

PROJET EUROPACITY :

**ANALYSE COMPARATIVE DES ETUDES D'IMPACT DE
LA ZAC DE GONESSE ET DE LA LIGNE 17 NORD**

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
Le projet	2
Les contentieux en cours.....	3
Rencontres et acteurs	5
La commande.....	6
PROPOS LIMINAIRES.....	7
L'étude d'impact : explication et enjeux	7
ANALYSE COMPARATIVE THEMATIQUE	8
Gaz à effet de serre et qualité de l'air	8
Énergie	12
Déblais/Remblais.....	20
Habitats naturels et semi-naturels.....	25
Faune.....	28
Flore	44
Pollutions lumineuses	48
Terres agricoles	51
Occupation des sols.....	52
Agriculture.....	57
Emploi	61
Transports	64
Paysage	67
CONCLUSION	71

INTRODUCTION

Le projet

Europacity est un projet immobilier consistant en l'urbanisation de 248 hectares de terres agricoles. Les nombreux « sous-projets » permettant sa réalisation sont localisés dans la zone du triangle de Gonesse, au Nord-Est de Paris entre les aéroports du Bourget et Charles de Gaulle. Au sens strict, « Europacity » désigne le parc de loisir pour lequel ont investi Ceetrus, filiale du groupe Auchan, et le Wanda Group, conglomérat chinois investissant dans les activités touristiques, sportives et hôtelières. L'ouverture de ce parc de 80 hectares est prévue pour 2027. Il regrouperait des commerces, des équipements sportifs et culturels,

ou encore un parc aquatique. En portant ce projet de grande envergure, les investisseurs entendent offrir une alternative novatrice aux traditionnels centres commerciaux, un modèle actuellement en perte de vitesse. Est également prévue la construction d'un quartier d'affaire à proximité immédiate du parc, d'une superficie de 128 hectares. Cette zone serait composée de bureaux, hôtels, commerces, et infrastructures de recherche et développement. Enfin, un projet de « parc créatif » est à l'ordre du jour. Il abriterait des espaces verts, des équipements sportifs et culturels, des commerces et une piste cyclable. Il est prévu de conserver, au nord de la zone, un carré agricole de 400 hectares. Cette superficie est contestée par les opposants au projet, qui considèrent que seuls 368 hectares pourraient en réalité être conservés avec la réalisation d'Europacity.



Ayant vocation à s'implanter dans une zone jusque maintenant majoritairement agricole, il est apparu nécessaire d'aménager des infrastructures facilitant l'accès à Europacity aux futurs visiteurs et employés. La zone sera ainsi desservie par les transports en communs, grâce au passage de la future ligne 17 Nord, conçue dans le cadre du projet du « Grand Paris Express ». Cette nouvelle ligne de métro automatique reliera le Nord de Paris (Saint-Denis Pleyel) au Mesnil-Amelot, en passant par le Bourget, le triangle de Gonesse et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. Afin d'en assurer le bon fonctionnement, un centre d'exploitation doit être construit à proximité d'Europacity. Celui-ci comprendrait deux sites de maintenance, et un poste de commande centralisé, pour une surface de 19 hectares. Une reconfiguration de l'échangeur des autoroutes A1, A3 et ex RN-370 est aussi envisagée, afin d'assurer une meilleure distribution du trafic, qui connaîtra une augmentation sensible du fait des nouveaux flux liés au triangle de Gonesse. Serait notamment construite une bretelle d'accès à Europacity.

Il est donc impossible d'envisager le projet Europacity isolément de l'ensemble des opérations qui seront réalisées parallèlement. Il est primordial d'avoir en tête le projet « global » pour bien comprendre les enjeux relatifs aux opérations d'aménagement nécessaires à sa réalisation ou à son fonctionnement. Ces multiples « sous-projets » doivent chacun respecter un cadre juridique bien précis, tant dans leur contenu que dans la procédure à suivre pour leur réalisation. Cela donne lieu à un contentieux particulièrement dense, où le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) et d'autres associations telles que France Nature Environnement tentent d'obtenir gain de cause contre les entités publiques porteuses du projet, faisant notamment valoir un projet alternatif fondé sur l'exploitation des terres agricoles.

Les contentieux en cours

Les avocats du CPTG et d'autres associations environnementales sont engagés dans un premier contentieux lié au plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Gonesse. Ce document établit le projet urbain de la commune et les règles d'aménagement à respecter (par exemple les zones constructibles). Il résume le parti pris de la commune en termes d'urbanisation et la direction générale dans laquelle va évoluer l'agglomération.

Le conseil municipal de la ville de Gonesse est compétent pour l'adoption du PLU. Sa révision a été ouverte en 2011, afin de rendre constructibles les terres du triangle de Gonesse. Le projet de révision a reçu en juillet 2017 l'avis défavorable du commissaire-enquêteur en raison d'une considération trop sommaire des impacts environnementaux. Passant outre cet avis, le conseil municipal de Gonesse a voté le nouveau PLU en septembre 2018, comprenant quelques modifications par rapport au projet initial, notamment l'exclusion du projet d'aménagement de la gare de la Ligne 17 « Triangle de Gonesse », afin que celle-ci soit réalisée de manière indépendante. Le 12 mars 2019, le Tribunal Administratif de Cergy, suivant l'avis du rapporteur public, a annulé le PLU de la ville de Gonesse. Il a en effet été jugé que la municipalité n'a envisagé aucune solution alternative à l'urbanisation des terres de Gonesse, ce qui était pourtant primordial eu égard l'impact écologique d'un tel projet. En outre, la construction de 500 logements prévue par le PLU est incompatible avec les plans d'exposition au bruit des aéroports Roissy Charles de Gaulle et du Bourget, méconnaissant les conditions exigées pour la construction de nouveaux logements dans les zones fortement exposées au bruit. Enfin, le conseil municipal de Gonesse a commis une erreur manifeste d'appréciation en classant 248 hectares du triangle de Gonesse en zone à urbaniser, une décision qui porte une atteinte trop grande aux milieux naturels sans que les bénéfices n'en soient solidement démontrés. En désaccord avec les moyens retenus, la municipalité de Gonesse a interjeté appel.

Le second contentieux en cours est relatif à la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Gonesse. Créée par arrêté préfectoral le 21 septembre 2016, il a fait l'objet d'un recours en annulation porté par des associations. Par un jugement du 6 mars 2018, le tribunal Administratif de Cergy a annulé cet arrêté, retenant l'insuffisance de l'étude d'impact de la création de la ZAC quant à son incidence sur la qualité de l'air, et « sur la question des émissions de CO2 induites par les déplacements de touristes par déplacements terrestres ou aériens, eu égard à la proximité de l'aéroport et dans la perspective de la création d'Europacity ». Il convient de souligner qu'il est inédit qu'un tel moyen soit retenu par une juridiction administrative en France. Le juge a également reproché à l'étude d'impact de la ZAC une évaluation trop limitée des effets cumulés de la mise en œuvre du projet avec la construction de la ligne 17 Nord. Ces insuffisances auraient ainsi nuit à l'information complète de la population et auraient pesé dans la décision de l'autorité administrative. Ces deux éléments caractérisent un vice de procédure et entraînent donc l'illégalité de l'arrêté préfectoral de la création de la ZAC. C'est à ce titre qu'il a été annulé. La société Grand Paris Aménagement, qui est le maître d'ouvrage,

et le Ministre de la cohésion des territoires ont fait appel de cette décision. L'audience s'est déroulée le 6 juin 2019 devant les juges de la Cour d'appel de Versailles. L'affaire est à ce jour en cours de délibéré. Parallèlement, et malgré l'annulation de l'arrêté créant la ZAC quelques mois plus tôt, Monsieur le Préfet du Val d'Oise a signé la déclaration d'utilité publique de la ZAC le 20 décembre 2018, à la suite d'un avis favorable du commissaire-enquêteur. Même si l'existence d'un arrêté de création de ZAC n'est pas une condition préalable à la déclaration d'utilité publique, son annulation fragilise considérablement le projet dans sa globalité. La déclaration d'utilité publique a fait l'objet d'un recours en février 2019.

Enfin, la dernière branche principale du « contentieux Europacity » concerne la Ligne 17 Nord, et la construction de la gare « Triangle de Gonesse » qui figure sur son tracé. Le 17 février 2017 a été signé la déclaration d'utilité publique de la Ligne 17. Ses opposants n'ont pas été mesure de déposer un recours dans les temps. Le 18 septembre 2018, Monsieur le Préfet du Val d'Oise a validé le permis de construire de la Gare, ce qui a fait l'objet d'un recours. Le mois suivant a été pris l'arrêté interpréfectoral du 24 octobre 2018 autorisant la création et l'exploitation de la ligne 17 Nord du réseau de transport du Grand Paris express, contre lequel France Nature Environnement a également déposé une requête en annulation devant le Tribunal Administratif de Montreuil. Le mémoire introductif d'instance soulève le caractère illusoire et vicié des mesures d'évitement proposées, l'insuffisance des mesures compensatoires, l'absence de prise en compte d'une espèce protégée, et le défaut global de prise en compte des effets cumulatifs des projets. Des mémoires en défense et en réplique doivent encore être produits.

Rencontres et acteurs

Sept réunions ont eu lieu avec les professeurs encadrant le projet clinique et le partenaire. Nous avons également pu assister à l'audience du 28 janvier 2019 au Tribunal administratif de Cergy relative à l'annulation du plan local d'urbanisme. Les premières rencontres étaient dédiées à la présentation du contentieux Europacity et de ses enjeux, puis à l'identification d'une tâche à réaliser dans le cadre de la clinique juridique, un travail qui a fait l'objet d'un suivi mensuel par Mesdames Chaigneau et Domenach. Les réunions avec le groupe juridique au cabinet de Maître Ambroselli ont donné un aperçu de la forte mobilisation générée par ce contentieux : avocats, juristes, professeurs, chercheurs, militants...De

nombreuses personnes sont impliquées dans la lutte contre Europacity. La diversité de leurs rôles dans le cadre du contentieux, et de leurs qualifications, ont donné lieu à des échanges riches et complets sur les stratégies à adopter et les idées à explorer.

La commande

C'est à l'occasion de notre première participation à une réunion du groupe juridique, le 23 janvier 2019, que le travail clinique a été défini. Nous a été confiée la réalisation d'une analyse comparative de deux documents : l'étude d'impact de la ZAC du triangle de Gonesse (sa dernière version de décembre 2016), réalisée dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, et celle de la Ligne 17 Nord, réalisée dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale concernant la création et l'exploitation de la Ligne 17 Nord. Les deux documents étant particulièrement denses (respectivement 450 et 2018 pages annexes comprises) et techniques, nous avons été invitées à nous focaliser sur des thématiques essentielles qui ressortent du jugement du 6 mars 2018 du Tribunal administratif de Cergy, étant retenus par le juge pour annuler l'arrêté de création de la ZAC : destruction des terres agricoles, émissions de gaz à effet de serre, production d'énergie, qualité de l'air, et effets cumulés avec les projets connus. Cette restriction du champ d'étude, couplée à une division du travail, a rendu cette analyse comparative réalisable dans le temps imparti.

PROPOS LIMINAIRES

L'étude d'impact : explication et enjeux

Prévue à l'article L.122-1 du Code de l'environnement, l'étude d'impact est un rapport public faisant état des incidences sur l'environnement d'un projet donné. Elle est réalisée par le maître d'ouvrage à l'initiative du projet dans le cadre du processus d'évaluation environnementale. Sont concernés les projets qui, « par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine ». Doivent être pris en considération les impacts sur la population et la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, et le paysage. Le dossier comprenant l'étude d'impact est soumis pour avis à l'autorité environnementale, aux collectivités territoriales et à leurs groupements. Une liste énumérant les éléments fondamentaux devant y figurer se trouve à l'article L.122-3 du Code de l'environnement. Un tel document étant particulièrement long et technique, il apparaît difficile d'apporter la preuve d'inexactitudes, omissions ou insuffisances. La confrontation de deux études d'impact permettrait de mettre en lumière des contradictions ou des lacunes, afin d'argumenter sur l'incohérence globale du projet.

Cette analyse comparative prend place dans le cadre du contentieux de la Ligne 17 Nord et du recours déposé contre l'arrêté interpréfectoral du 24 octobre 2018 autorisant sa création et son exploitation, déposé devant le Tribunal Administratif de Montreuil. L'intérêt du travail clinique est de soulever des éléments pouvant enrichir les futurs mémoires à transmettre à la juridiction (mémoire en réplique notamment). Selon une jurisprudence constante, et comme l'a rappelé le juge administratif à l'occasion de l'annulation de l'arrêté de création de la ZAC (TA Cergy, 6 mars 2018, n°1610910-1702621), « les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative ». Prises isolément, les carences identifiées par cette analyse ne sont sans doute pas de nature à vicier la procédure. Cela pourrait en revanche être le cas si celles-ci étaient considérées collectivement, comme témoignant du manque de rigueur des études d'impacts et des projets qu'elles entendent justifier.

ANALYSE COMPARATIVE THEMATIQUE

Gaz à effet de serre et qualité de l'air

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la Ligne 17	Comparaison
<p>Article R122-5 II 3° Code de l'environnement : « Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement »</p>	<p>pp. 94-97 : Il est fait état d'une qualité de l'air peu satisfaisante en Ile de France. Le niveau de pollution sur le site de la ZAC (Val d'Oise et commune de Gonesse) serait néanmoins inférieur aux valeurs limites fixées par les réglementations françaises et européennes. Aucune donnée chiffrée ou référence textuelle n'est fournie pour étayer cette affirmation.</p>	<p>B1 p.533 : L'étude d'impact constate d'importantes émissions de gaz à effet de serre sur le territoire traversé par la Ligne 17. L'enjeu est qualifié de « fort ».</p>	<p>Pas d'incohérences. Constat similaire. L'étude d'impact de la Ligne 17 est cependant bien plus détaillée.</p>
<p>Article R122-5 II 3° Code de l'environnement : « ...et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet... »</p> <p>Article L122-3 II b) Code de l'environnement II b : « Une description des incidences notables probables du projet sur l'environnement »</p>	<p>pp. 268-275 : L'impact du projet sur la qualité de l'air est « modéré ».</p> <p>Une étude menée par Energie Demain (basée sur le projet de 2012 et devant être actualisée) estime les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet, en tenant compte des déplacements entre le lieu de séjour/résidence et Europacity. Les touristes français et internationaux représenteraient moins de 20% des visiteurs, et 2% d'entre eux se rendraient directement à Europacity par voie</p>	<p>B3 p.396 : Des estimations chiffrées des émissions de gaz à effet de serre sont proposées pour 3 grandes phases du projet de la Ligne 17 Nord, pris isolément de l'ensemble du projet Grand Paris Express.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>en phase d'études</i> : les émissions engendrées par les déplacements, le fonctionnement des bâtiments, l'amortissement du matériel sont évaluées à 17 600 tCO₂e 	<p>Pas d'incohérences. L'impact de la ligne 17 est globalement positif sur la qualité de l'air.</p>

