

DEPARTEMENT DU VAL D'OISE

ENQUÊTE PUBLIQUE

**SUR LE CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITOTIAL
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION « VAL DE FRANCE »
ET DES COMMUNES DE GONESSE ET DE BONNEUIL-EN-FRANCE**

(30 SEPTEMBRE 2013 – 30 OCTOBRE 2013)

I - RAPPORT D'ENQUÊTE

II - CONCLUSIONS MOTIVEES

COMMISSION D'ENQUÊTE :

- **BERNARD AMANS, Président de la commission,**
- **JEAN-JACQUES BALAND, commissaire enquêteur titulaire,**
- **MICHEL MAURICE, commissaire enquêteur titulaire,**
- **MICHEL PERROT, commissaire enquêteur suppléant.**

SOMMAIRE

I – RAPPORT D’ENQUÊTE

1 – GENERALITES

1 – 1 – OBJET DE L’ENQUÊTE	page 3
1 -2 – CADRE JURIDIQUE ET MISSION DE LA COMMISSION D’ENQUÊTE	4
1 - 3 – CARACTERISTIQUES DU PROJET	5
1 – 4 – COMPOSITION DU DOSSIER	6

2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L’ENQUÊTE

2 – 1 – MODALITES DE L’ENQUÊTE	8
2 – 2 – INFORMATION DU PUBLIC	9
2 – 3 – DEROULE ET CLÔTURE DE L’ENQUÊTE	10
2 – 3 – 1-LES PERSONNES RECUES LORS DES PERMANENCES	11
2 – 3 – 2-RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS	11
2 – 3 – 3-LE TRAVAIL THEMATIQUE	13
2 – 3 – 4-CLÔTURE, REMISE DU PV DES OBSERVATIONS ET REPONSE DE VAL DE F.-	13

3 - ANALYSE DES OBSERVATIONS ET AVIS

3 – 1 – PREALABLE CONTEXTUEL : CDT/RAPPORT AU PUBLIC	14
3 – 2 – RAPPEL DES OBSERVATIONS, ANALYSE ET AVIS	16
3 – 3 – LES THEMES DE TRAVAIL APPROFONDI ET AVIS	21
3 – 4 – AVIS GENERAL DE LA COMMISSION D’ENQUÊTE	41

II – CONCLUSIONS MOTIVEES (page 43)

III - ANNEXES

I – RAPPORT D’ENQUÊTE

1 – GENERALITES

1 – 1 - OBJET DE L’ENQUÊTE

La loi en date du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a pour objectif le développement global de la région capitale, grâce à un projet d’intérêt national unissant les grands territoires régionaux. Celui-ci se traduit notamment par :

- La réalisation d’un métro automatique en rocade autour de l’agglomération capitale (décret n° 2011-1011 du 24 août 2011),
- L’élaboration de contrats de développement territoriaux (CDT) autour des gares (décret n° 2011-724 du 24 juin 2011) pour structurer les mutations induites par le nouveau réseau de transport et rééquilibrer le développement métropolitain.

Les CDT sont des documents partenariaux liant, pour les quinze prochaines années et sur un secteur défini, l’Etat et les collectivités territoriales concernées (a minima les communes et leurs EPCI) sur des projets en matière de transport, de logement, d’urbanisme, d’activité économique et d’emplois, d’équipement commercial, de développement sportif et culturel, de protection des paysages et des ressources naturelles (agricoles).

Le CDT concernant la communauté d’agglomération Val de France qui regroupe les communes d’Arnouville, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel, à laquelle s’agrègent les communes de Gonesse et de Bonneuil-en-France, fait l’objet de la présente enquête publique.

Il est justifié par la création projetée d’une gare « Triangle de Gonesse » sur le tronçon nord de la ligne 17 du métro automatique « Grand Paris Express » et définit les principes de développement du territoire de ces communes.

Il s’inscrit dans le territoire du « Grand Roissy », identifié d’intérêt national, et voisine avec quatre autres CDT, ce qui a amené les partenaires qui l’ont élaboré à tenir compte de cet environnement.

1 – 2- CADRE JURIDIQUE - MISSION DE LA COMMISSION D’ENQUÊTE

La présente enquête est régie par le chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l’environnement (enquête dite « environnementale »). Elle a pour objectif l’information et la participation des citoyens aux décisions. Elle est organisée par l’autorité en charge du projet, ici le Président de la communauté d’agglomération.

Après avoir validé le projet de contrat, le comité de pilotage ad hoc a désigné, le 25 avril 2013, la communauté d’agglomération Val de France en qualité de porteur du projet. Par une délibération de son conseil, le 27 juin 2013, cette dernière a ensuite autorisé son Président à organiser la présente enquête publique, pour le compte du préfet de région et celui des collectivités parties au contrat. Enfin et après qu’il ait obtenu, le 5 août, du Président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise la désignation d’une commission d’enquête, le Président de Val de France a pris un arrêté, le 11 septembre 2013, qui prescrivait l’ouverture de l’enquête et en déterminait les modalités (arrêté ci-annexé).

Il peut être utile de rappeler ici le rôle de la commission d’enquête qui est de :

- garantir le bon déroulement de la consultation, en veillant notamment à la bonne information des citoyens ;
- prendre en compte les observations du public, mais aussi des institutions (Personnes Publiques Associées –PPA- comme les collectivités territoriales, les chambres consulaires,...) ;
- effectuer toute collecte d’informations permettant de mieux apprécier le projet soumis à enquête ;
- rédiger un rapport à la fin de l’enquête et, de façon distincte, formuler des conclusions et un avis motivé, favorable ou non, sur le projet.

Il est enfin à signaler qu’une note mentionnant les textes qui régissent la présente enquête et qui indique comment celle-ci s’insère dans la procédure relative aux CDT a été versée dans le dossier de la consultation publique.

1 – 3 – CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le CDT concerne, sur environ 5 000 hectares, le territoire de six communes (4 « Val de France » + 2) accueillant plus de 165 000 habitants et 46 000 emplois, situé au nord nord-est de Paris, entre les aéroports de Roissy-CDG et du Bourget.

Avec d'autres CDT (« Cœur Economique Roissy Terre de France », « Est de la Seine-Saint-Denis », « Pôle métropolitain du Bourget », plus une partie du « Territoire de la culture et de la création » de l'EPCI Plaine Commune) il participe au « Grand Roissy », un des pôles prioritaires de développement du Grand Paris qui, lui-même, veut positionner l'agglomération parmi les plus importantes métropoles du 21^{ème} siècle.

Le CDT « Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France » entend participer à cette ambition métropolitaine et en faire profiter son territoire et ses populations. Ces dernières, socialement fragiles, ne tirent pas avantage, en l'état, de la proximité des grands moteurs économiques, en particulier des aéroports dont elles subissent par contre les nuisances (bruits aériens).

Le CDT qui fixe une « feuille de route » de développement partagée pour les 15 prochaines années, a été bâti, de façon partenariale et en articulation avec les CDT voisins, par l'Etat (préfecture de région), la communauté d'agglomération et les communes, ainsi que le département du Val d'Oise.

C'est ainsi qu'après trois ans de travaux (étude de déplacements, étude-diagnostic d'ensemble des forces et faiblesses du territoire,...) le présent document soumis à enquête a été validé en comité de pilotage par les partenaires le 25 avril 2013.

En résumé, le CDT vise 7 grands enjeux issus du diagnostic territorial :

- La structuration des espaces urbanisés (poursuite des efforts de renouvellement urbain et amélioration des franges urbaines) ;
- L'amélioration de la desserte du territoire :
 - . à l'échelle métropolitaine en développant les connexions est-ouest (transports en commun : métro, RER, tramway, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ; routes : avenue du Parisis, déviation RD 47,...) et en améliorant le fonctionnement des liaisons nord-sud existantes,

- . à l'échelle locale, avec le maillage viaire secondaire, les transports en commun locaux, les liaisons douces ;
- La diversification de la typologie des logements qui permette aux habitants de poursuivre leur parcours résidentiel sur le territoire ;
- La réalisation d'équipements structurants qui restaure l'attractivité du territoire : deux pôles à partir desquels se structure une nouvelle armature urbaine : d'une part, le Triangle de Gonesse et l'ensemble culturo-ludo-commercial « Europa-City » à l'est, desservis par le métro et sa nouvelle gare, ainsi que le débranchement du RER D et un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) ; d'autre part, la très grande salle sportive et culturelle « Dôme-Aréna » à l'ouest, desservie par le RER D modernisé et le tramway T5 ; avec, reliant les deux pôles, le nouvel axe est-ouest « avenue du Parisien » et son BHNS ;
- L'optimisation du développement économique créateur d'emplois ;
- L'amélioration de l'offre de formation en rapport avec les besoins des habitants et des employeurs ;
- La préservation de l'activité agricole et la valorisation des atouts paysagers et environnementaux du secteur (trames vertes et bleues,...).

Ces grands enjeux croisent 5 objectifs qui se déclinent en objectifs quantitatifs et qualitatifs : le transport ; le développement économique ; le logement ; le paysage et l'environnement ; la contribution du territoire au développement de la région capitale.

Le tout donne lieu à 61 fiches-actions réparties en 3 catégories, comme indiqué ci-après au 1-4 (cf. ci-après la carte de synthèse du CDT et sa légende).

1 – 4 – COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier est composé, conformément au décret 2011-724 du 24 juin 2011, des pièces suivantes :

- Une notice explicative ;
- Une note mentionnant les textes qui régissent l'enquête publique et qui indique comment celle-ci s'insère dans la procédure relative aux CDT ;

- Le Contrat de Développement Territorial lui-même, organisé avec :
 - . un préambule ;
 - . la présentation du contexte régional : « Le Grand Roissy, un cadre de cohérence pour l'aménagement durable du grand territoire » ;
 - . un premier titre : « Définition du territoire et projet stratégique de développement durable » ;
 - . un titre II : « Objectifs et priorités du Contrat » ;
 - . un titre III : « Programme des actions, des opérations d'aménagement, des projets d'infrastructure », le tout étant présenté sous forme de fiches de projets (61 fiches-actions), réparties en 3 catégories (projets engagés ; en phase d'études pré-opérationnelles ; projets à moyen et long terme) et classées dans 7 grandes thématiques (transports, développement économique, équipements structurants, développement numérique, formation, habitat et renouvellement urbain, environnement) ;
 - . un titre IV : « Conditions de mise en œuvre du CDT » ;
- Des annexes au CDT : un diagnostic logement (17 avril 2013) ; la présentation de projets phare (Triangle de Gonesse, Europacity, Dôme-Aréna, avenue du Parisis) ; la Charte d'aménagement durable de la Plaine de France (document de l'EPA Plaine de France) ; enfin, le cahier des charges de la mission d'étude relative à l'élaboration du Plan Stratégique Local (pour les quartiers dits en difficulté) ;
- L'Evaluation Environnementale Stratégique du CDT (8 avril 2013) avec le sommaire suivant :
 - . résumé non technique,
 - . préambule,
 - . I – Etat initial du territoire et scénario environnemental de référence,
 - . II – Evaluation des incidences environnementales du CDT,
 - . III – Evaluation du CDT au titre des incidences Natura 2000,
 - . IV – Indicateurs de suivi environnemental du CDT,
 - . V – Analyse des incidences cumulées,
 - . VI – Articulation du CDT avec les documents de planification,
 - . Annexe : Méthodologie pour l'évaluation environnementale du CDT,
 - . autres annexes ;

- Un recueil des avis et recommandations formulés par l’Autorité Environnementale et un autre de ceux formulés par les Personnes Publiques Associées –PPA ;
- Un mémoire en réponse à ces avis et recommandations (à compléter ultérieurement sur les points nécessitant des études spécifiques) ;
- Un plan du territoire couvert par le contrat.

