

# DÉBAT PUBLIC

## EUROPACITY



### VERBATIM

Atelier Environnement – dimension territoriale à Gonesse

Mercredi 25 mai 2016 - 19h00-22h30

## Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Si vous voulez bien venir vous asseoir. Nous allons pouvoir engager les travaux. Nous ne sommes pas très nombreux, il y a probablement une certaine fatigue autour de ce débat, et puis il y a peut-être les problèmes de rationnement de l'essence, qui font que les gens hésitent à se déplacer. Nous allons quand même essayer de travailler. Parce que ce n'est pas un enjeu mineur, c'est un enjeu du projet qui a été présenté comme essentiel. Je n'ai pas besoin de rappeler les règles, vous les connaissez. Je voudrais quand même dire un petit mot sur une polémique qui s'est fait jour sur la question des cahiers d'acteurs. Le collectif du triangle de Gonesse me reproche de ne pas avoir imprimé les cahiers d'acteurs et de ne pas les mettre immédiatement à la disposition des personnes qui sont dans les salles, considérant que cela crée une rupture d'égalité entre le maître d'ouvrage et les autres partenaires, qui ne présentent pas leurs contributions. Sur ce plan-là, nous avons donné la règle dès le départ. Dès la première réunion, nous avons dit que les cahiers d'acteurs étaient un document de synthèse qui représentait la position des participants au débat après avoir entendu tout ce qui s'y était dit. Donc, il ne fallait pas les déposer trop tôt, sans cela, c'est en quelque sorte nier l'intérêt du débat. En disant : « voilà ma position et je n'en changerai pas jusqu'à la fin, quels que soient les apports du débat. » Ce n'est peut-être pas la peine que nous nous donnions tout ce mal. Cela paraissait assez clair. J'ajoute que la position de la Commission nationale était qu'à présent, pour l'immense majorité des gens qui s'intéressent à la chose publique en particulier, ayant accès à Internet et pratiquant Internet avec beaucoup d'aisance, l'impression des cahiers d'acteurs ne représentait pas un grand intérêt. Alors que pour nous, cela représentait une grande consommation de papier, dont une grande partie n'est pas destinée à la lecture, mais va directement à la poubelle. Il ne faut pas l'ignorer. Il y a toujours un gâchis considérable dans ces documents, édités en masse. Donc, nous avons dit que nous ne les imprimerions plus. Nous avons voulu faire une ouverture en disant que nous en imprimerions 300 ou 400 de chaque, à la fin du débat, de façon à ce que les participants conservent une trace écrite de leurs contributions. Je regrette que les opposants considèrent qu'il y a là une rupture d'égalité. Cela voudrait dire que la Commission ne respecte pas pleinement sa mission de neutralité. Cela n'a absolument rien à voir. Tout le monde a accès à Internet. Les gens qui viennent dans ces salles entendent largement les arguments des uns et des autres, il serait tout de même assez faux de dire que nous n'avons pas laissé les divers courants s'exprimer. Ils se sont bien exprimés, peut-être pas aussi longuement qu'ils l'auraient souhaité, mais en tout cas, ils se sont exprimés. Les Verbatim sont là pour en témoigner. Je souhaiterais que cette polémique s'apaise un peu, parce que cela n'a pas grand sens. Je voudrais simplement dire que je regrette cela, car nous avons parfois le sentiment de faire un travail d'équilibriste entre les différents courants, en essayant de donner de manière équitable la parole aux uns et aux autres. Nous n'avons jamais protesté sur le fait que, dans les bus, les opposants étaient là pour faire valoir leurs arguments auprès des personnes présentes. Parce qu'évidemment, il était tout à fait logique qu'ils donnent leurs arguments face aux arguments du maître d'ouvrage. Nous avons toujours fait attention à ce que tout le monde puisse disposer de toutes les informations, d'où qu'elles viennent. C'est ce que je voulais dire. Je ne sais pas quelle suite le collectif voudra donner à cette affaire. Je ne saurais trop lui recommander de lire attentivement les textes avant d'aller plus loin. Car les textes disent que normalement, la voie électronique suffit largement pour l'ensemble de tous les documents. À présent, nous allons pouvoir engager cette réunion. C'est Philippe QUEVREMONT qui l'a préparée avec un grand soin. Il y a beaucoup d'intervenants dans la salle. J'espère aussi qu'il y a du public. Nous avons d'abord pensé faire une réunion plénière abordant tous les sujets, puis nous nous sommes aperçus que cette réunion durerait au moins cinq heures. Comme des thèmes sont bien individualisés, nous avons décidé de traiter chaque thème et de proposer aux gens de choisir plus spécifiquement un sujet pour venir travailler sur cette question-là. Bien sûr, nous nous retrouvons à la fin. Je passe la parole à Philippe QUEVREMONT. Monsieur le maire de Gonesse doit venir, mais un peu plus tard.

## Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir à tous. Quelques petits mots d'introduction pour présenter le programme de la soirée et vous donner un fil directeur de la façon dont nous aborderons non pas toutes les questions d'environnement, mais l'essentiel des questions d'environnement. Tout d'abord, l'organisation de la réunion. Elle est affichée ici. Nous avons une première partie commune, en partie centrale, où nous traitons de la question de la maîtrise de l'étalement urbain en Île-de-France et du SDRIF. Il y a eu beaucoup d'insistance, en particulier au début du débat et lors des premières interventions, pour dire que c'était un sujet important. Nous avons estimé qu'il était nécessaire de le traiter, même si formellement, il se rapporte davantage à la création de la ZAC. Donc c'est l'Établissement Public d'Aménagement qui sera votre interlocuteur principal sur ce sujet plutôt que le projet Europa City lui-même, qui arrive en aval. Nous aurons, à ce titre deux interventions que je présenterai tout à l'heure. Nous aurons ensuite un temps d'échange. Ensuite, nous partagerons, entre les questions d'eau, les questions de biodiversité et les questions de bruit. Nous resterons, pour ceux qui le souhaitent, en fonction de votre intérêt pour chaque sujet afin de traiter les questions de compensation agricole. Nous expliquerons tout à l'heure pourquoi nous traitons ce point-

là. Nous reviendrons ensemble ici pour une partie de restitution. Donc si vous avez participé, par exemple, à un atelier sur le bruit, vous pourrez entendre l'essentiel de ce qui s'est dit sur l'atelier sur l'eau, et éventuellement poser des questions complémentaires ou intervenir. Cela, c'est l'organisation de notre temps. J'en viens maintenant à un fil conducteur sur la façon dont nous traitons les questions d'environnement. Nous avons fait attention à ce que les temps d'échange soient au moins égaux aux temps d'exposé, pour revenir sur le petit débat sur les possibilités ou non d'intervenir.

Je crois que beaucoup d'entre vous le savent, mais peut-être que certains ne le savent pas. Le fil directeur de la réglementation pour traiter les questions d'environnement s'appelle l'étude d'impact. C'est au départ une conception française, c'est maintenant l'essentiel de la réglementation européenne en ce qui concerne les projets, et Europa City est un projet au sens de la réglementation européenne. Pour traiter les questions d'environnement, cette réglementation met à charge du maître d'ouvrage – ici Alliages et Territoires – le fait de réaliser une étude d'impact, qui fait un état des lieux, qui estime les impacts que le projet va avoir sur toute une série de facteurs : le milieu naturel, l'eau, la biodiversité, mais aussi la santé des populations au travers par exemple du bruit, dont nous allons parler aujourd'hui. Ensuite, le maître d'ouvrage doit préciser quelles démarches il a suivies pour éviter les impacts, en première priorité. Et s'il n'arrive pas à les éviter, pour les réduire en deuxième priorité. Enfin, pour ceux qu'il n'arrive ni à éviter, ni à réduire, pour la partie résiduelle, quelle compensation il se propose de faire dans la mesure du possible. C'est heureux que cela soit à la charge du maître d'ouvrage en général, parce que c'est lui l'investisseur. Mais cela pose évidemment une question de bon sens – et je ne parle pas d'Alliages et Territoires en particulier, mais d'une manière générale, pour tous les investisseurs – : quelle est la qualité des études d'impact qui vont être faites ? Pour limiter les risques sur ce plan-là, les études d'impact sont soumises à l'avis d'une entité administrative qui a une indépendance de fonctionnement, qui s'appelle l'autorité environnementale, qui donne un avis sur la qualité de l'étude d'impact. Cet avis est rendu public. Ensuite, le public s'exprime au travers d'une enquête publique. Et en fonction du résultat de l'enquête publique, l'autorité qui a pouvoir de décision en matière d'environnement décide des suites à donner : elle autorise, elle n'autorise pas, elle autorise, mais sous conditions, etc. nous nous situons dans ce cadre-là, mais en amont, formellement, de l'étude d'impact.

Actuellement, l'étude d'impact concernant la création de la ZAC a été effectuée par l'Etablissement Public d'Aménagement. L'avis de l'autorité environnementale sur cette étude d'impact a été publié. La réponse de l'Etablissement Public d'Aménagement a été également publiée. Ce parcours va évoluer vers une décision ou non de création de la ZAC. En ce qui concerne le projet Europa cité, qui va reprendre bien évidemment une partie des éléments de cette étude d'impact, l'étude d'impact interviendra dans 18 mois ou dans deux ans, le maître d'ouvrage précisera le calendrier exact. En fonction des exposés, nous suivrons ce fil-là. Nous interrogerons le maître d'ouvrage en lui demandant ce qu'il a prévu comme principe de démarches pour éviter, réduire ou pour compenser les impacts. En fonction de ce que dira une partie de la salle, si des points vous semblent devoir être éclaircis, sur lesquels la réponse du maître d'ouvrage doit aller plus loin, nous en prendrons note pour éventuellement, tout à fait en fin de parcours, les signaler dans le compte rendu du débat public comme un point de vigilance. Le point de vigilance n'est pas une obligation réglementaire. C'est simplement vous, public, qui dites : « nous sommes sensibles sur ce point-là et nous ferons attention à ce point-là, lorsque nous en serons au stade de l'enquête publique », par exemple. Nous reviendrons bien sûr sur ce schéma ultérieurement. Cela ne fonctionne pas sur toutes les questions d'environnement, cela fonctionne sur toutes les questions d'environnement qui sont liées au milieu et sur les questions de biodiversité ainsi que le bruit.

Je voulais faire ce petit exposé de méthodes. Je vais vous proposer maintenant que nous passions à la première partie qui concerne l'étalement urbain. Nous avons demandé deux interventions : d'une part à l'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, pour nous expliquer les principes et les résultats en matière de maîtrise de l'étalement urbain en Île-de-France. L'étalement urbain, c'est la ville qui grignote la campagne. C'est un des points très sensibles de ce débat. C'est Martin OMHOVERE, qui va intervenir à ce titre. Nous enchaînerons ensuite directement sur un exposé de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Aménagement, qui nous exposera les éléments du SDRIF, qui ont ouvert ce point à l'urbanisation. Ce sont des points qui ont déjà fait l'objet de décisions publiques, mais il est peut-être important de les rappeler pour ceux qui ne les connaissent pas. Nous aurons ensuite un temps d'échange sur ces deux thèmes en particulier. S'il n'y a pas de questions sur cette partie du déroulement, je vais passer la parole à Monsieur OMHOVERE, en le remerciant par avance pour son intervention.

### [Martin OMHOVERE, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France](#)

Merci. Bonjour à toutes et à tous. Merci Monsieur QUEVREMONT. Je vais intervenir assez succinctement, et le plus clairement possible, je l'espère sur les questions de consommation d'espace en Île-de-France et dans le territoire du Grand Roissy.