	<p>aérienne. Cela contraste avec l'argumentation développée dans l'étude d'impact selon laquelle le triangle de Gonesse a été choisi justement en raison de son emplacement « au cœur des dynamiques aéroportuaires » (p.12). Ces deux aéroports seraient même une des voies d'accès principales à Europacity, étant donné que la Ligne 17 prévoit de les relier.</p> <p>Deux scénarios sont étudiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Un scénario « fil de l'eau »</i>, qui consiste en la mise en œuvre du projet sans efforts spécifiques sur les gaz à effet de serre : Selon ce scénario, la construction et l'exploitation de la ZAC pendant 30 ans engendrerait 200 kteq CO2/an. • <i>Un scénario volontariste</i>, qui consiste en la mise en œuvre du projet en mettant en place des mesures spécifiques pour préserver la qualité de l'air : Selon ce scénario, la construction et l'exploitation de la ZAC pendant 30 ans engendrerait 140 kteq CO2/an. <p>Le poste d'émission le plus important est l'ensemble des déplacements liés au projet, suivi de loin par le fonctionnement et la construction des bâtiments.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>en phase de construction</i> : les émissions liées à la construction du projet représentent environ 24 100 tCO2e/km de rail, soit un total de 482 000 tCO2e pour une longueur de 20km. Le poste d'émission le plus important est celui issu de la production de béton/ciment. • <i>en phase d'exploitation</i> : des émissions de gaz à effet de serre sont imputables au fonctionnement des infrastructures de transport (trains eux-mêmes et gares). Sont également prises en compte les émissions engendrées par l'ensemble des activités de gestion et de marketing, sur les postes mentionnés dans la phase d'étude. Enfin, l'étude d'impact anticipe les émissions qui seront engendrées par les opérations de rénovation. La gestion est la principale source de gaz à effets de serre. <p>Malgré cette pollution supplémentaire, l'impact global de la Ligne 17 est positif : les émissions de GES sont réduites grâce au report modal de la voiture vers les transports publics et grâce au développement territorial. Le cumul de ces gains permettrait d'économiser 1,05 millions de TCO2e à l'horizon 2050.</p>	
--	---	---	--

	<p>Concernant l'accès routier, il est estimé que le quartier d'affaires générera 5 000 véhicules supplémentaires en heures de pointe, et 3 400 pour Europacity.</p>		
<p>Article L122-3 II c) Code de l'environnement : « Une description des caractéristiques du projet et des mesures envisagées pour éviter, les incidences négatives notables probables sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites »</p>	<p>pp. 270-275 : Trois mesures de réduction des impacts sur la qualité de l'air sont envisagées.</p> <p>Concernant la pollution générée par la mobilité des visiteurs et employés, l'étude préconise un report modal des déplacements des véhicules particuliers vers les transports en commun. Ainsi, le maître d'ouvrage souhaite réaliser un projet urbain qui engendrerait une dégradation significative de la qualité de l'air, tout en faisant reposer la réduction de cet impact sur les usagers seuls. Le scénario volontariste aspire à ce que la moitié d'entre eux utilise les transports en commun.</p> <p>Les émissions liées à la construction et au fonctionnement des bâtiments pourraient premièrement être réduites par l'utilisation matériaux durables pour la construction des bâtiments, par exemple du bois à la place du béton.</p> <p>Une deuxième mesure proposée est l'intégration au bâti d'énergies</p>	<p>B3 p. 398 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>phase d'études</i> : pas de mesures proposées. • <i>phase de construction</i> : afin de minimiser l'impact, les choix techniques des processus de construction et des matériaux seront réalisés « de manière éclairée du point de vue des émissions de GES ». Ex : voussoirs de qualité, choix du radier, outil CarbOptimum. Rien n'est proposé pour réduire l'impact de la production de béton alors même qu'il s'agit du poste d'émission principal. Il n'est pas précisé dans quelles proportions ces « choix éclairés » pourraient réduire les émissions engendrées. • <i>phase d'exploitation</i> : l'amélioration de la qualité de l'air sur le long terme durant l'exploitation de la Ligne 17 explique qu'aucune mesure de réduction ne soit proposée pour cette phase. <p>Il est estimé que c'est à partir de 2034, soit quatre ans après sa mise en service, que les</p>	<p>Pas d'incohérences.</p>

	<p>renouvelables et de récupération (en application des labels BEPOS et BBC). Sans réduire les besoins énergétiques des bâtiments, cette solution permet d'y répondre en impactant moins la qualité de l'air. Il n'est pas précisé dans ce chapitre comment cette mesure serait mise en œuvre concrètement.</p> <p>Des mesures d'accompagnement sont également prévues, mais pas détaillées : gestion durable des espaces verts, réduction de l'éclairage public, meilleure gestion des déchets, communication et sensibilisation du grand public.</p> <p>= En concrétisant l'ensemble de ces mesures de de scénario volontariste, la pollution de l'air pourrait être réduite d'environ 15% par rapport au scénario « fil de l'eau ».</p>	<p>effets positifs de la Ligne 17 en termes de qualité de l'air, compenseront les émissions issues des phases d'études et de construction.</p>	
<p>Article R122-5 II 3° Code de l'environnement : « ...ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet (...) »</p>	<p>Ne figure pas dans l'étude d'impact.</p> <p>L'étude propose uniquement de comparer un scénario où le projet serait réalisé sans mesures spécifiques visant à atténuer l'impact négatif, avec un scénario où seraient mises en place de telles mesures (p.268). Cette stratégie permet de mettre en avant une amélioration de la qualité de l'air tout</p>	<p>B3 p. 567 : Un court paragraphe affirme que sans la réalisation du GPE, les émissions de polluants atmosphériques seraient en augmentation et la qualité de l'air en diminution globale.</p>	<p>Pas d'incohérences, l'obligation réglementaire n'étant pas remplie par l'étude d'impact de la ZAC.</p>

	en masquant que la mise en œuvre du projet, avec sans efforts écologiques, entraînerait une dégradation globale par rapport à un scénario où le triangle de Gonesse ne serait pas urbanisé.		
--	---	--	--

Énergie

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la Ligne 17	Comparaison
<p>Article R122-5 II 3° Code de l'environnement : « Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement... »</p>	Pas d'état des lieux.	<p>B1 p. 525 : l'étude d'impact procède à un état des lieux de la consommation énergétique en Île-de-France, notamment par les secteurs tertiaires et des transports.</p> <p>L'enjeu est qualifié de « fort ».</p>	Il n'y a d'incohérences étant donné que ce chapitre n'existe pas dans l'étude d'impact de la ZAC.
<p>Article L300-1 Code de l'urbanisme : « ... étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du</p>	<p>pp.98-102 : État des lieux du potentiel énergétique du site. Sept modes de production d'énergies renouvelables sont étudiés.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La géothermie très basse énergie</i> (production de chaud et de froid), pour laquelle il est possible d'utiliser la nappe du Lutécien. Cette technique permettrait de produire 3,3 MWh/an de chaud et 2,7 MWh/an de froid. 	<p>B3 p.404 : Étude sur les énergies renouvelables ou de récupération et sur le raccordement aux réseaux de chaleur existants pour chaque Gare. Treize modes de production d'énergies renouvelables sont étudiés.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'énergie hydraulique</i> : potentiel de développement nul. La Seine, qui est le cours d'eau le plus important dans la région, est trop éloignée et comporte trop de contraintes du fait de la forte navigation fluviale. Les cours d'eau plus proches présentent des débits et des dénivelés trop faibles. 	<p>Sans entrer directement en contradiction avec l'étude d'impact de la ZAC, l'étude d'impact de la Ligne 17 examine davantage de sources d'énergie renouvelables, et de manière bien plus approfondie.</p> <p>Les deux études d'impact comportent bien une partie dédiée à l'exploration des possibilités d'utilisation d'énergies renouvelables. Cela concerne une trentaine de pages de l'étude d'impact de la Ligne 17 (B3, pp. 404-435) contre une quinzaine seulement dans l'étude d'impact de la Ligne 17 (p.98 puis</p>

<p>raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>La géothermie basse énergie</i> (production de chaud uniquement), pour laquelle il est possible d'utiliser la nappe du Dogger. Le potentiel de production est estimé à 72,6GWh/an. → La ZAC présente un « fort potentiel géothermique ». • <i>L'éolien</i> est considéré comme une ressource inenvisageable. En effet, les contraintes sur les hauteurs constructibles (en raison de la circulation d'avions) empêchent l'implantation de grandes éoliennes. La construction de structures plus petites ne serait pas rentable. • <i>La cogénération du bois</i> (production de chaud et d'électricité) est envisageable avec l'utilisation de la biomasse de la forêt d'Ermenonville. Pourrait ainsi être produits 11,55 GWh/an d'électricité et 16,5 GWh/an de chaleur. Cela nécessite la mise en place d'un réseau de chaleur. • <i>La cogénération du biogaz</i> (production de chaud et d'électricité) nécessitant d'utiliser les déchets organiques produits localement. La production est estimée à 3,6 GWh/an d'électricité et 3,85GWh/an de chaleur. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>L'énergie solaire photovoltaïque</i> est considérée en tant que système raccordé au réseau de distribution d'électricité, car un système autonome pourrait difficilement couvrir les besoins de manière satisfaisante. En occupant 30% de la toiture de la Gare de Gonesse, les panneaux solaires pourraient seulement couvrir 10 à 12% des besoins de la gare de Gonesse. • <i>L'énergie solaire thermique</i> permet de répondre aux besoins en eau chaude sanitaires. Ces besoins étant négligeables dans les gares, cette source d'énergie n'est pas retenue. • <i>L'énergie éolienne</i> est également exclue, en raison de l'impossibilité d'implanter des grandes éoliennes dans la zone. Or, l'apport des plus petites éoliennes est négligeable, ce qui rend cette ressource sans intérêt. • <i>La combustion de biomasse</i> nécessite une trop grosse surface pour l'emplacement des locaux et le stockage. Cette solution n'est donc pas adaptée. • <i>Le biogaz</i> présente également un potentiel nul, en l'absence de quantités significatives de déchets organiques générés par le projet. • <i>La géothermie haute énergie</i> représente un investissement trop important par rapport au projet dont l'ampleur n'engendre pas des besoins assez forts. • <i>La géothermie moyenne énergie</i> : idem. • <i>La géothermie basse énergie</i> : idem. 	<p>pp.277-288). Cette différence s'explique d'une part par le caractère plus approfondi de l'analyse proposée par l'étude d'impact de la Ligne 17, et d'autre part en raison des plus nombreuses sources d'énergies appréhendées. Sont notamment concernées : la combustion de la biomasse, l'aérothermie, le système de pompe à chaleur (PAC) avec batteries de récupération, ou encore la récupération de chaleur des locaux techniques.</p> <p>Cependant, l'étude d'impact de la ligne 17 ne propose aucune estimation chiffrée du potentiel rendement de chaque source d'énergie étudiée. Y est retenu comme ayant un fort potentiel le système de récupération de chaleur, qui n'est considéré que comme une mesure d'accompagnement dans l'étude d'impact de la ZAC, qui n'inclue pas cette source dans le potentiel énergétique du site. Son intérêt réel pour la Ligne 17 doit donc être questionné.</p> <p>Contrairement à l'étude d'impact de la Ligne 17, les besoins créés lors de la phase de chantier ne sont pas évalués pour la ZAC.</p> <p>L'utilisation d'énergies renouvelables paraît très hypothétique, comme en témoigne la synthèse réalisée p.434 du B3 de l'étude d'impact de la Ligne 17 : « Dans la mesure du possible, ces potentiels seront pris en compte dans la conception des gares de la Ligne 17 Nord ». Les sources d'énergies renouvelables semblent avoir été étudiées</p>
---	--	---	--

	<p>Cette solution requiert la mise en place d'une filière spécifique de tri des déchets et de production de biogaz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'énergie solaire photovoltaïque</i> (production d'électricité) est une ressource limitée par la surface disponible en toiture mais intéressante en tant que mode de production locale d'électricité. Pour une couverture de 15% de la toiture, 43 GWh/an pour être produits. • <i>L'énergie solaire thermique</i> (production de chaud et de froid) : des capteurs solaires thermiques pourraient occuper 5% de la toiture pour un rendement de 31,2 GWh/an. <p>Aucun chapitre n'est dédié à la création ou au raccordement à un réseau de chaleur ou de froid, bien que cela figure explicitement dans les exigences du Code de l'urbanisme. Comme mentionné ci-dessus, la technique de cogénération du bois nécessiterait la mise en place d'un tel réseau. Il s'agit d'un des seuls passages où la question du réseau de chaleur est abordée. Plus loin, l'EPA Plaine de France fixe ses objectifs RSE en y intégrant l'extension du réseau de</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Seule <i>la géothermie très basse énergie</i> est envisageable. La gare de Gonesse se situe dans une zone éligible avec avis d'expert, à la géothermie de minime importance. Sont étudiées les techniques de géothermie sur nappe et de géothermie sur sondes sèches. La première est envisageable mais doit être couplée à un système d'appoint classique. L'état actuel des informations ne permet pas de se prononcer sur la faisabilité de la géothermie sur sondes. • <i>Aérothermie</i> : envisageable car le climat tempéré et les besoins réduits des gares le permettent. • <i>Pompe à chaleur avec batteries de récupération/ récupération de chaleur sur locaux techniques</i> : envisageables car les caractéristiques des bâtiments sont compatibles. • <i>La cogénération</i> est compatible avec le projet mais pas rentable du fait de l'instabilité des besoins. <p>Sources retenues : aérothermie, récupération de chaleur et géothermie très basse énergie. Les potentiels de productions de chaque technique ne sont pas chiffrés.</p> <p>p. 419 : une carte met en avant les réseaux de chaleur existant dans la région de la Gare de Gonesse. Cependant, aucun réseau de chaleur ne se trouve à proximité et, en raison de la faible densité énergétique des structures, un raccord n'est pas possible. Dans l'hypothèse où un réseau de chaleur était développé dans la</p>	<p>de manière abstraite dans l'idée de se conformer aux exigences du Code de l'urbanisme.</p> <p>L'étude d'impact de la ZAC n'évalue à aucun moment les possibilités de raccord. Il semblerait qu'il soit question de créer un réseau de chaleur sur le site, sans pour autant que ce projet ne fasse l'objet d'une analyse détaillée dans un chapitre. Il est prévu p.188 « d'étendre le réseau de chaleur existant », or, comme l'étude d'impact de la Ligne 17 l'a mis en évidence, il n'existe pas de réseau de chaleur existant à proximité du site.</p>
--	--	---	---

	chaleur existant, sans fournir davantage d'informations (p.188).	ZAC de Gonesse, un raccord serait envisageable. Aucun réseau de froid n'est identifié.	
<p>Article R122-5 II 3° Code de l'environnement : « ...et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet... »</p> <p>Article L122-3 II b) Code de l'environnement II b : « Une description des incidences notables probables du projet sur l'environnement »</p>	<p>p. 277 : Le projet de la ZAC a un impact fort en termes d'énergie, puisqu'il crée un besoin significatif.</p> <p>Les besoins énergétiques du site font l'objet d'estimations chiffrées. Sont additionnés les besoins des bureaux, des activités technologiques et hôtelières, de l'enseignement, des équipements sportifs et culturels, des commerces et services, et d'Europacity. Quatre catégories sont identifiées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • besoins en chaleur haute température : 34,6GWh/an. • besoins en chaleur basse température : 30,9 GWh/an. • besoins en froid : 36,6 GWh/an. • besoins en électricité : 165 GWh/an. <p>Le total s'élève à 267,2 GWh/an. Dans un scénario optimisant les besoins, ce chiffre pour être réduit à 226,2 GWh/an.</p>	<p>B3 p.390 : Impact du projet en <i>phase de chantier</i> : énergie nécessaire à l'acheminement des matériaux, l'évacuation des déblais et le fonctionnement des tunneliers.</p> <p>En <i>phase d'exploitation</i>, les besoins énergétiques sont propres à l'infrastructure (fonctionnement du métro et des bâtiments). La circulation routière est impactée positivement par le projet, qui permet de reporter l'usage des véhicules personnels vers les transports en commun.</p> <p>La consommation générale d'énergie serait, à terme, réduite après une hausse temporaire due aux travaux. L'impact global du projet est donc positif.</p>	<p>Pas d'incohérences. L'impact de la ZAC est négatif tandis que celui de la Ligne 17 est positif.</p>