A cet ensemble de documents, la commission d’enquête a jugé utile d’ajouter une carte du territoire, de format A3, qui présente en synthèse les projets localisables du CDT, accompagnée d’une fiche pour la légende des projets classés en « engagés », « en étude pré-opérationnelle » et « à moyen et long terme », de façon à permettre au public de mieux localiser les enjeux (cf. carte et légende ci-avant).

2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L’ENQUÊTE

2 – 1 – MODALITES DE L’ENQUÊTE

Après désignation de la commission d’enquête par décision du tribunal administratif de Cergy-Pontoise en date du 5 août 2013, le Président de la commission a organisé une première rencontre avec le porteur du projet, la communauté d’agglomération Val de France, le 28 août, au siège de la communauté à Villiers-le-Bel (également siège de l’enquête). Cette réunion a permis d’arrêter les modalités de l’enquête, ses dates de début et de fin, les dates et heures des permanences (en privilégiant si possible les samedis, les mercredis, les soirées) et leurs lieux dans chaque commune (une seule permanence à Bonneuil-en-France, peu peuplée, deux dans les autres communes), ainsi que leur répartition entre les trois commissaires enquêteurs, enfin, de préciser les formes de publicité (pour le détail des lieux, dates et heures des permanences, voir l’arrêté déjà cité et annexé).

Elle a donné l’occasion ensuite d’avoir une présentation générale du dossier de la part du Directeur Général des services, M. Nicolas Pavil, suivie de premiers échanges, en présence des représentantes des

préfectures de région et du département, du Directeur de cabinet du Président de Val de France et du chargé du projet, M. Mikaël Perel. Un compte rendu de cette réunion est annexé aux présentes.

Après mise au point de l'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête, une seconde réunion s'est tenue au même endroit le 19 septembre 2013 avec le Président de la communauté d'agglomération, M. Didier Vaillant, qui a présenté les enjeux du territoire et son histoire récente, un territoire qui s'est développé au fil de l'eau, qui accueille des populations aux revenus inférieurs aux moyennes départementales et, encore plus, régionales, aux besoins importants en équipements publics et transports, qui ignore la grande infrastructure aéroportuaire voisine (ignorance réciproque, d'ailleurs)... le projet de CDT étant dès lors, dans le contexte du Grand Paris, son métro et sa nouvelle gare, une chance exceptionnelle de développement global.

Cette réunion a été suivie d'une visite de terrain pilotée par M. Perel. Enfin, le 27 septembre étaient effectuées les formalités habituelles : visas par la commission des pièces de chacun des huit dossiers et des huit registres (déjà côtés), dont deux pour Sarcelles (un à l'hôtel de ville et un autre au centre administratif), un pour chacune des cinq autres communes et un pour le siège de la communauté d'agglomération. Il a été convenu que chaque commissaire enquêteur tiendrait deux permanences dans deux communes différentes (sauf pour Bonneuil-en-France : une seule).

2 – 2 – INFORMATION DU PUBLIC

En application des textes réglementaires, l'enquête a fait l'objet d'un avis publié dans les journaux « Le Parisien – édition du Val d'Oise » et « L'Echo régional », diffusés dans le département et habilités pour les annonces légales, plus de 15 jours avant le début de l'enquête, puis, pour rappel, dans les huit jours qui ont suivi son ouverture.

Elle a également fait l'objet dans les formes requises (arrêté du 24 avril 2012 du ministre chargé de l'environnement) d'une information par voie d'affiches apposées sur les panneaux administratifs de « Val de France »

et des communes concernées, ainsi qu'à la préfecture de région et à celle du département, au moins 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, l'information précisant notamment les lieux, jours et heures de consultation du dossier, ainsi que les permanences tenues par la commission.

Les certificats correspondant à ces formalités de publicité légale sont joints en annexe.

Au surplus, l'information a été relayée sur le site internet de la communauté d'agglomération (<http://www.agglo-valdefrance.fr>), ainsi que sur ceux des communes en disposant.

Enfin, un « quatre page » sur l'enquête et le projet a été spécialement édité par la communauté d'agglomération et les publications municipales en ont également rendu compte, de même que, sur des points particuliers (tramway T5, « Europa-City », la fibre numérique avec « Débitex »,...), le magazine du Conseil général dans ses récentes livraisons.

Ainsi, sachant par ailleurs que de nombreuses réunions de concertation ont pu se tenir en amont de l'enquête sur tel ou tel projet du CDT, l'information du public a été très sérieusement assurée.

2 – 3 – DEROULEMENT ET CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

L'enquête s'est effectuée sans aucune difficulté pratique. Toutefois, portant sur une matière nouvelle, un CDT, elle a suscité des réflexions développées ci-après au point 3-1.

Au cours de son déroulement, elle a donné lieu à une nouvelle rencontre avec les services de Val de France, ainsi qu'à plusieurs réunions entre les commissaires enquêteurs et une autre avec l'ACNUSA, Autorité en charge de la question des nuisances sonores aériennes (cf. ci-après, les travaux thématiques).

2 – 3 – 1 – Personnes reçues lors des permanences

Conformément aux dispositions arrêtées, les 11 permanences se sont tenues dans des locaux adaptés à la réception du public mis à disposition dans chaque commune.

Celles-ci ont permis de rencontrer des personnes s'exprimant à titre individuel ou représentant des organisations (avec inscription ou non au registre d'enquête) :

- **A Arnouville**, 3 personnes favorables au projet (dont un maire adjoint, M. Pascal Dell) et 4 défavorables (dont M. Pithois, regardé comme tel, car déposant une manière de contre-projet) ;
- **A Garges-lès-Gonesse**, une personne ne formulant pas d'avis, une autre exprimant un avis défavorable, ainsi que M. Pithois apportant de nouveaux documents ;
- **A Sarcelles**-Hôtel de ville, 3 personnes ne formulant pas d'avis, 6 favorables, dont 3 formulant des propositions (notamment l'association ASSARS, très impliquée sur le thème de l'eau), ainsi que 2 représentantes du Conseil général venant prendre connaissance des observations du public ;
- **A Villiers-le-Bel**, 2 sans observations et deux favorables, outre la visite du Président de Val de France et du Maire-adjoint à l'urbanisme de la ville ;
- **A Gonesse**, 7 favorables, dont une formulant des propositions structurées sur le thème de la formation ;
- **A Bonneuil-en-France**, une personne défavorable et une autre exposant des recommandations en matière de formation également.

Les échanges qui ont résulté de ces rencontres ont donné lieu le plus souvent à des écrits. Cela est repris de façon systématique dans le procès-verbal des observations qui a été établi en fin d'enquête.

2 – 3 – 2 – Relation comptable des observations

On s'appuiera pour effectuer cette relation sur les éléments figurant dans le « procès verbal de synthèse des observations écrites et orales recueillies auprès du public » qui, selon la règle, a été remis au porteur du projet sous huitaine après la clôture de l'enquête (pièce ci-annexée, avec sa propre annexe).

a) Les observations écrites du public versées dans les registres

Pour en faire le décompte, celles-ci ont été distinguées entre « avis favorable », « avis favorables avec recommandations », « sans observations », « interrogations sur un sujet particulier », « avis défavorables sur un point particulier du dossier », enfin, « avis défavorables ».

Il est précisé que dans le cas de l'inscription des mêmes remarques par la même personne dans deux registres différents (ceux d'Arnouville et de Bonneuil-en-France), il n'a été retenu qu'un avis.

C'est ainsi que l'on décompte :

- avis favorables : 15, dont ceux de deux élus,
- avis favorables avec recommandations : 7, dont 2 de représentants de l'association ASSARS et une d'un élu,
- sans observations : 2,
- interrogations sur un sujet particulier : 9,
- avis défavorable sur un point particulier du dossier : 3, dont un du collectif « Vivre sans le BIP », un d'une adhérente de l'association de sauvegarde du Vieux Pays de Garges (opposée au chemin de randonnée aux abords de la rivière Croult), un d'un anonyme (opposition au Dôme),
- avis défavorables : 5, dont celui du collectif du Triangle de Gonesse.

Au final, les avis

Favorables (avec ou sans recommandation) sont au nombre de **22**,
Sans observations ou avec interrogation sur sujet particulier **11**,
Défavorables (globalement ou sur un point particulier) **8**.

b) Autres documents reçus par la commission d'enquête

Egalement repris dans le PV de synthèse, ceux-ci consistent en :

- 3 courriers reçus au siège de la communauté d'agglomération émanant du Président du Conseil Général du Val d'Oise, du Directeur du projet Europa-City, enfin de l'AORIF – Union sociale pour l'habitat d'Île-de-France ;
- un texte de délibération, reçu par voie électronique, du Conseil Municipal de Gonesse ;
- une lettre de la Chambre de Commerce et d'Industrie de région Paris Île-de-France à la clôture de l'enquête.

2 – 3 – 3 – Le travail thématique

Trois thématiques ont très tôt été identifiées comme devant faire l'objet de travaux particuliers :

- celle des nuisances sonores aériennes qui concernent fortement le territoire du CDT ; ce sujet supposant l'appui d'un expert, la commission a pris contact et a eu plusieurs réunions (le 18 octobre pour la première, le 28 novembre pour la dernière) avec l'Autorité en charge nationalement de ces questions, l'ACNUSA ;
- celle des risques, notamment, de saturation routière (autoroute A1 et réseau viaire), ce qui a conduit à approfondir le sujet avec l'EPA Plaine de France, en lien avec la DRIEA ;
- celle de la nécessaire cohérence inter-CDT sur le territoire du Grand Roissy, ce qui a conduit à une rencontre avec la commission d'enquête du CDT « Cœur économique Roissy Terres de France », le 12 novembre.

Les analyses et avis de notre commission tiennent bien sûr compte de ces travaux thématiques.

2 – 3 – 4-Clôture, remise du PV des observations et réponse de Val de F.

Le 31 octobre au matin, au siège de la communauté d'agglomération, la commission a procédé aux formalités de clôture de l'enquête et a récupéré l'ensemble des dossiers et registres.

