



Plaine de France, le 30 octobre 2013

Avis du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Enquête publique sur le CDT Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) s'est constitué en mars 2011 suite à l'annonce du projet de centre commercial et de loisirs « Europa City », sacrifiant 80 hectares de terres agricoles fertiles du Triangle de Gonesse. Il regroupe aujourd'hui 18 associations du Val d'Oise et de Seine Saint Denis, dont quatre associations départementales-Les Amis de la Terre Val d'Oise, Environnement 93, MNLE 93, Val d'Oise Environnement et a reçu le soutien d'Ile de France Environnement.

Des CDT concurrents.

Alors qu'en 2011 il y a eu le lancement de l'association du Grand Roissy en présence du Préfet de région, le territoire du Grand Roissy fait l'objet de quatre CDT avec des projets fortement concurrents comme le Dôme de Sarcelles et le Coliseum de Tremblay en France, le centre commercial Europa City avec les centres commerciaux Aéroville sur la plateforme aéroportuaire, qui vient d'ouvrir et le principal centre commercial existant O'Parinor menacé sur la commune déjà sinistrée (PSA) d'Aulnay-sous-Bois. Chaque CDT a son projet de centre d'affaires. Cette concurrence se fera au détriment des espaces agricoles, mais encore plus grave, des habitants du territoire. Pour les associations un seul CDT du Grand Roissy se justifiait avec une vision du devenir du territoire qui ne soit pas une caricature des Pays du Golfe.

Absence de vision territoriale.

Le CDT Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France peut se résumer en deux projets, le Dôme de Sarcelles et Europa City de Gonesse, nécessitant d'importants équipements de transport, assortis du respect des objectifs de la TOL en matière de logement.

Globalement ce CDT n'a rien qui puisse le qualifier de « développement territorial ». Il relève plus de la saisie à un instant « t » d'opportunités relevant peut être de l'attractivité de l'Ile de France, mais surtout pas du développement du territoire au profit des habitants de Val de France et Gonesse.

Si le CDT avait été élaboré quelques années plus tôt, nous aurions un CDT structuré autour d'un projet de circuit de Formule 1 dont le Dôme n'est que le reliquat et d'un grand stade de tennis pour succéder au stade Roland Garros.

Ce CDT comme les trois autres qui lui sont concurrents fait l'impasse sur le bilan du développement de l'aéroport de Roissy pour le territoire. Les villes de Sarcelles, Garges, Villiers le Bel se sont développées dans la même période que l'implantation et le développement de l'aéroport. Un bilan approfondi de ces trente à quarante dernières années serait nécessaire pour penser le développement de ce territoire. Nous mettons simplement l'accent sur la perte de mixité sociale et la déqualification des habitants au fur et à mesure de l'accroissement des nuisances aériennes comme retombées principales de l'aéroport pour le territoire du CDT. L'erreur fondamentale du CDT Val

de France Gonesse est de ne pas tenir compte de ce bilan négatif et de rechercher une issue dans un aéroport de Roissy toujours plus grand.

Tant que nous regardons en arrière, imaginons ce qu'aurait pu être ce territoire si la création de Roissy s'était accompagnée, comme il avait été dit, de la fermeture de l'aéroport du Bourget et de l'ouverture, sur ses 500 hectares, d'un projet d'aménagement reliant les deux nouveaux départements du Val d'Oise et de Seine Saint Denis. A la place d'un tel aménagement territorial, nous avons aujourd'hui le premier aéroport d'affaires européen avec ses 70 000 mouvements par an dont l'emport moyen est de deux passagers par vol avec ses nuisances subies par les habitants de communes riveraines.

Au lieu de réorienter le développement du territoire, le CDT choisit la fuite en avant.

Le CDT et la spéculation foncière :

Les deux projets principaux du CDT reposent sur l'espoir de financements privés.

Pour le Dôme, le financement privé a maintes fois été affirmé par le Député-maire de Sarcelles sans aucune précision ou clarification publique, ni engagement sérieux de financeurs. On peut craindre la mise en place d'un PPP dont on connaît les désastres dans la durée sur les finances locales. La propagande dont il fait l'objet repose sur le miracle apparent du Stade de France en ignorant sa situation déficitaire et en surestimant les retombées pour les populations locales (l'Etat a versé au total plus de 100 millions d'euros au consortium de Vinci et Bouygues au titre de l'indemnité depuis sa mise en service en 1998). C'est la même propagande que nous avons connue lors du projet de circuit de formule 1, dit de Sarcelles, mais sur les espaces agricoles de la Plaine de France sur la commune de Villiers-le-Bel, aujourd'hui projet fort heureusement abandonné. La même propagande a été utilisée lors du projet de centre commercial My Place, réalisé mais déjà mis en vente aujourd'hui par son promoteur laissant en grandes difficultés le centre commercial des Flanades en centre ville. La réalisation du Dôme nécessite des investissements en infrastructure de transport comme l'avenue du Parisis qui vont impacter le Val d'Oise bien au-delà du périmètre du CDT.

Pour Europa City, le financement d'1,7 milliard d'euros reste à trouver par le groupe Auchan, dont Immochan est la filiale immobilière. Mais la réalisation du projet est conditionnée par des investissements publics importants en particulier en matière d'équipements de transport : le barreau ferré de Gonesse et la gare du Grand Paris avec le détour par le Triangle de Gonesse de la ligne 17.