<p>Article L122-3 II c) Code de l'environnement : « Une description des caractéristiques du projet et des mesures envisagées pour éviter, les incidences négatives notables probables sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites »</p>	<p>p.279 : Cinq mesures de réduction des des besoins énergétiques sont proposées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sobriété énergétique des bâtiments, - La récupération de chaleur, - La consommation énergétique des usagers (limitation du chauffage ou de la climatisation) - Le rafraîchissement naturel (eau et noue en pied d'immeuble) - Un éclairage public performant et peu consommateur <p>La mise en œuvre de ce scénario d'optimisation réduit les besoins énergétiques de la ZAC à 226,2 GWh/an.</p> <p>L'étude d'impact propose des mesures d'accompagnement pour répondre à cette part irréductible. Il s'agit d'exploiter les différentes sources d'énergies renouvelables étudiées plus tôt.</p> <p>Cinq sources d'énergies renouvelables qui ne figuraient pas dans l'étude du potentiel énergétique du site sont</p>	<p>B3, p.390 : Pour réduire l'impact de la phase de chantier, est proposée l'utilisation de matériaux locaux afin de limiter les déplacements. Les déblais devront être évacués par la route, aucune voie alternative n'étant envisageable.</p> <p>B3 p.394 : Afin de réduire les besoins énergétiques des infrastructures, des « choix stratégiques » seront fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - système de récupération de l'énergie cinétique du freinage - bonne isolation des bâtiments - utilisation d'énergies renouvelables envisagée <p>Ces mesures ne concernent qu'une hausse temporaire des besoins énergétiques, qui seront compensés par une réduction générale sur le long terme.</p>	<p>Pas d'incohérences. L'étude d'impact de la ZAC est plus approfondie étant donné que l'impact énergétique est négatif, alors que celui de la Ligne 17 contribue à diminuer la consommation.</p>
---	---	---	---

	<p>mentionnées, aux côtés de celles déjà explorées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La climatisation solaire</i> : pour 5% de toiture couverts, la production de froid peut atteindre 15 GWh/an. • <i>La géothermie haute énergie</i>, fonctionnant similairement à la géothermie basse énergie mais nécessitant des installations plus profondes. Sa mise en œuvre, qui reste incertaine, pourrait produire 140 GWh/an de chaleur et 21 GWh/an d'électricité. • <i>Le freecooling</i>, qui est une technique de refroidissement pouvant être utilisée lors de pics de chaleur. Pour une utilisation de 3 mois par an, chaque forage pour produire 4 GWh/an de froid. • <i>La récupération de chaleur sur les eaux grises</i> présente un potentiel de 7GWh/an. • <i>La récupération de chaleur sur les équipements</i> consiste à échanger de la chaleur et du froid entre les structures afin de ne pas produire d'énergie 		
--	--	--	--

	<p>supplémentaire. Le rendement est estimé à 15GWh/an.</p> <p>Ces techniques permettraient de couvrir largement les besoins en chaleur du site. Les besoins en froid et en électricité ne seraient cependant que partiellement couverts, tant dans le scénario « de base » que dans le scénario d'optimisation. En moyenne, ce sont entre 75% et 85% des besoins du site qui pourraient être couverts en énergies renouvelables, produites sur place ou hors du site.</p> <p>Il convient de souligner que les pourcentages de couverture des besoins du site ont été obtenu en additionnant les rendements de tous les modes de production. Or, il semble très peu probable que ces 11 techniques soient toutes exploitées, encore moins simultanément. Ces chiffres doivent donc être questionnés.</p> <p>Prenant en compte l'impossibilité de mettre en œuvre toutes ces techniques en même temps, trois scénarios, A, B et C, proposent différentes manières de mixer les sources d'énergie, en prévoyant 4 phases temporelles.</p>		
--	--	--	--

	<p>L'objectif n'est pas clair : il est précisé p.285 que l'objectif n'est pas l'autonomie énergétique, alors que la synthèse p.287 prévoit que « l'objectif d'Europacity est de parvenir à 100% des besoins produits sur place ». Sans ambition clairement déterminée, l'élaboration d'une stratégie énergétique pertinente s'annonce complexe.</p>		
--	---	--	--

Déblais/Remblais

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la Ligne 17 Nord	Comparaison
<p>Article L122-3 II b) Code de l'environnement II b : « Une description des incidences notables probables du projet sur l'environnement »</p>	<p>pp.219-220 : Un bilan des quantités déblais/remblais figure dans le chapitre dédié à l'impact du projet sur le relief et la topographie, qualifié de « faible ».</p> <p>Sans compter les déblais qui seront générés par le quartier d'affaire, la quantité de déblais attribué aux projets des partenaires (travaux sur le boulevard intercommunal de Parisis et Europacity) est estimée à 1 967 000 m³.</p> <p>On peut dès lors déplorer que les déblais du quartier d'affaire ne figurent pas dans le calcul, cette zone occupant la superficie de 138Ha et devant donc générer une quantité de déblais non-négligeable.</p> <p>La totalité des remblais est estimée (hors quartier d'affaires) à 2 824 000 m³.</p> <p>p. 319, dans le chapitre exposant l'impact du projet sur la circulation et les transports, il est prévu que « des perturbations sur les différents axes de</p>	<p>B3 p.55 : Une section est consacrée à la gestion des matériaux excavés, dont l'enjeu est « modéré ». La présence d'axes routiers structurants et la disponibilité de filières de gestion facilité la gestion des déblais.</p> <p>L'étude se réfère au schéma directeur de gestion et de valorisation des déblais, fourni en annexe. Ce document s'appuie sur 3 grands axes qui ont été déclinés par la SGP dans l'étude d'impact :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la traçabilité des déblais - la logistique de transport - la valorisation <p><i>Phase de chantier :</i> Les 25 sites d'extraction pris en compte vont générer un total d'environ 2 389 907 m³ de déblais, dont 526 570 m³ dans le triangle de Gonesse.</p> <p>B1 p.619 : Les quelques 170 km de réseau souterrain du GPE et les ouvrages associés vont engendrer plus de 45 millions de tonnes de déblais (creusement des tunnels et travaux de terrassement).</p>	<p>La question des déblais ne fait pas l'objet d'une section propre dans l'étude d'impact de la ZAC et tend à être survolée. L'enjeu est qualifié de « faible », mais les données disponibles ne prennent pas en compte les déblais qui seront générés par le quartier d'affaire.</p> <p>Au contraire, l'étude d'impact de la Ligne 17 est plus détaillée et qualifie l'impact de modéré. Elle traite la question des déblais pollués, ce qui n'est pas fait dans l'étude d'impact de la ZAC.</p>

	<p>circulation pourraient avoir lieu, liées aux emprises chantiers et au charroi généré pour le transport des déblais et matériaux », d'autant plus que cela sera également le cas pour les travaux de la Ligne 17 et de la liaison RER B – RER D.</p>	<p>Ce volume de terres significatif devra être stocké et évacué.</p> <p><i>Qualité des matériaux excavés</i> : il existe un risque élevé de découverte de sols pollués sur l'air d'étude (métaux, hydrocarbures, solvants). A Gonesse notamment, la présence de longue date d'une casse automobile augmente le potentiel de pollution. L'impact est de court terme car il ne concerne que la phase où les matériaux seront stockés sur le chantier, avant d'être évacués et traités.</p> <p><i>Évacuation des déblais</i> : B3 p.59 : il est prévu qu'environ 1350 camions de 20 tonnes circulent quotidiennement au départ des sites d'extraction afin d'évacuer les déblais (dont 350 depuis le triangle de Gonesse). → Pollution de l'air, nuisances sonores.</p>	
<p>Article L122-3 II c) Code de l'environnement : « Une description des caractéristiques du projet et des mesures envisagées pour éviter, les incidences</p>	<p>pp.219-220 : Le chapitre sur l'impact topographique précise que « les terres excavées qui ne seront pas remblayées à proximité pourront (sous réserve des autorisations administratives) être mises en dépôt au sud de la continuité paysagère Nord/Sud ». Ces dépôts formeront la Butte des Tulipes au Sud et joueront également un rôle d'écran</p>	<p><i>Phase de chantier</i> : B3 p.56 : Afin de limiter la quantité de déblais, attribuable pour une grande part au creusement des tunnels, un parcours aérien du métro sera privilégié lorsque cela sera possible. 25% de la Ligne 17 sont ainsi concernés.</p>	<p>La seule solution de gestion proposée par l'étude d'impact de la ZAC et la réutilisation des déblais en remblais, et terres excédentaires pouvant être stockées dans la butte des Tulipes. Le manque de données chiffrées met en doute la viabilité d'un tel projet. Il n'est</p>

<p>négatives notables probables sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites »</p>	<p>acoustique vis-à-vis de l'autoroute A1 au sud.</p> <p>L'étude d'impact rappelle à de nombreuses reprises que la gestion des déblais se fera dans une logique d'équilibre visant une réutilisant en remblais. Il est difficile d'apprécier la faisabilité de cet objectif puisqu'on ne trouve pas beaucoup de données chiffrées sur les quantités de déblais à gérer, ni sur l'orientation précise des déblais de chaque site de construction.</p> <p>Aucun développement de l'étude d'impact ne concerne la gestion des déblais pollués, qui ne peuvent pas être remblayés.</p>	<p>Il est également question de recourir à la technique du tunnelier, qui évite de faire des tranchées et réduit le volume de terres excavées.</p> <p>Lors de la phase de conception, la problématique des déblais sera prise en compte afin d'optimiser le dimensionnement des ouvrages. Ces mêmes ouvrages ont vocation être mutualisés avec ceux destinés à rester en service lors de la phase d'exploitation, pour éviter les excavations de terres inutiles.</p> <p><i>Qualité des matériaux excavés :</i> B3, p.56 : la SGP prévoit de mener des études afin de mieux connaître les risques de pollution des futurs déblais et d'assurer un traitement adapté des sols pollués, qui feront l'objet d'une gestion spécifique.</p> <p>Les déblais pollués seront stockés et transportés de manière à éviter toute contamination de l'air et du personnel. Il est cependant difficile de prévenir des pollutions accidentelles (par exemple en cas de pluie).</p> <p><i>Évacuation des déblais :</i> B3 p.19 : Il existera nécessairement des écarts entre la production de déblais et</p>	<p>pas non plus estimé de manière précise quel sera l'impact de l'évacuation des déblais sur la circulation.</p> <p>Cela est d'autant plus problématique que les effets cumulés avec les autres projets ne sont pas développés, notamment concernant les déblais générés par les travaux de la Ligne 17 et ceux de la liaison RER B- RER D.</p> <p>L'étude d'impact de la Ligne 17 reste évasive quant au devenir des déblais qui ne pourront pas être valorisés.</p>
---	--	---	---

		<p>leur évacuation des déblais. Il sera donc nécessaire de créer des stocks tampons au niveau des bases chantier de puits d'entrée de tunneliers.</p> <p>B3 p. 60 : La SGP a étudié la possibilité de recourir à des modes de transport alternatifs, mais cela s'avère impossible en raison de la trop grande distance des gares ou fleuves par rapport aux sites d'extraction.</p> <p>L'évacuation de l'ensemble des déblais se fera ainsi par voie routière.</p> <p>La logistique des déblais fera l'objet d'études précisées au fur et à mesure de l'avancement du projet afin de limiter au maximum les impacts du charroi généré. Les itinéraires seront optimisés afin d'éviter les routes communales, des plans de circulation pourront être instaurés. Pour limiter le bruit généré par le transport, les « camions les plus silencieux possible » seront utilisés. Ils seront bâchés afin d'éviter les émissions de poussière et nettoyés afin de maintenir la voirie propre.</p> <p><i>Gestion des déblais :</i></p> <p>B3 p.62 : la gestion des déblais sera confiée aux entreprises gestionnaires d'exutoire. Une trentaine d'exploitant (environ 220 sites de traitement,</p>	
--	--	--	--

		<p>valorisation ou stockage) sont engagés auprès de la SGP.</p> <p>Selon les données disponibles, environs 70% des terres excavées seront réutilisée, notamment pour des remblaiements, sur le site et hors site.</p> <p>Est étudiée la possibilité d'utiliser la butte paysagère de la ZAC (butte des Tulipes ?).</p>	
--	--	--	--

Analyse des raisonnements :

La problématique des déblais est traitée dans l'étude d'impact de la ZAC comme un enjeu secondaire. Les données fournies sont imprécises, et aucun développement sur les déblais pollués n'est effectué, de même concernant l'impact sur la circulation de l'évacuation. La solution qui ressort quant à la gestion des terres excavées est la réutilisation ou, à défaut, leur stockage sur la butte des Tulipes. L'étude d'impact de la Ligne 17 accorde une plus grande importance à ce thème, en donnant un aperçu plus détaillé de l'impact. Les effets cumulés avec les autres projets ne sont pas assez détaillés.

Habitats naturels et semi-naturels

L'analyse de ces parties des études d'impact comporte une difficulté liée à leur structure. Si l'étude d'impact de la ligne 17 prend le soin de différencier les effets sur les habitats naturels la faune, la flore et les sites Natura 2000, tel n'est pas le cas de celle de la ZAC. Le traitement simultané de ces données tend à brouiller les discours. Ainsi, les impacts propres aux habitats naturels sont moins évidents à déceler. Pour autant, nous avons essayé de relever les points saillants afin de pouvoir réellement comparer les deux études.

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>L'étude doit permettre d'estimer en quoi le projet d'aménagement de la ZAC va modifier les caractéristiques écologiques du site.</p> <p>L'article R. 122-4 II du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit contenir : « Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris</p>	<p>Les principales modifications susceptibles d'affecter l'état initial du milieu naturel sont (p.234) :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la densification de la trame urbaine ; (ii) la création d'axes de transports nouveaux ; (iii) et un dessin différent des lisières urbaines au contact des champs cultivés. <p>Les impacts que le projet est susceptible d'avoir sur les milieux sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la destruction de la végétation située sur la zone du projet et indirectement des habitats pour la faune ; 	<p>Les expertises ont mis en évidence la présence d'habitats présentant globalement un faible intérêt à l'échelle du fuseau d'étude. (P. 204)</p> <p>Sur le triangle de Gonesse sont présents des habitats naturels et semi-anthropiques communs, largement répartis sur la région parisienne et au sein de la zone d'étude.</p> <p><i>En phase de chantier :</i> Il existe un risque de dégradation voire de destruction des habitats naturels et semi-naturels.</p> <p>Les aménagements de la ligne 17 sont principalement localisés en contexte urbain, péri-urbain ou agricole. Une partie des secteurs</p>	<p>La comparaison des deux études n'est pas aisée dans la mesure où l'étude d'impact de la ZAC vise les habitats naturels de la faune alors que l'étude de la ligne 17 vise les habitats naturels de la faune et la flore.</p> <p>Il n'est pas évoqué, indépendamment du chapitre sur la faune et flore, dans l'étude d'impact de la ZAC, de risque pour les habitats naturels et voire leur destruction quand bien même le projet a pour objet d'urbaniser toute une partie du triangle de Gonesse. (Pour une analyse des habitats de chaque espèce cf. le tableau relatif à la faune.)</p> <p>Une autre différence importante est à souligner : la ligne 17 distingue les impacts en fonction des phases du</p>

<p>les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ; »</p>	<p>(ii) la modification des conditions écologiques liées aux travaux ou à la disparition du couvert végétal ; (iii) L'artificialisation des milieux subsistant après travaux. <u>L'impact est faible.</u></p> <p>Si des mesures de réduction et de compensation sont prévues concernant les sites Natura 2000, la flore et la faune aucune n'est prévue seulement pour les habitats naturels. Toutefois, l'on retrouve des mesures pour les habitats faunistiques (p.242).</p>	<p>agricoles est en cours de mutation dont le triangle de Gonesse. Pour réduire les effets du projet, les emprises de chantier ont été réduites au strict nécessaire (p. 205). Sur le triangle de Gonesse, la friche industrielle au sud-ouest du site a été évitée. En complément des mesures de précaution, il est prévu de délimiter la zone de chantier par des barrières. <u>L'impact résiduel est faible.</u></p> <p>Concernant le risque de dégradation par propagation d'espèces végétales invasives : 13 espèces végétales invasives sont recensées (p. 205) dont 4 sont préoccupantes. Pour éviter leur propagation, des mesures spécifiques sont prévues comme le transport en bennes étanches et banchées. <u>L'impact est estimé comme faible à modéré.</u></p>	<p>chantier et de l'exploitation alors que celle de la ZAC ne semble pas faire cette distinction.</p>
--	--	---	---

Analyse des raisonnements :

Les raisonnements déployés au sein de l'étude d'impact sur la ligne 17 mettent en avant l'urbanisation du Triangle de Gonesse prévue par la zone d'aménagement concerté pour minimiser les effets du projet de la ligne 17. Toutefois, plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont prévues. L'étude d'impact de la ZAC, pour sa part, relève de nombreux enjeux et effets pour les habitats naturels et semi-naturel sans pour autant prévoir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation spécifiques. Celles prévues sont toujours liées à la faune. Il existe donc un décalage entre les deux études d'impact alors qu'ils entraînent tous deux des conséquences importantes pour le milieu naturel.