Une copie des inscriptions et pièces annexées aux registres a été remise au porteur du projet et la commission a décidé des modalités de la poursuite de ses travaux.

Dans les délais requis (sous huitaine après la clôture), un procès verbal de synthèse des observations écrites et orales recueillies auprès du public a été rédigé et porté à connaissance par voie électronique dès le 6 novembre.

Il a été remis officiellement, avec ses annexes (copies des transmissions successives de M. Pithois, courriers de l'AORIF et de la CCI Paris Île-de-

France), au Président de la communauté d'agglomération, le 7 novembre 2013, et fait à cette occasion l'objet d'une présentation orale résumée, suivi d'un dialogue et d'un rappel de la suite de la procédure.

Un exemplaire du PV et de son annexe ont été conservés pour être joints aux présentes.

Dès le 20 novembre, la communauté d'agglomération adressait par voie numérique sa réponse aux observations présentées dans le PV, puis, par courrier recommandé avec AR, elle remettait à la commission le 22 novembre le document de réponse officiel. Il est annexé au rapport.

Ce même jour, 22 novembre, la commission rencontrait à Villiers-le-Bel le Directeur général des services, M. N. Pavil, pour poursuivre les échanges sur la base de ce document.

Avant la remise du rapport d'enquête et des conclusions motivées, d'autres réunions de travail se sont tenues, avec l'ACNUSA notamment le 28 novembre, Val de France le 2 décembre et, bien sûr entre commissaires enquêteurs.

La poursuite des travaux au-delà du mois suivant la clôture de l'enquête a amené la commission à convenir d'un délai supplémentaire d'au plus 15 jours pour la remise de son rapport et ses conclusions, avec l'accord de Val de France, le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise en ayant été avisé.

3 – ANALYSE DES OBSERVATIONS ET AVIS

3 – 1 - PREALABLE CONTEXTUEL : CDT/RAPPORT AU PUBLIC

Les Contrats de développement Territorial constituent une nouveauté pour les commissaires enquêteurs, enrichissante, certes, mais d'une gestion pouvant être délicate, notamment dans leur mission auprès du public.

Habités à mener des enquêtes sur des projets précis, d'équipements, de documents d'urbanisme, etc., ils ont affaire là à autre chose, à un « contrat » qui pour 15 ans donne l'ambition d'un territoire et, pour cela, définit des actions.

Toutefois et sauf exception, ces dernières ne sont pas à un niveau de définition opérationnelle. Elles participent d'une projection, d'une planification « douce » et, avant d'atteindre un niveau opérationnel avec un calendrier de réalisation assuré, supposent le plus souvent des études préalables et la mise au point d'un plan de financement abouti.

Par ailleurs, en règle générale, les contrats engagent les parties signataires, ils sont « opposables » et, en cas de défaut de réalisation, telle partie lésée peut chercher à obtenir réparation en justice. Cette rigueur contractuelle ne paraît pas être de mise ici.

Ainsi, l'Atelier international du Grand Paris -AIGP, créé en février 2010, indique que « le nécessaire débat démocratique qui naîtra autour de ces projets (des CDT) amènera à en repreciser les contours. Le CDT doit alors être un document appropriable dont chaque territoire peut orienter la vocation. » Dès lors, il invite à « prendre garde aux objectifs figés, il faut pouvoir s'adapter aux fluctuations » et à « réaliser des scénarios pour se préparer aux éventualités ».

Contrats flexibles et projets sauf exception non-finalisés sont le contexte dans lequel le public est reçu, alors même que celui-ci demande souvent comment, quand et où précisément tel projet va être réalisé, par rapport à son vécu, à son lieu d'habitation...

Aussi faut-il alors tout à la fois donner à apprécier un projet global, en général sur un temps long, pour tout un territoire, et, autant que faire se peut, répondre sur le point précis qui concerne la vie immédiate des gens.

Le fait de déclarer ensuite que ledit point précis pourra faire l'objet, plus tard, pour sa réalisation, d'une nouvelle enquête publique, peut être de nature à réduire dans l'esprit de l'interlocuteur l'intérêt de l'enquête sur le CDT et à le perdre dans la complexité des procédures. Il faut veiller à éviter ce travers.

Cela exposé, les commissaires enquêteurs ont fréquemment cherché des précisions techniques, de délais de réalisation, de financement... qui souvent renvoient à des études en cours ou à venir, ou encore à des négociations à mener le moment opportun.

Ils prennent acte de cette dynamique d'élaboration, mais de ce fait même insistent sur la nécessité que toutes les études identifiées (en

général, face ou associée à un enjeu environnemental) et mises en perspective soient menées à bien et exploitées pour la réussite du projet de développement.

3 – 2 – RAPPEL DES OBSERVATIONS, ANALYSE ET AVIS

Observations des personnes publiques :

Au préalable, il convient d'indiquer qu'aucune des personnes publiques appelées réglementairement à donner leur position sur le projet de CDT n'a formulé un avis défavorable.

Celles-ci sont, outre les collectivités territoriales directement concernées (communes et EPCI), l'Autorité Environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), la Région Île-de-France, le Conseil général du Val d'Oise, l'Association des Maires d'Île de France, le syndicat mixte « Paris Métropole » et l'Atelier international du Grand Paris.

Elles ont toutes formulé des observations, des recommandations qui ont été systématiquement reprises et ont fait l'objet de premières réponses (certaines réponses, sur quelques questions particulières supposant études, pouvant être mises en attente) dans un mémoire rédigé par Val de France et versé dans le dossier d'enquête soumis au public.

L'on n'y reviendra pas directement.

Observations des autres intervenants publics et privés :

De même, les courriers cités plus haut et reçus de la CCI Paris Île-de-France, de l'AORIF et du Conseil général du Val d'Oise, soutiennent le projet, tout en pouvant formuler des souhaits et recommandations. Bien évidemment, le courrier du directeur du projet « Europa-City » a pour seul objet de défendre ledit équipement. Enfin, la délibération du Conseil municipal de Gonesse (dont la commission n'a jamais eu qu'une version numérique, non signée) est l'expression d'exigences, mais en aucun cas d'opposition au CDT.

Observations du public :

Il reste donc à rappeler et analyser l'expression du public.

Celle-ci a fait l'objet du procès verbal de synthèse et de la réponse du porteur du projet joints à ce rapport en annexe.

Dès lors, l'on ne reprendra pas dans le détail les remarques du public, mais on les regroupera pour les analyser et donner un avis sous les thèmes suivants : Méthodologie/Transports et voirie (avenue du Paris) /Logement/Formation/Equipements/Environnement (dont terres agricoles, trames vertes et bleues,...).

Pour l'analyse, l'on ne retiendra que les observations défavorables au projet (en tout ou partie) et celles qui, sans être défavorables, formulent des propositions. Les avis favorables qui viennent conforter ces différents thèmes, ont déjà été comptabilisés supra et ne seront pas repris.

OBSERVATIONS « METHODOLOGIQUES » :

Des questions ont été formulées sur la valeur de l'enquête et sur la pertinence du territoire du CDT.

Sur la valeur de l'enquête, préparée et réalisée dans les règles, intervenant à l'issue d'un important travail de construction démocratique, il n'apparaît pas qu'elle puisse être sérieusement discutée.

Quant à la pertinence du territoire, au stade de la constitution des CDT sur tout le Grand Roissy et sur les secteurs voisins, elle apparaît entière, comme le précise le mémoire en réponse de Val de France.

Sans doute des échelles territoriales sont appelées à bouger, certaines à gagner en importance (... sans aller toutefois jusqu'à tout le Grand Roissy pour un seul -et impossible- CDT ! idée du « Collectif pour le Triangle de Gonesse »), mais au départ, pour construire le projet et le partager, les 6 communes, avec l'EPCI Val de France, constituent la base de travail la plus efficace.

L'on peut aborder ici, également, la question de la cohérence entre les CDT, celle de leur complémentarité et de leur non-concurrence, questions importantes et maintes fois évoquées : elles ont fait l'objet d'un thème de travail dit « approfondi » repris ci-après au point 3-3.

OBSERVATIONS « TRANSPORTS ET VOIRIE » (AVENUE DU PARISIS) :

Ce point également a été l'objet d'un travail approfondi, développé infra au 3-3-1 (cohérence inter-CDT, derniers §) et au 3-3-3 (voirie et transports).

Rappelons ici simplement que la question des réseaux de transport a essentiellement été discutée par le « Collectif du Triangle de Gonesse » dont les positions sont, disons, particulièrement « hardies » (besoins de liaisons nord-sud et non ouest-est..., opposition entre la ligne 17 du Grand Paris et le CDG Express, alors que ce dernier n'est prévu que pour les usagers de l'aéroport CDG, etc.) et ne sauraient être retenues.

Quant à la voirie, les critiques portent sur l'avenue du Parisis au sujet de laquelle le « Collectif Vivre sans le BIP » conteste une géométrie autoroutière... de toute évidence hors d'actualité (cf. ci-après 3-3).

D'autres critiques portent sur le fait que la nouvelle avenue augmenterait la pollution (alors même qu'elle devrait participer à la réduire en fluidifiant la circulation automobile, avec, au surplus des vitesses sur l'avenue de 50 et 70 Km/h, moins polluantes), notamment près des ronds points, et augmenterait également le risque d'inondation (risque identifié, à traiter techniquement par le maître d'ouvrage, le Conseil général).

Enfin, telle proposition de M. Pithois, notamment de limiter la vitesse sur l'avenue à 70 Km/h, paraît en phase avec le projet.

OBSERVATIONS « LOGEMENT » :

Les principales observations viennent du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » qui privilégie la requalification de l'habitat, plutôt que « l'urbanisation ».

Or, l'importance des programmes de rénovation urbaine –PRU- avec l'aide de l'Agence Nationale –ANRU-, rend pour le moins compte de cet enjeu majeur de requalification.

Quant à « l'urbanisation », autrement dit la construction neuve de logements, elle reste contrainte par la proximité de l'aéroport CDG, ses nuisances de bruit aérien et la réglementation qui en découle en matière de plan d'exposition au bruit –PEB (voir ci-après 3-3). En fait, les projections souhaitées de construction neuve de logements participent

(et ne peuvent que participer) de façon modérée à l'effort régional décidé en la matière (cf. projet du SDRIF).

OBSERVATION « FORMATION » :

L'analyse des observations concernant les formations adaptées aux futurs emplois fait apparaître une attente importante dans ce secteur du territoire où le chômage touche 19% des habitants et près de 33% des jeunes de 18 à 25 ans dont la majorité a une formation scolaire inférieure au niveau Bac. Ce constat fait naître chez de nombreuses personnes la crainte de voir ces emplois futurs attribués à des personnels extérieurs au territoire du CDT.