Une première slide sur laquelle nous avons représenté la carte de l'occupation et des usages du sol en Île-de-France. C'est une carte qui est réalisée par l'IAU, sur la base de photos aériennes. Nous constatons tout de suite que cette région, qui est une grande région urbaine, est également une grande région agricole. C'est une grande région agricole et naturelle, puisque ces espaces dans leur ensemble représentent plus des trois quarts de la superficie de la région. La région Île-de-France est également une grande région agricole parce que l'agriculture représente une activité cruciale au sein de notre territoire. C'est une région de grandes cultures, de blé, de colza, d'orge, de maïs. Ce sont des exploitations de grande taille, qui sont en corrélation avec ce type de culture. En moyenne, les exploitations couvrent plus de 100 ha en Île-de-France, contre 54 ha en moyenne en France. C'est une région qui est parfaitement adaptée à ce type d'exploitation, parce qu'elle a un complexe sol/climat, qui est favorable à ce type de culture. Toujours en introduction, cette seconde carte représente la diversité des sols en Île-de-France, pour insister sur un point, qui n'est pas spécifique à la région Île-de-France en tant que telle, mais concerne l'ensemble des grandes métropoles mondiales. L'ensemble de ces grandes métropoles s'est implanté dans des bassins de ressources naturelles les plus propices à leur développement. De ce point de vue-là, Paris et plus globalement la région Île-de-France, disposent de terres extrêmement fertiles, de forêts giboyeuses et d'un réseau hydraulique qui converge vers le centre de la région et qui a permis son développement. Aujourd'hui, cette richesse de l'environnement francilien est parfois mise en concurrence avec l'extension de l'urbanisation et l'étalement urbain. Il faut malgré tout garder à l'esprit que c'est un privilège de se situer dans cet environnement et qu'aujourd'hui, nous avons pris un petit peu de distance avec la notion de bassin d'approvisionnement local parce que nous avons trouvé des systèmes de compensation, d'importation de vivres grâce à la révolution des transports. Mais s'il y a une crise, pour demain, qui arrivera peut-être avant la crise du pétrole, c'est bien la crise des sols productifs. Il est donc important de conserver au maximum à l'esprit qu'il faut préserver durablement l'ensemble de ces sols. En parallèle, la région Île-de-France est bien évidemment connue pour son dynamisme et pour être la grande région métropolitaine française. Ce dynamisme-là se matérialise par un dynamisme démographique. Depuis 1990, la population francilienne a crû de 18 %. Elle était de 10,6 millions d'habitants en 1990, elle est de 11,9 millions d'habitants en 2011–2012, d'après les chiffres de l'INSEE. Cette croissance s'est produite à un rythme qui a varié de décennie en décennie. Elle a été particulièrement forte au début des années 2000, avec une croissance annuelle de l'ordre de 75 000 à 80 000 habitants chaque année. Cette croissance et ce dynamisme démographique ont une corrélation : un dynamisme urbain. Pour accueillir cette nouvelle population – c'est là que nous parlons d'étalement urbain –, nous allons essayer d'analyser quelle est la croissance de l'espace urbanisé au regard de la croissance de la population. Nous aurions pu ajouter une donnée économique, mais pour l'instant, nous allons nous contenter de ces deux données. Nous allons analyser l'évolution de ce dynamisme au regard de la croissance de la métropole parisienne et plus globalement de l'urbain dans l'ensemble de la région parisienne et l'Île-de-France.

Il y a deux grands processus de production de la ville. Le premier, c'est celui de consommation d'espaces. Je le mets au pluriel, car il y a une diversité d'espaces derrière cette consommation : à la fois des espaces agricoles, qui eux-mêmes ont une grande variété. Ce peut être des espaces d'agriculture vivrière, des grandes cultures, en l'occurrence, dans le cas de Gonesse, nous sommes plutôt en présence de grandes cultures. Cela peut également être des espaces naturels ou encore des espaces forestiers, même si ces derniers sont très bien protégés en Île-de-France. Cette consommation d'espace, sur la période récente de 2008 à 2012, s'est effectuée à un rythme annuel de 650 ha par an. Nous y reviendrons en période plus longue. C'est un rythme qui est faible à l'échelle de ce que l'on constate depuis une trentaine d'années en Île-de-France. Mais pour comprendre pourquoi ce rythme est faible, nous sommes obligés d'appréhender une deuxième notion, celle du recyclage urbain. Le recyclage urbain, c'est la production de la ville sur elle-même. C'est la réutilisation de sols déjà urbanisés. Cela peut être des espaces ouverts, artificiels et cela peut être des friches, pour de nouveaux usages urbains. Nous avons fait un petit zoom sur la Plaine-Saint-Denis, qui est très connue historiquement pour ses implantations industrielles, qui ont aujourd'hui, pour partie, par exemple autour du stade de France, muté vers de nouveaux usages, que cela soit de grands équipements, des quartiers d'habitat, de nouvelles activités économiques, par exemple de bureaux. Dans tous les cas, nous réutilisons un sol qui est déjà urbain. Ces deux processus sont vraiment à lier, car si nous souhaitons maîtriser la consommation d'espace, nous n'avons pas le choix : il faut réinvestir l'espace déjà urbanisé pour assurer ce dynamisme pérenne de la région capitale. Au cours de la dernière période, ce recyclage urbain s'est effectué sur un rythme annuel d'environ 1500 ha par an. C'est un rythme qui est assez stable tout au long des années 2000. Il est intéressant de comprendre pourquoi d'un côté, nous avons une baisse de la consommation d'espace et de l'autre, un maintien de ce rythme de recyclage urbain.

Dé-zoomons un petit peu et revenons à l'échelle de la région pour voir tous les espaces qui depuis 1982 ont été constitués en extension d'urbanisation. Ce sont les espaces que vous voyez en gris. Nous retrouvons évidemment l'ensemble des franges de l'agglomération parisienne, les grandes infrastructures de transport (nous voyons très bien la ligne TGV sud-est), nous retrouvons les emprises de l'aéroport Charles de Gaulle, les principales villes nouvelles d'Île-de-France, et puis en rose, vous avez l'ensemble des emprises qui se sont constituées en recyclage d'espace déjà urbanisé. Tout cela pour dire que le recyclage ne touche pas uniquement ces grands territoires connus comme étant des anciens territoires de l'industrie. C'est quelque chose d'extrêmement diffus, qui

touche l'ensemble des tissus urbains qui, en Île-de-France, sont particulièrement vivaces. Cela fait écho à de nombreux processus différents : cela peut aller de la démolition de pavillon pour la construction de petits immeubles, à la reconversion de très grandes friches industrielles. Maintenant que j'ai indiqué que ce recyclage se maintenait, j'en viens au rythme de la consommation d'espace, qui est en baisse constante si nous reprenons les dernières décennies. En 1990, il y avait 238 000 ha identifiés comme urbains dans nos cartes en Île-de-France. En 2012 nous en avons recensé 273 000. Cela représente une croissance de 23 % en 22 ans. Je ne sais pas si vous vous souvenez, mais sur la même période, la croissance de la population francilienne était de 18 %. Donc concrètement, nous avons effectivement un accroissement de l'urbanisation qui est plus rapide que celui de la population. Néanmoins, ce rythme n'est pas du tout constant tout au long de la période. Il a été rapide au cours des années 90, puisque les espaces urbains se sont étendus au rythme annuel d'environ 2400 ha par an. Dès le tournant des années 2000, nous constatons un ralentissement de cette consommation d'espace. Nous passons un peu moins de 1400 ha par an dans la première partie des années 2000. Et puis sur la toute fin de période, sur laquelle nous avons encore des capacités d'observation, à savoir 2007–2012, nous sommes plutôt aux alentours de 650 ha par an. Cela signifie que si la consommation d'espace et donc l'extension de l'urbanisation était nettement plus rapide que la croissance de l'urbanisation au cours des années 90. En réalité, sur la fin de période, la fin des années 2000, elle était à peu près au même rythme, parce que sur la courbe de croissance de la population, vous avez vu à l'inverse, dans les années 1990, que l'on gagnait à peu près 30 000 habitants en Île-de-France annuellement. Nous étions plutôt aux alentours de 75 000 sur la fin des années 2000. Nous avons donc un croisement des courbes. Tant et si bien qu'il y a toujours consommation d'espace. Ce rythme est plus faible. Mais il y a moins d'étalement urbain, puisque ces deux rythmes se rapprochent. Vous allez me dire que nous sommes très loin du territoire du triangle de Gonesse. Je vais donc vous proposer un petit zoom sur le territoire du Grand Roissy. Sur cette slide, vous avez sur votre droite une carte, qui reprend à l'échelle du territoire, en jaune foncé, tous les espaces qui se sont constitués en extension de l'urbanisation depuis 1982. Sur la gauche, vous avez un résumé statistique, avec au bas du graphique, l'ensemble des espaces sur lesquels cette urbanisation a vu jour. Si nous ne nous intéressons pas du tout aux périodes, nous constatons que pour l'essentiel, ce sont des espaces agricoles (les espaces en jaune). Si vous regardez sur le haut du graphique, vous avez une autre information qui porte sur l'usage de ces nouveaux espaces urbains. Si nous prenons la première barre, ce que nous allons voir en premier, c'est que ce sont des espaces dédiés aux transports. En violet, vous avez l'information relative aux espaces dédiés aux activités. Dans les tons rouge foncé et jaune, les espaces dédiés à l'habitat. En vert clair, les espaces dits ouverts urbains. Cela peut être un parc, mais cela peut également être les aménagements en bordure d'infrastructure, les talus, les ronds-points. Ce type d'espace est identifié non pas comme artificialisé au sens où cela n'est pas bétonné. En revanche, il n'y a plus d'usage ni véritablement naturel ni évidemment agricole. En 30 ans, sur ce territoire, nous constatons une consommation d'espaces notamment agricoles importante. Ce sont 6700 hectares de terres agricoles qui ont disparu au cours de ces trois décennies. Cela représente 15 % de la consommation d'espace régional agricole. Si nous regardons maintenant ce qui était produit sur ces espaces consommés, ce sont pour beaucoup des surfaces dédiées aux activités. Ces espaces sont passés de 1700 ha en 1982 à 3200 ha. Ils ont quasiment doublé en 30 ans. Nous avons évidemment un aéroport international, de nombreuses infrastructures de transport. Il y a donc une part très importante de ces infrastructures de transport qui ont contribué à la consommation d'espace, puisque l'emprise de l'aéroport couvre à elle seule 3200 ha. Aujourd'hui, le territoire qui est ici considéré est à 75 % rural et à 36 % urbain. Malgré cette consommation d'espace très importante, il est plus que jamais important de porter attention à ces espaces ouverts et à ces espaces ruraux qui sont encore majoritaires, et qui sont très productifs, avec une agriculture très dynamique. Si nous nous intéressons moins à l'origine et à la destination de cette consommation d'espace et que nous regardons les périodes, nous constatons qu'à la manière de l'Île-de-France, nous avons un rythme de consommation d'espace qui a été très fort dans les années 1980–1990 et qui a lui aussi baissé au tournant des années 2000 et à la fin des années 2000. Quelles sont les raisons à cela ? Il y en a plusieurs. Il faut les replacer dans un contexte francilien, puisque sur la fin de période, ce n'est pas une réduction qui est propre territoire, mais bien une réduction qui s'inscrit dans un contexte plus général, celui de l'Île-de-France. L'une de ces raisons, c'est le fait que la région Île-de-France soit la seule région française à disposer d'un schéma directeur d'aménagement. Historiquement, c'est un fait ancien. Nous pourrions citer le SDO de 1967, qui va poser les fondements du principe des villes nouvelles, du réseau de RER.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je vais vous proposer d'aller rapidement sur ce point, car Madame BENFOND va développer ce point pour le titre de la DRIA.