EFFETS CUMULÉS

Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17
Les effets cumulés prévus sont pour les habitats de la faune.	<i>En phase de chantier</i> : les projets consommeront les espaces ouverts agricoles et des friches (habitats non patrimoniaux mais qui servent d'habitats aux espèces). <i>En phase d'exploitation</i> : aucun effet cumulé n'est prévu (p. 665).

Un tel décalage dans la structure des études d'impact rend la comparaison sur les effets cumulés difficile. Ils seront donc développés dans la partie sur la faune.

Faune

Pour traiter de la faune, le choix a été fait de la diviser selon les catégories retrouvées dans les études d'impact. Ainsi, seront analysés successivement les impacts des projets sur les insectes, les amphibiens, les reptiles, les oiseaux et les mammifères. Au sein de la rubrique mammifère, il sera traité des chiroptères qui, bien qu'ils fassent l'objet d'une catégorie particulière dans l'étude d'impact de la ligne 17, font parties intégrantes de la catégorie des mammifères.

Les effets cumulés sur la faune seront, quant à eux, étudiés ensemble.

INSECTES

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>L'article R. 122-4 II du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit contenir : « Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et</p>	<p>La mante religieuse est localisée dans la friche où se situe la chlore perfoliée. Elle est une espèce protégée de portée nationale. La destruction de son habitat entraînera sa disparition. Or, la législation l'interdit. Des mesures de compensation sont donc prévues comme : la gestion différenciée de certaines espaces basée sur des fauches une fois tous les deux ou trois ans et jamais sur la totalité de la parcelle réservée mais un tiers seulement afin de pas détruire tout l'espace réservé à la mante religieuse.</p>	<p><u>En phase chantier</u> : Il existe un risque de dégradation voire de destruction des habitats d'espèces d'insectes et des individus. 14 espèces ont été recensées dont quatre sont protégées en Ile-de-France : le conocéphale gracieux, le grillon d'Italie, la mante religieuse et l'Agrion nain (p.224).</p> <p>Concernant les espèces protégées, le grillon d'Italie est impacté mais les friches accueillant l'espèce ne le sont que partiellement. Aucune des espèces n'est menacée à</p>	<p>Les deux études d'impact ne recensent pas les mêmes espèces. La seule espèce commune est la mante religieuse qui est une espèce protégée à l'échelle nationale.</p> <p>Concernant la mante religieuse, il existe une différence notable entre les études : celle de la ZAC prévoit des mesures de compensation pour ne pas détruire tout son habitat alors que celle sur la ligne 17 estime l'impact faible car l'emprise du chantier ne toucherait pas à son habitat.</p>

<p>archéologiques, et le paysage ; »</p> <p>Ont été jugées insuffisantes les études d'impact qui :</p> <p>(i) ne comporte pas d'étude particulière de la faune et la flore (TA Limoges, 1^{er} février 1983, <i>FLEPNA</i>) ;</p> <p>(ii) ne mentionne pas les mesures de protection de certaines espèces (CE, 12 novembre 2007, <i>Société Vicat SA</i>, n° 295347)</p>	<p><u>Aussi, une demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'habitat d'espèces protégées devra être faite.</u></p> <p>Concernant leur habitat, des prairies ensoleillées pourraient servir à l'accueil de la mante religieuse. Elle se développe sur des pelouses (p. 243). Pour celui des pollinisateurs (abeilles, bourdons et mouches) : des vergers pourraient être plantés. La lisière permet de développer leurs ressources alimentaires (p.243).</p> <p>Les autres espèces d'insectes ne présentent pas de caractères particuliers de conservation d'habitat (p.240).</p>	<p>l'échelle régionale et leur caractère ubiquiste leur permettra de trouver des habitats de substitution. L'impact brut est considéré comme faible.</p> <p><u>Pour les espèces non protégées :</u> Le leste brun, le soufré, la decticelle bariolée, le criquet marginé, le criquet vert échine et le phanéroptère méridional sont présents sur les friches localisées sur la zone d'étude. L'impact brut est jugé faible car l'intégralité des friches ne sera pas impactée par le chantier et de nombreux habitats existent à proximité. L'impact brut est jugé faible.</p> <p>Le zygène des lotiers a également été identifié mais il se situe en dehors de l'emprise des travaux.</p> <p>Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues (p.231). En évitant la friche industrielle au sud-ouest du site du Triangle de Gonesse, les emprises ont été réduites au strict nécessaire. Le chemin agricole accueille notamment le grillon d'Italie. La zone du triangle sera délimitée par</p>	<p>De plus, l'étude d'impact de la ZAC juge que les autres espèces ne présentant pas de caractère particulier de conservation d'habitat alors que celle de la ligne 17 en identifie d'autres comme le grillon d'Italie, qui est une espèce protégée mais aussi le conocéphale gracieux, l'agrion nain.</p> <p>Des espèces non protégées figurent au sein de l'étude de la ligne 17 ce qui n'est pas le cas pour la ZAC.</p>
--	---	--	---

		<p>la mise en place de barrières ou filet pour éviter toute dégradation supplémentaire des habitats.</p> <p>Impact résiduel par destruction d'habitat ou d'individu des espèces protégées que sont le conocéphale gracieux, le grillon d'Italie et la mante religieuse est faible car l'essentiel de leur habitat est évité. De plus elles ne sont <u>pas menacées à l'échelle régionale.</u></p> <p>Pour les espèces non protégées, l'impact résiduel est faible ou nul sauf pour l'oedipode émeraude (impact modéré). <i>Toutefois cette espèce ne se trouve pas sur le triangle de Gonesse.</i></p> <p>Des mesures de suivi des parcelles sont prévues.</p>	
--	--	--	--

Analyse des raisonnements :

Hormis les différences existantes entre les espèces identifiées et les mesures d'évitement, réduction et de compensation prévues dans chacune des études, il existe une divergence profonde du point de vue des raisonnements.

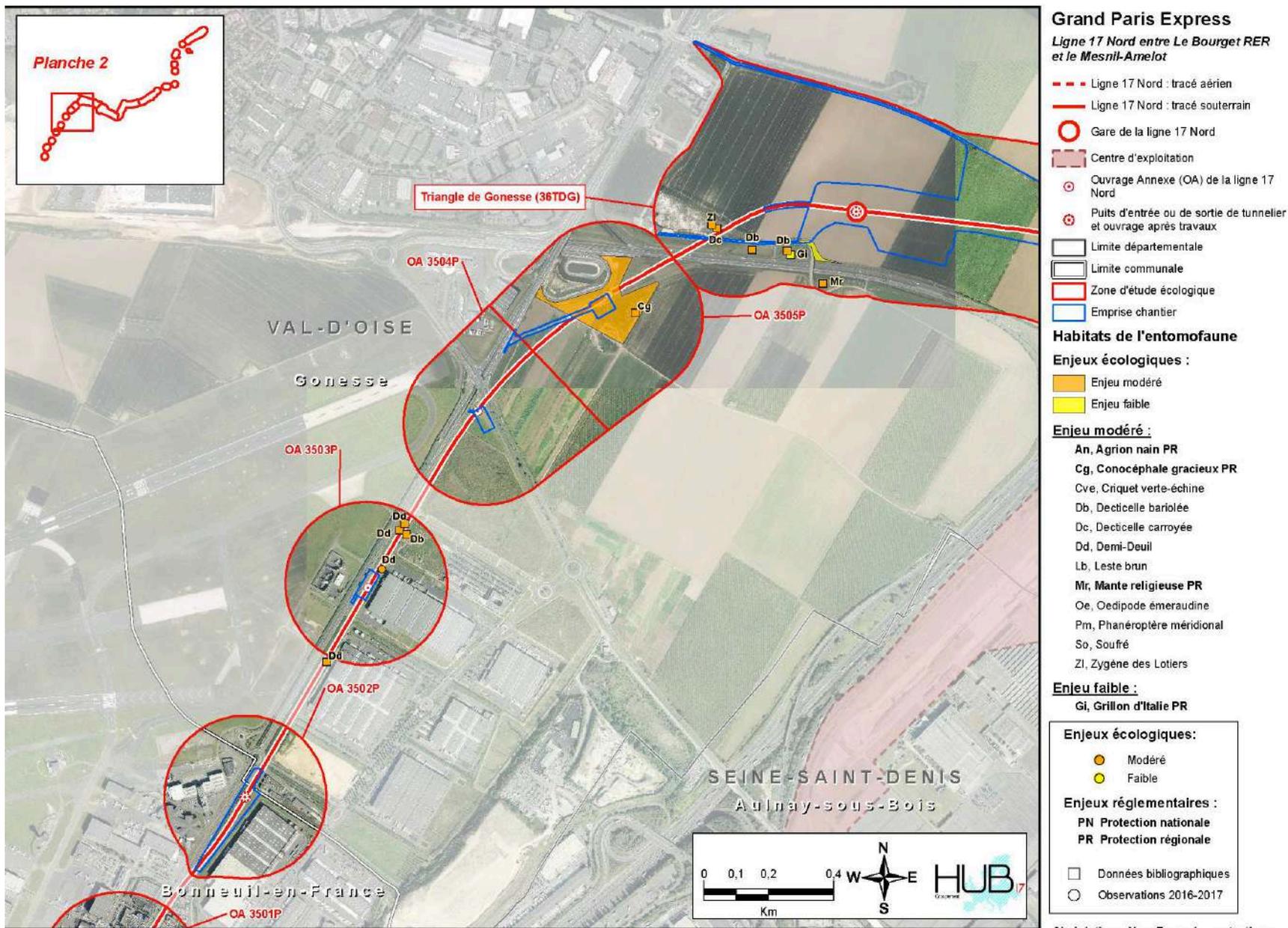
En effet, au sein de l'étude d'impact de la ligne 17 il est procédé à un raisonnement en deux temps. D'une part, la détermination du caractère protégé ou non des espèces et, d'autre part, lorsque l'espèce est protégée, une attention particulière est faite pour savoir si l'espèce protégée est menacée. La mise en place des mesures d'évitement, réduction et compensation sont suspendues à ce dernier critère. Ainsi, lorsque l'espèce

protégée est menacée des mesures supplémentaires seront prises en vue de sa préservation. En revanche, l'impact pour une espèce protégée qui n'est pas menacé est de suite relativisé et qualifié de faible.

L'étude d'impact de la ZAC n'établit pas de telle distinction entre espèce protégée non menacée et espèce protégée menacée. Le seul critère déterminant à l'établissement de mesures d'évitement, de réduction et de compensation est la protection de l'espèce.

De plus, l'article L. 411-1 du code de l'environnement prohibe de détruire, de capture, d'enlever, de perturber, de colporter ou de commercialiser des spécimens de l'espèce protégée. Cette interdiction s'adapte en fonction des territoires et des espèces selon l'article R. 441-1 du code de l'environnement.

Toutefois, il paraît difficile de soutenir que l'adaptation de l'interdiction conduise sur un même territoire et pour la même espèce, la mante religieuse, à ce qu'une demande de dérogation exceptionnelle à l'interdiction soit faite pour le projet de la ZAC et qu'aucune référence n'y soit faite dans l'étude de la ligne 17.



AMPHIBIENS

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<i>Ibidem.</i>	L'impact sur les amphibiens est considéré comme faible au regard de l'état de dégradation de la zone humide. Néanmoins des scénarii de compensation de cet habitat sont prévus par la création d'une nouvelle zone humide dans le projet (p. 240).	Aucun amphibien n'est répertorié sur le triangle de Gonesse. En revanche, il en existe sur la zone d'étude de Tremblay-en-France.	Il n'est pas possible de comparer ce point dans la mesure où aucun amphibien n'est répertorié sur l'emprise du triangle de Gonesse pour l'étude de la ligne 17.

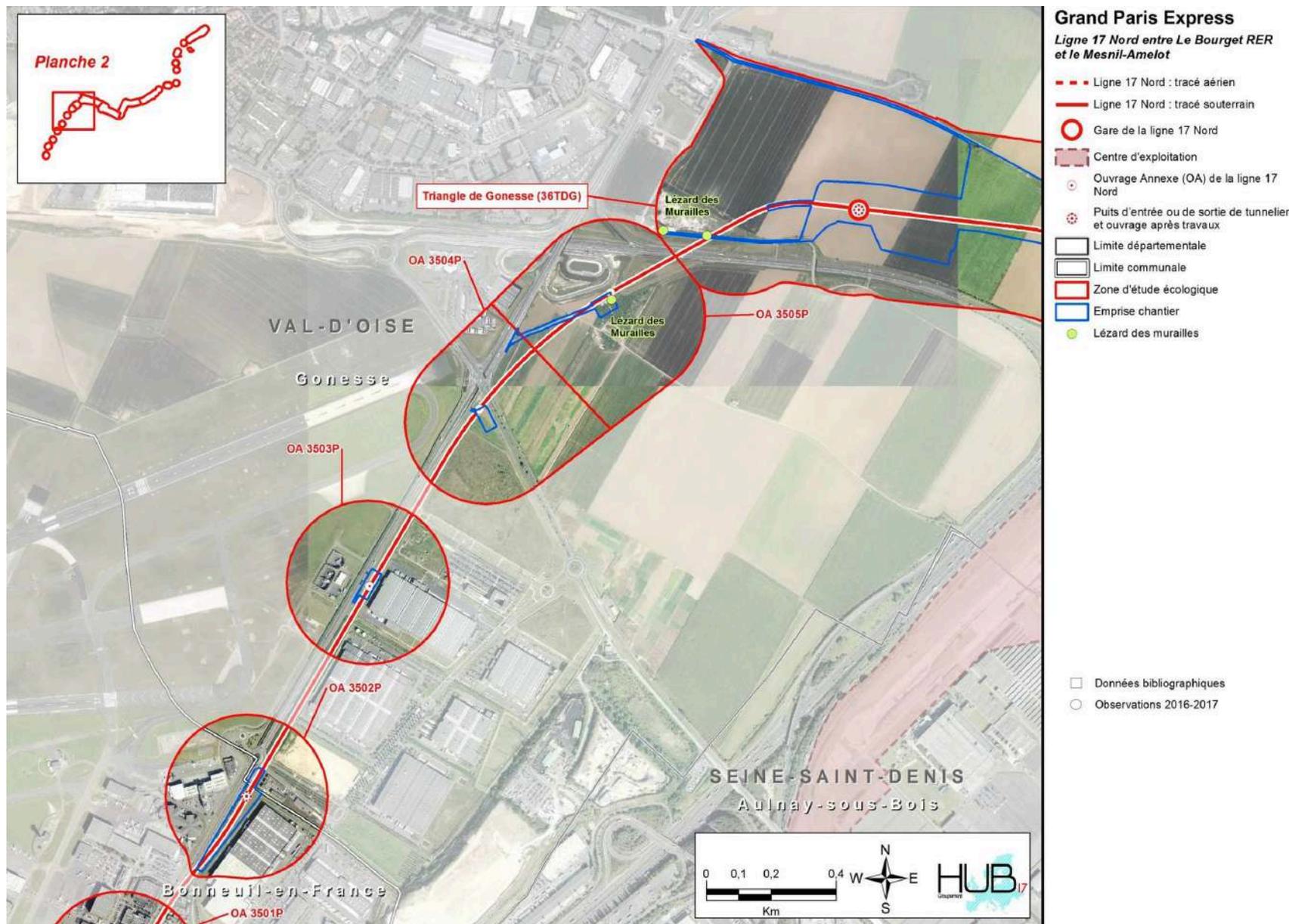
REPTILES

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<i>Ibidem.</i>	Concernant le lézard des murailles , son biotope sera détruit alors que cette espèce relève d'une protection de portée nationale (p. 240). Des mesures compensatoires sont donc prévues : (i) l'espace réservé à la mante religieuse peut servir au lézard des murailles en	Une seule espèce très ubiquiste a été mise en évidence : le lézard des murailles . Des milieux qui lui sont favorables sont détruits (p.237). Cependant, il est noté que l'espèce étant ubiquiste et commune, elle peut s'accommoder de milieux variés et disposent de milieux favorables dans l'environnement proche du projet. Mesure d'évitement des	Ici, le nombre d'espèce identifié au sein des deux études concorde puisqu'il n'est fait mention que du lézard des murailles. Toutefois, aucune mesure compensatoire n'est prévue par l'étude de la ligne 17 alors que l'étude de la ZAC en prévoit. Ces mesures concernant l'habitat du lézard. En outre, les habitats prévus pour le lézard des murailles ne se