La demande de formations adaptées est fortement présente dans les observations recueillies et ne se limite pas aux jeunes ; en effet certains commentaires font la demande précise de répartition de ces formations/emplois en faveur des divers publics (femmes, seniors,..).

La création sur le territoire d'un pôle d'excellence de la formation professionnelle et la mise en place de nouvelles actions d'orientation est proposée, évoquant la nécessité de complémentarités entre les projets de formation des CDT du Grand Roissy.

Des réponses apportées par Val de France à ces observations, annexées au présent rapport, il faut notamment retenir que :

« ... Au-delà du développement des infrastructures de transport, le CDT est porteur d'une double stratégie : créer de nouveaux emplois en s'appuyant sur les filières économiques porteuses et orienter les formations vers les métiers d'avenir : **activités aéroportuaires et aéronautiques, métiers du tourisme, métiers liés au commerce international, services aux entreprises, hôtellerie, restauration, service et accueil, métiers du sport, métiers des loisirs et de l'animation, etc...** Grâce au dialogue continu qu'entretiennent les collectivités avec les professionnels du territoire, les futurs investisseurs et les chambres consulaires, une veille est assurée sur les évolutions des métiers.... »

« ... La Région a indiqué son intérêt et sa volonté de participer aux travaux des collectivités pour développer une offre de formation adaptée à ce territoire, en s'appuyant notamment sur :

-Une meilleure connaissance de l'offre existante : une première cartographie a été réalisée par « Défi Métiers » (« Etat des lieux Formations du Grand Roissy »).

-La spécificité du bassin d'activité, rare en Ile-de-France, que représente Le Grand Roissy, qui impose de développer une double approche, à la fois sectorielle et généraliste, dans la conception de l'offre de formation.

-Une approche concertée avec les différents partenaires. Dans cette perspective, le GIP emploi a vocation à devenir un pilier de l'organisation des réponses de formation sur le territoire, notamment dans le cadre de son conseil d'orientation stratégique Emploi-Formation du Grand Roissy (COSEF) qui rassemble l'Etat, la Région, les départements et ADP, et qui devra dialoguer avec les collectivités... ».

Il ressort de tout ce qui précède que l'enjeu de formation constitue véritablement une priorité de développement pour ce CDT, à traiter à l'échelle de son territoire, mais aussi, bien sûr, à celle du Grand Roissy et au-delà.

OBSERVATIONS « EQUIPEMENTS » :

Les grands équipements, Europa-City et Dôme, font l'objet de quelques critiques, notamment de la part du « Collectif pour le Triangle de Gonesse » : ils seraient injustifiés, créeraient des dépenses inutiles, voire dangereuses du fait de leur mode de financement (en partenariat public-privé « PPP ») et seraient peu porteurs d'emplois.

En fait, il s'agit de projets de développement particulièrement moteurs - pour autant qu'ils puissent se réaliser sur la base d'investissements privés (et non pas de « PPP ») et donc en fonction des études de marché - des projets sources de visibilité et d'attractivité économique, culturelle, sportive, ludique,... qui expriment l'ambition bienvenue du territoire.

« ENVIRONNEMENT » (dont terres agricoles, trames vertes et bleues) :

La question de la pollution, celle de l'air notamment, a déjà été abordée ci-avant au sujet de la circulation routière et de l'avenue du Parisis. Les critiques sur ce point n'apparaissent pas fondées.

De même, les risques d'inondation liés à la création de la nouvelle infrastructure ont été évoqués plus haut : ils seront bien évidemment à

traiter de la meilleure façon par la maîtrise d'ouvrage le moment venu. D'ailleurs, ces questions seront ré-abordées, et sans nul doute plus finement, lors de l'enquête publique préalable à la réalisation de l'ouvrage.

Le thème de l'eau renvoie à la trame bleue qui a fait l'objet d'importants commentaires et recommandations de la part, notamment, de l'Association ASSARS. Celle-ci est associée aux travaux menés à ce sujet, pour Val de France, par l'EPA Plaine de France, un partenariat gage de la meilleure définition du projet.

La trame verte fait l'objet de peu de commentaires et à des échelles très locales : le devenir du Mont Griffard (pour autant abordé dans la trame verte) et l'opposition (quelque peu en décalage avec l'échelle d'un CDT) au tracé d'un chemin de randonnée le long du Croult, pour l'essentiel... Enfin, les critiques portant sur la consommation de terres agricoles du fait des multiples projets d'équipement ne correspondent pas à la réalité. En effet, ce type de consommation ne se pose pas à l'échelle du territoire de Val de France /Gonesse/Bonneuil-en-France, mais à l'échelle plus vaste du SCOT appelé à couvrir tout le secteur. L'analyse montre que le problème se situe hors zone du présent CDT qui, en sens inverse, consolide un vaste espace agricole de 400 hectares dans la partie nord du Triangle de Gonesse.

3 – 3 – LES THEMES DE TRAVAIL APPROFONDI ET AVIS

Comme indiqué plus haut, les trois thèmes ci-après ont été considérés par la commission d'enquête comme devant faire l'objet d'une réflexion approfondie, laquelle a donné lieu à plusieurs réunions spécifiques.

3 – 3 – 1 – la cohérence inter-CDT

Les instances de suivi et de pilotage telles que décrites par le CDT Val de France/Gonesse/Bonneuil-en-France rassemblent les partenaires dans un comité de pilotage convoqué a minima une fois l'an et à même d'effectuer les arbitrages techniques pour garantir le respect des

ambitions du projet. Pour soutenir l'information et l'action du comité de pilotage, des comités techniques thématiques sont envisagés en matière de :

- logement,
- développement économique et formation,
- environnement,
- transport.

Les remarques émises par les personnes publiques et résumées précédemment, soulignent à quelques reprises le relatif manque de définition d'objectifs quantifiés et justifiés, ainsi que la nécessité de compléter les dispositifs de suivi et pilotage par une organisation et des mécanismes décisionnels inter-CDT à même de :

- garantir la compatibilité avec le SDRIF qui est en cours d'approbation : de fait, c'est le seul document de référence explicitant en amont les objectifs de développements des territoires couverts par les différents CDT ;
- assurer la cohérence des besoins cumulés par les territoires vis-à-vis des contraintes environnementales, des moyens et infrastructures de la responsabilité des services publics :
 - * conformité au schéma régional du climat de l'air et de l'énergie,
 - * intégration par les services publics des ressources demandées pour la gestion de l'eau potable, des eaux usées, des déchets,
 - * compatibilité des flux et moyens de déplacements prévisionnels avec les capacités résultant des aménagements d'infrastructures de transport prévus, en particulier l'autoroute A1 et son éventuel réseau viaire de délestage ;
- définir une politique du logement novatrice à même de répondre aux objectifs de la région et aux défis environnementaux communs à tous les territoires du Grand Roissy face aux nuisances aériennes, en particulier :

- * identifier les opérations de réhabilitation et d'isolation des logements existants en zone C du PEB de Roissy (lieux, quantités, types de logements) ;

- * identifier les zones de moindre nuisance pour la création d'habitats en remplacements de logements insalubres, pour l'accueil de populations nouvelles (lieux, surfaces, quantités et types de logements) ;

- organiser les choix de développement économique de manière à éviter les effets de concurrence, favoriser les complémentarités et les apports spécifiques de niveau régional :

- * les projets phares tels que le Dôme-Arena et Europa-City sont confrontés à des projets concurrents au niveau du Grand Roissy et au delà (Colisée face au Dôme, Aérolians Paris face à Europa-City, mais aussi le grand centre commercial Aéroville ouvert à l'automne 2013, les salles polyvalentes de Nanterre...) ; à défaut d'autres arbitrages, ils feront l'objet de celui du marché ;

- * les projets d'offres de locaux tertiaires et commerciaux des différents CDT devraient être sous-tendus par des études prospectives justifiant les demandes prévisionnelles correspondantes ;

-préserver l'environnement, limiter strictement la consommation de terrains agricoles en garantissant :

- * des schémas de continuité des trames vertes et bleues,

- * des schémas de pérennisation de l'activité agricole.

Il s'agit en fait de permettre une démarche de cohérence territoriale analogue à celle traitée par un document tel que le SCOT sur lequel s'appuient les définitions des PLU des communes de son périmètre.

Le maître d'ouvrage évoque dans son mémoire en réponse au titre de la présente enquête les dispositions prévues (nouvelles structures de concertation, études thématiques) pour organiser une démarche de cohérence entre les 5 CDT voisins :

-animation par l'EPA Plaine de France de réflexions communes dans le cadre d'ateliers thématiques (programmation économique, offres de formation, trame verte et bleue,...) ;

à noter :

- * la démarche de 14 mois initiée depuis septembre 2013 par l'EPA pour l'analyse, la définition et le plan d'action de la trame verte et bleue de la Plaine de France ;

- *les expressions de besoins auprès des services urbains pour les principaux projets des territoires ;

-renforcement de la gouvernance territoriale par la création fin 2011 de l'Association des Collectivités du Grand Roissy (ACGR) : cette structure, avec le support de l'EPA Plaine de France, couvre 3 des 5 CDT et vise à préciser le schéma agricole et le schéma viaire des territoires, contribuant de fait à l'élaboration d'un SCOT du Grand Roissy ;

à noter :

- * l'étude en cours de l'EPA sur l'élaboration d'un schéma viaire, en complément de l'étude de la DRIEA au sujet du trafic de l'autoroute A1 ;

- *l'élaboration d'un schéma agricole définissant entre autres les espaces pérennisés à 30 ans, dont le carré vert de 400 ha au nord du triangle de Gonesse, les continuités, les circulations agricoles à maintenir ou à rétablir ; ce schéma reste à intégrer aux documents d'urbanisme (SCOT, PLU) et, en tant que de besoin, à compléter par des outils de protection réglementaire ;

-création d'un cadre de réflexion par la mise en place de « l'Entente du Nord Métropolitain » relatif aux communes qui seront desservies par la Tangentielle Nord (réseau ferré) ;

-étude de réaménagement du site PSA de 170 ha, objet d'une entente territoriale (juin 2013) entre les villes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

Il ressort de ce dialogue entre Personnes Publiques et Maîtrise d'ouvrage que la cohérence inter-CDT reste à se consolider au travers des organisations mises en place et des conclusions des études

engagées. Ces dispositions participeront, de fait, à un schéma de cohérence territoriale (SCOT) de grande échelle. Les résultats des travaux et concertations ci-dessus seront des facteurs importants d'évolution des projets actuellement présentés, mais aussi des préalables pour la faisabilité de ces projets ainsi révisés.

Dans ce contexte l'avis circonstancié de la présente commission d'enquête sur le contenu évolutif du CDT, doit s'explicitier principalement à partir d'un bilan visant à :

-évaluer la pertinence et la crédibilité, des moyens et études engagés pour consolider les caractéristiques et la cohérence des projets ;

-lier les étapes futures des CDT (enquêtes publiques préalables à la réalisation des projets) à la disponibilité des moyens et à des résultats d'études significatifs.

