</sup>, un centre d'exploitation situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse, et quatorze ouvrages annexes de sécurité<sup>12</sup>. Cinq de ces ouvrages constituent également des puits d'accès pour les tunneliers. Le dossier indique que le choix de parties aériennes visait à minimiser les incidences sur certaines composantes de l'environnement.

Le dossier ne fait état d'aucune évolution du projet par rapport à la précédente enquête publique. Il se borne à compléter le dossier sur la question des effets cumulés, comme de fait il aurait dû le faire en 2018, sans tenir compte des importantes évolutions du contexte ni des nombreuses observations déjà émises.

### **1.2.1 Observations déjà émises**

Dans son avis n° 2017-71, comme précédemment dans son avis n° 2015-78, l'Ae relevait la persistance d'une définition lacunaire du contenu du projet, de fait non fonctionnel en raison de l'absence de pôle d'échanges et de réseau viaire, et d'informations incomplètes voire contradictoires sur l'articulation entre la gare, la ZAC Triangle de Gonesse et le lien ferroviaire RER B - RER D dit « barreau de Gonesse ». Le mémoire en réponse de la SGP du 8 février 2018 se limite à une argumentation strictement réglementaire au regard des DUP actées, ce qui est avéré déjà été critiqué par l'Ae à deux titres : d'une part la réalisation de la gare est considérée comme invariante quel que soit l'avenir du Triangle de Gonesse et des aménagements associés et en dépit des résultats de son évaluation socio-économique ; d'autre part, les interactions entre la ligne 17 et ces différentes opérations sont susceptibles de modifier les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux de la ligne sur le secteur. Le dossier de régularisation n'apporte aucun élément nouveau sur ces différentes questions.

---

<sup>10</sup> [Avis d'Ae n°2019-14 du 8 juillet 2020](#)

<sup>11</sup> La gare Aéroport CDG T4 est suspendue à une condition de financement, seules des mesures conservatoires sont prévues.

<sup>12</sup> Auquel se rajoute un quinzième ouvrage annexe en prévision des fonctionnalités d'une future gare Aéroport CDG T4.

De manière plus générale, aucun de ces sujets n'a motivé de modification de l'étude d'impact pour ce qui concerne la définition du projet ni l'analyse des variantes<sup>13</sup>. Les caractéristiques détaillées du projet, l'analyse de ses incidences, si on exclut la partie « analyse des effets cumulés », et les mesures qu'il est prévu de mettre en œuvre, selon le dossier 2020, sont strictement identiques à celles du dossier examiné par l'Ae début 2018. Le dossier semble ainsi traduire une absence de prise en considération d'avis déterminants pour plusieurs grandes options du projet et des éléments issus des procédures d'autorisation environnementale : avis de l'Ae, avis du Conseil national de protection de la nature (CNPN) relatifs aux espèces protégées, – en date du 8 janvier et du 11 avril 2018–, même si le dossier les reproduit en pièce annexe. Il conviendrait également que le dossier comporte les conclusions et recommandations de la commission d'enquête publique et rende compte des prescriptions établies par les arrêtés d'autorisation, qui ont pour vocation de prendre acte des évolutions du projet ou de les imposer.

***L'Ae recommande de présenter les principales évolutions apportées depuis la précédente consultation publique au projet de ligne 17 et aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ses impacts, en indiquant et en justifiant notamment comment il a été tenu compte de l'ensemble des avis, recommandations et décisions issus de la procédure d'autorisation environnementale.***

Concernant le contenu du projet et l'analyse générale de ses incidences, l'étude d'impact en permet une appréhension un peu améliorée en développant le chapitre sur les effets cumulés, qui prend désormais en compte notamment les projets d'aménagement de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle et la ZAC Triangle de Gonesse. L'Ae examine ces nouveaux éléments<sup>14</sup> au § 2.2

En tout état de cause, les emprises chantier et le centre d'exploitation constituent des composantes intrinsèques de la ligne 17, sans lesquelles elle ne peut pas être réalisée. L'Ae avait déjà relevé un traitement insuffisant par l'étude d'impact des incidences de ces deux opérations. Les emprises chantier, qui représentent 81 hectares, sont certes intégrées dans l'analyse des effets, mais ne font l'objet d'aucune justification des choix opérés, qu'il s'agisse de leur localisation ou de leur superficie. Les cartes fournies ne permettent pas de distinguer les emprises définitives (19 hectares) des emprises temporaires. Le fait que le centre d'exploitation constitue une seconde tranche du projet au sens de l'article L. 181-7 du code de l'environnement et ait fait l'objet d'une procédure complémentaire d'autorisation au titre des installations classées pour l'environnement (ICPE) ne dispense pas d'intégrer ses incidences dans l'étude d'impact de l'ensemble du projet.

***Dans la continuité de ses avis n° 2015-78, n° 2017-71 et n° 2018-05, l'Ae recommande que les emprises des bases chantiers et le centre d'exploitation soient clairement inclus dans le périmètre du projet et analysés par l'étude d'impact, y compris en termes d'alternatives de localisation ou de périmètre, notamment s'agissant des superficies très importantes correspondant aux emprises chantier et aux emprises définitives du projet de gare Triangle de Gonesse.***

---

<sup>13</sup> En particulier, des choix structurants sur le tronçon concerné – et en particulier le tracé entre les gares du Triangle de Gonesse et du Parc des Expositions – n'étaient justifiés que par la compatibilité avec le lien ferroviaire RER B – RER D (voir § 1.2.2)

<sup>14</sup> L'Ae tient néanmoins à rappeler que l'analyse des effets cumulés est prévue pour être conduite entre des opérations indépendantes les unes des autres, chacune formant projet.

## 1.2.2 Prise en considération de l'évolution du contexte

Le dossier ne tire que peu de conséquences des évolutions du contexte, puisque le lien ferroviaire RER B – RER D et Europacity restent mentionnés et pris en considération de manière inchangée dans la plupart des chapitres de l'étude d'impact. À titre d'illustration, le choix du scénario 3 pour le tracé de la section aérienne en viaduc qui permet de « *préserver la possibilité de réaliser un potentiel lien ferroviaire RER B* » a été opéré au stade de l'avant-projet sommaire, à un moment d'incertitude sur l'avenir du barreau de Gonesse. Son « *abandon* », bien que mentionné comme un « *changement notable* », ne donne lieu à aucune discussion sur le bien-fondé de maintenir ce choix de scénario, et en conséquence les mentions du lien ferroviaire RER B – RER D restent constantes au fil du dossier.

De la même manière, aucune mise à jour du dossier, même de cohérence, n'est opérée lorsqu'il continue à faire état de la mise en service d'Europacity ou lorsqu'il indique que le nouveau quartier d'affaires inclut ce projet qui constitue « *une nouvelle destination touristique* ». L'étude d'impact prévoit que 60 % du trafic attendu sur le tronçon nord de la ligne seront à destination du Parc des expositions, d'Europacity et du terminal T4 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les études de fréquentation n'ont pas été reprises pour tenir compte des nouveaux éléments de contexte évoqués.

De manière encore plus substantielle, l'Ae observe que le dossier évacue toute perspective de modification du dossier d'une simple mention « *La déclaration du gouvernement [du 7 novembre 2019 – ndlr] ne concerne que la composante EuropaCity et ne remet pas en question l'aménagement du secteur prévu dans le SDRIF. Le gouvernement a ainsi missionné Francis Rol-Tanguy pour redéfinir le projet d'aménagement prévu sur le Triangle de Gonesse, comme en atteste sa lettre de mission du 14 novembre 2019 lui demandant d'élaborer "un projet de stratégie d'aménagement et de développement durable". Par ailleurs, les actes portant création de la ZAC du Triangle de Gonesse et déclaration d'utilité publique relative à l'opération projetée, n'ont à ce jour ni été abrogés, ni été modifiés* »<sup>15</sup>.

De fait, l'abandon d'Europacity et du barreau de Gonesse laisse ouvertes les réflexions engagées sans exclure l'éventualité même de la non réalisation de la gare<sup>16</sup>. À défaut d'attendre pour la nouvelle enquête publique de la ligne 17 la décision gouvernementale qui tranchera entre les divers scénarios aujourd'hui débattus pour l'aménagement du secteur<sup>17</sup>, ce contexte d'incertitude renforce la nécessité de présenter une analyse des options qui restent ouvertes pour la ligne et sa gare Triangle de Gonesse. L'Ae considère que la DUP a été accordée au regard du contexte qui prévalait en 2015, et que les évolutions de ce dernier pourraient justifier d'en revoir les termes, et le cas échéant motiver une modification du projet, dont le caractère substantiel serait alors à analyser. La réponse apportée dans le mémoire en réponse précédent, réfutant l'éventualité d'alternatives à étudier, et affirmant que « *la gare est fonctionnelle indépendamment de la ZAC* » est un non-sens

<sup>15</sup> Au chapitre 4.4.2.4 de la pièce B3 du dossier figure une mention plus elliptique : « *Comme développé au chapitre 4.2.1 ci-après, ce planning n'est plus d'actualité.* » Le lecteur comprend qu'il faut lire 4.6.1 et non 4.2.1.