### Martin OMHOVERE, institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France

Très bien. Juste une chose : sur la période que nous avons analysée jusqu'à présent, à savoir la période du début des années 1998 jusqu'à aujourd'hui, nous avons un schéma qui était opposable, c'est le SDRIF de 1994. J'insisterai sur un seul point, très spécifique au triangle de Gonesse. Dans ce schéma, nous considérons les espaces agricoles comme non plus des espaces de foncier disponible, mais aussi comme des espaces à préserver, des espaces supports d'activité. Dans ce cadre-là, les zones dédiées à l'urbanisation sont strictement limitées. Ce sont les zones dites « pyjamas ». On constate, sur la période d'application du schéma, que le rythme de la consommation d'espace a été de 1200 ha par an. Je fais ce petit détour, parce que dans les autres régions de France où ce type de schéma n'existe pas, nous avons un rythme de consommation d'espace qui est nettement plus rapide. Là, vous avez une carte qui présente en rythme brut annuel la consommation d'espace en Île-de-France par rapport aux autres régions. On constate qu'entre 2006 et 2012, nous étions aux alentours de 160 ha consommés chaque année. C'est évidemment beaucoup moins que les régions, par exemple Rhône-Alpes, ou Aquitaine, Limousin Poitou-Charentes. Vous allez me dire que ce sont des régions qui n'ont pas la même histoire. C'est vrai qu'il y a un développement qui est beaucoup plus ancien du fait urbain en Île-de-France. Et puis évidemment, ce sont des régions qui n'ont pas du tout la même taille. Je passerai très vite sur la slide suivante, qui vous présente la décennie 1990, le début des années 2000 et la fin des années 2000, en présentant toujours le rythme de la consommation d'espace annuel, mais cette fois rapporté à la population. Ce que l'on constate, c'est que, quelle que soit l'évolution de ce rythme qui a été plus important en France en général, au début des années 2000, puisque cela correspondait à un mouvement de développement économique – au-delà du développement démographique, le développement économique contribue lui aussi à la consommation d'espace. Quelle que soit la période, ce rythme par habitant est extrêmement contenu en Île-de-France. Sur ces 22 années, il n'a jamais été supérieur à 1,3 ha par habitant. Maintenant, si nous nous penchons un peu sur l'avenir – j'irai très vite –, nous avons un schéma qui a régi l'extension de l'urbanisation au cours des années 1990 et les années 2000. Nous sommes aujourd'hui à une période charnière, puisque depuis 2013, le SDRIF 2030 a été approuvé. Il s'inscrit dans la continuité du SDRIF de 1994 sur bien des aspects – je laisserai la DRIEA développer ces points –, mais je voudrais insister sur quelques éléments qui sont importants pour appréhender la question de la consommation d'espace. Premièrement, c'est un schéma qui donne la priorité à la densification, aux transports en commun, les deux vont de pair pour favoriser le renouvellement de la ville sur elle-même, et donc limiter la consommation d'espace. Contrairement au SDRIF de 1994, il n'y a pas d'obligation à l'ouverture à l'urbanisation. Lorsque le SDRIF identifie des potentiels d'extension, ce sont des potentiels. Il n'est pas obligatoire de les ouvrir. Et enfin, au-delà de la préservation de surface et de la préservation quantitative d'espaces ouverts, il s'attache à maintenir leur fonctionnement.

Avant dernière slide : pour ce qui concerne le territoire de Gonesse, le SDRIF alloue un certain nombre de pastilles conditionnelles pour l'urbanisation. Mais il faut rappeler qu'il ne précise pas le lieu exact de l'extension de l'urbanisation, ni la taille, ni la délimitation de cette extension d'urbanisation. Si le SDRIF permet l'ouverture à l'urbanisation, c'est bien aux documents locaux SCOT et PLU que revient la tâche de les ouvrir concrètement et donc d'ouvrir un droit aux propriétaires d'aménagement et de construire leur terrain. Je rappellerai également que si le SDRIF ne donne pas de vocation pour ces extensions, il précise pour ces territoires l'intérêt métropolitain qu'il faut garder un équilibre entre développement économique et développement de l'habitat et que ces pastilles ont un caractère conditionnel, qui sera levé par la DUP de l'infrastructure de transport.

Tout cela pour dire qu'au-delà d'une approche quantitative qui peut paraître peut-être un peu réductive face à un tel projet, il faut s'attacher à la notion de projet : pourquoi consomme-t-on de l'espace agricole ? Je finirai cette présentation sur une carte un peu prospective, établie sur la base de notre recensement de projets d'aménagement en Île-de-France et spécifiquement pour le territoire du Grand Roissy. Cela permet de voir dans quelle mesure le territoire s'inscrit ou pas dans la continuité des orientations spatiales données à l'échelle régionale. On constate, dans les couleurs les plus foncées, les projets d'aménagements qui ont lieu en recyclage, en renouvellement de la ville sur elle-même et dans les couleurs plus pâles, les projets qui se réalisent en extension. En recyclage, nous pouvons par exemple citer le projet de Paris Nord 2, qui vise à accueillir des activités en recyclage d'une zone d'activité en extension typiquement du triangle de Gonesse. Nous avons également opéré une distinction en fonction de la fonction majoritaire de ces projets. Vous avez un résumé statistique qui vous est présenté dans le graphique en haut à droite. Nous pouvons constater que finalement, par type de vocation, que cela soit l'habitat, les projets mixtes, les équipements, nous sommes pour beaucoup en travail de renouvellement de la ville sur elle-même. En revanche, il y a également beaucoup de projets d'activités, ce qui est un très bon signe, c'est le signe du dynamisme de ce territoire. Mais ces projets d'activités sont un peu éloignés de la répartition de deux tiers en renouvellement et d'un tiers en extension. Je vous remercie pour votre attention.

*Applaudissements.*

**Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public**

Vous avez des applaudissements. Je suis sûr que cela appelle beaucoup de questions, mais nous allons d'abord passer la partie de l'exposé de la DRIEA. Nous sommes toujours dans l'étalement urbain, mais dans l'outil réglementaire principal. Donc, Mme BONNEFOND et M. HÉBERT, si vous voulez nous faire cet éclairage réglementaire, en centrant si vous le permettez sur la partie Gonesse. Nous passerons aux questions après.

### Florent HÉBERT, direction régionale et interdépartementale de l'équipement de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA)

Vous avez eu un décor un peu général de la région Île-de-France et de son évolution et le lien qu'il y a avec le schéma directeur de la région Île-de-France. Nous allons entrer un petit peu plus dans le détail, et vous rappeler ce qu'est le SDRIF, notamment dans son actualité. C'est le seul document régional qui a valeur de document d'urbanisme en France. En cela, ce sont les documents locaux qui doivent le traduire, le rendre opérationnel par voie de compatibilité. Le plan local d'urbanisme ou le schéma de cohérence territoriale sont des documents plus locaux qui vont mettre en œuvre les projets ou les permettre. Ces documents doivent respecter l'orientation générale fixée au niveau régional. Pourquoi c'est le seul en France ? Parce que la région capitale est d'enjeu national et d'Etat. Nous rappelons les différents schémas directeurs : SDAU 1965, SDAURIF 1976, le schéma directeur de 1994. Jusqu'à ce moment-là, l'État était maître d'ouvrage de ces documents. En 1995, le conseil régional devient autorité compétente pour élaborer le document, mais l'État souhaite tout de même l'approuver au final, avec un décret du gouvernement. Cela, c'est pour le schéma en lui-même. Le schéma actuel a été validé à la fin du mois de décembre 2013, sa révision a réellement été engagée en 2004. C'est un document qui s'est élaboré avec un temps assez long, avec un premier projet qui a été arrêté par la région en 2008, qui a été remis ensuite, un deuxième projet notamment suite aux évolutions législatives et réglementaires du Grenelle de l'environnement et de la loi sur le Grand Paris, qui a défini le futur réseau de transport.

Dans les grandes lignes, les objectifs du SDRIF ont été évoqués :

- développer l'offre logement. C'est une priorité que l'État soutient, avec ce rythme annuel de 70 000 logements par an de production. Les statistiques montrent qu'aujourd'hui cet objectif ambitieux est en passe d'être atteint ;
- le développement de l'emploi. Paris est une ville monde, avec une attractivité et une compétitivité internationale. Le SDRIF a pour objectif de créer 28 000 emplois par an. Je pense que nous sommes un petit peu en dessous, malheureusement ;
- le développement des transports en commun et de l'infrastructure de transport en général. Le SDRIF contient les grands projets d'infrastructures. Il les cartographie et il les rend possibles. Il n'y a pas que l'infrastructure, il y a aussi l'inter-modalité, le soutien aux modes actifs, tout un tas de préconisations sur ces différents modes de transport ;
- le renforcement de la protection des espaces agricoles naturels et forestiers les espaces en eau également, sachant qu'il y a d'autres schémas que le SDRIF, notamment le schéma régional de cohérence écologique, que le SDRIF inclut plus ou moins. Il y a des jeux entre les documents régionaux pour préserver et renforcer la protection des espaces naturels ;
- un renforcement de l'aspect optimisation du tissu existant plutôt en densification et en renouvellement urbain plutôt qu'en extension urbaine ;
- œuvrer à réduire les déséquilibres régionaux entre les différentes parties de la région Île-de-France.

Le SDRIF est un document intéressant, complexe, fourni, détaillé, mais dont la portée réglementaire en tant que telle, prescriptive, — l'État a été assez vigilant pour porter ce message auprès de la région — est finalement limitée à certaines orientations.

Six fascicules : le projet de développement régional tel qu'il est porté par la région, qui est l'autorité et deux fascicules de nature un peu différente : le fascicule 3 qui va contenir l'ensemble des règles qui vont devoir être respectées par les documents d'urbanisme infra régionaux et une carte, aux 150/1000, à une échelle volontairement peu précise pour fixer de grands objectifs sur de grands secteurs d'urbanisation ou de protection, avec une traduction locale qui a tout de même une certaine marge d'adaptation. L'évaluation environnementale, nous en avons parlé, cela a été un gros travail, notamment sur le deuxième projet, pour bien évaluer l'impact de tout ce qui est inscrit dans le schéma régional.

Sur la mise en œuvre, le souhait de zoomer sur différents secteurs régionaux, avec une mise en œuvre particulière des dispositions.

Sur la portée normative, il faut rappeler que le SDRIF ne dit pas tout. Il ne dit pas les choses de manière très précise. Mais il y a tout de même certains grands principes, certaines dispositions contraignantes ou moins contraignantes. Nous en avons parlé sur l'ouverture à l'urbanisation. Là, je vais laisser la parole à Gaëlle, qui va faire un zoom sur ces dispositions à l'échelle qui nous préoccupe aujourd'hui.

Bonjour. Effectivement, comme cela a été dit, le triangle de Gonesse est un secteur stratégique dans la planification régionale depuis plus de 20 ans. Nous voyons que le nord et le sud du triangle de Gonesse étaient partiellement urbanisables dans le SDRIF de 1994. Seul le secteur sud est urbanisé. Suite à cette première réalisation, de nouvelles réflexions ont été engagées dans le milieu des années 2000, dans le cadre de l'élaboration du SDRIF de 2013, puis dans le cadre des réflexions du Grand Paris. Ces réflexions, conduites par l'EPA plaine de France, ont finalement proposé de repositionner l'urbanisation nouvelle en continuité de l'urbanisation de Gonesse et autour du boulevard du Parisis, qui est une structure importante du projet développé par l'EPA. Le triangle de Gonesse s'inscrit dans un grand territoire, le territoire de Roissy. Dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre du schéma directeur », qui n'est pas un fascicule d'orientation réglementaire, mais synthétise les dispositifs et les outils régionaux pour assurer la mise en œuvre du SDRIF en complément des aspects réglementaires. Ce fascicule définit une géographie stratégique, avec 14 territoires d'intérêt métropolitain. Cette géographie vise à garantir la cohérence de l'action et des moyens des politiques partenariales sur ces territoires. Le Grand Roissy est défini comme un territoire stratégique, moteur de développement urbain et économique de l'Île-de-France, avec des enjeux d'équilibre. La notion d'équilibre est importante à l'échelle du territoire, puisque c'est un territoire qui connaît des déséquilibres entre le développement économique et résidentiel qu'il faut essayer de rétablir. L'équilibre entre le développement économique et le développement de l'habitat, qui doit augmenter, en tenant compte du plan d'exposition au bruit, qui est une contrainte pour le développement résidentiel.

- réduire la fracture entre le pôle de richesse et une population fortement fragilisée ;
- préserver les espaces agricoles ou naturelles, cela a déjà été dit ;
- permettre l'accès à emploi des habitants par une meilleure desserte en transports collectifs et une meilleure offre de formation.