	<p>installant des blocs rocheux et de sable grossier, voire un muret fait de cavité pour abriter le Lézard. Ces rochers devront avec le temps être dissimulés par des herbes. (p. 240)</p> <p>(ii) habitat : confection de murets et de zones sablonneuses, graveleuses exposées au sud pour attirer le lézard des murailles. Celui-ci vient spontanément dans de nouveaux espaces surtout en ville ou en encore dans les friches industrielles. Ces murets pourraient lui assurer des lieux de reproduction (p. 242).</p> <p>(iii) <u>demande de dérogation exception de destruction d'habitat d'espèces protégées.</u></p>	<p>principaux habitats du lézard des murailles en phase de chantier.</p> <p>Mesures de réduction. Les deux principaux habitats du lézard des murailles sont : (i) le faisceau ferroviaire de l'ancienne usine <u>PSA d'Aulnay-sous-Bois</u> et (ii) le <u>cimetière du Tremblay</u>. Dès lors, il est prévu que quelques micro habitats favorables aux reptiles soient implantés sur le talus de ce secteur (une dizaine) (p.241).</p> <p>L'impact brut et résiduel est faible.</p> <p>Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.</p>	<p>situeront pas sur le triangle de Gonesse.</p> <p>De plus, aucune demande de destruction des habitats du Lézard des murailles n'est prévue dans l'étude de la ligne 17 alors même que l'espèce est protégée et que l'étude de la ZAC la prévoit.</p>
--	---	--	--

Analyse des raisonnements :

Une fois encore les raisonnements développés au sein des études divergent. L'étude d'impact de la ZAC prévoit des mesures de compensation pour le lézard des murailles, ce qui n'est pas le cas de l'étude la ligne 17. Dans cette dernière, les caractères ubiquiste et commun du lézard des murailles viennent tempérer les mesures prévues contre la destruction d'habitats. Ces critères permettent de justifier l'absence de mesure compensatoire alors même que, dans l'étude de la ligne 17, aucun habitat ne sera prévu sur le triangle de Gonesse.



OISEAUX

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p><i>Ibidem.</i></p>	<p>Les oiseaux migrateurs de nuit sont perturbés par l'exposition à l'éclairage nocturne des grandes agglomérations. La destruction des champs cultivés condamne la nidification des oiseaux et leur aire d'alimentation. Mais c'est surtout au niveau des arbustes et arbres qui ne présentent pas d'intérêt botanique que l'intérêt ornithologique est important.</p> <p>Ces espaces offrent une ressource indispensable aux espèces situées dans les villes. Le projet pourrait engendrer un risque de disparition pour les espèces protégées recensées sur le site notamment le long de la RD 170 et de la friche industrielle où se trouvent la mésange, l'accenteur mouchet, le troglodyte bergeronnette, le rouge-gorge et le verdier.</p> <p>Les risques de collisions avec les éléments vitrés sont importants.</p>	<p>Les espèces avifaunistiques présentent les enjeux les plus forts, elles sont au nombre de 8 sur le triangle de Gonesse : Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Cochevis huppé, Pipit farlouse, Serin cini, Tourterelle des bois, Vanneau huppé et Verdier d'Europe (p.223).</p> <p>Ont un enjeu fort : la linotte mélodieuse, le cochevis huppés, le vanneau huppé, la tourterelle des bois, le chardonneret élégant. L'alouette des champs et le faucon crécelle ont quant à eux un enjeu modéré.</p> <p><i>En phase de travaux</i>, sont impactés : 5,8ha d'habitats favorables à la linotte mélodieuse (soit 30%% des habitats disponibles) ; 4ha d'habitat du chardonneret élégant ; pour la tourterelle des bois et la fauvette des jardins seule une partie de la friche buissonnante est située sur l'emprise des travaux.</p> <p>Au-delà de la perte d'habitat, l'impact le plus important concerne le risque de destruction des nids ou poussin en phase de travaux.</p> <p>Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues :</p>	<p>Les différentes espèces identifiées ne correspondent pas entre les études, mis à part le Verdier d'Europe.</p> <p>Les deux études prévoient des mesures relatives à l'habitat des oiseaux.</p> <p>Dans les deux études il est prévu de respecter les périodes de nidification.</p> <p>Une demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces est faite pour l'étude de la ZAC ce qui n'est toujours pas le cas pour l'étude de la ligne 17.</p> <p>Contrairement à l'étude de la ligne 17, la destruction des nids ou poussin n'est pas envisagée dans l'étude de la ZAC.</p>

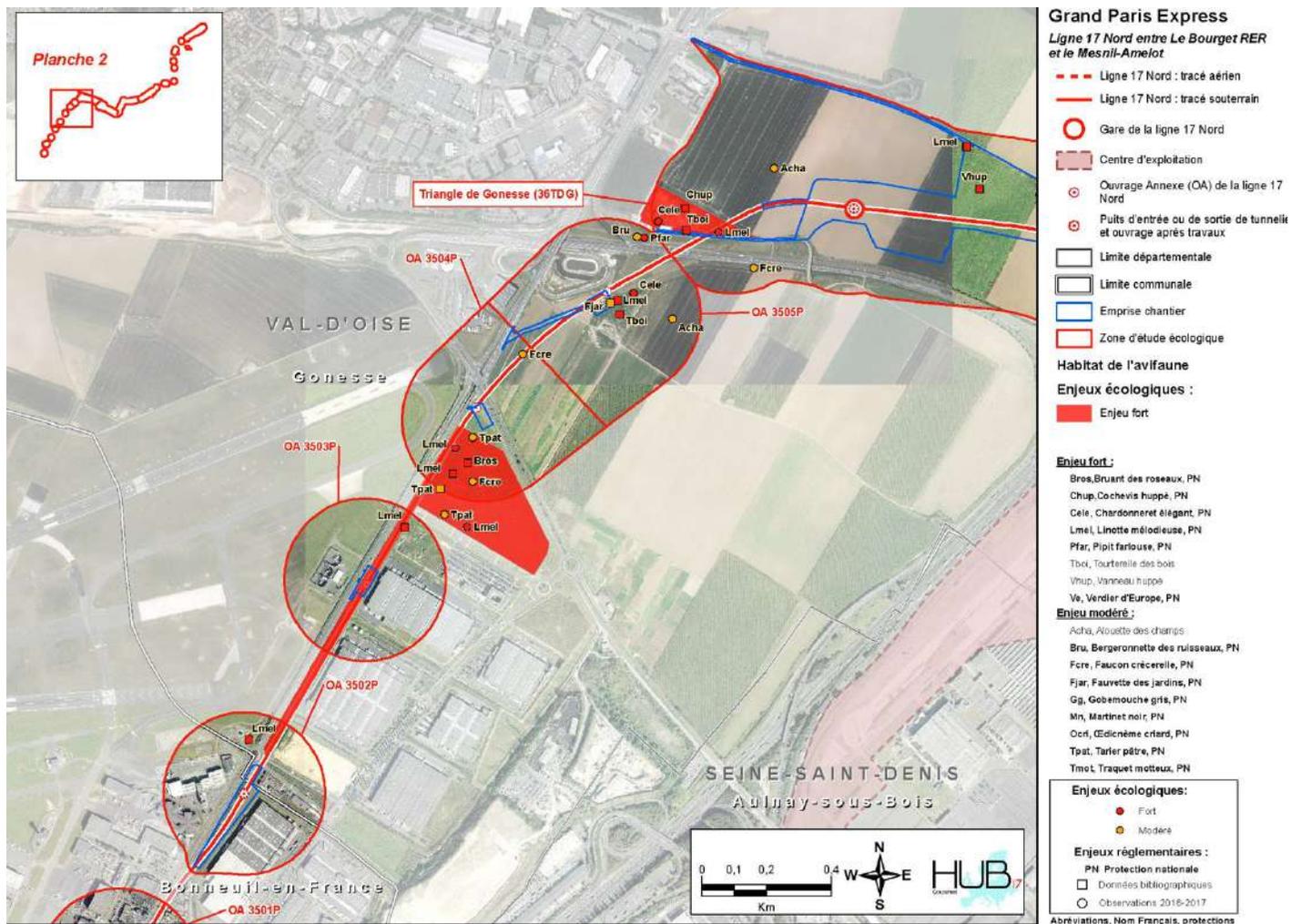
	<p>Des mesures de réduction sont prévues :</p> <p>(i) Les coupes d'arbres et débroussaillages devront être réalisés en adoptant le principe de précaution, celui de ne pas intervenir de mars à juillet pour permettre d'assurer un cycle de reproduction complet aux oiseaux nicheurs.</p> <p>(ii) Les espèces étant protégées, <u>une demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'habitat d'espèces animales protégées</u> (art. L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement) devra être faite. Demande conjointe à celle pour le Lézard des murailles et la mante religieuse.</p> <p>(iii) Habitat pour les oiseaux : La composition de zones herbeuses et d'arbustes mêlés assurerait la nidification et la ressource alimentaire à de nombreux passereaux. Les arbres, une fois leur taille optimale acquise, apporteraient les gîtes nécessaires à la nidification des oiseaux arboricoles. De plus, des nichoirs seront mis en</p>	<p>(i) Le tracé de la ligne évite plusieurs sites importants pour la reproduction des oiseaux tel que le parc du Sausset et la friche industrielle du triangle de Gonesse qui abrite plusieurs espèces (p.248).</p> <p>(ii) les travaux de déboisement et défrichement débiteront en dehors de la période favorable à la reproduction des oiseaux pour leur permettre de rechercher d'autres espaces à proximité du projet.</p> <p>Mesures de compensation :</p> <p>Concernant le verdier d'Europe, des impacts résiduels sont à prévoir. Il existe une quantité d'habitats favorables suffisante à proximité du projet sur lesquels les espèces pourront se déplacer. Mais la faible représentation des milieux boisés au sein des communes de la petite couronne et leur destruction directe par le projet nécessitent la mise en place de mesures de compensation.</p> <p>Impact fort pour la linotte mélodieuse et le chardonneret élégant.</p> <p>Des mesures de réductions et d'évitement sont prévues :</p> <p><i>pour les espèces des milieux semi-ouverts :</i></p>	
--	---	--	--

	<p>place à la lisière mais aussi dans les zones vertes du cœur de ville. Pour le Pluvier doré des zones de nidification sont prévues. En migration et en hivernage, il sera veillé au maintien des entités fonctionnelles d'accueil. La lisière agricole est peu attractive pour cette espèce qui préfère de zones ouvertes. Elle pourra bénéficier du carré agricole. Des suivis ornithologiques sont prévus.</p> <p>Pour le cochevis huppé la zone agricole doit être améliorée et les friches maintenues comme réservoirs de biodiversité. Malgré l'urbanisation de, la ZAC, son maintien dans la zone est acquis compte tenu de la préservation d'une superficie importante de terres agricoles.</p> <p>Le territoire construit peut affecter certaines espèces</p>	<p>(i) linotte mélodieuse, chardonneret élégant, des mesures de compensation sont mises en œuvre à hauteur d'une surface objectif de 12,5 ha.</p> <p>(ii) Projet de restauration sur le site de la montagne Chelles : débroussaillage du site, introduction par semi d'espèces végétales prairiales pour développer des habitats typiques et naturellement diversifiés, mise en place d'une gestion par fauche ou par pâturage (p. 270).</p> <p><i>Pour les espèces des milieux boisés</i> : sur le site du parc de Noisiel à hauteur de 13 ha d'objectif (p. 272).</p> <p>Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être prévue sauf pour l'oedicornis criard. Est prévue la création de milieux favorables à son accueil en période de nidification (p. 275).</p>	
--	---	--	--

	<p>protégées comme les perdrix, les alouettes, les bergeronnettes. Pour réduire les impacts, deux recommandations principales sont prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) adaptation du bâti pour la faune (notamment les chiroptères et oiseaux) ; (ii) diversification des strates et modes de gestion au sein des espaces extérieurs publics et privés. <p>Concernant le risque de collision, l'objectif est d'améliorer la visibilité du vitrage. Des plantations arbustives pourront être employées à faible distance pour le rez-de-chaussée. La pose de verre anticollision.</p> <p>En outre, des zones de tranquillité en période de reproduction (de mars à juillet) pourront être aménagées de manière ponctuelle. (p. 240)</p>		
--	--	--	--

Analyse des raisonnements :

Il est difficile de réussir à comparer les deux études tant les espèces invoquées ne se recoupent pas. Les différences qui nous paraissent être le plus importante ont été traitées dans le cadre de la comparaison.



MAMMIFÈRES

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p><i>Ibidem.</i></p>	<p>La pipistrelle commune est la seule chauve-souris détectée. Son territoire sur la zone est alimentaire. La plupart des animaux nocturnes, ou partiellement nocturnes, est perturbée par l'éclairage artificiel au point de disparaître de leur habitat quand il est éclairé.</p> <p>Des mesures de réduction des pollutions lumineuses sont prévues (p. 241) (cf. tableau relatif aux pollutions lumineuses).</p> <p>Concernant leurs habitats, la présence de la lisière suffit à leur accueil (p. 243).</p>	<p>Plusieurs espèces de mammifères ont été identifiés : l'écureuil roux, le hérisson d'Europe et lapin de Garenne. Toutefois, aucune ne se trouve sur le triangle de Gonesse.</p> <p>Il a également été identifié, sur le triangle de Gonesse, une espèce de chiroptère : la pipistrelle commune.</p> <p><u>En phase chantier :</u></p> <p>Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues : les arbres feront l'objet d'un marquage pour vérifier l'absence ou la présence de chiroptères dans les cavités. Si aucun chiroptère n'est présent, les cavités seront immédiatement colmatées. Dans le cas contraire, l'abattage sera adapté pour éviter toute destruction d'individus (p.261).</p> <p>L'impact résiduel est faible.</p> <p>Il existe également des risques de dérangement des individus liés à l'augmentation de la fréquentation aux</p>	<p>La pipistrelle commune a été identifiée au sein des deux études.</p> <p>Aucune mesure d'évitement, réduction, compensation n'est prévue par l'étude de la ZAC mis à part celles concernant les pollutions lumineuses. L'étude de la ligne 17 prévoit des mesures d'évitement et de réduction concernant son habitat.</p> <p>Cette distinction entre les deux études peut s'expliquer par le fait que l'emprise de la ZAC semble être un territoire alimentaire pour la pipistrelle alors que l'emprise de la ligne 17 embrasse son habitat.</p>

		<p>abords des chantiers, au bruit et aux pollutions lumineuses (p.264).</p> <p>Pour les pollutions lumineuses, si le chantier peut être à l'origine de certaines d'entre elles, celles-ci sont d'ores-et-déjà existantes.</p> <p>Mesure d'évitement en phase de chantier : limitation des nuisances sonores.</p> <p><u>En phase d'exploitation :</u></p> <p>D'une part, l'impact de l'éclairage nocturne est à relativiser au regard de la faible fréquentation du site par les chiroptères.</p> <p>D'autre part, le dérangement sonore est à relativiser au regard du contexte dans lequel s'inscrit le projet de centre d'exploitation.</p>	
--	--	---	--

Analyse des raisonnements :

Les divergences de raisonnement semblent s'expliquer par l'utilisation faite par la pipistrelle de chaque territoire : l'emprise de la ZAC serait, pour elle, alimentaire alors que sur l'emprise de la ligne 17 se trouve son habitat.