<sup>16</sup> Cf. interview accordée par M. Francis Rol-Tanguy à Mediapart, article du 17 juin 2020 : « *Je rendrai trois scénarios pour le Triangle de Gonesse : maintenir la ZAC dans son périmètre actuel [280 hectares – ndlr], réduire le périmètre, ne rien faire.* » et « *Si on fait une gare, il faut urbaniser les 100 hectares maîtrisés autour. Ou si on ne veut rien faire, il ne faut pas faire la gare. Investir pour faire une gare qui ne sert à rien car elle serait au milieu d'une terre agricole, ça n'a pas de sens.* »

<sup>17</sup> L'avis n° 2018-71 avait indiqué que pour l'Ae, une synchronisation des procédures environnementales de la ligne 17 et de la ZAC du Triangle de Gonesse était nécessaire.

en l'absence de réseau de desserte urbaine dans son dossier de DUP et dans son autorisation environnementale<sup>18</sup>.

En tout état de cause, les différentes variantes pour la ligne 17 devraient être étudiées dans le dossier pour différents scénarios, au regard d'une comparaison de leurs incidences environnementales respectives, notamment :

- en cas de maintien de la gare Triangle de Gonesse<sup>19</sup>, des modifications de ses caractéristiques ou de sa localisation, par exemple, plus près du centre de Gonesse, pourraient être nécessaires pour mieux répondre à l'évolution des besoins et améliorer son insertion urbaine ;
- en cas de suppression de la gare, l'éventualité d'une modification du tracé de la ligne, voire d'une réévaluation d'ensemble prenant en considération la desserte par le RER B, ne devrait pas être exclue. Dans tous les cas, l'abandon de la liaison ferroviaire entre le RER B et le RER D devrait conduire à reprendre la comparaison des variantes qui concernent le tronçon faisant l'objet de la demande de régularisation, au regard de leurs conséquences pour l'environnement et la santé humaine.

***Dans le prolongement de ses avis n°2015-78 et 2017-71, l'Ae recommande d'analyser les conséquences pour la ligne 17 des trois scénarios aujourd'hui envisagés pour l'avenir du triangle de Gonesse : « maintien de la ZAC sans Europacity », « réduction de la superficie de la ZAC », « abandon du projet de ZAC ».***

***Elle recommande également à l'autorité décisionnaire d'examiner le caractère éventuellement substantiel des modifications du projet qui pourraient s'avérer nécessaires selon le scénario qui sera retenu.***

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Les autorisations comprises dans l'autorisation environnementale délivrée par arrêté inter-préfectoral du 24 octobre 2018 pour la première tranche du projet de la ligne 17 Nord sont les suivantes :

- autorisation au titre de la police de l'eau, en application de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ;
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000<sup>20</sup> en application du VI de l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;
- dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;
- autorisation de défrichement, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les ouvrages situés en zones boisées au sens du code forestier.

---

<sup>18</sup> L'Ae relève à ce propos que dossier décrit la ligne comme « desservant » douze communes dans trois départements. Une présentation qui distinguerait davantage les communes traversées des communes effectivement desservies serait plus pertinente.

<sup>19</sup> Très à l'écart de la tache urbaine de Gonesse.

<sup>20</sup> 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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Le jugement du Tribunal administratif de Montreuil du 6 novembre 2019 retient deux illégalités affectant l'autorisation environnementale :

- au point 11 : « *l'étude d'impact ne peut être regardée comme ayant décrit les problèmes environnementaux pouvant résulter du cumul du projet litigieux avec celui de la ZAC du Triangle de Gonesse* » ;
- au point 28 : « *aucune étude empirique ni aucune projection scientifique ne permet d'évaluer les gains de biodiversité pouvant être attendus sur les sites de compensation retenus et, partant, d'apprécier si le projet, dans sa globalité, tend vers l'objectif de l'absence de perte nette de biodiversité prévu par l'article L. 411-2 [du code de l'environnement]* ».

Trois pièces du dossier ont fait l'objet de compléments, qui toutes « *concernent le chapitre Analyse des effets cumulés du projet avec les projets environnants* » en réponse au point 11.

Les autres pièces du dossier n'ont pas été modifiées, et aucun des compléments n'apporte de réponse au point 28, chaque fascicule portant la mention « *Cette pièce n'est pas concernée par la mise à jour du dossier, induite par le jugement* ».

La pièce A « Présentation du dossier de régularisation de l'étude d'impact » comporte un chapitre dédié, qui explique une différence de traitement conséquente entre les deux points du jugement.

Le jugement précise que le vice résultant de l'insuffisance de l'étude d'impact quant à l'analyse des incidences cumulées « *est un vice de procédure qui peut être réparé par des compléments apportés à l'étude d'impact* ». Le maître d'ouvrage considère qu'il est nécessaire de procéder à une nouvelle enquête publique sur la base du dossier transmis à l'Ae et sur les seuls territoires concernés par la modification.

Le dossier indique en revanche que « *l'erreur manifeste d'appréciation entachant l'arrêté quant à l'appréciation de la suffisance des mesures de compensation prévues, est un vice de fond. Le jugement indique qu'il doit être régularisé par la réalisation de l'analyse quantitative des gains de biodiversité induits par les dispositifs envisagés et, éventuellement, par la prévision de mesures de compensation complémentaires. Si de telles mesures de compensation complémentaires s'avèrent nécessaires, elles seront par conséquent précisées par l'arrêté de régularisation de l'autorisation. Cet arrêté des préfets de la Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne sera un arrêté modificatif de l'autorisation environnementale initialement délivrée.* » Pour l'Ae, il résulte de cette interprétation du jugement, à laquelle elle ne souscrit pas, une situation paradoxale aboutissant à priver le public d'informations essentielles et de la possibilité de s'exprimer sur un point important. L'Ae souligne que le présent avis ne se trouve pas être rendu sur un dossier complet en absence de ces informations.

L'Ae considère que la réalisation d'une enquête publique sur un dossier incomplet et obsolète n'est pas satisfaisante du point de vue de la participation du public à l'élaboration des plans, programmes et projets ayant une incidence sur l'environnement telle qu'elle résulte notamment du chapitre Ier du titre II du livre 1<sup>er</sup> du code de l'environnement.

***L'Ae recommande de mettre en œuvre une procédure de consultation de l'Ae et de participation du public ad hoc leur permettant de s'exprimer sur les évolutions du projet et prescriptions susceptibles ainsi que sur les compléments apportés à l'étude d'impact à la suite des réponses aux deux termes du jugement du tribunal administratif de Montreuil du 6 novembre 2019.***

## 1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Dans ses avis Ae n°2015-78 et 2018-71, l'Ae avait considéré que les principaux enjeux environnementaux du projet concernaient :

- « l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles, ces urbanisations étant selon le SDRIF conditionnées à l'autorisation d'un mode "lourd" de transport en commun. Ces développements urbains pourraient en outre avoir des impacts indirects potentiellement importants vis-à-vis de tous les enjeux (environnement, santé, mobilité...) ;
- la perturbation de l'écoulement des eaux souterraines, temporaire comme permanente, et son incidence sur les milieux naturels, notamment sur les plans d'eau du site Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" ;
- le traitement, le transport par la route et le stockage provisoire et définitif de 4,8 millions de tonnes de déblais, dont 30 % pourraient être potentiellement pollués ;
- le passage en souterrain peu profond sous des zones urbanisées (décompression des sols et fissuration des bâtiments pendant les travaux, vibrations en exploitation) ;
- le bruit, d'une part en phase chantier et d'autre part en phase exploitation, dans un secteur déjà fortement exposé aux bruits routiers et aériens, le projet pouvant en outre conduire à accroître la population exposée ;
- le paysage, l'écoulement des eaux de ruissellement et la préservation des rares continuités écologiques, pour les parties aériennes du tracé ;
- les enjeux relatifs aux conditions de gestion des eaux d'exhaure, tant vers le réseau hydrographique superficiel que vers les eaux souterraines, et les impacts induits par les emprises chantier. »

Dans le contexte de cette quatrième présentation du projet à l'avis de l'Ae, celle-ci considère en outre que la complète et sincère information du public constitue également un enjeu démocratique et environnemental important surtout pour un projet d'une telle ampleur<sup>21</sup>.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

### 2.1 Considérations générales

Ainsi qu'il a été indiqué, le dossier n'a été modifié que sur l'analyse par l'étude d'impact des effets cumulés du projet avec les projets environnants. L'Ae rappelle ses observations liminaires sur les lacunes de l'étude d'impact, qui « reposent sur l'impossibilité de distinguer les composantes et les impacts de la ligne et de la ZAC du Triangle de Gonesse, dont le contenu, les modalités de réalisation et les mesures environnementales ne sont pas encore précisément connues. Ainsi, le dossier ne permet pas de comprendre à quel projet l'étude d'impact s'applique, alors que la ligne et la ZAC présentent dans leur ensemble de nombreux impacts significatifs ». Le chapitre dédié (Synthèse des effets cumulés de la ligne 17 Nord avec le projet de ZAC Triangle de Gonesse), dont les apports sont présentés et discutés au § 2.2, ne saurait à lui seul résoudre ce défaut structurel de l'étude d'impact.