Evaluer la pertinence des moyens et études engagés :

Le constat fait par la commission d'enquête sur les organisations mises en place et les études engagées pour garantir la cohérence inter- CDT est positif pour les thèmes tels que :

-le schéma de la trame verte et bleue : une étude est engagée par l'EPA Plaine de France pour le consolider sous un an ;

-le schéma agricole : il intègre la protection des espaces identifiés, dont le carré vert de 400 ha du triangle de Gonesse ;

-l'expression des besoins auprès des services publics (gestion de l'eau potable, des eaux usées et des déchets, de l'énergie) ;

-la non-concurrence et la complémentarité des projets, dont le besoin est largement souligné par les personnes publiques, mais aussi par le maître d'ouvrage qui confirme la mise en place d'une structure de concertation inter-CDT ;

-la politique de formation et d'insertion des populations, largement reprise dans les échanges et les engagements du maître d'ouvrage

visant à en assurer une prise en compte globale au niveau du Grand Roissy, au travers de la structure de concertation inter-CDT prévue et, ce, en liaison avec les porteurs de projets et acteurs publics au premier rang desquels interviennent le Conseil Régional (compétence formation) et le Conseil Général (pour l'insertion dans le cadre de sa compétence sociale) ;

Par ailleurs, sur les thèmes des transports et de l'habitat (lié à la question des nuisances aériennes) on se reportera aux § 3-3-2 et 3-3-3 ci-après.

Conditionner les étapes futures par des résultats significatifs

La cohérence inter-CDT pourra être naturellement assurée par les documents amont conditionnant la définition de chaque projet soumis à enquête publique, en préalable à sa réalisation.

La présente commission d'enquête recommande que les documents ou plans suivants de niveau inter-CDT soient disponibles et pris en compte (cohérence assurée) par les projets, préalablement à et à l'occasion de leur mise à enquête publique :

- le SDRIF, bien sûr, ainsi que le Schéma de la trame verte et bleue, le Schéma agricole, le Plan prévisionnel de l'habitat et le Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;

Mais aussi :

- l'Etude économique inter-CDT (diagnostics immobiliers, justification des offres sur les zones urbanisées) ;

- le Plan Formation-Insertion inter-CDT ;

- les données de l'Observatoire environnemental inter-CDT.

Par ailleurs, la commission d'enquête rappelle que :

- les territoires du Grand Roissy sont traversés par une infrastructure autoroutière majeure pour la métropole, l'A1, dont le mauvais fonctionnement (saturation à certaines heures) aurait un effet négatif

pour leur propre développement ; l'Etat, responsable de l'infrastructure, aura nécessairement à intervenir à cet égard ;

- les besoins pour l'eau potable, pour le traitement des eaux usées, des déchets,... sont à apprécier également à un niveau inter-CDT.

3 – 3 – 2 – les nuisances aériennes et l'enjeu logement

Les territoires du CDT subissent les nuisances aériennes de l'aéroport de Roissy CDG et, à titre subsidiaire, de celui du Bourget.

Celles-ci sont importantes et ne peuvent être ignorées, ni du CDT qui les évoque en lien avec l'enjeu habitat notamment, ni de la commission d'enquête.

C'est ainsi que cette dernière s'est auto saisie de cette question, ce qui a amené les réflexions suivantes.

Face à la concurrence internationale, Aéroport de Paris s'impose d'aménager les infrastructures de Roissy CDG pour fluidifier le trafic aérien, réduire les coûts d'exploitation des compagnies régulières clientes de la plateforme, augmenter les capacités logistiques et de services locales, enfin, promouvoir une exploitation optimisant l'utilisation des créneaux horaires de jour et également de nuit.

3eme aéroport européen pour les flux passagers (58 millions/an avec 500 000 mouvements en 2010) Roissy CDG est le premier aéroport européen pour les vols de nuit (60 000 mouvements/an).

La signature environnementale de la plateforme est caractérisée par une pollution de l'air (particules PM10 et gaz à effets de serre issus du trafic aérien et de l'exploitation au sol) et plus encore par une pollution sonore objet d'un plan d'exposition au bruit (PEB). Ainsi, un PEB a été approuvé en avril 2007, qui délimite 4 zones de bruit (A, B, C, D) pour lesquelles des contraintes sont imposées. A l'intérieur des zones A et B, de bruit très fort et fort, sont autorisées les constructions liées à l'exploitation de l'aéroport et celles nécessaires à l'activité agricole. Les locaux commerciaux sont constructibles dans les zones B et C s'ils ne risquent pas d'entraîner l'implantation de populations permanentes.

La zone C identifie un habitat existant qui ne peut admettre que des extensions limitées afin de ne pas augmenter les populations subissant des nuisances significatives. Une aide à l'insonorisation de l'habitat y est prévue au travers d'un plan de gêne sonore (« PGS », approuvé en 2004, en cours de révision) qui reprend globalement les contours de la zone C du PEB. Cette aide est financée pour partie par la taxe des nuisances sonores aériennes (TNSA) que supportent les compagnies clientes de Roissy CDG, sous le contrôle de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes).

En zone D, la construction d'habitats individuels est autorisée du fait des moindres nuisances. Cependant les règles d'urbanisme imposent la réalisation de logements insonorisés à la charge de leurs constructeurs.

La plateforme du Bourget avec 50 000 mouvements par an offre une structure très souple d'accès, propice aux activités de l'aviation d'affaire et aussi à des missions de vols gouvernementaux, de maintenance d'aéronefs et à des manifestations aériennes internationales (Salon international de l'air et de l'espace du Bourget). L'ACNUSA a été missionnée pour établir le PEB de cette plateforme, puis son PGS, documents dont les premières diffusions réglementaires ne sont pas envisageables avant la mi-2014. Ainsi, devrait être étendu dans un futur proche l'aide à l'insonorisation des habitations d'une éventuelle zone C supplémentaire, indépendamment du nombre de mouvements des gros porteurs (< 20 000/an).

Les riverains de ces plateformes représentés par des associations de défense (ADVOCNAR, AREC...), associations pouvant être aussi constituées par des groupements d'élus (APELNA, Ville et Aéroport,...), militent principalement pour la suppression des vols de nuit et l'adoption de procédures d'exploitation définies pour préserver le plus grand nombre de populations survolées (par exemple, décollages en priorité face à l'ouest sur le doublet nord de Roissy CDG des avions les plus bruyants et procédure de dégagement vers Beauvais notamment pour les vols de nuit).

Les instances consultatives mises en place pour instaurer un dialogue (Commission Consultative de l'Environnement Roissy CDG ...) n'ont, semble-t-il, à ce jour pu permettre de dégager des améliorations significatives sur ces points.

Les associations soulignent aussi l'effet de paupérisation des territoires. Ces zones d'habitat exposées aux nuisances aériennes ont tendance à être désertées progressivement par leurs habitants les moins captifs, remplacés par des populations fragilisées et en difficulté d'insertion (100 nationalités recensées sur le territoire du présent CDT), non à même généralement de satisfaire les besoins d'emplois qualifiés actuels des plateformes aéroportuaires. Ce processus amplifie petit à petit les effets de ghettoïsation et pèse sur les moyens d'intervention des collectivités pour les contrer.

L'enjeu pour ces territoires est donc bien de palier les nuisances aériennes, de proposer un habitat de qualité pour les populations actuelles et à venir.

Les objectifs de référence du présent CDT en matière de logement, limités par la législation en zone C de l'habitat, font état de 14200 logement sur 20 ans soit 710 logements/an répartis comme suit :

- 257 log. hors zone C (croissance démo., renouvellement urbain) ;
- 453 logements en zone C, dont 150 log. au titre de la réhabilitation et 303 au titre du desserrement (du fait du morcellement des familles nécessitant une offre de logements plus petits, à population constante).

Cette estimation de 303 logements est vue comme un objectif à affiner en respectant l'esprit de la loi qui vise à limiter strictement, en zone C, l'augmentation des populations soumises aux nuisances aériennes. Le cadre réglementaire permettant de concilier ces besoins et contraintes reste à définir. Il pourrait être pris en compte par les études de renouvellement urbain pour l'élaboration d'un plan stratégique local intercommunal (PSLI).

Cependant, à l'occasion du présent CDT, un assouplissement de la législation dans le cadre de la discussion (en cours d'achèvement) du

projet de loi « ALUR » (loi pour l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové) a été recherché. C'est ainsi qu'un amendement à ce projet prévoit d'autoriser temporairement des programmes d'habitat quantifiés (localisations, surfaces, définitions) et des augmentations limitées de populations en zone C, à définir avant le 1^{er} janvier 2015.

Le Conseil Municipal de Gonesse a dans cet esprit délibéré pour notamment exprimer sa volonté d'obtenir des pouvoirs publics un engagement sur son programme d'habitat. Ce programme dont la définition sera postérieure à cette enquête, est prévu comme devant être à l'origine de la mise en révision immédiate du CDT une fois signé.

Les territoires du CDT étant potentiellement soumis au cumul des nuisances des plateformes de Roissy CDG et du Bourget (et quoique, selon l'ACNUSA elle même, l'effet du Bourget sur l'ensemble étant marginal), la commission d'enquête a été jusqu'à rechercher des données objectives relatives à cette situation et à d'éventuelles zones D identifiables.

L'ACNUSA a été sollicitée pour le besoin, dans le cadre de ses missions résumées ci-après :

- propositions de recommandations pour la réduction des nuisances aériennes, en liaison avec la DGAC (dont évaluation de la faisabilité de nouvelles trajectoires et procédures) ;
- contrôle de la métrologie et du traitement de données acoustiques pour l'approbation des PEB et PGS des plateformes nationales, de l'indice global moyen pondéré (seuil de nuisance annuelle à ne pas dépasser) de Roissy CDG ; à ce sujet, il est heureux de préciser avec l'ACNUSA que cet indice s'améliore continûment : d'un niveau sonore de 100 au début des années 2000, il est passé aujourd'hui à 75 ;
- contrôle de la métrologie et du traitement des mesures de la qualité de l'air pour les domaines couvrant les cycles dits « LTO » (zones d'atterrissage et de décollage des plateformes) ;
- propositions de recommandations urbanistiques et architecturales visant à réduire au maximum la perception des nuisances sonores ;

- verbalisation des infractions (aéronefs en dehors des volumes de vol ou des créneaux horaires autorisés, identifiés par les services du contrôle aérien de chaque plateforme), à l'origine de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) dont les revenus alimentent pour partie l'insonorisation des logements inscrits au PGS.

L'ACNUSA a émis début 2013 un avis sur l'autorisation éventuelle d'une augmentation des populations habitant en zone C du PEB de Roissy CDG, avis interne exprimé dans le cadre de la commission en charge de cette question, créée à l'initiative de la Ministre de l'Egalité des territoires et du logement.