Toutefois, les mesures relatives à l'éclairage nocturne sont relativisées dans l'étude de la ligne 17 par le faible nombre de chiroptère, ce qui n'est pas le cas dans l'étude de la ZAC. Ce point sera plus amplement développé dans le tableau relatif aux pollutions lumineuses.

EFFETS CUMULÉS SUR LA FAUNE

Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17
<p>Le projet de la ligne 17 consiste en la réalisation de 20 km de lignes nouvelles de métro automatique, d'un centre de remise, de maintenance du matériel et de l'infrastructure. Les principaux enjeux sont en lien avec l'ouverture à l'urbanisation du triangle de Gonesse sur des enjeux environnementaux qui ne se limitent pas à l'aspect de la biodiversité, de la faune et de la flore, mais touchent à la perturbation des écoulements des eaux souterraines, au traitement des déblais, au bruit, au paysage et à la préservation des continuités écologiques (p. 246).</p> <p>Pour la faune les impacts sont principalement :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la diminution de l'espèce trophique ; (ii) la disparition des sites de nidification pour les espèces caractéristiques ; (iii) le dérangement pour les espèces les plus sensibles. <p>Ces impacts s'ajoutent à tous les autres impacts des projets connus. Une faune plus banale composée des oiseaux des parcs, des espaces verts et des centres urbains s'organisera aux dépens des espèces moins urbaines. (p. 252)</p>	<p><u>Phase chantier</u> :</p> <p>Consommation des milieux favorables aux insectes (dont des espèces protégées bien que relativement communes : Grillon d'Italie, Conocéphale gracieux et Mante religieuse), reptiles (Lézard des murailles) et oiseaux (Linotte mélodieuse et Vanneau huppé notamment).</p> <p>Aucun effet potentiel prévu <u>en phase d'exploitation</u>. (p. 665)</p> <p>Certains travaux de la ZAC seront concomitants à ceux de la Ligne 17 Nord, un effet cumulé modéré pourrait donc avoir lieu, notamment en termes de perturbations sur les différents axes de circulation (p. 678).</p>

Comparaison:

L'étude d'impact de la ligne 17 prévoit des effets cumulés lié à la concomitance de certains chantiers. Or, rien n'est prévu pour limiter les effets de la synergie des travaux comme prévu par l'étude d'impact de la ZAC. En outre, l'étude de la ligne 17 ne prévoit pas d'effets cumulés durant la phase d'exploitation alors que l'exploitation d'Europacity, du quartier d'affaires du Triangle de Gonesse et celle de la ligne du métro 17 ont potentiellement de sérieux effets sur la faune. Considéré qu'après les travaux, aucun effet ne sera subi par les espèces paraît contestable.

Flore

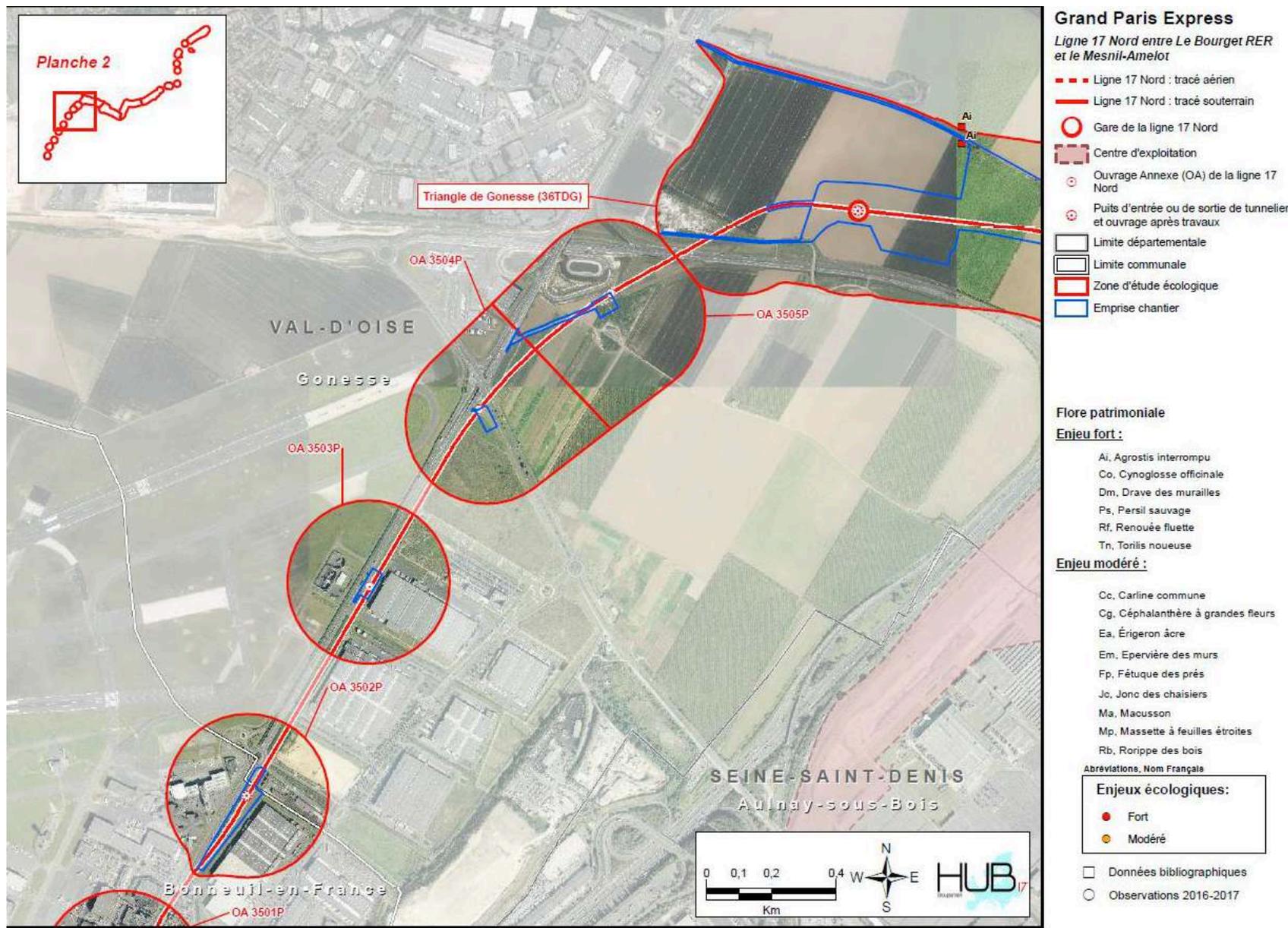
Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>L'article R. 122-4 II du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit contenir : « Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet (...) la biodiversité ».</p> <p>De plus en son 3° l'article 3. 122-4 II du code de l'environnement dispose que l'étude doit contenir « une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable</p>	<p>Les espèces ne représentent pas d'intérêt patrimonial et les habitats sont très dégradés. Seules deux espèces sont rare : la chlore perfoliée et la patience à crête. Elles se développent au niveau du pont qui enjambe la RD 170. Elles ne forment pas de faciès (= ensemble d'espèces caractéristiques au site et à son écosystème).</p> <p>L'impact est très faible car le projet conduira à la disparition de quelques individus <u>non protégés et non menacés</u>.</p> <p>Mesures de réduction : Des coupes d'arbres et débroussaillage de haies sont prévues (p. 240).</p> <p>Aucune mesure de compensation prévue.</p>	<p><u>En phase de chantier :</u></p> <p>La diversité floristique est faible.</p> <p>Sur le triangle de Gonesse, l'enjeu est fort en raison de la présence de l'Agrostis interrompu, espèce considérée comme très rare en Ile-de-France. L'impact brut est considéré comme faible concernant le risque de destruction de l'espèce. En effet, aucune donnée n'a pu être retrouvée entre 2014 et 2017 (p. 215).</p> <p>Pour les espèces pour lesquels l'impact brut est jugé faible aucune mesure de réduction n'est prévue (p. 221).</p> <p><u>En phase d'exploitation :</u> il n'y aura aucun impact supplémentaire.</p>	<p>À propos de l'étude d'impact de la ZAC, il est difficile de comprendre quelles sont les mesures de réduction prévues pour la flore et la végétation. Les mesures citées à la p. 240 visent à réduire les effets du projet pour la faune et non pas pour la flore. Il existe une incohérence.</p> <p>Dans les deux études, l'impact est estimé comme faible voire même très faible. À cet égard, les études semblent concordantes quant aux effets. Toutefois, les espèces relevées dans chacune des études sont différentes.</p> <p>En l'absence de concordance sur les espèces, il est difficile de comparer les études. Les deux semblent considérés les impacts comme faibles.</p>

<p>sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles. »</p> <p>A été jugée insuffisante, l'étude d'impact qui ne mentionne qu'une trentaine d'espèces végétales alors qu'un rapport scientifique en mentionne 87, dont certaines protégées (TA Caen, 8 février 2008, <i>Association manche Nature</i>, n° 0600600).</p>			
---	--	--	--

Analyse des raisonnements :

Rappelons que la jurisprudence prévoit que l'objet de l'étude d'impact est, d'abord, de donner la possibilité à la population de faire connaître utilement ses observations sur le projet à l'occasion de l'enquête publique, ensuite de mettre l'autorité administrative à même d'apporter une juste appréciation sur les effets de l'installation envisagée sur l'environnement ainsi que sur l'adéquation des mesures prévues par l'exploitant pour les supprimer, les limiter ou les compenser (TA Caen, 11 juillet, *EARL de Fresnay* ; CAA Nancy, 13 avril 2000, *société routière et de dragages*).

À ce titre, le raisonnement développé dans l'étude de la ligne 17 à propos de l'Agrotis interrompu semble contestable. Cette espèce très rare en Ile-de-France a pourtant un impact brut très faible. Ce résultat est justifié par l'incertitude de sa présence sur l'emprise. En réalité, la rigueur le droit d'information du public et le principe de prévention aurait dû conduire à soulever une option à deux branches : le cas où l'espèce existe encore sur le terrain et celui où elle n'existe effectivement plus. Pour la première branche, l'étude aurait dû prévoir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation afin d'assurer la protection de l'espèce. Ce mode de raisonnement est totalement différent de celui développé dans l'étude qui se contente face à une éventualité de conclure à un impact faible.



EFFETS CUMULÉS

Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17
<p>La consommation d'espace entraîne la destruction des sols, ce qui remettra en cause le support de la flore. Les chantiers, marqués par des allers et venues de camions, entraîneront un brassage de graines favorables à la prolifération de plantes invasives. Lorsque des chantiers sont ouverts simultanément, le risque de contamination devient beaucoup plus important. Cet impact cumulé peut avoir une importance si aucune mesure n'est prise.</p> <p>De plus, les espaces pour la flore risquent d'être détruits par la transformation des sols. Une flore nouvelle s'installera, elle sera banale et composée d'espèces invasives.</p> <p>La suppression des terres agricoles consommée dans l'aménagement du triangle a un impact cumulé majeur.</p>	<p>Aucun effet cumulé potentiel n'est prévu aussi bien en phase de chantier que d'exploitation.</p>

Comparaison :

L'étude d'impact de la ZAC fait état d'une concomitance pour certains chantiers de la ZAC et de la ligne 17. Or, l'étude d'impact de la ligne 17 ne prévoit aucun effet cumulé. Il semble donc y avoir une contradiction importante entre les études.

Pollutions lumineuses

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>Le II 5° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « <i>Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres:</i></p> <p>(...) <i>c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; »</i></p>	<p>Sont prises en compte les espèces mammifères comme les chiroptères (en l'espèce, la pipistrelle commune p.257§4) dépendantes de la qualité de l'environnement nocturne. En effet, l'étude relève qu'il « <i>a été constaté que les bâtiments éclairés entraînaient une croissance plus faible et un retard de la parturition</i> ».</p> <p>La plupart des animaux nocturnes ou partiellement nocturnes sont perturbés par l'éclairage artificiel, au point de parfois disparaître de leur habitat quand il est éclairé. (p. 241).</p> <p>Des mesures de réduction des pollutions lumineuses sont prévues (p. 241) :</p>	<p>Durant la <u>phase de travaux des mesures d'évitement et de réduction</u> sont prises mais celles-ci ne semblent prendre en considération que les nuisances lumineuses pour le voisinage et non la faune.</p> <p>Les chiroptères (en l'espèce la pipistrelle commune) sont pourtant <u>localisés sur le tracé de la ligne 17 et à proximité du triangle de Gonesse</u>.</p> <p>S'il est fait mention à la page 265 des effets négatifs de l'éclairage sur les espèces nocturnes, ils sont immédiatement tempérés par le fait que le nombre de chiroptères est faible et que de nombreux éclairages sont déjà présents sur la route nationale 104 et la zone d'activité à Paris-Nord. L'impact est considéré comme faible.</p> <p>À titre de mesures de réduction, il est prévu que l'éclairage sera directionnel</p>	<p>Les deux études ne semblent pas se situer sur le même niveau. Celle sur la ZAC semble prendre en considération de façon beaucoup plus détaillée les effets des émissions lumineuses pour la faune nocturne. Plusieurs mesures de réduction sont prévues.</p> <p>L'étude de la ligne 17, pour sa part, tend à bien plus relativiser les effets des pollutions lumineuses sur la faune nocturne. A la différence de la première étude, il n'est pas prévu de limiter dans le temps l'éclairage, même aux heures où les métros ne circulent pas, ni même d'éviter les sources de lumières superflues.</p>

	<p>(i) adaptation de l'architecture des bâtiments ;</p> <p>(ii) mise en place d'un éclairage directionnel ;</p> <p>(iii) limitation de l'éclairage après 23h ;</p> <p>(iv) éviter les sources de lumières superflues...</p> <p>Il est précisé que ces préconisations seront particulièrement étudiées sur la partie Nord Est du projet au niveau de la lisière avec le carré agricole.</p>	<p>pour réduire les pertes lumineuses vers le ciel et les milieux environnants.</p> <p>Durant <u>la phase d'exploitation</u>, le viaduc sera mis en lumière avec un angle réduit pour éviter les pollutions lumineuses sur les zones boisées à proximité. L'impact est considéré comme nul.</p>	
--	--	--	--

Analyse des raisonnements :

Les effets du projet prévus par l'étude de la ligne 17 sont rapidement relativisés par le faible nombre de chiroptères. Toutefois, il convient de souligner que l'emprise des travaux de la ligne 17 constitue le territoire d'habitat de la pipistrelle commune. L'emprise de la ZAC constitue son territoire alimentaire et les mesures d'évitement et de réduction sont bien plus détaillées dans cette dernière. Au regard de la fonction des deux territoires pour la pipistrelle commune, le hiatus existant entre les deux études semble difficilement justifié.

EFFETS CUMULÉS

<u>Étude d'impact de la ZAC</u>	<u>Étude d'impact de la ligne 17</u>
Aucun effet cumulé n'a été pris en considération concernant les émissions lumineuses.	« Un cumul des impacts est potentiel par rapport aux éclairages chantiers mais toutefois difficilement quantifiable sans connaître préalablement l'organisation et les modes de constructions des autres projets connexes. » (P. 683)

Comparaison :

Aucun effet cumulé n'est prévu par l'étude de la ZAC alors même qu'une partie des travaux est concomitante à celle de la ligne 17. Quant à l'étude de la ligne 17, elle les juge difficilement quantifiable.

FOCUS sur l'étude d'impact du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 :

Contenu de l'étude : L'aire d'étude s'étend sur 10km du centre d'exploitation. Elle est dominée par le halo lumineux de l'agglomération parisienne. (p.250)

Le projet de centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express s'inscrit dans une aire d'étude où la pollution lumineuse est très puissante et omniprésente, du fait de la proximité de Paris et de sa petite couronne. L'**enjeu** concernant les émissions lumineuses sur le projet est donc **nul** (p. 251).