<sup>21</sup> L'article 7 de la Charte de l'environnement, de rang constitutionnel, précise que « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement », reconnaissant que la protection de l'environnement nécessite des modalités de participation du public spécifiques.

Sans détailler chacune des observations déjà émises, l'Ae rappelle ici les autres recommandations de son avis 2017-71, qui ont pu trouver des réponses, au moins partielles, dans le mémoire en réponse du pétitionnaire, ce qui supposerait une modification en conséquence de l'étude d'impact. Dans la mesure où la finalisation de l'instruction de la demande aurait conduit l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale à introduire des prescriptions spécifiques, il conviendra de les reporter dans l'étude d'impact.

### 2.1.1 Concernant l'analyse des variantes étudiées

L'Ae relève un défaut général de traçabilité des choix opérés au stade de l'avant-projet préalablement à la DUP<sup>22</sup> et plus précisément d'analyse comparative des solutions envisagées pour les gares et les emprises chantiers.

*L'Ae réitère ses recommandations de :*

- *compléter le dossier par les éléments, présentés lors de la DUP, de justification du fuseau de la ligne 17,*
- *justifier la modification significative de l'organisation des travaux depuis la demande de DUP,*
- *explicitement les scénarios de tracé proposés le long de l'A104, pour la ligne 17 et les raisons, notamment environnementales du tracé retenu pour la ligne 17 en tenant compte de l'abandon du projet de barreau de Gonesse,*
- *explicitement pour les gares et les emprises chantiers les éléments ayant conduit aux scénarios et aux choix des solutions, notamment au regard des critères environnementaux (biodiversité, paysage, ressources naturelles, risques, pollution des sols, etc.), de coûts, et de délais, au-delà des seuls critères de fonctionnalités techniques.*

### 2.1.2 Concernant le centre d'exploitation d'Aulnay-sous-Bois

Les incidences du centre d'exploitation ont été décrites dans le cadre de la demande pour son autorisation environnementale, et ne sont pas reprises à un niveau de précision suffisant dans l'étude d'impact générale de la ligne. Le mémoire en réponse estime que les demandes d'autorisation environnementale de la ligne 17 d'une part et du centre d'exploitation d'autre part portant sur des réglementations différentes, il n'est pas nécessaire d'actualiser l'étude d'impact générale. Ce faisant, il méconnaît les termes de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement relatifs à l'actualisation de l'étude d'impact, la circonstance que les deux objets relèvent d'une procédure différente étant sans incidence sur la nécessité de présenter une étude d'impact complète, intégrant le centre d'exploitation qui n'existerait pas sans la ligne<sup>23</sup>.

*L'Ae réitère sa recommandation de compléter l'étude d'impact avec les éléments constitutifs de l'autorisation environnementale du centre d'exploitation.*

---

<sup>22</sup> À noter que dans le mémoire en réponse les graphes d'analyse multicritères, en plus d'être éventuellement discutables, présentent une légende en contradiction avec le contenu des mentions, le vert assorti de signes positifs étant réputé « Très défavorable ».

<sup>23</sup> « Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ». Le centre d'exploitation est d'ailleurs situé au voisinage immédiat du périmètre de la régularisation.

### 2.1.3 Concernant la gestion des eaux d'exhaure et des eaux pluviales

Le précédent avis de l'Ae avait relevé sur ce sujet un niveau d'imprécision préoccupant au stade d'une demande d'autorisation environnementale. Le mémoire en réponse apporte des précisions encore partielles (évaluation de la capacité de réinjection des eaux d'exhaure par site), renvoyant à des études complémentaires à des phases ultérieures, qui ont néanmoins vocation à être reportées dans l'étude d'impact et reprises dans l'autorisation environnementale.

*L'Ae réitère ses recommandations de :*

- *clarifier dès l'enquête publique en vue de l'obtention de l'autorisation environnementale les volumes, la qualité et les points de réinjection des eaux d'exhaure dans les nappes, en cohérence avec la disposition D7.123 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie,*
- *justifier l'impossibilité d'éviter les rejets dans des réseaux d'assainissement unitaires et proposer en lien avec leurs gestionnaires des modalités de réduction des rejets directs dans le milieu naturel,*
- *garantir que les réseaux d'assainissement identifiés seront en capacité de traiter le volume maximal estimé d'eaux pompées pendant le creusement du projet, notamment sur la plateforme aéroportuaire,*
- *préciser les éventuelles altérations de la qualité des eaux dues aux procédés de construction et les mesures correctives.*
- *vérifier l'adéquation des ouvrages proposés avec les objectifs de protection des milieux naturels, y compris la prévention des inondations et de l'érosion liée au ruissellement, notamment lorsque leurs rejets sont envisagés dans des réseaux unitaires, voire de les redimensionner.*

### 2.1.4 Concernant les incidences sur les milieux naturels

Bien que des compléments substantiels aient été apportés par rapport au dossier de DUP, l'Ae avait relevé des insuffisances dans l'identification des incidences sur les zones humides et les continuités écologiques, et dans la définition des mesures de compensation. Les deux avis successifs du CNPN étaient défavorables. Le premier constatait que « *la ligne [avait] des conséquences sur la biodiversité dite « ordinaire » puisqu'en contexte périurbain [et participait] de « l'expansion urbaine dommageable pour la biodiversité dans des secteurs déjà très pressurisés* ». Si le deuxième constatait, dans le mémoire du pétitionnaire, des réponses satisfaisantes sur différents aspects<sup>24</sup>, il concluait que « *En l'absence de consolidation de la mesure compensatoire du site des Monts Gardés, de dimensionnement des gains écologiques des mesures compensatoires, et devant le refus du pétitionnaire de réduire davantage ses impacts en travaillant à davantage d'accueil de la biodiversité sur les bâtiments d'exploitation et les gares, le CNPN confirme son avis négatif et regrette que le pétitionnaire ne semble pas tenir compte de l'importance des enjeux liés à la biodiversité en milieu péri-urbain* ». Le jugement du 15 novembre 2019 a clairement sanctionné l'insuffisance des réponses apportées et les résultats incertains des compléments d'analyse annoncés. Ainsi que précédemment mentionné, le dossier est inchangé sur l'ensemble de ces questions, estimant que

<sup>24</sup> Inventaires entomologiques, inventaires non réalisés, déblais, prise en compte des enjeux, mesure de réduction n°1, durée de mise en œuvre des mesures compensatoires.

les réponses qui seront apportées ne relèvent pas du champ de la consultation du public. Le courrier de saisine de l'Ae indique que la SGP prévoit de fournir à la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) son analyse quantitative des gains de biodiversité en août 2020.

***L'Ae recommande de reprendre l'ensemble du dossier relativement aux observations de l'Ae et du CNPN, puis de le soumettre une nouvelle fois à leur avis et à la consultation du public.***

***Elle réitère sa recommandation de prévoir des modalités de suivi afin de pouvoir apprécier le niveau de réponse aux objectifs de non dégradation de l'environnement et d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain de biodiversité, et d'adapter le cas échéant les mesures en conséquence.***

### 2.1.5 Concernant les autres observations de l'Ae

L'Ae constate une nouvelle fois l'inertie du maître d'ouvrage au regard de ses demandes réitérées :

- sur les effets du projet sur l'urbanisation, la réponse se contentant d'évoquer le caractère inexorable de l'expansion de l'urbanisation vers les franges urbaines périphériques et la consommation des espaces agricoles, en contradiction avec de nombreuses politiques publiques tendant vers le « zéro artificialisation nette » ;
- sur la gestion des déblais, la « stratégie opérationnelle » définie par le schéma de gestion et de valorisation des déblais de juin 2017 exposant les principes à l'échelle du Grand Paris express sans fournir d'information précise pour la ligne 17 et ne présentant pas les résultats effectifs des chantiers en cours sur d'autres lignes ;
- sur la longueur du résumé non technique, dont le maître d'ouvrage considère, selon son mémoire en réponse, qu'il ne peut être compréhensible et autoportant à moins de 300 pages, ce qui semble surtout traduire une difficulté à présenter une vision synthétique du dossier. De manière cohérente avec sa posture générale, le maître d'ouvrage ne l'a modifié que sur le sujet des effets cumulés pointé par le tribunal, et il maintient ainsi les incohérences du dossier relevées par le présent avis. L'Ae souligne qu'en l'état, le résumé non technique n'est toujours pas de nature à assurer une bonne information du public ; elle souligne que pour la quasi-totalité des projets qui lui sont présentés, le résumé non technique est limité à quelques dizaines de pages.