Soulignant les risques sanitaires encourus et les effets de « ghettoïsation » des habitats en zone C, l'Autorité était alors extrêmement réservée pour modifier les textes en vigueur.

Toutefois, précisait-elle, « si, pour des raisons impératives liées au « renouvellement urbain, il paraissait dans certains cas indispensable « d'augmenter les populations en zone C du PEB, il conviendrait :

« - De présenter à l'avis de l'ACNUSA, pour chaque cas, un projet global « prenant en compte les aspects acoustiques, sanitaires, sociologiques « et économiques,

« - De ne permettre la construction que d'immeubles collectifs,

« - De prendre des dispositions d'urbanisme et de construction telles que « chaque logement nouvellement construit possède au moins une « façade permettant aux habitants d'ouvrir la fenêtre la nuit, c'est-à-dire « exposée à un niveau de bruit ne dépassant pas le seuil défini par les « instances internationales ».

L'ACNUSA a pu répondre à des interrogations de la commission d'enquête en présentant :

- un travail cartographique provisoire réalisant la juxtaposition du PEB de Roissy et des données estimées pour le Bourget (voir carte ci-après) ; des surfaces constructibles en zone D, utiles pour l'habitat, sont identifiées : les surfaces cumulées évaluées sont de 727 ha sur le territoire du CDT, réparties entre Garges-les-G. (245 ha), Sarcelles (207 ha), Gonesse (147 ha localisés dans le Triangle de Gonesse, à proximité

de la future gare, sur lesquels 80 ha sont en l'état destinés au projet « Europa-City »), enfin, Bonneuil-en-F. (128 ha, dont une partie située dans l'emprise de l'aéroport !...);

- un document dit de « chevelus » (cumul des trajectoires effectives au décollage et à l'atterrissage de Roissy CDG et du Bourget), joint ci-après; celui-ci illustre les zones privilégiées de moindre nuisance en zone C (hors des aires de chevelus); L'ACNUSA souligne que progressivement les trajectoires des aéronefs (ces chevelus) vont se concentrer du fait du déploiement des techniques embarquées de navigation satellite et de l'amélioration de la précision des vols: les grands rails seront plus étroits (avec, donc, concentration des nuisances sonores sur ces corridors), mais aussi, précise-t-elle, moins de survols se feront hors rail (i.e. ne devraient plus apparaître sur la carte de traits, de « chevelus », en dehors des grands rails).

En conséquence et autrement dit, d'une part, les zones de moindre nuisance devraient s'agrandir, d'autre part, les bandes correspondant à la concentration des trajectoires, dans l'axe des pistes, connaîtront une pollution amplifiée (signalons à cet égard que l'implantation prévisionnelle du Dôme et une partie du tracé de l'avenue du Parisis sont approximativement au droit de l'axe des pistes de CDG).

A partir de ces éléments les constats suivants peuvent être faits :

- les nuisances dues au trafic aérien et les contraintes qui en résultent pour les projets d'habitat du CDT sont exprimées par les personnes publiques et par l'analyse environnementale du CDT (mais pas par le public pendant l'enquête);

- face à cette réalité, les démarches effectivement présentées par le Maître d'Ouvrage concernent au premier chef la recherche d'un compromis contractualisant avec l'Etat un renouvellement urbain et (mais au-delà des dispositions légales actuelles) une augmentation limitée des populations;

- les données globales d'habitats futurs envisagées par les communes (localisations, surfaces, types et quantité de logements prévisionnels) peuvent être considérées comme rapidement publiables; elles feraient

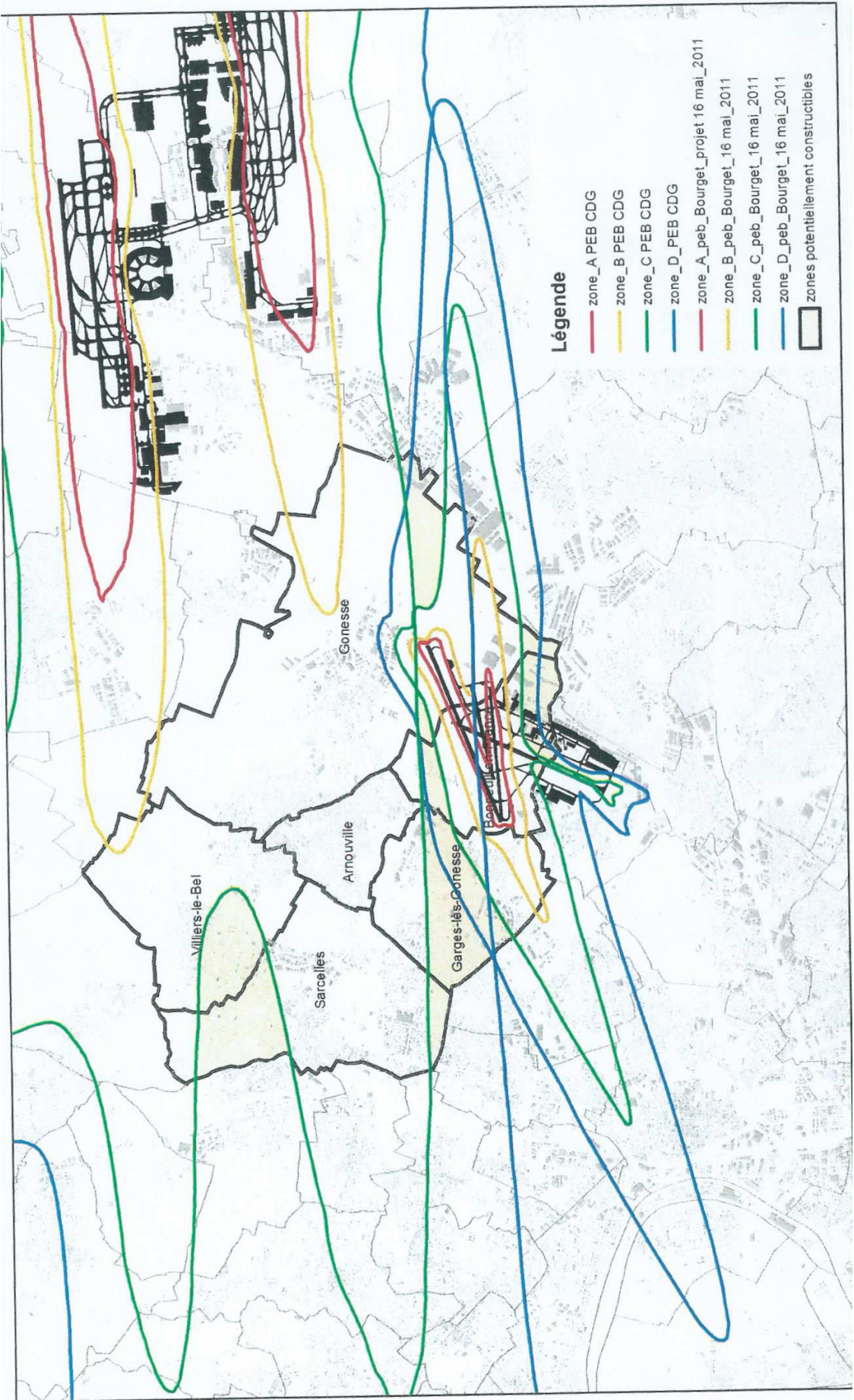
l'objet d'un avenant au présent CDT, visant à expliciter ces points, début 2014 ;

- la prise en compte des contraintes acoustiques par les projets du CDT n'apparaît pas de façon précise dans le dossier.

En parallèle, considérant, d'une part, la position de l'ACNUSA, ainsi que sa qualité de conseil, d'autre part, les besoins de renouvellement urbain du territoire du CDT, la commission souligne l'intérêt qu'il y aurait (pour le présent CDT, voire au delà, pour des territoires concernés à l'échelle du Grand Roissy) à ce que soient prises en considération les recommandations de l'ACNUSA, notamment que son avis soit sollicité pour les projets d'habitat en zone C, et à ce qu'il soit fait recours à son rôle de conseil en matière urbanistique et architecturale pour la protection sonore de l'habitat (cf. en annexe des exemples de propositions établies avec ses acousticiens).

Page suivante :

Essai de cartographie à partir des travaux de l'ACNUSA sur les nuisances sonores du Bourget, en plus de celles de CDG (figurent en jaune les zones D).



3 – 3 – 3 – voirie (avenue du Parisis) et transports

a) La circulation routière, l'avenue du Parisis

La future voie départementale a fait l'objet de plusieurs critiques

- Qu'est ce qui justifie un tel ouvrage d'un gabarit inadapté (3X2 voies, selon certains) conçu pour relier les deux énormes projets que sont le Dôme-Aréna et Europa-City, sans desserte locale.
- Seuls les inconvénients majeurs de risques de pollutions atmosphériques et nuisances sonores sont apportés aux secteurs traversés.
- Les besoins de déplacements manifestés par les associations et quelques particuliers sont plus Nord-Sud qu'Est-Ouest, contrairement à ce tracé « du Parisis» (!).
- Les risques d'aggravation des inondations connues, notamment au niveau du carrefour du Christ, sont évoqués et inquiètent fortement les riverains de ce secteur.

D'autres observations se font jour :

- Conséquences sur la circulation routière d'une réalisation partielle de l'avenue du Parisis,
- Importance du maillage routier du territoire et rôle essentiel de l'avenue du Parisis dans ce réseau,
- Contestation du BIP (ancienne appellation de l'avenue) : tracé, gabarit, report modal, nuisances sur qualité de l'air, consommation de terres, dégradation des espaces naturels, incompatibilité du projet à l'égard du SDRIF.

Les réponses de Val de France demandés par la Commission d'enquête et annexés au rapport, apportent des éléments complémentaires au dossier présenté au public :

« ..Le projet d'avenue du Parisis est une voie multimodale de desserte locale qui permettra de relier au niveau de notre CDT le secteur de Val de France et l'autoroute A1. Ce projet viendra compléter les tronçons déjà en service (entre l'A1 et la RD 370) ou en cours de travaux (entre la RD 370 et la RD 84).

Sur la partie Est, considérée comme l'épine dorsale de la programmation du CDT, une enquête publique est prévue pour le deuxième semestre 2014. Des études sont actuellement en cours afin d'améliorer les fonctionnalités et l'intégration urbaine et paysagère du projet.