Dans ce fascicule, le SDRIF pointe un manque de cadre stratégique de coopération à l'échelle du grand territoire et la nécessité de mettre en place un mode de gouvernance coordonné, cohérent, indispensable au développement équilibré du Grand Roissy. Quatre secteurs spécifiques d'application de ces enjeux du territoire sont définis, avec une carte à l'appui, qui n'est absolument pas une carte réglementaire. C'est une carte schématique d'enjeux pour illustrer la complémentarité et les besoins d'équilibre entre les différents territoires de Roissy.

Au nord et à l'est de la plate-forme aéroportuaire, qui est vraiment le territoire périurbain et rural du grand territoire de Roissy, l'enjeu est bien de préserver les espaces ouverts, les espaces agricoles et de densifier les pôles urbains existants, notamment Louvre-Dammartin. Il y a vraiment une vocation agricole à préserver – tout en développant – les pôles urbains déjà constitués. Autour de ces agglomérations, il y a aussi des perspectives d'extension, mais le principe est véritablement de limiter le mitage sur cette plaine agricole au nord, qui n'est pas contrainte par le plan d'exposition au bruit, contrairement au sud-ouest et à l'est, et qui du coup doit assurer un effort sur le logement pour l'équilibre entre le développement économique et le développement résidentiel du Grand Roissy. Ensuite, pour l'ouest et le sud de la plate-forme aéroportuaire, c'est un secteur qui est bien desservi par le RER D et le RER B, qui va être renforcé par le Grand Paris Express. Il s'appuie sur un corridor d'activité en est, ouest et un corridor orienté nord-sud qui accueille des fonctions et des équipements métropolitains. Cette vocation doit donc être maintenue, dynamisée. L'enjeu de cet espace économique stratégique entre les deux aéroports, entre Roissy et Paris, doit à la fois assurer sa densification, son renouvellement urbain des zones d'activités et comprend également le triangle de Gonesse qui est un secteur stratégique de ce corridor. Le pôle du Bourget s'appuie sur l'aéroport d'affaires. L'enjeu est de se redynamiser autour des activités aéronautiques et de privilégier la mixité des fonctions urbaines.

J'en arrive maintenant au triangle de Gonesse, qui est le quatrième secteur spécifique. Dans ce fascicule « propositions pour la mise en œuvre », qui n'est encore une fois pas un fascicule réglementaire, nous soulignons le caractère stratégique du fait de la vocation agricole du triangle de Gonesse, de sa situation à mi-chemin entre Paris et Roissy, qui en fait un site stratégique, et des besoins de développement économique et social du territoire de Val de France. Il pourra être valorisé avec de nouvelles branches du RER D dit « barreau de Gonesse » et le métro automatique du Grand Paris express. Son aménagement doit être étudié au regard de l'évolution urbaine du territoire, en lien avec les projets d'aménagement prévus à l'est de l'autoroute. Ce qui veut dire qu'il faut travailler sur la cohérence des programmations à l'échelle de ce corridor économique. L'urbanisation de 300 ha maximum est prévue au sud du triangle. Au moins 400 ha de terres agricoles doivent être maintenus au nord du triangle. L'objectif est donc de maintenir l'intégralité de cet espace agricole au nord du triangle.

J'en arrive aux orientations réglementaires. Le SDRIF prévoit des règles pour les espaces urbanisés et des règles pour les espaces d'urbanisation nouvelle. Dans ces nouveaux espaces urbanisation, il y a des secteurs



d'urbanisation préférentielle et des secteurs d'urbanisation conditionnelle, ce qui est le cas du triangle de Gonesse. Ces urbanisations nouvelles doivent répondre à des orientations communes qui reposent sur deux principes :

- la limitation de la consommation d'espace ;
- la continuité de l'urbanisation pour éviter le mitage.

Le SDRIF prévoit des orientations spécifiques sur ces secteurs d'urbanisation conditionnelle. Le triangle de Gonesse fait partie de ces secteurs porteurs de potentialités de développement urbain qu'il ne faut pas obérer. Leur ouverture à l'urbanisation est subordonnée au respect d'une condition de desserte. Dans ces secteurs desservis par un projet d'infrastructure de niveau métropolitain – représenté par la carte que je présenterai ensuite, qui sera la dernière diapositive – la date de référence pour constater la réalisation de cette condition, donc pour permettre l'urbanisation du triangle, c'est l'acte de déclaration d'utilité publique, la DUP de la Ligne 17. Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de 25 ha. Il y a 12 pastilles pour le triangle, soit 300 ha que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets, dans le respect des orientations communes, c'est-à-dire de la limitation de la consommation d'espace et de la continuité de l'urbanisation.

Sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, vous voyez les pastilles jaunes du triangle d'urbanisation conditionnelle. Figure aussi les pastilles où il est nécessaire de densifier et de renouveler l'urbanisation. En orange, ce sont les pastilles d'urbanisation préférentielle. Ce qui figure également, ce sont les infrastructures de transport : le barreau de Gonesse, la ligne 17. Les documents d'urbanisme, SCOT ou PLU, doivent maintenir les emplacements pour la réalisation de ces infrastructures. Il est également prévu une liaison verte, qui doit permettre de relier les espaces verts de l'agglomération centrale vers les espaces ouverts de la ceinture verte et de l'espace rural. Pour finir, il est prévu un front urbain d'intérêt régional, qui marque la limite d'urbanisation. Ce front urbain, situé en limite du projet du triangle de Gonesse est en limite de l'aéroport, doit permettre de préserver les 400 espaces agricoles nord du triangle.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci à Monsieur HÉBERT et à Madame BONNEFOND. Nous passons maintenant à un temps d'échange sur ces sujets. Cela peut être soit des questions adressées au conférencier, soit des questions adressées à d'autres. Je prends les questions dans l'ordre et nous respectons le mode d'emploi : un micro pour vous identifier, trois minutes pour une prise de position, une minute pour une question si c'est possible.

### Francis REDON, Environnement 93

Est-ce que nous pourrions revenir sur la diapositive que vous avez présentée, celle de la page sept.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Pendant que nous cherchons la diapositive, je précise que ces présentations seront disponibles sur le site et je remercie leurs auteurs pour la richesse de l'illustration.

### Francis REDON, Environnement 93

Quand je lis ce qui est présenté ici, vous dites « équilibre entre développement économique et développement de l'habitat », en particulier en fonction du plan d'exposition au bruit. Je pense que sur le triangle de Gonesse, nous ne sommes pas du tout dans ce cas-là. Il n'y aura jamais de logements sur la ZAC et sur EuropaCity. Donc l'équilibre, je ne vois pas où il est. « Réduire la fracture entre le pôle de richesse et une population fortement fragilisée », je crois que nous ne sommes pas du tout dans ce cas-là. On nous promet des loisirs qui ne sont pas forcément à la portée du porte-monnaie des habitants qui sont aux alentours. On nous promet de nouveaux modes de consommation, qui sont à mon avis à l'opposé de ce que peuvent se permettre les populations qui sont à proximité d'EuropaCity. Vous parlez de « préserver les espaces ouverts agricoles naturels. » Je ne vois pas où nous les préservons. Nous prenons encore 300 ha d'espaces agricoles et c'est tout de même catastrophique sur cette région. Vous précisez ensuite : « permettre l'accès à l'emploi des habitants par une meilleure desserte. » Oui, c'est clair. Mais je voudrais vous rappeler que lors de la réunion qui a eu lieu la semaine dernière, à Garges-lès-Gonesse, ce que demandait le maire de Garges, c'est de meilleurs accès à Paris. Il s'agissait plutôt de liaisons transversales. Personne n'a parlé de BHNS, de la ligne 17. Enfin moi, ce que j'ai entendu, ce n'était pas du tout cela. Il s'agissait de gens qui voulaient des prolongements de tramway, des bus, des accès à Paris, pas forcément

à Roissy ou selon le maire de Garges, il n'y a pas d'emplois sur lesquels peuvent prétendre les habitants de son territoire. Je dirais que par rapport à cela, selon moi, sur EuropaCity, nous avons tout faux.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Nous étions sur une prise de position. Je propose donc de ne pas prendre de réponse, à ce stade.

### Bernard LOUP, collectif pour le Triangle de Gonesse

Je vais voir si j'arrive à parler, parce que j'ai la voix complètement cassée. J'espère que l'on entendra. Excusez-moi. Pourrions-nous revenir sur la carte où sont présentés les deux schémas régionaux : celui de 1994 et celui de 2013 ? Le temps que nous trouvions cette carte, il a été dit par le président de l'IAU, que Roissy avait contribué, avec ses 3200 ha à la consommation. Mais lorsque nous parlons de consommation depuis 30 ans, les 3200 ha pour Roissy étaient déjà valables il y a 40 ans. Le problème de Roissy, c'est que Roissy déborde et que tout ce qu'il y a autour consomme de l'espace agricole depuis les 30 dernières années. En particulier, nous n'utilisons pas la surface de Roissy pour le transport aérien. Là, je rejoins le maire de Gonesse qui s'est opposé à Aéroville. Nous n'avons pas à utiliser de l'espace sur la plate-forme pour Aéroville. Il faut garder tout l'espace de la plate-forme pour le besoin du transport aérien. Avec Roissy, comme pour le triangle de Gonesse, nous sommes aussi sur un équipement d'intérêt métropolitain. Mais je fais remarquer que nous sommes en dehors de la métropole. Ce sont des territoires d'intérêts métropolitains qui ne sont pas dans la métropole. Le Grand Roissy, à l'origine, comprenait aussi bien le 95, le 93 et le 77. Là aussi, il y a des évolutions qui ne sont pas positives.

Je reviens sur la carte : remarquez l'évolution. Avec le SDRIF de 1994, l'agriculture avait disparu. Elle n'existait plus. En vert, ce ne sont pas des espaces agricoles, ce sont des espaces paysagers. L'agriculture, dans le SDRIF de 1994, c'était des espaces en jaune. Donc effectivement, on considérait que le triangle de Gonesse était perdu, pour l'agriculture. Là, nous avons avancé avec le SDRIF de 2013. Nous avons avancé en deux étapes. Depuis le 8, je rappellerai qu'il y avait 19 pastilles d'urbanisation. Grâce à EuropaCity, nous sommes passés à 12 en 2013. Nous sommes sur la bonne voie. Une question précise sur le problème du SDRIF, c'est que l'on nous dit que nous urbanisons 300 ha et que nous en conservons 400 minimum, mais l'on ne nous dit pas combien fait le triangle de Gonesse en espaces agricoles. Il y a un vrai souci. Il faut se mettre d'accord sur ce que représente la totalité du triangle de Gonesse en espaces agricoles aujourd'hui. C'est ma question.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous propose que nous conservions cette question pour la partie atelier, qui sera dédiée à la compensation agricole.

### Bernard LOUP, Collectif pour le Triangle de Gonesse

Une autre de mes préoccupations est que cette consommation d'espaces agricoles serve le territoire. M. MESSAGER est ici. Élu de Louvre, ancien maire. Les logements qui sont faits au Louvre au nord de Roissy, qui ne subissent pas les nuisances de Roissy, à condition que le taux d'emploi de Louvre, qui est aujourd'hui à notre connaissance de 5 % de la population active, que les nouveaux habitants qui sont à Louvre, aille travailler sur l'accumulation des emplois que l'on fait sur le territoire et évite de saturer la ligne du RER D pour aller travailler vers le sud, comme le fait la grande majorité de la population. Nous ne sommes pas du tout sûr que c'est ça qui va se passer. Si cela entraîne saturation du RER, ce sera un échec.

### Patrick DEZOBRY

Patrick DEZOBRY, je représente la chambre d'agriculture d'Île-de-France. Dans ce projet, il y a les 400 ha qui sont préservés en face. Nous avons prévu de sanctuariser ces 400 ha. J'aimerais savoir où en est la démarche administrative.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous propose que nous conservions cette question pour la partie dédiée à la compensation agricole. Si par hasard je l'oubliais, n'oubliez pas de me rappeler à l'ordre tout à l'heure.