***L'Ae réitère ses recommandations de l'avis Ae n°2015-78 d'évaluer précisément l'ensemble des effets du projet sur l'urbanisation et la consommation d'espace, ainsi que les effets indirects de ce développement de l'urbanisation.***

***L'Ae réitère sa recommandation d'explicitier comment est assurée la cohérence entre les principes retenus dans le schéma de gestion et de valorisation des déchets, le schéma directeur de gestion des déblais de la ligne 17 et les marchés de travaux, notamment en ce qui concerne les modalités d'acheminement et d'élimination dans les différents exutoires, ainsi que les risques éventuels de saturation de ces exutoires, notamment pour les déchets pollués ou les déchets inertes susceptibles de bénéficier de modalités de gestion dérogatoires.***

***L'Ae recommande à nouveau de reprendre en profondeur le résumé non technique pour en faire une synthèse à jour dans une forme permettant effectivement la bonne information du public, en intégrant les réponses apportées au précédent avis de l'Ae et en prenant en compte les recommandations du présent avis.***

## 2.2 Analyse des incidences cumulées

Le dossier analyse les principaux effets cumulés dans deux chapitres séparés, d'une part avec une liste actualisée des projets situés dans le fuseau, d'autre part avec la ZAC Triangle de Gonesse. Cette présentation pose implicitement comme hypothèse une dissociation des incidences, celles de la ligne 17 (secteur gare TG) et de la ZAC Triangle de Gonesse n'interférant pas avec celles des autres projets, ce qui est discutable. Par ailleurs, l'analyse des effets cumulés est présentée projet par projet, ce qui conduit à examiner le cumul des incidences tronçon de ligne par tronçon de ligne. Seules certaines thématiques font l'objet d'une présentation de « l'impact cumulé de l'ensemble des projets », qui reste très qualitative. Des éléments quantifiés, tels par exemple que le total des surfaces artificialisées ou celles des zones humides affectées par l'ensemble des projets considérés, permettraient une meilleure appréhension du sujet. Enfin, le dossier circonscrit la notion de cumul à la seule notion d'addition des effets<sup>25</sup>, sans examiner des interactions plus complexes à considérer par exemple pour les trafics et le bruit, et qui pourraient mériter d'être appréciées à une échelle plus générale. Ainsi, l'étude d'impact ne rend-elle pas que partiellement compte des effets d'ensemble des aménagements sur le territoire.

***L'Ae recommande de consolider l'analyse des effets cumulés par des éléments quantifiés appréhendés sur l'ensemble des secteurs affectés par les projets considérés.***

L'Ae relève également que concernant les incidences sur les milieux naturels, les compléments apportés sur les effets cumulés n'intègrent pas les compléments de régularisation encore attendus pour la ligne 17 elle-même sur les gains de biodiversité, tenant compte des fonctionnalités affectées et de celles restaurées par les mesures de compensation.

Elle considère en conséquence que l'exercice est encore inabouti.

### 2.2.1 Appréciation des principaux effets cumulés (hors ZAC Triangle de Gonesse)

Le dossier ajoute deux lignes aux tableaux qui présentent l'appréciation des effets cumulés par thématiques : la ZAC Cluster des médias située sur les communes du Bourget et de Dugny, et les projets d'aménagement de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Les appréciations portées sur les autres projets pris en compte dans la description des effets cumulés n'ont pas été modifiées par rapport au dossier initial.

L'analyse est le plus souvent réduite aux incidences susceptibles d'intervenir en cas de concomitance de chantiers. Les précisions apportées dans l'étude d'impact visent à démontrer le caractère marginal de la contribution de la ligne 17 aux incidences cumulées. Des éléments chiffrés sont apportés pour les deux nouveaux projets pris en considération, ce qui représente un meilleur niveau d'information. Toutefois, comme l'Ae l'avait relevé dans son avis n°2017-71, le dossier « *ne comporte aucune mesure d'évitement, de réduction et de compensation, même lorsqu'il conclut que les impacts cumulés sont forts ou modérés* ».

---

<sup>25</sup> « La notion d'effets cumulés recouvre l'addition, dans le temps et l'espace, d'effets directs et indirects issus d'un ou plusieurs projets et concernant la même entité (ressources, populations, écosystèmes, activités économiques, etc.) ».

### Géologie, gestion des déblais et des déchets

L'analyse des effets cumulés présentée porte essentiellement sur ceux susceptibles d'apparaître en phase chantier s'il y avait concomitance entre les chantiers pour tout ou partie : ZAC des Tulipes, ID Logistics et requalification du site PSA, densification de Paris Nord 2, ZAC Sud CDG (Aerolians Paris), etc. C'est particulièrement vrai en matière de gestion des terres excavées et de déchets du BTP, mais également pour le risque de déstabilisation des gypses par suite d'infiltrations.

La précision apportée sur les projets d'aménagement de l'aéroport CDG met en exergue le caractère marginal de l'effet de la ligne 17 : 8,4 millions de m<sup>3</sup> pour les aménagements CDG et 542 000 m<sup>3</sup> pour la L17 N, considéré sur un tronçon limité au voisinage et au nord de CDG. Bien que le tableau des effets cumulés rappelle que chaque projet dispose d'un schéma directeur de gestion des terres, le raisonnement tronçon par tronçon sans restitution des effets cumulés d'ensemble omet de rappeler que la totalité des déblais de la ligne 17 nord s'élève à 2,4 millions de m<sup>3</sup>. Il n'est pas fourni de précision sur les sites et modalités de valorisation prévus.

### Eau

En phase chantier, les eaux de ruissellement sont gérées à la parcelle, « *avec une coordination le cas échéant avec l'assainissement des autres chantiers proches et concomitants* ». Le risque identifié est celui d'un défaut de coordination ou d'une pollution accidentelle amont-aval. Le dossier ne précise pas si des mesures ont été arrêtées pour les éviter.

S'agissant du rejet d'eaux d'exhaure vers les milieux superficiels, le dossier identifie un risque de débordement de réseau, d'augmentation des flux de pollution du fait des apports supplémentaires dans le réseau et de déversement du réseau unitaire dans les cours d'eau par temps de pluie.

Des précisions sont apportées quant aux projets d'aménagement de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle : il est spécifié que le volume des eaux pluviales représente 2,4 millions de m<sup>3</sup> et qu'un bassin de rétention d'un volume utile de 35 000 m<sup>3</sup> est prévu. La disproportion des incidences est soulignée, le volume de rétention estimé pour le tronçon de la ligne 17 à proximité étant de 1 170 m<sup>3</sup> en phase chantier et de 150 m<sup>3</sup> en exploitation pour les principaux ouvrages.

Les effets cumulés de chantiers résultent de leur concomitance possible, notamment en cas de construction de niveaux de sous-sol recoupant le niveau de la nappe avec des rabattements de nappes, voire des effets piézométriques liés à la construction d'ouvrages en sous-sol. En phase exploitation, le dossier identifie des possibles effets de barrage en cas d'ouvrage étanche avec des dispositifs de drainage permanents. Les débits d'exhaure présentés font apparaître la disproportion (270 m<sup>3</sup>/s au titre des travaux de l'aéroport, respectivement 28, 33 et 3 m<sup>3</sup> pour la ligne 17). Les effets cumulés sont évalués comme modérés à proximité immédiate du tracé de la ligne.

### Milieux naturels et sols agricoles

La question des effets cumulés sur les milieux naturels (et semi-naturels), dont l'Ae rappelle qu'ils représentent 1 040 ha soit près de la moitié du fuseau d'étude, apparaît traitée pour plusieurs projets :

- l'effet cumulé est apprécié comme modéré pour Natura 2000, malgré la « *consommation d'espaces agricoles et ouverts qui constituent des habitats relais pour le transit et la chasse des*

*espèces à l'origine de la désignation du site*», « *les espèces régulières en nidification ou en hivernage n'étant pas inféodées à ces milieux car elles fréquentent les plans d'eaux et boisements* » ;

- pour les habitats naturels et semi-naturels, l'effet est jugé faible « *en raison du faible enjeu de conservation des habitats naturels et semi-naturels concernés* ». L'Ae observe que les avis du CNPN avaient considéré que les enjeux étaient sous-estimés, s'agissant des espaces les plus proches de l'agglomération parisienne pouvant constituer des sites de reproduction, par exemple pour les espèces agricoles telles que la Bergeronnette printanière et le Bruant proyer ou pour la biodiversité dite « ordinaire » ;
- s'agissant de la flore, l'impact cumulé est jugé faible, la plupart des espèces concernées étant communes à l'exception de la Drave des murailles à Paris-Nord, ce qui met en valeur l'effort fait dans le tracé des emprises de la ligne 17 permettant d'éviter une station de cette espèce. À nouveau, les éléments fournis soulignent les incidences moindres de la ligne 17 par rapport aux autres projets (ZAC Cluster des médias par exemple) ;
- pour la faune, l'impact cumulé est modéré à fort du fait de la consommation d'espaces de milieux ouverts et de friches favorables aux habitats d'espèces patrimoniales, notamment la Linotte mélodieuse et l'Œdicnème criard, ou non patrimoniales comme l'Alouette des champs ;
- de même l'effet est jugé modéré à fort pour les continuités écologiques du fait de la consommation des mêmes espaces. Il est parfois noté qu'un projet (en l'espèce le projet d'aménagement d'un quatrième terminal à l'aéroport Charles-de-Gaulle) est à l'origine de la destruction d'habitats naturels restaurés dans le cadre d'une mesure de compensation de la ligne 17 en faveur d'une espèce (l'Œdicnème criard) ; mais les mesures sont réputées suffisantes (« *des espaces de compensation seront mis en place* ») – l'appréciation fonctionnelle des compensations n'est jamais évoquée.