Sur la section Ouest, le projet n'est pas suffisamment abouti. Des études complémentaires seront engagées en vue d'une nouvelle concertation... »

La réponse du Conseil Général du Val d'Oise, maître d'ouvrage du projet, à ces diverses remarques, précise que l'avenue du Parisis va permettre :

- *« d'assurer le lien entre les deux bassins économiques que sont Argenteuil et le pôle aéroportuaire de Roissy (à terme sur la base de l'enquête publique de Soisy-sous-Montmorency à l'A1), mais également entre les différents bassins de vie du secteur ;*
- *de désenclaver certains quartiers et zones d'activités dont l'accès est aujourd'hui difficile ;*
- *de désengorger le réseau local et les centres villes de tout trafic "parasite" qui s'y reporte actuellement en raison de l'engorgement du réseau principal ;*
- *d'améliorer les déplacements et les temps de parcours, et de faciliter l'accès aux zones d'emplois de l'Est du Val d'Oise ;*
- *de proposer différents modes de déplacements en toute sécurité. Le projet prévoit la réalisation de 22 km de pistes cyclables et une nouvelle ligne de bus ;*
- *des aménagements retenus qui permettront de diminuer fortement les temps de parcours. »*

« ...Contrairement à ce qui a pu être dit et écrit à différentes occasions, l'Avenue du Parisis, n'est pas un projet autoroutier ou routier à grande vitesse. Il s'agit bien d'un projet de boulevard urbain nécessaire au développement de ce territoire tel que souhaité par les acteurs économiques et permettant le désenclavement des villes et des quartiers traversés... »

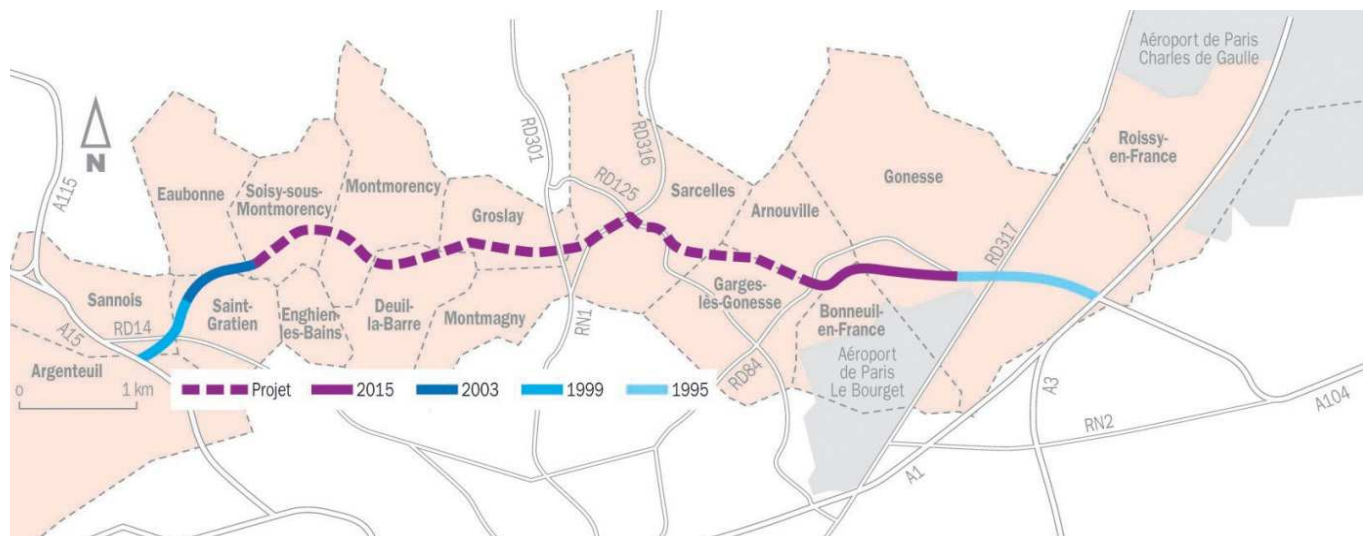
- *Optimiser la desserte assurée par le futur Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en étudiant les tracés possibles dans la traversée de Sarcelles ;*
- *Limiter la vitesse à 50Km/heure sur le tronçon stratégique compris entre le carrefour des Réfuzniks à Sarcelles et le carrefour d'entrée de*

Garges-lès-Gonesse, qui a vocation à devenir une centralité majeure du territoire avec le Forum et la salle Aréna ;

- *Placer l'espace dévolu au transport en commun en site propre sur le versant sud de l'avenue de sorte à mieux le connecter aux zones urbanisées et à assurer une sécurité optimale aux usagers ;*

« ... Au regard des observations, on peut noter que le gabarit 2x2 voies n'est pas synonyme de vitesse, mais bien de prise en compte des dysfonctionnements existants, des temps de parcours aujourd'hui longs et difficiles. La création de l'avenue du Parisis devra permettre de fluidifier le trafic, de faciliter les échanges, d'améliorer la desserte des quartiers. Contrairement aux critiques dont elle fait l'objet, l'avenue du Parisis a un rôle de désenclavement des territoires et elle a pour vocation de réorganiser le développement urbain du territoire.... »

Carte de l'état des travaux et projets.



Cette carte fait apparaître que l'Avenue du Parisis n'est pas une autoroute « traversante » mais bien une voie structurante permettant, à terme, de relier l'autoroute A15 à l'autoroute A1, et desservant sur le territoire du CDT le réseau routier :

- Projet global de 11 km entre Soisy-sous-Montmorency (RD109) et Bonneuil-en-France (RD84) ;
- Liaison du carrefour de la Patte d'Oie / RD40 incluant un nouveau franchissement de l'A1 prévu au nord de l'aménagement urbain du triangle de Gonesse et au sud du carré agricole de 400 ha ;

- Requalification de l'avenue du Parisis : échangeur A1/A3 (ex RN370/RD 370) ;
- Rétablissement des échangeurs avec la RD 317 au carrefour de la Patte d'Oie ;
- projet entre la RD 301 à Groslay et la RD 125 à Sarcelles d'un peu plus de 2 km constitué de 2x2 voies limitées à 70 km/h empruntant les voies existantes de la RD 316 et de la RD 125 qui seront réaménagées (fin de travaux envisagés 2020/2025) ;
- projet entre la RD 125 à Sarcelles et la RD 84 à Bonneuil-en-France d'environ 3 km constitué de 2x2 voies limitées à 70 km/h ;
- BIP Est section RD370 – RD84a (déviation de la RD 84) Gonesse/Bonneuil de 2,800 km actuellement en cours de réalisation ;
- Reprise des études sur le secteur Ouest entre la RD 109 et la RD 301.

Ces aménagements routiers font l'objet d'études complémentaires en cours :

-l'une sous maîtrise d'ouvrage de la DRIEA (ETAT) visant à identifier les enjeux d'aménagement et de déplacement actuels et futurs sur le territoire situé le long de l'autoroute A1, à travers l'analyse des impacts des projets de développement sur le système autoroutier ;

-la seconde pilotée par l'EPA Plaine de France visant à une hiérarchisation du réseau viaire du secteur du Grand Roissy - pôle métropolitain du Bourget, qui se fixe pour objectifs de :

- Garantir l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire ;
- Assurer l'accessibilité aux zones d'activités actuelles et aux projets de développement ;
- Favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture par le partage de la voirie (Bus en site propre, aménagement cyclable ...) ;
- Accompagner les projets de requalification adaptant la voirie au milieu qu'elle traverse.

Avis de la commission sur l'avenue du Parisis

- La conception envisagée à 2x2 voies de l'avenue du Parisis, avec limitations de vitesse à 70 km/h et 50 km/h à proximité des points stratégiques (notamment Dôme et Europacity) semble reconnue comme le bon calibrage pour cette avenue. Par sa desserte locale en divers endroits, elle devra permettre de désengorger certaines communes du CDT (comme l'a souligné M. le Maire d'Arnouville sur le registre d'enquête : cette avenue doit supprimer la circulation de transit enregistrée dans la commune où circulent 22000 véhicules/jour).
- Cette avenue doit également contribuer à l'amélioration de la circulation sur l'A1 dans le cadre des études en cours sur ce secteur et la révision du schéma viaire du grand Roissy. Le résultat de ces deux études sera à apprécier lors de la mise à l'enquête publique de l'Avenue du Parisis prévue courant 2014.
- La mise en circulation des BHNS de préfiguration du barreau de Gonesse et de l'Avenue du Parisis doit permettre une importante diminution des 78% des déplacements actuellement effectués en véhicules particuliers vers la plateforme aéroportuaire de Roissy. Ces résultats attendus sont pour partie liés aux horaires de fonctionnement des BHNS adaptés aux horaires de travail des personnes utilisatrices.

B) Les transports en commun

Ces études et schémas viaires s'adosent à la réalisation de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) sur ce territoire, par la mise en service de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :

- Un BHNS, préfigurant le Barreau ferré de Gonesse entre le RER D et le RER B, dont la mise en service est prévue en 2015 permettra de connecter la gare de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville à la gare du Parc des Expositions de Villepinte, via l'hôpital de Gonesse et le Triangle de Gonesse. Ce mode de transport en zone propre permettra notamment aux habitants de ce secteur de se rendre vers les zones

d'emplois situées à l'Est du territoire sans avoir l'obligation actuelle de « passer par Paris » réduisant ainsi les temps d'accès.

- Un BHNS, initialement envisagé sur l'avenue du Parisis, dont le tracé semble devoir être déplacé sur le versant Sud de cette avenue afin de mieux le connecter aux zones urbanisées. Ce BHNS relira les deux grands projets du CDT, le Dôme-Aréna et Europacity. Son tracé à l'ouest du Dôme et à l'Est d'Europacity ne figure pas dans les documents d'enquête publique.
- Un réseau de transport en commun Garges-Sarcelles-RER/Le Bourget-RER, en prolongement du tramway T5, est en projet. Cette liaison, aujourd'hui assurée par une ligne de bus, devrait être renforcée puis, à tout le moins, être effectuée par un BHNS.

Ces trois lignes de transport en commun sont très attendues par une majorité du public qui s'est exprimée au cours de cette enquête par écrit ou verbalement.

Quant au réseau ferré lourd, il est évident qu'il conditionne le succès du CDT : barreau de Gonesse du RER (essentiel !), ligne 17 du Grand Paris Express et sa nouvelle gare du Triangle de Gonesse, modernisation du RER D, ainsi qu'à proximité, au sud du territoire, la nouvelle Tangentielle ferrée Nord.

Insistons ici sur l'indispensable barreau RER de Gonesse qui ne saurait être mis en concurrence avec un autre projet, comme semblerait le faire RFF avec le barreau TGV Picard !

3.4 - Avis général de la Commission d'enquête :

Le CDT Val de France/Gonesse/Bonneuil-en-France que rend possible l'arrivée à terme sur son territoire de la ligne 17 du Grand Paris Express, avec une nouvelle gare, fruit d'un travail partenarial avec l'Etat, mais aussi et notamment avec le Conseil Général du Val d'Oise, constitue de toute évidence une chance exceptionnelle de développement territorial global. Le CDT affirme une forte ambition. Elle est nécessaire et les critiques émanant de groupes de pression défendant, faute d'avoir identifié un autre dessein, un genre de statu quo, ne sauraient être sérieusement retenues.