### Valérie FRESNEDA, Conseil départemental du Val-d'Oise

Gaëlle BONNEFOND l'a dit, il y a des chiffres et des orientations qui ont une portée réglementaire et puis d'autres qui sont des recommandations ou des conseils de bon ami. Je crois qu'il est important que nous fassions la clarification entre ces deux choses. Le SDRIF, nous avons un rapport de compatibilité avec les documents qui sont en dessous. Les documents locaux, qui ont une subsidiarité, une attitude, une marge de manœuvre. Nous avons des chiffres qui circulent de 300 ha pour le triangle de Gonesse, de 400 ha pour le carré agricole. Ces chiffres figurent dans le cahier de recommandations, mais ne figurent pas dans le cahier des orientations réglementaires. Nous sommes donc dans de l'ordre de grandeur et je crois qu'il est important de le préciser. Les pouvoirs publics locaux ont latitude pour apprécier les équilibres à l'échelle locale et juger de la pertinence des surfaces si l'on respecte l'ordre de grandeur. Il me semble que c'est un peu confus est que cela mérite d'être clarifié.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

L'exposé avait bien fait la différence entre les éléments normatifs ou pas.

### Michel VAMPOUILLE, Terre de Liens Île-de-France

Nous avons une contribution sur le site du débat public. Je ne vais pas paraphraser une personnalité française sur la consommation des terres agricoles : cela va mieux, mais pourtant cela ne reste pas terrible. C'est toujours difficile. Nous prenons chacun des projets d'urbanisation séparément en Île-de-France, nous pouvons nous dire que 300 ha par rapport aux 470 000 hectares agricoles d'Île-de-France représentent peu. Si nous faisons l'addition, nous arrivons tout de même à des chiffres qui peuvent être importants à l'horizon 2030. J'ai retrouvé dans mes documents l'avis de l'autorité environnementale sur le schéma directeur, qui disait en gros, que cela pouvait aller jusqu'à 30 000 ha, en additionnant ce qui ne relève pas strictement de l'urbanisation, mais de la perte de terres agricoles. Je pense que l'autorité environnementale c'est un petit peu trompée, mais malgré tout, l'urbanisation peut être plus forte que ce que l'on voit aujourd'hui. Deuxièmement, est-ce que ce que nous constatons depuis les dernières années n'est pas un phénomène conjoncturel ? Nous avons peut-être reconstruit la ville sur la ville là où c'était le plus facile, mais peut-être que dans les décennies qui viennent, il n'y aura plus grand-chose à reconstruire. Je pourrais rajouter que si nous voulons relocaliser l'industrie, comme nous avons construit sur les zones d'activité économique, il faudra en recréer ailleurs. Il y a cette interrogation. Je voudrais aussi ajouter, car je lis des choses assez hallucinantes dans un certain nombre de journaux, qui disent que dans le fond, nous urbanisons les dernières terres agricoles du nord de l'Île-de-France. J'ai même lu que c'était les dernières terres agricoles de l'Île-de-France. Il faut être un peu sérieux. C'est l'une des grandes difficultés du débat : en Île-de-France, nous urbanisons beaucoup moins qu'ailleurs par tête d'habitant, mais nous urbanisons les meilleures terres. Lorsque nous urbanisons dans des zones qui ne sont pas très fertiles, nous pouvons nous dire que c'est un peu dommage, parce que de toute façon en termes de biodiversité, la fertilité n'est pas un sujet. Mais nous urbanisons les meilleures terres et 2030, c'est pour bientôt. Si nous nous projetons à 2050, à 2100, 2200.... Les enfants qui sont présents aujourd'hui, s'ils vivent 120 ans, seront présents lorsque nous aurons consommé la quasi-totalité des terres les plus fertiles. Donc à la fois, chacun des projets n'est pas énorme, mais si nous les additionnons tous, si nous prenons les 30 000 ha prévus par l'autorité environnementale, cela pourrait être 25 % de la consommation de légumes de l'Île-de-France.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur. Je retiens une question : est-ce que le ralentissement de la consommation d'espaces agricoles et naturels est conjoncturel ou est-ce qu'il y a des éléments structurels ?

### Martin OMHOVERE, institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France

Je pense que sur les rétrospectives que nous avons faites les 20 dernières années, il y a quand même eu une forte corrélation à la fois entre le rythme de la consommation d'espace et le rythme de la croissance démographique d'une part, mais aussi le développement économique. Ce qui est certain, c'est que la toute dernière période sur laquelle nous avons annoncé des chiffres, entre 2008 et 2012, nous sommes aussi dans un moment de crise. Les programmes ont mis plus de temps à sortir. Parmi les choses que l'on constatait comme étant urbanisées, il y avait beaucoup de chantiers. Nous avons senti que les opérations prenaient un peu plus de temps. Cela a beaucoup joué. En même temps, ce qu'il est intéressant de constater, c'est que le ratio entre le rythme d'extension et le rythme de recyclage devrait finalement être affecté par la crise économique. Concrètement, le rythme de recyclage n'a pas baissé du tout. Alors oui, il n'a pas augmenté. En revanche, il s'est

maintenu au même niveau que les années précédentes. Donc je pense qu'il y a évidemment une composante conjoncturelle, nous n'allons pas la nier, mais je pense qu'il y a un changement dans la façon d'appréhender la construction de la ville et à l'attention que nous portons aux espaces agricoles et forestiers, en arrêtant de les considérer comme du foncier disponible, mais bien comme des espaces ayant une vocation et un rôle à jouer dans une région où l'urbain et les espaces ouverts s'enrichissent mutuellement.

#### **Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public**

Très concrètement, dans les documents d'urbanisme qui sont élaborés en aval du SDRIF, les SCOT et surtout les PLU, est-ce que nous constatons maintenant des densités autorisées plus importantes qu'auparavant ? Est-ce que nous faisons plus de petits collectifs plutôt que de pavillonnaires ? La question s'adresse peut-être aussi à la DREIA.

#### **Florent HÉBERT, direction régionale et interdépartementale de l'équipement de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA)**

Il y a une relative densité pour le logement, parce que nous devons respecter 35 logements à l'hectare. Il y a des règles qui sont aujourd'hui inscrites dans le SDRIF, que les documents infra doivent respecter, de densité de certaines opérations en ouverture à l'urbanisation notamment, mais également aussi en renouvellement urbain (cela dépend si nous sommes en cœur d'agglomération ou à l'extérieur). Mais oui, le SDRIF donne des orientations prescriptives sur cette densité. Cela joue donc sur le renouvellement urbain et sur le peu de consommation des terres.

#### **Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public**

Nous allons prendre quelques interventions avant de passer à la suite.

#### **Jean-Pierre BLAZY, maire de Gonesse**

Deux points : un point d'histoire et un point de précision. Je serais d'accord sur le point d'histoire, avec Monsieur LOUP, pour rappeler que la différence entre le SDRIF de 1994 et le SDRIF de 2030 est qu'effectivement nous avons fait un choix. Ce choix, nous l'avons anticipé dans le projet du triangle, avec un nombre de 12 pastilles et 300 ha. Vous avez raison, Monsieur LOUP, de rappeler qu'en 1994 c'était tout le triangle qui pouvait être ouvert à l'urbanisation. C'est tellement vrai que des propriétaires et des exploitants agricoles en avaient déjà tiré tous les avantages. Le groupe AXA avait d'ailleurs acheté 116 ha à ces propriétaires, dont certains étaient aussi des exploitants agricoles – je ne donnerai pas la liste que j'ai, évidemment. Nous sommes en 1991, cela fait 25 ans. Les prix étaient très intéressants. C'est 116 ha se trouvent aujourd'hui sur le carré vert. Le groupe AXA pensait sans doute à l'époque en faire quelque chose. Aujourd'hui, cela n'est plus possible. Mais je voudrais dire que nous avons anticipé, parce que lorsqu'en 2008, nous avons retenu avec l'EPA plaine de France le projet GULAIR dans le cadre d'un concours d'urbanistes, il y avait – je les avais présentés lors de la réunion d'ouverture – deux autres projets qui, s'étalaient sur l'ensemble du triangle. Nous avons choisi le projet le plus compact avant même que soit finalisé le SDRIF à horizon 2030. Donc que l'on nous rende au moins cette justice à la ville de Gonesse, de ne pas être des gens qui veulent absolument bétonner et supprimer les terres agricoles. J'ajoute que l'engagement sur le carré vert – M. DEZOBRY, qui est intervenu dans le cadre aussi du schéma sur lequel nous travaillons ensemble – il est évident qu'il faut engager la procédure par nombre de ZAP que nous avons déjà engagé avec la région Île-de-France et l'agence régionale des espaces verts, celle du PRIF. Le PRIF existe maintenant juridiquement, mais le dispositif de ZAP est plus protecteur. De ce point de vue-là, je terminerai – Madame du conseil départemental – : nous travaillons clairement sur 300 ha et le projet de ZAC du triangle de Gonesse est sur cette base-là. Donc aujourd'hui, nous avançons, parce que chacun a bien compris que depuis 25 ans, il est temps d'être un peu concret.

#### **Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci, Monsieur le Maire, nous reposerons la question de l'avancement de la procédure de ZAP dans la deuxième partie, consacrée à l'étalement agricole.

#### **Claude LOUP, collectif pour le Triangle de Gonesse**

Nous sommes six mois après la COP 21 je suis un peu surpris que lors d'une réunion sur l'environnement, nous n'ayons pas encore prononcé le mot de climat.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je me permets de vous arrêter, Monsieur. Nous avons une séance le 7 juin où nous traiterons des questions d'énergie, des questions de déchets des questions de bilan carbone. C'est prévu dans le débat.

### Claude LOUP, collectif pour le triangle de Gonesse

Je croyais avoir entendu, au mois de décembre, que la France connaît des engagements par rapport au climat et s'engageait à revoir tous ces schémas et tous ces modes d'urbanisation. J'ai cru voir que la France était à la pointe lorsqu'il s'agissait de dire que la préservation des terres agricoles était essentielle pour éviter le réchauffement climatique. Donc je suis un peu surpris que l'on se réfère à un schéma directeur qui a été déjà travaillé à partir des années 2008–2009, très en amont de la COP 21. Il serait peut-être temps, aujourd'hui, de revoir nos méthodes de pensées, nos plans d'urbanisme, le schéma directeur, pour tenir compte de cette question essentielle qu'est la question du climat et de la biodiversité. À ce que je sache, dans tous les organismes d'État, il y a par exemple l'agence régionale pour la nature et la biodiversité qui a bien expliqué, notamment lors d'une conférence le 22 octobre à Paris, intitulé « la nature en ville, une solution pour s'adapter au changement climatique ». Pourquoi n'en tient-on pas compte ? Pourquoi ne repensons nous pas les schémas adoptés il y a 20 ou 30 ans ? On est en train de nous dire que des gens travaillent sur l'urbanisation du triangle de Gonesse depuis 30 ans. Oui, mais s'ils se sont trompés il serait peut-être temps de revoir la copie.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci Monsieur LOUP, nous reprendrons cette question de biodiversité dans la partie d'atelier qui aura lieu avec Isabelle BARTHE, membre de la Commission.

### Intervenant [1 h 15 min 56 s. 1]

Une remarque d'ordre général. Je confirme bien que quant à la question de la densification de l'urbanisation que les 35 ha minimums requis sont suivis. Ce qui nous manque, c'est une règle de densification des zones d'activité. Je ne mets pas en cause le projet d'EuropaCity, je pense qu'il faudrait une règle. Aujourd'hui, il n'y a pas de règles en zone d'activité et nous le réclamons : minimiser les emprises, faire des étages au magasin, mettre des parkings en sous-sol. Ce sont des surcoûts, mais c'est une des clés de la limitation de consommation d'espace. Si nous ne la prenons pas, les 1300 ha parents ne seront jamais atteints.