***L'Ae recommande de vérifier que les habitats naturels qu'il est prévu de restaurer à titre de compensation pour l'Œdicnème criard ne font pas l'objet d'une destruction dans le cadre d'un autre projet.***

L'évaluation de la perte de services écosystémiques du fait de l'artificialisation des terres paraît insuffisante. Elle n'est pas présentée pour les milieux naturels et se borne à associer les terres agricoles à une fonction d'approvisionnement alimentaire. Il serait nécessaire d'apprécier également les effets de leur disparition au regard de la biomasse des sols, en tant qu'espaces relais pour les espèces et en tant que puits de carbone<sup>26</sup>.

L'évaluation de l'impact du cumul des incidences dévalorise les enjeux environnementaux des espaces naturels et agricoles : les projets de zones d'activité facilités ou rendus possibles par la desserte de la ligne 17 sont tous considérés comme emportant des effets positifs, qu'ils aboutissent à une requalification de friches ou à une consommation de terres agricoles.

### Paysage

Les effets des incidences cumulées sur le paysage sont pour chaque tronçon estimés de façon analogue : après une dégradation temporaire en phase chantier, tous les projets se traduisent par

---

<sup>26</sup> Voir notamment la documentation de la base carbone, à partir de l'étude INRA « Stocker du carbone dans les sols agricoles de France ? » (2002) : « Les valeurs proposées sont donc pour les prairies et les forêts 290 tCO<sub>2</sub>/ha et pour les cultures 190 tCO<sub>2</sub>/ha » ; voir aussi l'étude de l'INRA du 13 juin 2019.

une amélioration, l'argument avancé étant la transformation en un « *nouveau paysage urbain de qualité* ». Or pour CDG express il est fait état d'une « *altération du paysage agricole* » et pour le projet de nouveau terminal à CDG on souligne l'imperméabilisation de 229,5 ha. Les illustrations, non contractuelles, ne comportent pas de photos-montage et ne permettent pas de s'en convaincre.

### Milieu humain, mobilité

Les incidences sont présentées assez précisément pour la phase chantier, ce qui est utile pour la conduite des travaux. Pour la phase d'exploitation, le dossier évoque une attractivité accrue du fait d'un pôle d'emplois, un effet de synergie, etc., alors que l'avis a précédemment rappelé un traitement insuffisant par le dossier des effets induits de la ligne 17 sur l'urbanisation. À titre d'illustration, Roissy-pôle, dont le contenu est exclu de l'analyse des effets cumulés au motif qu'il est au stade programmatique, est cependant évoqué en lien avec les aménagements de l'aéroport Paris Charles de Gaulle : « *Renforcement du pôle d'activité de Roissy-pôle par une nouvelle desserte directe, et donc augmentation de l'attractivité de la zone. [...] L'impact est positif* ». L'effet cumulé ZAC Cluster des médias et ligne 17 est réputé positif du fait que la mise en service de la ligne 17 favorisera l'accès au secteur.

L'Ae observe qu'aucune réflexion générale n'est proposée sur le dimensionnement des stationnements autres qu'automobiles non plus que sur l'accès aux gares du tronçon. Une mise à jour du projet prenant en compte le développement attendu du vélo comme mode de déplacement apparaît nécessaire.

Sans s'attarder sur la question de la ZAC Triangle de Gonesse examinée au § 2.2.2, l'Ae relève que les impacts positifs notés sur le territoire en termes d'augmentation de l'attractivité de la zone et de création de nouvelles activités (ZAC sud CDG, ZAC de la Chapelle de Guivry) sont clairement attribués au « *renforcement permis par un nouvelle desserte directe* » et aux nouvelles gares.

### Gaz à effet de serre

S'agissant de la phase chantier, le dossier affirme que l'impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre est faible. Aucun calcul ne permet d'étayer ce propos ; le percement de tunnels constitue pourtant une activité fortement émettrice. Le dossier indique par ailleurs, sans le démontrer davantage, que le cumul de projets de réseaux (routiers et transports en commun) et de projets d'aménagement le long du tracé induira en exploitation une diminution de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. L'Ae note que cette assertion repose exclusivement sur la prise en considération des effets de l'ensemble du réseau du Grand Paris express, en conscience des limites du raisonnement, développées par l'Ae dans son avis n°2015-78. L'Ae y avait pourtant signalé que « *pour cette ligne, les contrats de développement territorial des territoires qu'elle traverse ne prévoient pas de réduction significative des émissions de gaz à effet de serre, ce qui est logique sur des territoires agricoles ou naturels, mais ce qui amoindrit très largement le crédit qu'il est possible d'apporter au traitement de cet enjeu dans le dossier* ». De surcroît, l'avis de l'Ae relatif à la création de la ZAC Triangle de Gonesse avait, dans sa synthèse, souligné que « *les résultats fournis sur ce point étaient en discordance particulièrement forte avec le facteur 4<sup>27</sup>* ». Enfin, l'avis Ae n°2019-77 relatif au schéma de cohérence territoriale de Roissy, sur le même sujet, constatait qu'il « *n'apport[ait] aucune réponse aux déséquilibres actuels, qui ne*

---

<sup>27</sup> Objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, France entière, entre 1990 et 2050, alors retenu par la France

*feront que s'aggraver, et ne s'inscrit pas dans la trajectoire de neutralité carbone recherchée* ». L'affirmation de l'étude d'impact constitue donc une interprétation biaisée de l'étude d'impact initiale et apparaît particulièrement décalée par rapport au faisceau d'analyse des autres projets et plans/programmes liés au projet.

Le dossier est évasif sur l'intégration des énergies renouvelables : « *dans la mesure du possible, ces potentiels seront pris en compte* ».

### Cadre de vie et santé humaine

En termes de qualité de l'air, les effets sont réputés significatifs pendant la phase chantier (poussières, polluants, congestion...) mais non mesurés ; ils sont estimés positifs en exploitation sans évaluation plus précise ; or, les deux points détaillés, ZAC Cluster des médias et projet de réalisation du terminal T4, mentionnent au contraire une dégradation prévisible.

Les conséquences en termes d'environnement sonore ont été évaluées pendant la phase chantier ; elles sont décrites qualitativement en phase exploitation comme résultant de la présence d'équipements techniques à proximité des gares ou du bruit routier. L'évaluation cumulée en exploitation n'est faite précisément qu'avec la ZAC Cluster des médias – augmentation prévisible d'un décibel, réputée non « *perceptible par l'oreille humaine* ».

## **2.2.2 L'analyse spécifique des incidences cumulées de la L17 N avec la ZAC Triangle de Gonesse et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences (ERC)**

Pour l'analyse, sont ici considérés les ouvrages du secteur gare Triangle de Gonesse de la ligne 17, à savoir la gare, également point d'entrée d'un tunnelier, l'ouvrage annexe 3505P et la section aérienne.

Le chapitre dédié aux incidences cumulées de la ligne 17 (secteur gare TG) avec la ZAC Triangle de Gonesse présente un niveau de précision relativement plus satisfaisant que le tableau des effets cumulés évoqué ci-dessus, en présentant pour chaque thématique les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) de chacun des deux projets, et en examinant si des mesures complémentaires sont nécessaires du fait du cumul des incidences.

L'Ae relève en revanche que ce chapitre actualise de fait certains points de l'analyse des incidences de la ligne 17, tandis que les chapitres normalement dédiés à ces incidences n'ont pas été mis à jour, ce qui rend difficile l'accès à une information pertinente.

Il est précisé que l'analyse des effets cumulés a été actualisée à partir de l'étude d'impact plus récente du dossier de déclaration d'utilité publique de la ZAC Triangle de Gonesse.