Regard croisé sur les raisonnements : alors que l'étude d'impact de la ZAC prévoit des mesures de réduction des pollutions lumineuses afin de limiter les perturbations pour les espèces mammifères nocturnes, celle sur le centre d'exploitation de la ligne 17 se contente de relever que l'implantation du projet se situe au sein de la petite couronne, que celle-ci connaît une pollution lumineuse omniprésente et très puissante. Le projet de création du centre d'exploitation des lignes n'aurait donc aucun effet. A ce titre, l'étude d'impact du centre d'exploitation se situe dans la droite ligne de celle de la ligne 17.

Une comparaison des raisonnements développés par l'étude de la ZAC avec celle du centre d'exploitation permet de s'apercevoir que ceux-ci sont radicalement opposés. Si la première prend en considération les effets des pollutions lumineuses sur l'environnement et plus particulièrement pour la faune, la seconde se contente de contextualiser les émissions lumineuses au sein d'une aire de 10 km. Les pollutions y sont puissantes et omniprésentes en l'absence du centre d'exploitation. Partant, la création de celui-ci n'aura pas d'effet sur l'environnement.

Pourtant, l'étude d'impact de la ZAC invite à raisonner différemment de celle de la ligne 17. En effet, la ZAC se situe également à proximité de Paris et de la petite couronne. Une échelle suffisamment grande permettrait aussi de conclure que les pollutions lumineuses sont omniprésentes et très puissantes. Cependant, l'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone. Ainsi, les perturbations susceptibles d'être créées à l'égard de la faune nocturne doivent être prises en compte par les études d'impact sans qu'il ne soit possible d'arguer de la saturation des pollutions lumineuses de Paris et de la petite couronne. Partant, l'étude d'impact de la ligne 17 semble en contradiction avec celle de la ZAC. Elle aurait également dû prévoir des mesures de réduction afin de limiter les perturbations pour les animaux nocturnes tels que la pipistrelle commune.

Terres agricoles

Les études d'impacts n'ont pas de rubrique dénommée terres agricoles mais deux domaines y sont relatifs. Le choix a été fait de les traiter successivement au sein d'un même chapitre. Ces domaines sont l'occupation des sols et l'agriculture.

Occupation des sols

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>L'article R. 122-5 II du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit prévoir les incidences : « <i>de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources.</i> »</p>	<p>Le projet comporte l'urbanisation de 280 hectares de terres agricoles. Le quartier d'affaires occupera 140 ha et Europacity 80 ha. (p. 289)</p> <p>L'impact est fort.</p> <p>Des modalités d'éviction des occupants en place sont prévues. Il est souligné que ces occupations sont majoritairement composées de baux ruraux et de conventions d'occupation précaire.</p> <p>Des mesures compensatoires sont prévues conformément aux obligations légalement en matière d'expropriation. Les propriétaires bénéficieront d'une indemnisation financière. Pour les occupants des solutions au cas par cas ont été trouvées (p. 290).</p>	<p>Le périmètre du projet comprend 12 communes traversées par le fuseau d'étude (500 m de part et d'autre du tracé de la ligne 17).</p> <p><i>Phase de chantier</i> : l'emprise du projet se décompose en gares nouvelles, en un centre d'exploitation ainsi que des chantiers nécessaires à la réalisation des infrastructures du projet.</p> <p>Compte tenu des nombreux projets de développements prévus – dont Europacity – à proximité de la ligne 17 Nord, certaines surfaces actuellement situées en espaces ruraux et urbains ouverts seront urbanisés ou en cours de mutation à l'horizon de la construction du projet.</p> <p>Mesures d'évitement : le projet a été conçu de manière à limiter les emprises chantier. L'emprise sera</p>	<p>Concernant la phase d'exploitation de la ligne 17, l'étude prévoit qu'une analyse sera réalisée en 2030 sur la lutte contre l'étalement urbain et l'occupation des sols. Toutefois, à l'horizon 2030, les travaux seront terminés. Il y a donc lieu de se demander, si la lutte contre l'étalement urbain et l'occupation des sols n'ont pas été respectés, quelles en seront les conséquences ? Plus encore, il convient de rappeler que l'étude d'impact découle du principe de prévention. Elle a donc pour objet de prévenir les atteintes à l'environnement. Or, une mesure de contrôle <i>ex-post</i> ne permet en rien de respecter le principe de prévention.</p> <p>Au regard des emprises des deux projets, il est frappant que les mesures prévues pour prévenir les atteintes à l'environnement soient plus nombreuses et développées dans l'étude de la ligne 17 que celle de la ZAC. En effet, le projet</p>

		<p>réduite au plus près des aménagements prévus. La réalisation de la ligne induira une consommation limitée de surfaces des espaces ruraux et urbains ouverts de près de 81 ha (p. 330).</p> <p>Mesures de réduction : les surfaces consommées sont négligeables par rapport à l'envergure du projet et aux gains apportés lors de sa phase d'exploitation. Aucune mesure de compensation n'est prévue en raison de l'impact résiduel est faible.</p> <p><u>Mesure de suivi :</u> les emprises des chantiers seront délimitées précisément lors des études de conception et le respect des limites par les entrepreneurs seront contrôlés durant toute la phase de chantier.</p> <p><u>Phase d'exploitation :</u> À l'horizon de la mise en service de l'ensemble du projet en 2030, une analyse sera menée pour apprécier la réalisation du projet sur l'occupation des sols et la lutte contre l'étalement urbain.</p>	<p>d'aménagement du triangle de Gonesse prévoit d'urbaniser 280 ha de terres agricoles et aucune mesure d'évitement ou de réduction n'a été prévue. Seules des mesures compensatoires sont mises en place pour respecter le droit de l'expropriation. Il aurait été tout de même opportun de prévoir des mesures d'évitement ou de réduction car les mesures envisagées ne compensent pas les atteintes faites aux terres agricoles par leur urbanisation, mais permettent seulement d'indemniser financièrement les propriétaires de ces terres. Or, en principe, la compensation doit rester exceptionnelle et curative. En l'espèce, la compensation écologique est illusoire.</p>
--	--	---	---

		<p>Le nombre d'habitats et d'emplois en 2030 seront en augmentation. Il y a donc un effet de densification supplémentaire (p. 332).</p> <p>Il existe un potentiel de mutabilité autour des gares. L'accessibilité en transport en commun va être améliorée ce qui va stimuler des aménagements du territoire. Pour la gare de Gonesse, elle sera implantée dans une zone à caractère rural mais s'inscrit dans un projet d'urbanisation du triangle de Gonesse (p. 334).</p> <p>Les impacts sont jugés positifs. Dès lors, il n'y a nul besoin de prévoir des mesures d'évitement et de réduction.</p> <p><u>Sur la consommation temporaire d'espaces agricoles et urbains (phase chantier) (p. 337) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (i) l'emprise de chantier est réduite au maximum ; (ii) l'optimisation de la localisation des tunneliers ; 	
--	--	---	--

		<p>(iii) l'optimisation des itinéraires ;</p> <p>(iv) la remise en état des zones de chantiers.</p> <p><u>Sur la consommation des espaces et la densification du triangle de Gonesse :</u> La préservation de nombreux espaces naturels est prévue en particulier sur les communes du Blanc Mesnil et de Gonesse.</p> <p><u>En phase d'exploitation :</u></p> <p>(i) consommation d'espaces ruraux et urbains de façon temporaire (chantier) ou permanente (remblai, gares et ouvrages annexes) ;</p> <p>(ii) assurer un développement urbain conforme aux objectifs du Grenelle.</p>	
--	--	--	--

Analyse des raisonnements :

Les mesures de compensation prévues par l'étude d'impact de la ZAC montrent que le système de compensation écologique est illusoire. Les mesures prévues sont financières et ne permettent pas de rétablir l'environnement et les terres agricoles.

EFFETS CUMULÉS

Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17
Aucun effet cumulé n'est répertorié dans l'étude.	Pas d'effet cumulé en <i>phase de chantier</i> mais il y en a <i>en phase d'exploitation</i> : modification forte de l'occupation des sols sur le périmètre de la ZAC (280 ha de terres agricoles urbanisées). A moyen terme, le projet devrait limiter le socle migratoire négatif de la ville voire le rendre positif en participant à l'augmentation de l'attractivité résidentielle et de la qualité urbaine. Sur cet aspect l'impact est positif. (p. 674)

Comparaison :

L'absence de prévision d'effet cumulés par l'étude de la ZAC est préoccupante au regard de l'importance de l'urbanisation des terres agricoles par les deux projets.

Agriculture

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>L'article R. 122-5 II du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit prévoir les incidences : « <i>de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources.</i> »</p>	<p>Le projet impacte l'espace agricole disponible. Il constitue une perte d'une partie de l'outil de travail de huit sièges d'exploitation agricole.</p> <p>Des mesures de réduction sont prévues (p. 305) :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la pérennisation de terres agricoles fonctionnelles à 30 ans ; (ii) la sécurisation des corridors agricoles et naturels pour assurer la connexion des grandes plaines agricoles et ainsi respecter les objectifs du SDRIF. <p>À l'échelle du triangle de Gonesse sont prévues : la préservation de 400 ha de terres agricoles et la pérennisation de l'agriculture à long terme. Ces</p>	<p>La plaine de France est majoritairement exploitée pour la culture des céréales (p. 345).</p> <p>Sur le triangle de Gonesse sont présentes plusieurs exploitations agricoles, qui sont concernées par un projet d'aménagement dès 2019.</p> <p><u>En phase de chantier :</u> Diminution de l'espace agricole disponible et de la fragmentation.</p> <p>Le projet implique la dégradation de 35 ha de terres agricoles, ce qui diminue les surfaces d'exploitation dont sont dépendantes les revenus et la rentabilité. Le secteur du triangle de Gonesse est exploité par quatre agriculteurs. Les emprises du chantier occupent 22 ha du triangle mais elles s'inscrivent dans le projet de la ZAC. Le</p>	<p>L'étude de la ZAC ne prévoit pas de mesures compensatoires malgré les atteintes durables faites à l'agriculture. Bien que des mesures de réduction soient prévues comme la pérennisation des terres agricoles, la création d'un carré agricole, celles-ci ne semblent pas aptes à annihiler tous les impacts résiduels pour l'agriculture.</p> <p>L'étude de la ligne 17, pour sa part, se fonde sur l'urbanisation du triangle pour ne pas à avoir à prévoir des mesures d'évitement et de réduction. En effet, l'emprise se trouverait sur 22ha du triangle compris dans le projet de la ZAC.</p> <p>Concernant la phase d'exploitation et malgré la destruction directe de 11 ha de terres agricoles, l'étude de la ligne 17 ne prévoit aucune mesure d'évitement, de réduction et de compensation.</p>

	<p>terres sont particulièrement fertiles et leur conservation permettrait à une dizaine d'agriculteurs de poursuivre leur exploitation. Pour ce faire, plusieurs axes ont été dégagés :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la création d'un périmètre de protection autour du carré agricole ; (ii) la délimitation physique claire du carré agricole ce qui permettra de lui conférer une visibilité ; (iii) la préservation et la sécurisation des axes de circulation agricole ; (iv) la création d'interactions entre les espaces urbains et les espaces agricoles (p. 310) ; (v) la mise en place d'une stratégie foncière opérationnelle destinée à pérenniser l'activité agricole à l'échelle du triangle de Gonesse. 	<p>secteur va donc entièrement être aménagé.</p> <p>Les emprises du triangle nord ont été déclarée d'utilité publique par le préfet du Val d'Oise. L'arrêté de création de la ZAC a été délivré le 21 septembre 2016 (p. 346).</p> <p>Les espaces agricoles situés à Gonesse ne font pas l'objet de mesures d'évitement et de réduction du fait de leur urbanisation à venir dans le cadre du projet de la ZAC (p.346).</p> <p><i>Phase d'exploitation :</i> Destruction directe d'une superficie de 11 ha de terres agricoles.</p>	
--	---	--	--

	<p>Des mesures d'accompagnement à l'activité agricole sont prévues comme par exemple (p. 311) :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) l'accompagnement des porteurs de projet à la lisière agricole ; (ii) l'accompagnement des agriculteurs dans la recherche de terrains situés à l'extérieur du triangle de Gonesse ; (iii) la facilitation la négociation avec les propriétaires institutionnels pour contractualiser des baux fermes avec les agriculteurs dans le carré agricole. 		
--	--	--	--

Analyse des raisonnements :

L'étude de la ligne 17 se fonde sur la ZAC pour justifier l'absence de mesures d'évitement et de réduction. Dès lors, il semble important que les effets cumulés soient effectivement pris en considération par l'étude.

EFFETS CUMULÉS

<u>Étude d'impact de la ZAC</u>	<u>Étude d'impact de la ligne 17</u>
<p><i>Conséquences à l'échelle de la Plaine de France : une réduction de la surface agricole utile.</i></p> <p>L'ensemble des projets actuels implique l'urbanisation de 1530 ha d'espaces agricoles.</p> <p>Les impacts cumulés des deux projets (ZAC et ligne 17 nord) permettent grâce à la densification une préservation de 202 ha d'espaces agricoles. Sur les 280 ha d'urbanisation à venir, 7ha sont liés à la ligne 17. Ces risques ont été pris en compte par le projet, notamment à travers un processus de concertation mis en place avec les agriculteurs, les élus et les habitats (p. 304-305).</p> <p>Tout l'enjeu consiste par des mesures de réduction d'impacts et d'accompagnement à sécuriser et pérenniser l'activité agricole (p. 424).</p>	<p>Impact fort lié à la consommation de terres arables et réduction des superficies exploitables. (p. 672)</p>

Comparaison :

D'abord, il existe un écart entre les prévisions faites par l'étude de la ZAC concernant l'urbanisation des terres par la ligne 17 et l'étude de la ligne 17. La première prévoit 7ha alors que la seconde en prévoit 22 en phase de chantier et 11 en phase d'exploitation (*cf.* tableau de comparaison entre les études).

Ensuite, les effets cumulés prévus par l'étude de la ligne 17 semblent superficiels au regard des raisonnements développés dans l'étude d'impact. Pour justifier l'absence de mesures d'évitement et de réduction, l'étude s'est fondée sur l'urbanisation pour le projet de la ZAC. Cependant, il aurait été bienvenu de détailler plus amplement les effets cumulés potentiels des deux projets sur l'agriculture, et non de se contenter de rappeler un impact fort lié à la consommation des terres arables.