### Sophie CHARCONNET

Je voudrais avoir une réponse précise sur un point : quelle est la date du PLU de Gonesse ? Je voudrais ensuite rejoindre ce qu'a dit Monsieur VAMPOUILLE sur la qualité des terres : qu'en est-il par rapport à vos schémas sur les pastilles en ce qui concerne PSA ? Est-ce que c'est considéré comme une zone à recycler ? Là, nous avons regardé le triangle de Gonesse. Moi ce que je retiens et ce que j'aurais aimé que le maire de Gonesse retienne, c'est l'équilibre entre les développements économiques et le développement de l'habitat en pensant aussi aux transports. Parce que les gens du territoire qui habitent Gonesse, qui habitent Sarcelles, et qui vont soi-disant pouvoir aller travailler à EuropaCity, ils vont vouloir se déplacer. Et là, qu'en est-il des pastilles ? Je trouve qu'il y a un sens décousu. Nous amenons le client par la ligne 17. Ensuite, je dirais que toutes ces zones agricoles sont des grandes cultures. Mais du blé et du colza, je n'ai pas ça dans mon assiette tous les jours. Je me demande si un jour le département va envisager d'avoir une politique agricole. Aujourd'hui, nous avons très peu de maraîchage. Ceux qui veulent du locavore et en particulier de l'agriculture biologique... que l'on nous explique comment nous allons le faire. Tout cela se rejoint et j'aimerais que cela soit global et pas simplement toujours du grignotage.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons prendre votre question sur la date du PLU de Gonesse.

### Jean-Pierre BLAZY, maire de Gonesse

Le PLU de Gonesse date de 2006. Il a été mis en révision et nous attendons la DUP du transport en commun pour aboutir à cette révision et ouvrir l'urbanisation du triangle de Gonesse.

### Cédric SABOURET, conseiller départemental

Une remarque sur les questions d'étalement urbain : la présentation montre que l'étalement urbain de l'Île-de-France continue de se produire parce que la population augmente, mais se produit de façon très différente des années passées, avec une vraie recherche d'économies d'espace. C'est une problématique que rencontrent toutes les métropoles : à Toulouse, à Bordeaux, à Lyon, nous avons une pression sur les terres agricoles qui sont en périphérie des villes, qui est très importante et qui peut être moins bien gérée qu'en Île-de-France parce que nous n'avons pas de SDRIF dans ces régions. Je pense qu'il faut être très attentif à une utilisation plus économe de l'espace pour préserver l'agriculture. Mais après, est-ce que cela veut dire qu'il faut sanctuariser toutes terres agricoles existantes ? C'est là où cela devient compliqué. Il y a peut-être aussi des régions où il faut reconquérir des terres qui ont été à un moment donné urbanisées et qui ne le sont plus. La survie des générations futures se fait à l'échelle des 30 millions d'hectares agricoles que nous avons sur l'ensemble du territoire français. Je pense qu'il faut aussi avoir conscience que l'avenir agricole ne se joue pas sur les 300 ha d'urbanisation du triangle de Gonesse. Je pense qu'il faut aussi avoir la mesure des choses. Le projet EuropaCity est un projet de commerce, d'activité économique. Ce n'est pas un projet de logements. Si nous voulons faire de la densification, nous avons un petit handicap, c'est le plan d'exposition au bruit. La création de logements supplémentaires qui peuvent être en densification est rendue complexe. Il y a eu un allègement avec les contrats de développements territoriaux, les avenants qui ont été passés. Il y a eu un allègement, mais je pense qu'il faut aller plus loin parce que si nous créons des transports en commun – en l'occurrence il va y avoir le réseau du Grand Paris Express qui passera sur notre territoire – autant qu'ils profitent au plus grand nombre, car ils sont justement faits pour massifier les possibilités de déplacement. C'était ma deuxième remarque. Je pense qu'il est très important d'avoir en tête la nécessité d'alléger toutes les contraintes qui nous empêchent de faire de la densification.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. J'avais dit que ce serait la dernière intervention. Je vois que Monsieur MAIKOVSKY, qui est le directeur de projet pour l'EPA veut apporter une précision sur le PLU de Gonesse. Ensuite, nous partirons en atelier, Monsieur nous a fourni une très bonne transition puisque nous parlerons notamment du bruit.

### Alexandre MAIKOVSKY

Merci. Je voulais simplement apporter une précision par rapport à la question qui était posée sur le PLU. Monsieur COREAU l'a rappelé, elle est directement liée à la ligne 17 du Grand Paris express, qui a été annoncé à l'occasion de l'enquête publique par la société du Grand Paris à la mi 2017. Sur la densité, il y avait aussi une question sur les gages que nous donnions sur ce sujet dans le cadre du projet. Il faut savoir que dans le projet aujourd'hui, c'est une densité qui varie suivant les secteurs, d'un coefficient d'occupation du sol entre 0,8 et 1,2, pour être plus concret, c'est à peu près deux fois plus dense que l'ensemble des secteurs d'activité, qui se trouve dans l'environnement immédiat du projet. Pour terminer et apporter un petit complément sur la logique d'inversion. M. LOUP a très bien rappelé tout à l'heure que le SDRIF de 1994 permettait une urbanisation dans le secteur nord du triangle de Gonesse. Il se trouve que la consultation d'urbanisme a été l'occasion d'inverser cette logique, avec une proposition qui a été retenue et qui était plutôt en continuité de l'urbanisation existante. Il se trouve par la suite que nos études ont révélé que la biodiversité était plus riche dans le nord du triangle de Gonesse plutôt que dans le sud.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour cette précision. Nous allons passer à la deuxième partie de cet atelier. Nous reviendrons ensuite dans la partie commune, si bien que vous pourrez vous exprimer sur ce point. Les personnes qui souhaitent parler de bruit se mettent avec Mme BREVAN, présidente de la Commission, qui animera l'atelier. Le deuxième atelier, sur la biodiversité, se tiendra à la gauche et sera animé par Isabelle BARTHE. Les personnes qui souhaitent approfondir la question sur l'eau peuvent aller dans le fond, à ma droite. Enfin, ceux qui souhaitent continuer de discuter de la partie agricole restent avec moi. Nous allons renoncer au micro pour cette partie, sinon nous assourdirons l'ensemble de la salle.

## Déroulement des ateliers

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Je sais que c'est difficile de laisser des sujets passionnants. Je vais tout de même vous proposer que nous passions à la partie en commun. Nous allons voir comment l'organiser de façon suffisamment brève pour que vous ayez d'une part un écho de ce qui s'est dit dans chaque atelier et d'autre part que nous évitions de prolonger cette réunion. Si vous voulez vous regrouper afin que nous procédions à la mise en commun. Il n'y avait pas de rapporteurs dans chacun des groupes. Ce sont les animateurs qui vont résumer ces points. Vous aurez la possibilité de vous exprimer, je vous conjure de ne pas recommencer tous les débats que nous avons eus dans chaque groupe. L'objectif principal est de donner de la visibilité à chacun sur les quatre sujets qui ont été traités aujourd'hui.

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Nous avons travaillé sur la question du bruit. BRUITPARIF nous a bien cadré la question du bruit, notamment en ce qui concerne l'ACNUSA, nous avons une présentation sur les deux sources de bruit que sont le Bourget et Roissy. Nous avons pu voir, in fine, que nous avons des plans d'exposition au bruit qui concernaient EuropaCity, mais qui le concernait relativement faiblement, puisqu'il y a environ 40 % de la surface du projet qui est concerné par la zone C, c'est-à-dire une zone avec des obligations d'isolation phonique, mais pas l'interdiction, une partie étant située au sud et due aux nuisances de bruit issu du Bourget et une au nord, issue de Roissy. Le centre du projet est apparemment en zone D, dit de bruit faible.

La question du bruit routier est un peu plus difficile à appréhender. Nous avons des cartes qui représentent la situation actuelle mais pas de documents qui représentent des situations futures, des projections en fonction du trafic ou de la configuration des lieux, des constructions autour, etc. Il n'empêche que nous sommes dans un secteur très impacté par le bruit routier, pas seulement les autoroutes A1 et A3, mais également le boulevard du Parisis et la route départementale 370. Il est apparu que la transformation du boulevard du Parisis en boulevard urbain, avec une circulation apaisée et une moins grande capacité d'écoulement donc a priori une baisse du trafic, allait induire un report du trafic sur la RD 370 au sud. Ce qui est apparu, c'est que le bruit cumulé des avions et de la route s'additionne pas, puisqu'une partie du bruit de fond dû à la route, qui est déjà un niveau très élevé, amoindrit la perception des pics de bruit produit par les avions. Je ne sais pas si je m'exprime bien... c'est à peu près cela ? C'est une horreur ce que je viens de dire ou pas ? – C'est à peu près cela. Il y a un effet d'écrêtement, mais il n'empêche que nous sommes sur une zone assez bruyante. Tout le monde l'a compris. Concernant le projet, on nous a expliqué qu'il était destiné essentiellement à se protéger du bruit routier, sachant qu'il est probablement très difficile de se protéger du bruit aérien. Les bâtiments écran d'assez grande hauteur qui seraient situés le long des autoroutes A1 et A3 permettraient de protéger la quasi-totalité du site du bruit. La zone centrale, qui de toute façon n'est pas aujourd'hui impactée par un bruit très fort, ni au niveau des avions ni au niveau de la route, serait une zone calme, nous a-t-on dit. On nous a dit que l'on pourrait prendre son café dans une ambiance plus sereine qu'au café de Flore, boulevard Saint-Germain. La conception architecturale doit prendre cela en compte. Et puis on nous a également dit que bien évidemment, la question des hôtels, qui vont se situer plutôt dans la partie nord-ouest du projet, dans une zone qui est quand même impactée par la zone C des avions de Roissy, feront l'objet d'isolation phonique lourde. La principale inquiétude est venue quand même des risques d'accroissement important du bruit lié à l'augmentation du trafic routier plus que de la question du trafic aérien. Cela me semble être apparu assez clairement dans cet atelier.

Des documents ont été présentés. Ils sont extrêmement bien faits. Ils seront intégrés sur le site. Ils sont très lisibles et seront accessibles à tous ceux qui n'ont pas pu participer à cet atelier et bénéficier des explications claires de nos deux intervenants que je remercie, de la même façon que les experts du maître d'ouvrage, qui ont aussi été très clairs bien que quelquefois un peu trop scientifiques. C'est parfois passé au-dessus de ma tête. J'ai pour principe de penser que ce qui me passe au-dessus de la tête passe aussi au-dessus d'autres têtes, et pas seulement la mienne. Il faut donc trouver un moyen d'expliquer cela pour des personnes qui sont moins fortes en maths. Mais je crois que vous y arriverez.

Je rappelle que sur cette question du bruit, nous n'étions pas nombreux à l'atelier, alors que c'est une question revenue de manière récurrente dans les critiques sur le projet. Il y a donc une certaine importance à communiquer sur cette question pour ramener ce projet dans la réalité. Des données permettent de situer la réalité de la question d'une manière plus sérieuse que de simples affirmations.

## Laurent PAVARD, membre de la commission particulière du débat public

Le groupe dont je rapporte les débats était chargé de traiter des questions d'eau. Lorsque l'on parle des eaux, nous parlons de l'eau potable, nous parlons des eaux usées et nous parlons aussi des eaux pluviales. Sur un projet tel qu'EuropaCity, qui affiche de très grandes ambitions en économie de recyclage, tout le groupe a pu constater que ces trois problématiques étaient étroitement mêlées. Nous prenons de l'eau potable au réseau, nous essayons de la recycler pour la réinjecter dans des utilisations moins nobles et les eaux pluviales sont également pour une partie récupérées pour être remises en utilisation intérieure.