### Gestion des déchets du BTP (hors terres excavées)

Sur cette thématique, la présentation par le dossier des effets cumulés est confuse : d'une part le volet « gestion des déchets du BTP (hors terres excavées) » indique que pour la ligne 17, leur production étant négligeable en comparaison de ceux de la ZAC Triangle de Gonesse, ils seront rattachés au schéma d'organisation de la gestion et d'élimination des déchets de la ligne ; d'autre part, il rapporte longuement les mesures d'évitement et de réduction associées, qui sont de toute évidence génériques et non spécifiques à ce tronçon. Une discordance analogue existe pour la ZAC

Triangle de Gonesse : la description des mesures en phase chantier mentionne un « bilan équilibré entre déblais produits et remblais mis en œuvre » alors que cette mention ne devrait pas figurer dans un volet « hors terres excavées ». La mise en cohérence du dossier contribuerait à sa lisibilité. L'impact résiduel en matière de déchets du BTP est estimé faible en phase exploitation. L'Ae n'a pas d'observation à formuler sur ce point.

### Gestion des terres excavées

Les éléments fournis permettent de mieux apprécier l'ampleur des trafics de camions évacuant des terres excavées pour le seul projet de ligne 17 au niveau de la gare Triangle de Gonesse – en moyenne entre 200 et 350 rotations<sup>28</sup> de camions de 20 tonnes par jour selon le chapitre propre aux impacts de la ligne 17, mais jusqu'à 730 rotations lors du creusement du tunnelier.

Le dossier présente cette gestion comme relevant d'une problématique commune aux projets de ligne 17 et de ZAC Triangle de Gonesse tout en spécifiant que la question ne se pose pas pour cette dernière en l'absence d'évacuation hors site. Les effets sur le trafic des zones concernées seront donc en totalité imputables à la ligne 17. Le dossier indique cependant en même temps que « *compte tenu de la concomitance supposée des projets et du volume de déblais générés, un risque d'augmentation du taux de saturation des exutoires en phase travaux peut être rencontré* ». La mise en cohérence du dossier serait ici particulièrement utile. Le dossier présente dans un même tableau pour chacun des deux projets, d'une part les déblais attendus, d'autre part les besoins de remblais. Il apparaît que la ZAC Triangle de Gonesse est déficitaire, y compris en excluant Europacity), tandis que la ligne 17 (secteur gare) est excédentaire, l'ensemble étant légèrement déficitaire.

	Déblais (m <sup>3</sup> )	Remblais (m <sup>3</sup> )
ZAC Triangle de Gonesse (incluant les besoins spécifiques à Europacity)	1 967 000	2 824 000
ligne 17 (secteur gare TG)	923 350	280 000
CUMUL DES DEUX PROJETS	2 890 350	3 104 000

*Tableau 1 Somme des déblais produits et des remblais nécessités (tableau établi par la mission)*

Au-delà de la remarque générale déjà émise relative au déficit de présentation de l'organisation des filières d'évacuation et des valorisations envisagées, l'Ae observe que la faisabilité d'une mutualisation des besoins et de la valorisation des déblais de la ligne 17 pour les besoins de la ZAC n'est pas examinée. Les mesures ERC associées sont imprécises malgré le calendrier des travaux, supposé très prochain : « *des échanges et des partenariats avec les collectivités et porteurs de projets sont en place pour identifier des projets susceptibles d'accueillir des déblais pour leur valorisation hors site* ». L'Ae considère qu'à ce stade avancé de l'opération, le dossier doit indiquer précisément les projets identifiés et les volumes correspondants avant l'enquête publique.

***L'Ae recommande d'analyser la faisabilité du réemploi des terres excavées excédentaires de la ligne 17 pour les besoins de remblaiement de l'ensemble des projets concomitants et, de manière générale, de présenter les partenariats identifiés pour la valorisation des déblais.***

<sup>28</sup> Une rotation correspond à deux circulations (aller et retour).

### Eaux superficielles

#### Perturbations liées aux ruissellements et aux eaux pluviales en phase chantier

Un risque de perturbation quantitative et qualitative est signalé uniquement en phase chantier du fait des effets cumulés des rejets d'eaux pluviales, entraînant un risque de saturation, voire de débordement des exutoires superficiels identifiés (réseaux d'assainissement, fossés pluviaux). L'analyse renvoie à la mise en œuvre des mesures ERC prévues pour chacun des projets pour conclure à l'absence de nécessité de mesures complémentaires.

### Eaux souterraines

Les opérations de pompage du fait des travaux de la ligne 17 peuvent entraîner des rabattements de nappes plus ou moins importants selon les sections, de 0,50 m au niveau du Parc des expositions à 2,50 m au nord de l'aéroport du Bourget, l'incidence étant de 0,10 à 0,15 m au droit des plans d'eau du site Natura 2000 dont la profondeur n'est pas indiquée.

Si les travaux de la ZAC sont concomitants (situation la plus défavorable pour chaque projet), un effet additionnel d'abaissement serait connu pendant la période des hautes eaux de la nappe. Cet effet est néanmoins considéré comme limité « *dans la mesure où l'impact maximal de la Ligne 17 Nord (vers OA3501P) correspond à l'endroit où l'impact résiduel de la ZAC est le plus faible (0.1 m)* ». Il n'est pas proposé de mesures complémentaires. Il n'est pas précisé si certains secteurs pourraient connaître la superposition de deux rabattements modérés pris isolément, leur cumul pouvant alors être non négligeable vis-à-vis du risque de tassement des sols.

### Milieu naturel

#### Habitats

Au vu des inventaires réalisés pour les deux projets, « *les habitats naturels et semi-naturels (...) ne présentent pour la plupart pas d'intérêt écologique* » à deux exceptions près : l'habitat J5.3 « Eaux stagnantes artificielles non salées » à Tremblay en France est totalement détruit par le projet ; une surface importante de l'habitat E2.2 « Prairie mésophile », identifié sur la ZAC Triangle de Gonesse comme végétation remarquable d'Île-de-France en tant que « *corridor écologique jouant un rôle majeur dans la dispersion de nombreuses espèces* » et qui abrite plusieurs espèces remarquables dont la Drave des murailles et le Gaillet de Paris, serait également détruite.

En outre plusieurs habitats que le dossier considère comme « *à faible enjeu écologique* » seraient affectés par le cumul des deux projets : milieux agricoles pour plus de 270 ha, milieux ouverts mésoxérophyles à hygrophiles (21 ha), milieux arbustifs (9 ha), milieux fortement anthropisés (8 ha) et milieux boisés (3 ha).

Les mesures d'évitement concernent deux friches : angle des RD 317 et 370 et sud-ouest de l'îlot agricole du Triangle de Gonesse au nord de la Francilienne ; évitement de 32 % des habitats à enjeux par la ZAC au sein du secteur ouest identifié comme corridor fonctionnel de prairies, friches et dépendances vertes dans le schéma régional de cohérence écologique.

À titre de compensation dans le projet de ZAC est prévue la création d'une prairie pâturée de 3,57 ha, d'un verger de haute-tige de 2,29 ha et d'une prairie herbacée de 4,08 ha, avec transfert

de substrat des zones affectées vers les zones de compensation. Aucune mesure de compensation n'est prévue pour la ligne 17 (secteur gare TG), « *l'impact sur les habitats naturels et semi-naturels étant négligeable* ». L'Ae considère que cette affirmation est erronée, le dossier notant un effet cumulé sur les habitats naturels « *sur des surfaces importantes* ». En outre, la superposition des mesures conduit à des contradictions : la ligne 17 (secteur gare TG) affecte 615 m<sup>2</sup> d'habitats écologiques supposés évités par la ZAC (fourrés arbustifs et prairies mésophiles) tandis que la ZAC affecte la friche industrielle évitée par la ligne 17 (secteur gare TG).

Le maître d'ouvrage s'engage « *à remettre en état les 70 m<sup>2</sup> de prairie mésophile au droit de l'accès de chantier à l'OA 3505P en fin de travaux afin de restaurer la continuité d'habitat herbacé dans le secteur [et à] adapter ses emprises chantier [pour éviter] les habitats de fourrés arbustifs le long de l'A1* ». Il estime ainsi supprimer tout impact résiduel, en dépit de la faiblesse de la mesure.

### Flore

Les inventaires floristiques ont identifié des espèces indigènes dont certaines sont inscrites sur la liste rouge d'Île-de-France. Le tableau récapitulatif fait apparaître onze espèces pour lesquelles l'effet de la ligne 17 (secteur gare TG) est qualifié de fort et dix de modéré, pas moins de douze coïncident avec un effet également fort ou modéré du fait de la ZAC Triangle de Gonesse. Pourtant, le cumul n'est mis en évidence que pour trois espèces : le Chardon à petites fleurs, la Cynoglosse officinale et la Drave des murailles.

Deux stations ont été identifiées pour la Drave des murailles, très rare en Île-de-France, classée vulnérable sur la liste rouge régionale, et deux stations également, dont une en commun avec la Drave des murailles, pour la Cynoglosse officinale, rare en Île-de-France, classée quasi menacée sur la liste rouge régionale. Le Chardon à petites fleurs, espèce classée en préoccupation mineure, très rare dans la région est également présent sur les talus de l'A1.