Pour autant, la réussite du projet suppose que l'attention soit apportée sur quelques points :

- le barreau de Gonesse n'est pas un supplément d'âme ; il est essentiel et ne saurait perdre en priorité au profit d'autres projets de transport ; parallèlement, l'amélioration du RER D est aussi indispensable ;
- l'avenue du Parisis doit assumer sa double fonction de liaison est-ouest (à terme, entre l'A15 et l'A1) et de desserte du territoire du CDT traversé, avec des vitesses « urbaines », i.e. apaisées (50 et 70 km/h) ;
- l'autoroute A1, déjà régulièrement saturée entre Roissy-CDG et Paris, suppose un suivi particulier avec l'Etat, maître de l'ouvrage, en relation avec l'inter-CDT.

Par ailleurs, la commission entend émettre quelques recommandations qui seront développées ci-après dans ses conclusions motivées et qui peuvent être ici résumées ainsi :

- compte tenu des fortes contraintes de bruits aériens et de l'enjeu logement, le rôle de conseil de l'ACNUSA, autorité en charge des questions de nuisances sonores aériennes, pourrait être utilement sollicité,
- le travail de cohérence inter-CDT doit se poursuivre ; il est essentiel ; de multiples structures de rencontre et de collaboration existent et doivent être pleinement utilisées tout au long de la vie des contrats ; - enfin, les nombreuses études à venir nécessaires pour éclairer tel enjeu environnemental ou pour préciser les projets en phase de réalisation, et ainsi répondre à des craintes qui ont pu être exprimées, sont bien évidemment à mener dans les meilleurs délais pour les premiers (enjeux environnementaux) et en fonction des calendriers de réalisation pour les seconds.

Fait à Cergy, le 13 Décembre 2013

Pour la commission d'enquête, les commissaires enquêteurs,

Bernard Amans, Président,

Jean-Jacques Baland,

Michel Maurice,



CONCLUSIONS MOTIVEES

L'enquête relative au Contrat de Développement Territorial (CDT) Val de France/Gonesse/Bonneuil-en-France s'est déroulée sans difficulté du 30 septembre au 30 octobre 2013 inclus, les règles de publicité ayant été respectées et le dossier établi dans les normes.

Elle a donné lieu à des permanences pour recevoir le public dans chacune des 6 communes concernées où, également, des registres ont été mis à sa disposition pour recevoir ses observations.

Il ressort de ces permanences et des inscriptions dans les registres l'expression de 22 avis favorables, de 11 sans observation ou avec une interrogation sur un sujet particulier, enfin de 8 avis défavorables, globalement ou sur un point particulier. Sur ces 8, 2 sont le fait d'associations structurées : le « Collectif contre le BIP » et le « Collectif pour le Triangle de Gonesse ».

Alors que le CDT, liant l'Etat et les collectivités locales concernées, né dans le cadre de la loi sur le Grand Paris qui prévoit l'arrivée sur son territoire du métro automatique de rocade « Grand Paris Express » (ligne 17, avec l'implantation d'une nouvelle gare sur le triangle de Gonesse) et dans le contexte du territoire prioritaire du Grand Roissy sur lequel se bâtissent d'autres CDT (voisins du présent), exprime une ambition globale de développement (habitat, transports, équipements structurants, développement économique-emploi et formation, valorisation environnementale avec les trames vertes et bleues, ainsi que la préservation de l'activité agricole,...), les avis défavorables se concentrent, soit sur des aspects particuliers du dossier (l'avenue du Parisis, par exemple, pour le collectif contre le BIP), soit, tout azimut, sur les transports et la voirie, le logement, l'économique-emploi-formation, l'environnement (cas du collectif pour le triangle de Gonesse), sans que

l'on puisse bien distinguer alors, hors le statu quo, le contre-projet souhaité.

D'une façon générale, les critiques que formulent ces avis défavorables ne correspondent pas à la réalité du dossier (non, l'avenue du Parisis ne sera pas une quasi voie autoroutière) ou à celle exprimé par les habitants et les salariés du territoire (oui, ceux-ci ont besoin de liaisons ouest-est en transports en commun).

Dès lors, et sachant que l'ensemble des observations a fait l'objet d'un procès verbal de synthèse communiqué au porteur du dossier, la communauté d'agglomération Val de France, qui en retour a formulé ses propres remarques et réponses argumentées, la commission ne retiendra pas ces positions défavorables.

Par contre, les autres avis, non-défavorables, formulent des propositions intéressantes en matière, notamment, de trames vertes et bleues (de la part d'une association, l'ASSARS, associée sur ce thème au travail du CDT), de formation, voire de transport.

Cette question de la formation peut être utilement liée, d'ailleurs, à celle des transports puisque, ensemble, elles conditionnent l'accès à l'emploi des populations locales dont le taux de chômage, en particulier chez les 18-25 ans, est le plus élevé d'Île-de-France.

Pour l'emploi, l'enjeu de la formation nécessite une anticipation dans la mise en œuvre de toutes celles adaptées aux filières porteuses recensées (activités aéroportuaires et aéronautiques, métiers du tourisme, liés au commerce international, métiers des services aux entreprises, de la restauration, hôtellerie..., sport, loisirs, etc.), en mobilisant toutes les initiatives publiques et privées.

Compte tenu de la grande diversité du champ des formations, il semble indispensable qu'elles soient traitées, à la fois, à l'échelle du CDT, mais

aussi à celle du Grand Roissy et même au-delà, à l'échelle métropolitaine.

Ces différentes échelles renvoient à la question de la facilité, de la fluidité des déplacements, à celle des transports.

A cet égard, il est impératif de terminer dans les meilleurs délais les études engagées sur l'ensemble des moyens de transport (lourds, TCST, mais aussi réseaux routiers) et de respecter leur calendrier de réalisation, afin, encore une fois, d'assurer un accès aisé aux lieux d'emplois et aux lieux de formation (tout en diminuant l'utilisation des véhicules particuliers dans ce secteur du Val d'Oise très chargé en circulation routière).

La commission a par ailleurs pris connaissance avec attention des avis formulés par les personnes publiques appelées à se prononcer sur les projets de CDT, au premier rang desquelles s'est exprimée l'autorité environnementale, mais aussi d'autres grands acteurs (Conseil général du Val d'Oise, AORIF pour les entreprises d'habitat social, la Chambre de Commerce et d'Industrie...) : aucune de ces personnes n'a formulé d'avis défavorable ou réservé. Par contre, elles ont émis des observations ou des demandes qui, pour celles émanant des personnes publiques règlementairement consultées en amont, ont fait l'objet d'un mémoire en réponse de Val de France versé dans le dossier d'enquête soumis au public.

Enfin, la commission a considéré que trois questions méritaient un approfondissement : celle de la nécessaire cohérence inter-CDT, celle des nuisances sonores aériennes par rapport à l'enjeu du logement, celle, enfin, de la voirie (avenue du Parisis) et des transports.

Ces questions donnent lieu à l'émission des recommandations que l'on trouvera ci-après.

AVIS GENERAL DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Le CDT Val de France /Gonesse/Bonneuil-en-France, fruit d'un travail partenarial avec l'Etat, mais aussi et notamment avec le Conseil Général du Val d'Oise, constitue de toute évidence une chance exceptionnelle de développement territorial global. Le contrat soumis à enquête affirme une forte ambition. Elle est nécessaire et fait l'objet **d'un avis favorable**.

Pour autant, la réussite du projet, évolutif dans le temps, suppose que l'attention soit apportée sur trois points :

- le barreau de Gonesse est essentiel et ne saurait perdre en priorité au profit d'autres projets de transport ; parallèlement, l'amélioration rapide du RER D est aussi indispensable ;
- l'avenue du Parisis doit assumer sa double fonction de liaison est-ouest (à terme, entre l'A15 et l'A1) et de desserte du territoire du CDT traversé, avec des vitesses « urbaines » (50 et 70 km/h) ;
- l'autoroute A1, déjà régulièrement saturée entre Roissy-CDG et Paris, suppose, avec l'inter-CDT, un suivi particulier de l'Etat, maître de l'ouvrage, et, en tant que de besoin pour cet axe stratégique, un engagement de sa part en matière d'investissement.

Par ailleurs, la commission formule les **recommandations suivantes** :

- 1)** compte tenu des fortes contraintes de bruits aériens et de l'enjeu logement, le rôle de conseil de l'ACNUSA, autorité en charge des questions des nuisances sonores aériennes, devrait être sollicité ; La commission recommande ainsi que son avis soit recueilli pour l'implantation de projets d'habitat en zone C, dès lors que la loi rendrait cette implantation possible (au-delà du territoire de ce CDT, cela peut valoir pour tout le Grand Roissy) ;

-2) le travail de cohérence inter-CDT doit se poursuivre ; il est indispensable ; de multiples structures de rencontre et de collaboration existent et doivent être pleinement utilisées tout au long de la vie des contrats ;

-3) en cette matière de coordination inter-CDT, la commission recommande que celle-ci s'emploie à préciser, en amont des enquêtes publiques futures à intervenir sur les grands projets, les besoins cumulés induits par ceux-ci, à l'échelle du Grand Roissy, et à analyser leur impact, particulièrement sur les réseaux viaires et autoroutiers (cf. notamment ci-avant ce qui est dit pour l'autoroute A1) ;

-4) les nombreuses études à venir nécessaires pour éclairer tel enjeu environnemental ou pour préciser les projets en phase de réalisation, et ainsi répondre à des craintes qui ont pu être exprimées, sont bien évidemment à mener dans les meilleurs délais pour les premiers (enjeux environnementaux) et en fonction des calendriers de réalisation pour les seconds ;

-5) enfin, la commission recommande au porteur du CDT de communiquer les présentes conclusions motivées et recommandations aux maîtres d'ouvrage des opérations projetées de révision du CDT et de réalisation des grands projets d'équipement (Europa-City, Dôme-Aréna, Avenue du Paris), en vue de leur intégration dans les futurs dossiers d'enquête publique correspondant à ces opérations.

Fait à Cergy, le 13 Décembre 2013

Pour la commission d'enquête, les commissaires enquêteurs,

Bernard Amans, Président, Jean-Jacques Baland, Michel Maurice,



ANNEXES

- Arrêté du Président de la Communauté d'agglomération Val de France prescrivant l'ouverture de l'enquête publique (11/09/13) ;
- Compte-rendu de la réunion de préparation de l'enquête (28/08)
- Certificats de publicité légale :
 - . attestations de parution dans la presse ;
 - . attestations d'affichage par Val de France et chaque commune ;
- Procès verbal de synthèse des observations écrites et orales recueillies auprès du public pendant la durée de l'enquête (05/11/13);
- Annexe au procès verbal de synthèse ;
- Mémoire en réponse aux remarques figurant au PV de synthèse produit par le porteur du projet de CDT (22/11/13) ;
- Document de présentation d'une étude de l'ACNUSA sur les effets du bâti face à l'exposition sonore.