Tout d'abord quelques chiffres : la consommation prévisionnelle du centre tel que l'on nous a présentée est de 2600 m<sup>3</sup> par jour. Nous avons le président du SIA avec nous, il a fait remarquer que cela n'était pas une très grosse consommation. Cela correspond à la consommation d'une petite ville. Ce n'est pas quelque chose de considérable et de toute façon, le réseau d'eau potable qui dessert la zone serait en mesure de fournir ces volumes. Nous avons aussi eu la présentation par le maître d'œuvre, le SETEC, qui a présenté le concept de recyclage d'économie. Je vais vous en donner quelques chiffres :

Sur ces 2600 m<sup>3</sup> par jour de consommation prévisionnelle, la moitié proviendrait des fournitures de réseau d'eau potable et l'autre moitié proviendrait du recyclage. Nous avons donc en gros 50 % et 50 %. Lorsque je parle de recyclage, je parle du recyclage des eaux usées, du recyclage des eaux de lavage de filtre, puisque vous savez qu'il y a un centre nautique prévu. Qui dit piscine dit filtre dit lavage de filtre et des eaux qui sont en principe projetées à l'égout. Et puis des eaux pluviales qui peuvent être récupérées. La réglementation autorise leur réemploi dans certaines limites. Si nous prenons ces 1300 m<sup>3</sup> d'eau qui proviendraient d'autres ressources que du réseau, 70 % de ce volume proviendraient du recyclage des eaux grises, 12 % des eaux de lavage de filtre et 18 % d'eau pluviale. Les eaux grises ce sont des eaux usées. Il y a différentes catégories d'eaux usées, elles sont plus ou moins sales. Sans rentrer dans tous les détails, disons que lorsque vous tirez la chasse, vous produisez des eaux noires, lorsque vous vous douchez ou que vous vous lavez les mains, vous produisez des eaux grises. La réglementation actuelle ne fait pas la différence entre tout cela : il s'agit d'eaux usées dont la réutilisation est possible à certaines conditions et à certains usages. En fait, le maître d'ouvrage nous a présenté deux hypothèses : l'hypothèse avec la réglementation actuelle, qui finalement n'autorise que très peu de recyclage et une hypothèse future, en supposant que la réglementation puisse être adaptée ou qu'il soit possible de convaincre l'agence régionale de santé, qui permet d'obtenir cet objectif de 50 % d'eaux recyclées. L'un des premiers constats que l'on doit faire aujourd'hui, c'est que les objectifs d'économie et de recyclage affichés dans le dossier reposent sur une base réglementaire qui aujourd'hui ne le permet pas. Vous ne pouvez pas réutiliser des eaux usées, même après traitement pour faire par exemple du lavage de sol. En l'état de la réglementation actuelle, ce n'est pas possible. On peut par contre s'en servir pour arroser des espaces verts. De même en ce qui concerne les eaux pluviales, vous pouvez les utiliser pour laver du linge, pour laver les sols. Vous ne pouvez l'utiliser que si elle provient de terrasses inaccessibles au public. Il y a tout de même des règles qui sont assez strictes, les arrêtés ont été pris. C'est une question qui aujourd'hui reste en suspens et qu'il faudra préciser au fur et à mesure de l'évolution du projet.

Sur les grands chiffres, je pense que j'aimerais indiquer tout ce qui s'est dit. Il y a eu un débat assez long sur les eaux pluviales rejetées et la gestion des eaux pluviales. Un règlement dans la zone impose un débit de fuite en cas d'orage. Si vous avez une grosse pluie, les bâtiments ou la zone aménagée ne doivent pouvoir rejeter qu'un certain niveau débit. Ce débit est fixé à 0,7 l par seconde et par hectare dans l'hypothèse d'une pluie cinquantennale. Cela a donné lieu à un débat assez long sur la gestion ou sur la façon dont ces zones seraient gérées. En clair, il est prévu que ces eaux soient stockées dans des bassins. Un bassin de 2 ha, d'une capacité de 30 000 m<sup>3</sup> est prévu. Il serait rempli en cas de très fortes pluies et se viderait progressivement sur environ une semaine pour que le débit à la vanne ne soit pas supérieur à la norme fixée. Dans la zone d'aménagement du triangle de Gonesse, il est également prévu, à l'aval de toute cette zone est à l'aval d'EuropaCity, un espace vert partiellement submersible qui jouerait également ce rôle de stockage temporaire des eaux de pluie.

Dans le schéma de recyclage des eaux grises – les eaux noires seraient méthanisées pour une partie est envoyées dans le réseau d'eaux usées pour le reste –, il est prévu de les traiter dans un bassin de phytoremédiation. En gros, c'est ce que nous appelons une lagune à macro filtre. Ce sont des techniques qui sont très utilisées dans les campagnes. Ceci pose des problèmes vis-à-vis des contraintes aéroporaires. Vous savez que les avions et les oiseaux ne font pas bon ménage. Les aéroporaires n'aiment pas les pièces d'eau qui attireraient des oiseaux comme des oies ou des canards. Cela posera des problèmes d'exploitation. Autant le bassin d'eau pluviale, nous pouvons imaginer qu'il est sec la plupart du temps, autant la lagune à macro filtre ou le bassin de phytoremédiation sera rempli tout le temps, en principe. Cela pose également un souci, celui des moustiques. Nous sommes un petit peu en marge des questions d'eau, mais c'est tout de même assez lié.

Quelques dernières remarques : il y a eu tout de même d'assez grosses discussions sur le fait qu'EuropaCity intercepterait les eaux de pluie qui s'infiltreraient dans la nappe. Elles sont aujourd'hui absorbées par les sols, évaporées pour une partie par la végétation, lorsqu'il y a de la végétation. Le reste s'infiltrera et vient alimenter une



nappe superficielle. Ce qui a été indiqué au cours des débats, c'est que finalement, le fait que ces infiltrations seraient interceptées par EuropaCity est renvoyé dans un réseau d'assainissement pluvial auraient plutôt un effet favorable sur les zones habitables à l'aval, notamment dans le vieux Gonesse où j'ai appris qu'il y avait des remontées de nappe dans les caves. Si la nappe baisse un peu, cela serait plutôt favorable pour les zones les habitées à l'aval.

Quelques remarques pour faire part des interventions des uns et des autres : il y a eu un point sur l'économie de la distribution d'eau. Lorsque vous achetez 1 m<sup>3</sup> d'eau, vous achetez la fourniture de l'eau et vous achetez son traitement. Si vous rejetez de l'eau qui provient des eaux pluviales, il faut bien la traiter et payer le coût du traitement. Donc le président du SIA a notamment souhaité que les débits envoyés au réseau d'eaux usées ne dépassent pas le débit qui serait pris dans le réseau d'eau potable, donc en gros 1300 m<sup>3</sup> d'eau par jour.

Il a aussi été demandé assez fortement que les solutions de recyclage et de gestion des eaux mises en œuvre sur le centre d'EuropaCity soit étendue à l'ensemble du triangle de Gonesse et mutualisées avec les autres maîtres d'ouvrage.

Il y a eu des critiques plus générales sur le fait qu'il n'était pas souhaitable d'urbaniser ces terres. Il a aussi été demandé de ne pas dévoyer la notion d'écosystème. Il a été contesté le fait que nous parlions d'écosystème sur EuropaCity s'agissant de quelque chose d'assez artificiel.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

En parlant d'écosystème, tu fournis une transition pour le groupe biodiversité.

### Isabelle BARTHE, membre de la commission particulière du débat public

J'avais la chance d'avoir un greffier éclairé, Wahel EL SAYED. Nous avons eu un débat assez vif, assez nourri. Wahel va vous en faire le résumé et je compléterai si besoin.

### Wahel EL SAYED, membre de la commission particulière du débat public

Vu l'heure, je vais essayer de faire plutôt court. Tout d'abord, nous sommes partis d'un constat assez partagé sur l'état de la biodiversité sur le site. Il était plutôt reconnu que la zone du site est une zone à naturalité faible, de même que celle de tout le sud du triangle de Gonesse, avec au-dessus une zone à naturalité plutôt moyenne et des zones de naturalité riche, qui se situent plutôt à l'extrême nord du triangle de Gonesse. Sur les propositions d'EuropaCity, s'agissant de contribuer à la biodiversité par son projet, il y a quand même eu une forte contestation de l'artificialisation du sol pour une re-naturalisation par les toitures dans le cadre de ce projet, avec une insistance assez forte de certains participants sur la possibilité de créer une biodiversité bien plus riche que celle que propose le maître d'ouvrage, avec d'autres projets, notamment de l'agriculture biologique de type maraîchage. Il a également été fait état de doutes sur la capacité du maître d'ouvrage à recréer une biodiversité par son projet. A été mis en doute l'apport de la ferme urbaine, qui a été beaucoup contestée, notamment au regard de sa surface. Un participant proposait que pour qu'il y ait un apport réel d'une ferme urbaine, celle-ci occupe une part plus importante du projet que les 7 hectares prévus aujourd'hui.

### Isabelle BARTHE, membre de la commission particulière du débat public

Avec l'idée que cette ferme pourrait être déconnectée du projet à proprement parler, en lisière sud du projet, mais en étant une vraie ferme, c'est-à-dire sur des terrains non artificialisés au départ.

### Wahel EL SAYED, membre de la commission particulière du débat public

À ces doutes qui ont été formalisés, la réponse du maître d'ouvrage a été de dire que son ambition est de créer un vrai système qui contribuerait au développement d'une biodiversité, de par à la fois différents milieux qu'il se propose de créer dans le cadre de son projet : des milieux de type prairies sèches, corridors boisés ou encore bocage. Ce système, pris dans son ensemble et pas dans ses différentes composantes (isolément, la ferme urbaine et autre), contribuerait à développer la biodiversité. Ont également été posées des questions sur les liens du projet avec le territoire en termes de continuités écologiques, notamment avec les deux zones Natura 2000 qui se situent aux environs du projet : le parc du Sausset et le parc Georges VALBON.

Il y avait également des questions sur les impacts du projet sur les habitats existants. Un participant a mis l'accent sur la continuité en termes d'espaces verts, et la continuité entre l'espace vert créé dans le cadre du projet et les autres parcs qui existent autour. Il a été question de pistes cyclables, etc. La réponse à ces impacts sur les zones environnantes a été la notion d'impact cumulé.

#### Isabelle BARTHE, membre de la commission particulière du débat public

Le maître d'ouvrage a répondu que dans le cadre de son étude d'impact, il devrait présenter une analyse des impacts cumulés des différents projets connus à la date où il déposera son étude d'impact sur les espaces existants, notamment sur les deux sites Natura 2000. Cela fait partie de ses obligations légales dans le cadre de l'étude d'impact, qui sera déposée avant l'enquête d'utilité publique.

#### Wahel EL SAYED, membre de la commission particulière du débat public

L'autre question était celle de la cohérence au niveau du projet, cette fois le développement des différents milieux qui ont pour ambition de développer la biodiversité (ferme, toitures boisées) dans un lieu qui accueillerait 31 millions de visiteurs. La cohérence de développer une biodiversité dans un tel lieu a été questionnée.

Il y a également eu les questions de la réalité de tous ses engagements du maître d'ouvrage sur cet aspect paysager et de contributions au développement de la biodiversité. Cela a été mis en parallèle avec l'absence de volonté de préserver les milieux naturels dans le triangle de Gonesse, par exemple dans la zone dont nous avons dit qu'elle avait une naturalité très riche, avec cet exemple d'un projet de golf qui viendrait grignoter ce milieu. Dans ce cadre un peu général où les participants doutent de la volonté de préserver une biodiversité au sein du triangle de Gonesse, la réalité des engagements du maître d'ouvrage a été questionnée.

#### Isabelle BARTHE, membre de la commission particulière du débat public

Oui, avec la question sous-jacente de dire : « est-ce que tous ses aspects de mise en valeur de la biodiversité, à travers un parc urbain, des toitures végétales, est-ce qu'EuropaCity va tenir tous ses engagements ? Est-ce que ce n'est pas cela qui va être sacrifié au profit d'aménagement lourd si le budget s'avère restreint dans le cadre de la réalisation du projet. Quels engagements le maître d'ouvrage est-il à même de donner aujourd'hui sur cette réalisation ?

#### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci à Wahel et à Isabelle. Sans transition, je vais rapporter les éléments du quatrième groupe, qui continuait dans les problématiques de gestion des espaces pour parler de compensation agricole. Nous avons eu deux exposés : un exposé du directeur régional et interdépartemental de l'agriculture, qui a expliqué les nouvelles dispositions introduites par la loi d'octobre 2014, dont le décret devrait sortir prochainement, qui prévoit une compensation collective à la réduction des espaces agricoles. Cette compensation collective étant d'ordre économique. D'autre part, l'Etablissement Public d'Aménagement nous a exposé comment il avait traité jusqu'ici la compensation agricole au sens individuel, exploitant agricole par exploitant agricole, quel était l'état de ses projets en matière du carré agricole et d'une lisière de 11 ha qui aurait la particularité d'avoir une propriété publique de gestion agricole. Il nous a exposé que sur la partie compensation collective, lorsque le décret sera sorti, il complètera son dispositif prévu pour l'agriculture. Ce débat, comme le débat que nous avons eu ensemble au début de cet atelier, a montré de vraies diversités de points de vue, même s'ils se sont exprimés avec les règles de courtoisie que nous devons respecter.

Parmi les points de débat que je voulais signaler, il y a eu un assez long échange sur la zone agricole protégée, la ZAP qui est en projet, sur lequel il nous a été précisé que le Conseil municipal de Gonesse n'avait pas encore délibéré. Je ne me trompe pas, Monsieur le Maire, en disant que le Conseil affiche une position très favorable. Ce qui interroge en creux sur la volonté de l'autre commune concernée, Roissy en France, qui a pris des engagements qui ne se concrétisent pas encore. C'est vrai que les procédures pour la création d'une zone agricole protégée sont assez complexes. Il faut faire intervenir les municipalités concernées, l'établissement public de coopération communale et le préfet. La question pendante est de savoir où en est ce dossier et quand est ce qu'il avance. Sur d'autres sujets de débat, les exposés et les interventions ont bien montré que chacun se situait dans une logique où la prise de conscience d'une nécessité d'une gestion économe des espaces agricoles naturels progressait. Mais le débat est un peu un débat du type verre à moitié plein, verre à moitié vide. Ceux qui sont actifs dans cette progression disent qu'ils avancent, que tout cela va dans le bon sens. Une autre partie de la salle dit que tout cela ne va pas assez vite, s'interroge sur les garanties, demande même pourquoi le projet ne serait pas

différé de quelques années si la prise de conscience de la protection des espaces naturels et agricoles s'accroît. Quelques-uns allant jusqu'à dire : pour préserver les espaces agricoles, laissons les choses telles qu'elles sont. Nous avons eu ce débat presque à chaque séance depuis le début de ce débat public.

Nous avons noté au passage un vœu sur la compensation économique. Le directeur régional de l'agriculture a bien insisté sur le fait que cette compensation économique visait à maintenir la valeur ajoutée globale de l'agriculture et donc qu'elle n'était pas localisée à proximité. Une bonne partie de la salle a insisté en disant que ce serait mieux que cela soit localisé sur le territoire de l'EPA ou tout au moins à proximité.

Dernier point : c'est par là que nous avons commencé les débats à la suite des échanges de tout à l'heure. Nous sommes revenus sur les pastilles de couleur qui étaient affichées en ce qui concerne le SDRIF, qui affichent une priorité à la réutilisation des espaces. Une question très précise a été posée : pourquoi le projet EuropaCity ne va pas juste à côté, à Aulnay ? J'ai oublié de préciser que l'essentiel des travaux que nous avons fait dans ce groupe concernaient l'Etablissement Public d'Aménagement. Cette question précise s'adresse au maître d'ouvrage. Il y a déjà répondu, mais je voulais lui permettre de redire son point de vue sur ce point. Ensuite, je passerai la parole à la présidente pour la conclusion de ce débat. M. LEBON, est-ce que vous pouvez répondre à la question, à nouveau : pourquoi ne choisissez-vous pas le recyclage plutôt que l'utilisation du triangle de Gonesse ?

### David LEBON, directeur du développement du projet EuropaCity

Si vous voulez les éléments précis de réponse à cette question, il vous suffit d'aller sur le site de la Commission particulière du débat public. Un pourcentage important de questions répétées sont de cette nature et nous y répondons avec les mêmes éléments de langage, d'abord parce que la temporalité du projet a été que le site de PSA n'était pas un site disponible au moment où le projet a été conçu. La rencontre qui s'est faite entre les porteurs de projets d'initiatives privées que nous sommes et la puissance publique s'est portée sur le triangle de Gonesse, qui avait une urbanisation conditionnelle liée à la desserte en transports en commun. Deuxièmement, parce que la puissance publique a réaffirmé plusieurs fois que sa volonté était de maintenir une activité industrielle sur le site de PSA pour continuer à avoir une diversité d'activité et d'emploi sur le corridor aéroportuaire. Donc la vocation industrielle du site a été réaffirmée plusieurs fois. En plus, nous pouvons nous dire que l'impossibilité de construire du logement sur le triangle de Gonesse n'est pas la même sur le site de PSA. Dans la ré-industrialisation du site, il y a aussi des projets de création de logements et donc, dans les objectifs de logements qui ont été présentés en début de réunion, le site de PSA le permet alors que le site du triangle ne le permet pas. Troisièmement, les objectifs environnementaux qui s'inscrivent dans le schéma d'aménagement de la ZAC ne seraient pas possibles sur l'emprise de PSA telle qu'elle est développée aujourd'hui. Nous pouvons les atteindre sur le site du triangle de Gonesse. Tous ces éléments cumulés font que l'inscription du projet EuropaCity se fait dans le site du triangle de Gonesse en cohérence avec la volonté de la puissance publique d'aménagement de cette zone.

### Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Il se fait tard, les débats ont été très techniques et très riches. Avant de passer la parole à la présidente, qui a le privilège de terminer ce débat, y a-t-il une prise de position ou une question ?

### Intervenant

Peut-être que vous allez en parler en conclusion, mais je souhaiterais savoir quelles sont les prochaines étapes de consultation. Une fois passée cette phase de consultation, il y aura un avis de la Commission. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne ?

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Il n'y a pas d'avis de la Commission.

### Intervenant

Vous nous consultez, mais vous ne donnez pas de résultats ?

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Nous ne vous consultons pas. Nous vous donnons la parole, ce n'est pas la même chose. Nous allons faire une compilation, une synthèse de tout ce que nous avons entendu. C'est à partir de cela que le maître d'ouvrage dira s'il continue ou pas son projet et en quoi il le modifie à travers cette longue phase de débat où nous avons essayé d'approfondir la plupart des sujets, comme vous l'avez entendu. Nous allons faire ce compte rendu dans un délai de deux mois après la fin du débat. Le maître d'ouvrage aura trois mois pour dire les suites qu'il entend donner à ce débat. S'enclencheront, s'il poursuit son projet, les phases réglementaires de l'étude d'impact, préalable à l'enquête publique, etc. Là, nous sommes dans une phase d'écoute de ce que vous avez à dire, d'expression. Nous allons faire une synthèse. Cela peut vous paraître étrange, mais nous ne sommes pas dans une phase d'enquête publique ou il y a une Commission d'enquête qui recueille les avis et qui à la fin prend une décision. Cela veut dire que nous ne hiérarchisons pas la qualité des interventions. Pour nous, toutes les interventions sont intéressantes. Évidemment, si quelqu'un raconte des absurdités totales, nous ne les reprendrons peut-être pas forcément. Mais cela n'a pas été le cas jusqu'à maintenant. Nous considérons que tous les arguments sont intéressants. C'est l'intérêt du débat public : il y a une expression de toutes les sensibilités. À la sortie, nous avons un regard qui est porté sur ce projet à travers des prises multiples, des enjeux que porte chaque personne. Nous n'avons pas de jugement sur les avis, mais évidemment, la qualité de l'argumentation est importante. C'est cela qui permet de déboucher sur des débats. Vous retrouverez tout cela dans un compte rendu assez détaillé que nous ferons à l'issue de ce débat. Ne pensez pas que cela n'a servi à rien. Ce serait dommage. Lors de l'avant-dernière réunion, le maître d'ouvrage a fait apparaître quelques évolutions, peut-être pas de son projet en tant que tel, mais en tout cas de la manière dont il allait entourer son projet dont il allait le faire. Nous ne savons pas ce qu'il dira à la fin. Peut-être ne dira-t-il pas tous lors de la dernière réunion, peut-être se réservera-t-il trois mois pour dire véritablement comment il peut le faire évoluer. Il a dit d'ailleurs à plusieurs reprises : nous avons du mal à penser que le projet sera exactement le même à l'issue de ce débat que celui qu'il a présenté dès l'origine. C'est possible, mais ce n'est pas ce qu'il semble dire. Compte tenu de la richesse de tout ce que nous avons entendu, cela semble assez peu probable. En tout cas, il sera beaucoup plus précis sur certains points, manifestement.

En tout cas, ce n'est pas fini, il y a plusieurs réunions. Il y a une réunion importante demain, qui a lieu à Paris. Elle nous avait été demandée par des élus du Conseil de Paris. Il est évidemment intéressant que des Valdoisiens et des habitants de Seine-Saint-Denis viennent. Nous essaierons tout de même de recentrer ce débat autour de l'enjeu régional. Cela n'est pas forcément aux habitants de Paris de s'occuper du détail de ce qui va se passer sur Gonesse s'ils ne veulent pas franchir le périphérique. Je suis assez froide sur cet aspect-là. Quand on veut s'occuper du niveau local, on a au moins le courage de traverser le périphérique. Par contre, ce projet est un enjeu au niveau régional, et cela tournera autour de cela. Il y a un grand intérêt à ce qu'il y ait des habitants d'ici, car vous n'avez pas forcément la même perception de l'enjeu que représente ce projet que des personnes qui sont évidemment moins impliquées directement et qui peuvent voir ce projet d'une manière un peu plus théorique. Moi je ne porte pas de jugement de valeur sur les avis des uns et des autres, mais c'est cette confrontation qui me paraît intéressante. Lundi, il y a encore une réunion, qui a été programmée dès l'origine. Elle aura lieu à la bourse du commerce de Saint-Denis et portera sur la dimension aménagement du territoire de ce projet. C'est un peu une singularité d'avoir un projet de cette importance, entièrement porté par un privé. Sa genèse ne relève pas du tout de la sphère publique, en tout cas pas dans sa conception et dans sa programmation. Ce projet va évidemment impacter très largement le fonctionnement de tout un territoire et notamment les relations de ce projet avec les autres pôles de centralité. Autrement dit, c'est l'insertion de ce projet dans un territoire plus large qui sera abordé. Nous ferons intervenir trois experts pour avoir, là aussi, des regards croisés, avant de faire intervenir la salle bien évidemment. Il y aura un expert universitaire, Jacques LEVY. Les opposants au projet, le collectif pour le triangle de Gonesse, ont proposé Monsieur FABUREL, qui a une autre perception de ces questions et une autre approche des questions de métropolisation. Le maître d'ouvrage fera intervenir son architecte Bjarke INGELS, je n'arrive jamais à prononcer ce nom correctement. Derrière cela, il y aura un débat. Le 31, nous parlerons de la desserte du site sous les enjeux de la circulation routière. Nous avons parlé l'autre jour des transports collectifs. La desserte routière reste une question absolument majeure. Personne n'ignore les questions de saturation du réseau autoroutier proche. C'est quelque chose de tout à fait important. À cette occasion, nous parlerons des questions de pollution atmosphérique. Il restera un dernier atelier sur les questions d'environnement. Je vais laisser Philippe QUEVREMONT vous l'exposer. Ensuite, nous aurons fini, nous serons dans les réunions finales. Il y aura une dernière réunion de synthèse lors de laquelle vous pourrez tous vous exprimer et puis nous clôturerons ce débat.

### **Philippe QUEVREMONT, membre de la Commission particulière du débat public**

Le 7 juin, nous traiterons des questions d'environnement, sous un angle non territorial, c'est-à-dire l'angle technique. Les questions d'énergie, les questions de déchets, les questions de bilan carbone. Je voulais remercier tous les participants pour la qualité des débats, mais aussi tous ceux qui ont participé à l'élaboration de cet atelier et tous ceux que nous avons mobilisé dans la salle pour répondre à vos questions. Je pense que cela été quelque chose d'heureux puisqu'ils ont été sollicités dans les uns et dans les autres groupes.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Nous allons nous arrêter. Merci à tous. Courage, nous arrivons presque à la fin.

*Applaudissements.*