Emploi

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>Article R. 122-5 du code de l'environnement.</p>	<p>Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse devrait générer près de 50 000 emplois directs à horizon 2035 (dont 40 000 pour le Quartier d'Affaires et 11 800 pour Europacity).</p> <p>Pour le quartier d'affaire, la proportion d'emploi peu qualifié est estimée à 10-15 %. Ce quartier a vocation à concentrer des activités tertiaires et technologiques. Le niveau de qualification sera élevé.</p> <p>Pour le projet Europacity, un dispositif spécifique de formation à destination des habitants du territoire sera mis en place. Durant la phase de construction environ 4 200 personnes par an seraient mobilisées.</p> <p><u>En phase d'exploitation</u> environ 11 800 emplois directs seraient mobilisés sur le site d'Europacity parmi lesquels 48% relèveront</p>	<p><u>Durant le chantier</u> :</p> <p>La création d'emplois par le chantier est difficile à évaluer. Sur toute la durée de l'élaboration, le projet nécessiterait 20 000 personnes. Sur une durée de 10 ans : 2 000 emplois à temps plein seront créés (2/3 dans les travaux publics ; 1/3 dans l'industrie ferroviaire). Les travaux auront donc un effet positif sur l'emploi (p. 333).</p> <p><u>En phase d'exploitation</u> : le nombre d'emplois créés est difficile à apprécier puisqu'il dépend des modalités d'exploitation et de maintenance. L'estimation donnée est d'environ 450 emplois directs (p. 333).</p> <p>L'impact est jugé positif. Partant, aucune mesure d'évitement et de réduction n'est prévue.</p>	<p>Les effets du projet en la matière sont considérés comme positif. En effet, les deux projets créent respectivement de nombreux emplois (50 000 pour le projet de la ZAC et 20 000 pour la ligne 17 durant les travaux).</p> <p>Toutefois, il a été souligné dans l'étude de la ZAC que les emplois créés par le projet ne correspondent pas à la population de Gonesse. La création d'emplois pour lesquels la population n'est pas qualifiée ne peut conduire à réduire le fort taux de chômage sur la commune. Pour résoudre cette difficulté, l'étude prévoit de mettre en place des formations à destination des habitants du territoire. Des réserves sont à émettre quant à ces formations au regard du niveau de qualification requis pour la grande majorité de l'étude. Seulement 10 à 15% des emplois créés sont peu qualifiés.</p>

	<p>des activités de commerces, 11 % des activités de loisirs, 24% de l'hôtellerie et 4% de la restauration.</p> <p>Le nombre d'emplois indirects serait de l'ordre de 13 000. La part des emplois peu qualifié serait de 75 % (p. 297)</p> <p>Impacts sur les emplois existants : Difficile à prendre en compte. La création des emplois participe de la dynamique générale de transformation de l'économie aéroportuaire. Elle devrait avoir un effet positif (p. 299).</p> <p>Si l'on prend pour échelle la métropole francilienne ces créations pourraient avoir des effets négatifs sur d'autres territoires.</p> <p>Plusieurs mesures sont prévues pour accompagner la qualification de la population par la mobilisation des acteurs de l'emploi-formation comme l'action dès la formation initiale auprès des jeunes et le</p>		
--	---	--	--

	<p>développement de l'offre de formation, ainsi que le développement de partenariats locaux pour développer la formation (p. 299).</p> <p>À l'échelle d'Europacity, il est aussi envisagé d'accueillir 3 500 personnes en vue de les former deux ans avant l'ouverture (p. 300).</p>		
--	--	--	--

Analyse des raisonnements :

La création d'emplois est jugée comme ayant un effet positif pour l'économie du territoire. Aucune mesure d'évitement ou réduction n'est prévue par l'étude de la ligne 17. Cependant, l'étude de la ZAC prévoit, quant à elle, la mise en place de formations pour réduire le taux de chômage des habitants du territoire.

EFFETS CUMULÉS

<u>Étude d'impact de la ZAC</u>	<u>Étude d'impact de la ligne 17</u>
Impacts cumulés du triangle de Gonesse avec les projets du grand Roissy : 130 000 emplois pourraient être créés à l'horizon 2035 dont la moitié nécessitera l'obtention du BAC ou d'un BAC+2 (p. 297).	Aucun effet cumulé n'est prévu par l'étude.

Comparaison :

La création par les deux projets – d'un total de 70 000 emplois – devraient créer des effets cumulés. Pour autant, il n'y est faite aucune référence par l'étude de la ligne 17. Ci-dessous nous analyserons si la création de ces emplois, qui augmentera le nombre de déplacements, a été prise en considération au sein de la rubrique transports.

Transports

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>Article R. 122-5 du code de l'environnement.</p>	<p>La mise en ligne de la ligne 17 va améliorer l'offre qualitative et quantitative de transport en commun (p.319).</p> <p>Le projet du triangle de Gonesse va augmenter le nombre de déplacements. Au total 50 000 emplois seront créés, ce qui engendrera près de 290 000 déplacements par jour tous modes confondus (100 000 pour le quartier d'affaires et 190 000 pour Europacity) (p.321).</p> <p>Impact fort.</p> <p>Mesures de réduction des impacts :</p> <p>Limitation de la part modale de la voiture à 50 %.</p> <p>Cela sera possible grâce à l'amélioration et la diversification de l'offre en transports en commun, une</p>	<p>Les buts du projet sont de désenclaver le territoire, de réduire les sollicitations du réseau routier et les nuisances qui y sont liées mais également de favoriser l'utilisation des transports en commun afin d'atteindre l'objectif de 20 % de déplacements dans la région.</p> <p><i>En phase d'exploitation</i> : le projet permettra d'améliorer la desserte du triangle de Gonesse grâce à la gare qui offrira une correspondance avec les RER B et D.</p> <p>La fréquentation de la ligne 17 dans son ensemble est estimée entre 60 000 et 80 000 voyages, don 50 000 à 60 000 sur le tronçon nord (p. 382).</p> <p>La ligne 17 nord a des impacts positifs. En effet, elle propose un nouvel itinéraire reliant les pôles de Roissy, Villepinte, le Bourget, le Triangle de Gonesse au centre</p>	<p>Les déplacements liés aux emplois créés sont pris en compte par les deux études.</p> <p>Du point de vue des transports, les deux projets semblent avoir été pensés de façon complémentaire. La ligne 17 viendrait desservir le projet de la ZAC. Elle aurait des impacts positifs pour l'environnement puisqu'elle permettrait d'atteindre les 20% de déplacements en transport en commun dans la région.</p> <p>Cependant, des réserves peuvent être émises quant à la limitation de la part modale de la voiture à 50% par l'étude de la ZAC ainsi que sur la complémentarité des périodes de pointes entre le quartier d'affaires et Europacity.</p> <p>L'encouragement à l'utilisation des véhicules propres demeure un simple encouragement. Nombreux sont encore les obstacles pour permettre une utilisation plus fréquente de ces véhicules.</p>

	<p>organisation viaire permettant l'accessibilité routière au Triangle de Gonesse favorisant la multi-modalité (p. 329), un soutien aux modes actifs avec l'aménagement de pistes cyclables (p.332) et une optimisation de l'offre de stationnement. Cette dernière sera limitée en pied d'immeuble et l'utilisation des parkings optimisée (double usage : pour les salariés et les visiteurs) (p. 334).</p> <p>Il existerait une complémentarité des périodes de pointe entre le quartier d'affaires et Europacity qui permettrait une utilisation optimale des réseaux routiers et des transports collectifs (p. 335).</p> <p>Des mesures de réduction des externalités routières sont prévues comme l'encouragement à l'utilisation de véhicules propres (p. 335).</p>	<p>de Paris. Elle permet également d'améliorer la résistance du réseau surtout lorsqu'il est perturbé (p. 382).</p> <p>Elle diminue la circulation sur les autoroutes, routes nationales et départementales.</p> <p>Les gares du projet seront de véritables pôles multimodaux où la pratique du vélo sera promue (p. 383).</p>	
--	---	---	--

EFFETS CUMULÉS

Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17
<p>Des perturbations sur les différents axes de circulation pourraient avoir lieu, liées aux emprises chantiers et au charroi généré pour le transport des déblais et matériaux. Le chantier de la ligne 17 sera antérieur à l'existence de flux internes à la ZAC, il n'en impactera pas les circulations internes (p. 319).</p> <p>Une augmentation générale des déplacements dans le territoire du grand Roissy est prévue (p. 323).</p>	<p><i>En phase de chantier</i> : certains travaux de la ZAC seront concomitants à ceux de la ligne 17, ce qui peut perturber les différents axes de circulations à cause des déviations cumulées par les emprises et le charroi généré pour le transport des déblais et matériaux.</p> <p>Pour minimiser la gêne occasionnée, des études sont menées pour évaluer les conséquences des travaux sur la circulation routière notamment sur l'A1. Le chantier n'entraînera pas des perturbations internes au Triangle de Gonesse.</p> <p><i>En phase d'exploitation</i> : l'impact est positif. L'attractivité du pôle d'emploi du Triangle de Gonesse sera combinée avec une augmentation de la ligne 17 Nord. Les déplacements seront des flux d'échange entre le site et l'extérieur. La demande moyenne à l'heure de pointe du soir sera d'environ 33 500 personnes tous modes confondus.</p> <p>La ligne 17, en permettant une meilleure accessibilité des habitats au Triangle de Gonesse et aux zones d'emplois du Grand Roissy, va encourager l'utilisation des transports en commun et éviter le recours à la voiture individuelle (p.676).</p>

Comparaison :

<p>La concomitance des chantiers a été prise en considération par les deux études. Ces dernières concordent sur l'absence de perturbations internes au triangle de Gonesse.</p> <p>L'augmentation générale des déplacements au sein du territoire du grand Roissy prévue par l'étude de la ZAC ne l'est pas dans celle de la ligne 17.</p>
--

Paysage

Obligations légales	Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17	Comparaison
<p>L'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit contenir :</p> <p>« Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, <u>et le paysage.</u> »</p>	<p>Le paysage agricole du territoire sera profondément modifié. Le projet prévoit l'urbanisation de 200 ha de terres agricoles pour pouvoir y réaliser un quartier d'affaires et de loisirs, culture et commerce et hôtellerie. Toutefois, 400 ha seront préservés pour l'activité agricole (p. 232).</p> <p>L'impact est fort.</p> <p>Des mesures de réduction sont prévues (p. 233) :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la préservation de 400 ha de terres agricoles au nord du triangle de Gonesse. (ii) la continuité paysagère nord sud assure un environnement et un paysage de haute qualité en liaison directe avec la gare. (iii) Dans leur ensemble les espaces verts représenteront 25% du 	<p>Le triangle de Gonesse a un paysage agricole offrant une vue panoramique sur la limite de l'agglomération parisienne.</p> <p>L'impact est fort.</p> <p><i>En phase de chantier :</i> le paysage sera modifié. Les emprises accueilleront des déblais et matériaux nécessaires à la construction. Néanmoins, au sein de la ZAC du triangle de Gonesse qui a un contexte urbanisé, les effets seront limités notamment par le chantier de la gare.</p> <p>L'impact est donc faible (p. 300).</p> <p>Mesures d'évitement et de réduction :</p> <p>Des supports d'information sont prévues ainsi que des mesures de suivi des plaintes.</p> <p>L'impact spécifique à l'abattage des arbres n'est pas totalement évité mais est considéré comme</p>	<p>La continuité paysagère est prise en considération dans les deux études. Si elle est une mesure de réduction pour l'étude de la ZAC, elle permet d'avoir un effet positif en phase d'exploitation de la ligne 17.</p> <p>Ici encore, l'urbanisation du Triangle de Gonesse permet de limiter les effets en phase de chantier de la ligne 17. L'impact est jugé faible. Alors même que l'impact est initialement jugé fort par l'étude de la ligne 17.</p>

	<p>projet (certains seront sur le toit des complexes).</p>	<p>faible en raison des mesures de limitations. Aucune mesure de compensation n'est nécessaire.</p> <p><i>En phase d'exploitation :</i> Le paysage sera modifié par l'implantation de la gare au sein de la ZAC. Elle sera un pôle multimodal (p. 304). La gare a vocation à s'articuler autour d'un paysage végétal et un espace public minéral. Elle sera conforme à la charte architecturale édictée par la Société du Grand Paris. La continuité paysagère sera assurée par la présence d'un parc. L'impact est positif (p.308).</p>	
--	--	---	--

Analyse des raisonnements :

L'étude de la ligne 17 ne prévoit aucune mesure de compensation à propos de l'abattage des arbres alors même qu'il n'est pas totalement évité. Ceci ne semble pas respecter le principe de prévention qui impose de prévoir au sein des études d'impact des mesures compensatoires lorsque les mesures d'évitement et de réduction sont insuffisantes pour prévenir les atteintes faites à l'environnement. Partant, se fonder sur le caractère faible de l'impact pour ne pas prévoir des mesures compensatoires alors que les autres mesures n'auront pas permis de préserver l'environnement ne semble pas conforme aux exigences constitutionnelles et légales.

Il est à souligner que le raisonnement développé au sein de l'étude de la ligne 17 permet progressivement de passer d'un impact fort, à un impact faible pour finalement avoir un impact positif en phase d'exploitation. Il illustre parfaitement la rhétorique déployée tout au long de l'étude.

EFFETS CUMULÉS

Étude d'impact de la ZAC	Étude d'impact de la ligne 17
L'avis de l'autorité environnementale souligne au sein des enjeux majeurs des craintes concernant le paysage (p. 253). Pour autant, aucune trace d'effet cumulé n'a été trouvée dans l'étude sur ce point.	<p><i>En phase de chantier</i> : La concomitance ou la succession des travaux engendre une altération forte temporaire (éventuellement prolongée) de ce paysage agricole fragilisé en mutation.</p> <p><i>En phase d'exploitation</i> : Les différents projets, menés de manière concertée dans le secteur, permettront le développement d'un nouveau paysage urbain de qualité, totalement différent du paysage agricole préexistant (soulignant des vues dégagées).</p>

Comparaison :

Les effets cumulés potentiels identifiés et analysés par les études ne semblent pas être en accord avec l'avis de l'autorité environnementale qui émettait des craintes concernant le paysage.

FOCUS sur l'étude d'impact du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 :

Contenu de l'étude : Le projet se trouve dans un environnement fortement urbanisé, entouré de bâtiments à caractère industriel et tertiaire, de future zone d'activité et de grands axes routiers.

Les **enjeux paysagers sont faibles**.

Durant la phase de chantiers : **des mesures de réduction** sont prévues. Les impacts sont dits inhérents à tout chantier et provisoire. L'impact résiduel est faible.

Durant la phase d'exploitation : le centre d'exploitation se situe sur une partie de la zone industrielle de l'ancienne usine PSA d'Aulnay sous-bois. Compte tenu du contexte environnant les **impacts sont faibles**.

Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues :

- (i) Les bâtiments feront l'objet d'un traitement architectural et paysager.
- (ii) Le projet cherche à ménager de grandes ouvertures à partir de l'autoroute avec des séquences ouvertes de végétations plantées et des ponctuations boisées (p. 335).

Comparaison de l'étude avec celle de la ZAC : La modification du paysage n'a pas les mêmes impacts selon le projet. L'urbanisation du triangle de Gonesse emporte des conséquences environnementales bien plus importantes que la construction du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 qui sera implanté sur l'ancien site industriel PSA. Les différences existantes entre les études sont donc justifiées. De plus, chacune d'elle prévoit des mesures de réduction que ce soit en phase de chantier qu'en phase d'exploitation. Partant, les raisonnements ne nous semblent pas contradictoires.

CONCLUSION

La comparaison des études d'impact aura permis de mettre en lumière de nombreuses incohérences ainsi que les hiatus existants entre les raisonnements développés en leur sein. À ce titre, les raisonnements sur les pollutions lumineuses ou encore ceux relatifs à la flore et à la faune sont radicalement opposés. Les contradictions sont flagrantes concernant les demandes de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

Ce travail comparatif souligne également toutes les difficultés liées à la conception d'un projet global, mais découpé et réalisé par différentes autorités administratives. Ainsi, les contradictions relevées démontrent que le fractionnement dans le temps et l'espace de l'urbanisation des terres du triangle de Gonesse ne permet pas d'appréhender les enjeux environnementaux du projet pris dans son ensemble. Ce découpage brouille donc les discours et porte une atteinte flagrante au droit à l'information du public.

Le risque de censure du projet sur ce point apparaît néanmoins faible.

Ce vice peut être écarté par le juge et, en conséquence, ne pas remettre en cause la légalité du projet. Dans la droite ligne des jurisprudences *OCREAL* (CE, 14 octobre 2011, n° 323257) et *Danthony* (CE Ass., 23 décembre 2011, n° 335033), il a été jugé qu'un vice affectant le déroulement d'une procédure administrative préalable ou la forme d'un acte n'est de nature à entacher d'illégalité la décision prise que s'il ressort des pièces du dossier qu'il a été susceptible d'exercer une influence sur le sens de la décision prise, ou qu'il a privé les intéressés d'une garantie.

Ce vice peut être excipé dans le cadre d'un recours contre la décision autorisant le projet.

Il vous revient de réussir à démontrer soit (i) l'atteinte à une garantie, soit (ii) l'influence de ce vice sur le sens de la décision prise. Par ailleurs, l'argumentation envisagée devrait insister sur l'importance des enjeux environnementaux et la constitutionnalité du droit à l'information du public afin d'inciter le juge à apprécier ce manquement de manière plus sévère.