Les mesures d'évitement sont communes avec celles des habitats ; des mesures de réduction prévoient le déplacement de sept espèces végétales par prélèvement et remise en place de mottes ou de plaques, prélèvements de graines, transfert de pieds et transfert de sols en vrac. Les emprises chantier préserveront les pieds de Chardon à petites fleurs par des clôtures fixes ; une station à proximité des piles du viaduc sera déplacée. Aucune mesure n'est prévue pour la station de Cynoglosse officinale affectée par la ligne 17 (secteur gare TG).

### Faune

Le tableau de recensement des espèces pour lesquelles un effet fort ou modéré est identifié au titre de l'un ou l'autre projet fait apparaître de nombreux constats d'effets cumulés. Il s'agit soit d'insectes (Criquet verte échine, Decticelle bariolée, Demi-deuil, Grillon d'Italie, Hespérie de l'Alcée, Mante religieuse, Phanoptère méridional, Zygène des Lotiers), de reptiles (Lézard des murailles) ou d'oiseaux : Accenteur mouchet, Fauvette à tête noire, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Pinson des arbres, Pouillot véloce, Rouge-gorge familier, Troglodyte mignon (milieux boisés, parcs et jardins) ; Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Tourterelle des bois, mais également Fauvette des jardins, Tarier pâle (milieux semi-ouverts) ; Alouette des champs, Bergeronnette printanière (milieux ouverts). Il est à noter que l'Œdicnème criard pour lequel l'enjeu est modéré et l'impact fort du fait de la ligne 17 (secteur gare TG), n'apparaît pas comme faisant l'objet

d'incidences cumulées. Il faut ajouter à cette liste deux mammifères : le Hérisson d'Europe et le Lapin de garenne.

Ce sont en tout 28 espèces animales remarquables ou protégées qui sont concernées, relevant soit des friches herbacées et zones ouvertes (insectes et reptiles), soit des friches buissonnantes et des boisements (oiseaux et mammifères), soit des zones cultivées (oiseaux).

Les mesures d'évitement présentant des incohérences entre les deux projets (friche industrielle au sud-ouest du Triangle de Gonesse), les mesures de réduction (barrières, remise en état, comblement d'un fossé...) sont peu significatives. Les mesures compensatoires indiquées sont la mise en place d'une mosaïque de milieux steppiques (4 800 m<sup>2</sup>), de prairies mésophiles de fauche tardive (5 ha) et de plages de galets (trois fois 5 200 m<sup>2</sup>), au sein du site des Monts Gardés à Claye-Souilly

Une compensation spécifique est prévue pour les espèces de milieux semi-ouverts sur les pentes de la Montagne de Chelles (17,5 ha) avec lutte contre les espèces invasives, ainsi que pour les espèces de milieux boisés : éclaircies, etc. sur 18 ha du Parc de Noisiel. Pour aucune de ces compensations supposées, le caractère additionnel n'est analysé. La sécurisation du bail précaire sur le site de compensation des Monts Gardés n'est pas évoquée. L'Ae rappelle que la durée de la compensation doit être identique à celle de l'impact. Certaines surfaces multifonctionnelles, telles des « prairies mésophiles de 70 m<sup>2</sup> », paraissent un peu faibles pour constituer le réceptacle de l'ensemble des attentes fonctionnelles qu'elles sont supposées satisfaire.

### Continuités écologiques

Les incidences, parfaitement identifiées par le dossier, sont qualifiées de faibles du fait des mesures d'évitement et de réduction. En conséquence, il n'est pas prévu de compensation.

De manière générale, la prise en considération des milieux naturels dans le dossier est caractérisée par la sous-estimation déjà évoquée des enjeux propres à leur situation périurbaine, que le pétitionnaire ne peut ignorer notamment à la suite des deux avis du CNPN. Les mesures compensatoires à mettre en œuvre sont à réévaluer afin d'assurer des gains de biodiversité et de continuité écologique à un niveau satisfaisant.

***Sans pouvoir rendre un avis sur d'éventuelles mesures de compensation supplémentaires en cours de définition et le cas échéant sur leurs effets sur l'environnement, l'Ae recommande :***

- ***de reconsidérer les incidences cumulées de la ligne 17 (secteur gare TG) et de la ZAC Triangle de Gonesse sur la base d'une réévaluation générale des enjeux de biodiversité et de continuité, et de revoir en conséquence les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour assurer le bon rétablissement des fonctionnalités des milieux affectés ;***
- ***de vérifier que les mesures de compensation mises en place pour un projet sont d'une durée suffisante et ne sont pas remises en cause par la réalisation d'un autre projet le cas échéant ;***
- ***de démontrer que la réalisation de l'ensemble des projets ne se traduira pas par une perte nette de biodiversité.***

### Services écosystémiques

Le cumul des incidences résulte de la modification de l'occupation des sols pour 248 ha de terres agricoles (dont 226 au titre de la seule ZAC Triangle de Gonesse), qui présentent des impacts bruts principalement en termes d'approvisionnement lié au milieu agricole, et plus faiblement en termes socio-culturels (cadre de vie, loisirs, fréquentation touristique) et de régulation (de l'air, du climat, de la pollinisation). Il est prévu d'éviter les boisements de la ZPS « Sites de Saint-Denis », de remettre en état les emprises travaux non utilisées en phase d'exploitation et de créer de nombreux espaces verts dans le projet de ZAC. Le dossier renvoie ainsi aux mesures propres à chacun des projets et mène une analyse des effets cumulés très rapide concluant que « *les productions agricoles concernées ne constituent pas des productions alimentaires destinées à être écoulées sur des marchés locaux* » et que « *aucune mesure compensatoire n'est nécessaire, le projet ayant un impact positif sur les services écosystémiques de régulation et socioculturels* ». L'Ae considère que cette analyse n'est pas satisfaisante pour apprécier globalement l'ampleur des perturbations du territoire du fait de l'ensemble des projets qui vont s'y implanter.

### Paysage et patrimoine

Au-delà de la phase chantier, le dossier ne mentionne que des effets positifs : « *mise en place d'une trame verte ambitieuse* », « *création d'une Ville-terrasse* », « *séparation claire entre urbain et agricole* ». La conclusion est claire : « *les mesures d'intégration avec une part importante d'espaces paysagers et une architecture harmonieuse permettront d'obtenir un paysage certes différent, mais de qualité* ». Le chapitre ne comporte que quatre dessins de « perspectives provisoires » pour illustrer cette conclusion, ce qui ne permet pas vraiment de convaincre.

### Milieu humain

Selon le dossier, « *la ZAC TDG ne prévoit pas la réalisation de logements, ainsi il n'y aura pas d'effets cumulés directs sur la population du secteur. Cependant, l'arrivée d'un secteur d'emploi important et sa desserte par une ligne de métro pourrait avoir un impact sur les secteurs voisins* ». « *La ligne 17 nord (secteur gare TG) n'aura pas d'impact direct sur les activités économiques, si ce n'est de jouer son rôle de desserte* ».

Le dossier ne prend aucunement en considération le lien entre la création de la gare et la ZAC, ne tirant d'ailleurs aucune conséquence de la disparition d'au moins un des principaux attracteurs identifiés pour la ligne (le Parc des expositions, Europacity et la desserte du terminal aéroportuaire T4 de Roissy-Charles de Gaulle). Il précise cependant au titre des mesures d'accompagnement de la ZAC que seront mises en place des « *mesures visant à éviter la concurrence économique entre territoires* ».

### Espace agricole

Le dossier résume les incidences cumulées à celles de la ZAC Triangle de Gonesse : « *L'analyse des impacts pour la ZAC est en réalité l'analyse des impacts cumulés avec la ligne 17 (secteur gare TG) car les ouvrages définitifs du projet sont bien intégrés* ». Au titre des mesures d'accompagnement figure la mention « *la SGP soutiendra un projet d'agriculture favorable à la biodiversité* ».

Aucun site alternatif permettant la réalisation du projet n'ayant été identifié, des mesures de réduction des incidences ont été prévues : réduction de l'emprise du projet pour maintenir une

lisière agricole de 23 ha, maintien des accès aux zones agricoles conservées, indemnisation des délaissés agricoles inexploitable, préservation d'un carré agricole de 400 ha, aménagement d'une continuité paysagère nord-sud, le cas échéant avec une activité d'agroforesterie. Le dossier considère l'impact résiduel comme nul, dès lors que les incidences seront compensées par le fonds de compensation régional porté par l'association Agri Développement Île-de-France sur lequel le dossier ne fournit pas d'élément.

### Mobilité

Des perturbations temporaires sont mentionnées en phase travaux et le trafic généré par le chantier est identifié mais non évalué. L'Ae observe que le dossier ne prend pas en considération le préalable que constitue la réalisation de la ligne 17 (secteur gare TG) pour celle de la ZAC Triangle de Gonesse. Le dossier se borne à indiquer que « *le projet de ZAC TDG engendrera des trafics supplémentaires par rapport à l'état actuel, cependant la ligne 17 pourra permettre d'atténuer cette augmentation en desservant le secteur* ». La réalisation de la ligne est donc présentée comme une mesure de réduction des incidences du projet de ZAC. L'Ae considère cette présentation comme réductrice. Le sujet renvoie de manière plus générale aux recommandations réitérées de l'Ae concernant les effets du projet sur l'urbanisation (cf. § 2.1.5).

### Énergie

Le dossier estime les besoins en énergie en phase travaux « *difficilement quantifiables* ». L'Ae s'étonne de cette assertion, s'agissant d'un chantier classique dont le démarrage est prochain, surtout au regard de l'importance de l'évacuation routière des déblais. En phase exploitation, une fourchette de consommation est indiquée pour la ZAC Triangle de Gonesse (entre 226 et 267 GWh/an), la consommation de la ligne 17 (secteur gare TG) n'ayant qu'un effet très faible sur l'ensemble : + 3 GWh/an. Le dossier fait cependant état de la mise en place d'un dispositif de récupération de l'énergie cinétique au freinage. S'agissant de la ZAC, l'essentiel des mesures tient à une démarche de sobriété et à « *une utilisation efficace des énergies renouvelables* ».

Le dossier considère les énergies renouvelables comme des mesures de réduction avec un effet positif sur les émissions de gaz à effet de serre, ce qui n'est vrai que lorsque des combustibles fossiles sont substitués. Pour la ZAC Triangle de Gonesse, la cible du taux de couverture des besoins par les énergies renouvelables est de 70 %, pour la gare, « *la production de chaleur et de froid sera réalisée par des pompes à chaleur air/eau* ».

### Émissions de GES

En phase construction, les émissions totales de l'ensemble de la ligne 17 (secteur gare TG) sont estimées à 482 000 teqCO<sub>2</sub> (soit 80 000 teqCO<sub>2</sub> par an pendant six ans) ; pour la construction de la ZAC Triangle de Gonesse, elles sont évaluées à 37 000 teqCO<sub>2</sub> par an pendant une période prévisible de 18 ans. En exploitation, la ZAC devrait conduire à des émissions annuelles de 158 000 teqCO<sub>2</sub>, la ligne 17 (secteur gare TG) à 5 800 teqCO<sub>2</sub>. Bien qu'a priori marginale, la perte de séquestration du carbone du fait de la destruction des espaces agricoles déjà évoquée mériterait d'être mentionnée. Comme il s'agit d'un transport en commun, le dossier considère qu'il faudrait estimer qu'environ 680 000 teqCO<sub>2</sub> ne seraient pas émis d'ici à l'horizon 2050. « *En effet les résultats de modélisation utilisés n'intègrent pas directement les effets positifs supplémentaires qui pourraient être retirés de la mise en œuvre d'une stratégie de rabattement sur le réseau Grand Paris Express* ».

*favorisant l'intermodalité entre le réseau routier structurant et les transports en commun* ». L'Ae ne peut que s'interroger sur cette assertion du dossier, cette modélisation étant supposée avoir présidé au choix de réalisation de la ligne.

***L'Ae recommande de décrire la stratégie prévue de rabattement sur le réseau de transport public et de fournir les détails de l'évaluation des gains subséquents en gaz à effet de serre.***

### Qualité de l'air

Selon le dossier, la phase chantier aura un effet temporaire et non quantifiable sur la qualité de l'air, lié aux poussières et aux engins de chantier. L'Ae s'étonne de cette difficulté d'appréciation. En phase d'exploitation, le dossier affirme que la ligne « *permet une diminution de la plupart des polluants étudiés de 0,1 % par rapport à la situation de référence* ». La situation de référence n'est pas décrite dans le dossier. Les incidences sur la qualité de l'air seront donc, selon le dossier, entièrement imputables au fonctionnement de la ZAC Triangle de Gonesse (déplacements, fonctionnement des bâtiments, etc.).

### Environnement sonore

L'environnement sonore sans projet est marqué par le bruit routier et le transport aérien en lien avec les deux aéroports du Bourget et de Roissy-Charles de Gaulle. En phase chantier, la réalisation des travaux se traduira par des nuisances sonores accrues, « *les travaux de la L17N sont toutefois éloignés des habitations et situés dans un secteur déjà bruyant* ». Cette appréciation qualitative mériterait d'être étayée par des mesures précises au droit des habitations par exemple aux alentours de la gare du Bourget aéroport ou du Mesnil-Amelot.

Selon le dossier, les niveaux de bruit de la ligne 17 (secteur gare TG) au niveau de la tranchée du Triangle de Gonesse atteindront entre 73 et 78 dB(A) de jour et 68 à 73 dB(A) de nuit. Le bruit affectant le secteur devrait avoir un effet de masquage du bruit de la ligne selon le dossier, ce qui constitue une analyse erronée, les énergies sonores ayant au contraire un effet de cumul, sauf quand l'écart entre les niveaux est très important. Trois bâtiments de la ZAC à proximité immédiate de l'ouvrage OA 3505P devraient être affectés par des niveaux de bruit de 65 à 70 dB(A). Pour remédier à cet inconvénient, il a été décidé de changer l'orientation de l'ouvrage pour que la grille de désenfumage ne fasse plus face aux bâtiments projetés. En outre, les ouvrages de sécurité seront implantés le plus loin possible des zones à enjeux ; des matériaux absorbants confineront le bruit à l'intérieur des ateliers et des traitements acoustiques seront mis en œuvre pour les ventilations.

## ***2.3 Évaluation des incidences Natura 2000***

Les études ont conclu à l'existence d'incidences brutes significatives du fait de la proximité de la L17 N et de la ZAC Triangle de Gonesse avec la ZPS Natura 2000 Sites de Seine-Saint-Denis et notamment ses deux composantes Parc du Sausset et Parc Georges Valbon. Les incidences négatives de la ligne 17 (secteur gare TG) sont indirectes : modification du réseau hydrique et risque de pollution des habitats d'espèces ou fréquentés par les espèces de la directive « Oiseaux » ; risque de rupture des continuités écologiques ; dérangement des espèces de la directive « Oiseaux » ; risque de collision avec l'avifaune.

Les niveaux d'abaissement attendus des plans d'eau sont inférieurs à ce qui a été identifié comme risque significatif y compris pendant la période de nidification, mais celui-ci, quoique modéré, n'est pas nul. Bien que la ligne 17 passe à 50 m du Parc du Sausset, la présence de la Francilienne entre les travaux et les boisements semble exclure une perturbation additionnelle ou un risque de collision avec l'avifaune. Le risque de pollution des habitats naturels paraît faible en l'absence d'écoulements d'eau en direction des parcs depuis les emprises. En revanche, s'implantant au sein des boisements de Paris-Nord qui sont identifiés comme « liaison d'intérêt écologique entre le parc départemental du Sausset et le plateau agricole de Gonesse », la ligne 17 (secteur gare TG) pourrait conduire à supprimer cette continuité. Cet effet est renforcé par l'artificialisation d'une surface importante de milieux agricoles par la ZAC Triangle de Gonesse.

Le tracé a évité les entités du site Natura 2000 ; la ZAC Triangle de Gonesse préserve un carré agricole de 407 ha dans le Triangle de Gonesse, qui constitue une zone de repos pour les oiseaux du Parc du Sausset. L'utilisation du tunnelier limite les rabattements de nappe au moment du creusement et donc les incidences sur les plans d'eau et zones humides connectés à la nappe souterraine. Le recours aux parois moulées pour la gare « Le Bourget aéroport » limite également ces rabattements. La surveillance des plans d'eau et la remise en état des emprises travaux non utilisées sur le site de Paris-Nord, par la reconstitution de boisements et la création d'une noue de gestion des eaux pluviales plantée d'espèces hélophytiques<sup>29</sup> et d'arbres des milieux humides, devraient réduire les incidences négatives pour les milieux. La création d'une lisière agricole au nord du projet de ZAC permet de préserver un corridor écologique est-ouest entre le parc et la plaine agricole de Gonesse. La mise en place d'une continuité paysagère nord-sud au sein de l'opération d'aménagement connectant les zones paysagères du projet aux parcs limitrophes limite également les incidences négatives du projet.

La juxtaposition de ces mesures ne permet pas totalement d'apprécier la conclusion qu'en tire le dossier, d'effets résiduels négligeables sur l'interruption des continuités écologiques.

***L'Ae recommande de mieux démontrer que les mesures de réduction et de compensation prévues permettent la préservation des continuités écologiques.***

---

<sup>29</sup> Favorables aux plantes des marais, espèces aimant les substrats gorgés d'eau mais dont les bases des tiges sont le plus souvent non immergées (source : Wikipédia).