Le CDT basé sur des a priori contestables :

Formation insuffisante des habitants de Val de France et manque de moyens de transport pour se rendre à Roissy sont les deux arguments affirmés dans toutes les orientations d'aménagement de ce territoire. Ces affirmations ne résistent pas aux faits.

Cette recherche pour le territoire des retombées en matière d'emploi pour Val de France oublie une donnée réelle : l'aéroport de Roissy est certainement un équipement d'intérêt régional, mais les retombées des nuisances sonores pénalisent principalement les habitants de Val de France. En raison de ces nuisances, les personnes les plus qualifiées quittent le territoire et sont remplacées par des personnes moins qualifiées ou dépourvues de toute qualification. Nous ne remettons pas en cause les efforts nécessaires pour améliorer la qualification de toutes et tous, mais nous contestons le lien mécanique qui est fait avec la formation pour prétendre à un taux d'emploi plus important des actifs de Val de France Gonesse dans les entreprises de l'aéroport de Roissy, qui ne dépasse pas en moyenne 6% de la population active. Les prévisions allant vers une plus grande qualification des emplois de Roissy, c'est à une dispersion encore plus grande des salariés de Roissy dans tout le nord francilien et la

Picardie que nous devons nous attendre, quels que soient les efforts de formation en faveur de la population de ce territoire.

Le lien mécanique entre liaison ferrée avec Roissy et taux d'emploi semble relever du bon sens, mais ne résiste pas au fait qu'il n'y a aucune différence entre le taux d'emploi des communes d'Aulnay et de Gonesse qui est de l'ordre de 6% de la population active. Les salariés d'Aulnay relié par le RER B à Roissy ne trouvent pas plus facilement embauchés à Roissy que les salariés de Gonesse.

Des Objectifs irréalistes et déconnectés des besoins des habitants

Logements :

Pour répondre aux objectifs de la TOL, il est prévu la construction de 710 logements par an (soit 14 200 logements pour la période du CDT) rendu obligatoire par l'objectif général de 70000 logements/ an pour l'IDF. Ce taux inatteignable surestimé de 10 000 par an pour les besoins de la population régionale est particulièrement inapproprié pour les zones-dortoirs franciliennes, soumises en plus très fortement aux prescriptions des PEB des aéroports du Bourget et de Roissy. Sarcelles accuse un déficit quantitatif d'emplois par rapport à ses actifs (y compris les chômeurs) de 12000 postes ; Garges-lès-Gonesse de 8400 et Villiers le bel de 7000. Soit un déficit de 27400 emplois pour ces 3 communes qui accueillent 56000 actifs. Il est bien évident qu'avec un tel déficit, l'objectif premier est de créer des emplois et de ne pas aggraver le décalage. Dans ces conditions, prévoir un développement démographique de ces 3 villes est totalement irresponsable : il faut requalifier l'habitat plutôt que d'urbaniser davantage, ce qui augmenterait les besoins d'emplois. Sans compter les nuisances de l'aéroport qui devrait conduire à un strict renouvellement plutôt qu'un développement urbain.

Développement économique :

A Sarcelles, utiliser un terrain bien placé près de la gare pour un équipement (le Dôme) qui occupe une grande emprise pour quelques dizaines d'emplois est aberrant pour une commune aussi déficitaire en emplois que cette commune-dortoir. La ville a besoin de projets de forte intensité en emplois, un objectif qui a beaucoup plus de chances d'être atteint par des emplois de proximité en centre-ville que par des grands projets métropolitains dévoreurs d'espace qui ne correspondent pas aux compétences et savoir-faire des habitants.

Transports

Les transports prévus sont à l'opposé des besoins des habitants. Dans une zone dortoir, faire traverser le territoire par des axes de transit sert à favoriser l'évasion des actifs et à renforcer le caractère « dortoir » du site. Pour faire rester la population, il faut au contraire créer des transports dits de « desserte », les circuits courts accompagnant le développement de l'emploi de proximité. Les axes routiers et autres boulevards urbains en particulier qui traversent sans irriguer « vident » le territoire. Les transports ferroviaires longue distance aussi, dans une moindre mesure.

Pour les 3 communes du bassin de Sarcelles, la liaison avec Roissy est particulièrement inappropriée (Sarcelles, 4,7% des actifs travaillant à Roissy). Les besoins des habitants suivent des trajets nord-sud et les propositions de transports sont est-ouest.

Plus de détails sur chacun des projets.

BHNS : préfiguration du barreau ferré de Gonesse, il permettra au moins de confirmer ou non les prévisions de trafic du barreau ferré. Sur une grande partie de son trajet, il suivra le tracé actuel de la ligne du bus 23 qui dessert l'hôpital de Gonesse. Sauf des généralités, rien de précis à ce jour n'a été dit sur l'organisation du service entre la

ligne 23 actuelle fonctionnant avec de nombreuses stations et très fréquentée au moins entre la gare de Villiers le Bel et l'hôpital de Gonesse et le BHNS avec peu de stations. La mise en service du BHNS risque de se faire au détriment de la desserte locale, le temps gagné sur l'ensemble du parcours risque d'être perdu pour une partie importante des usagers en marche à pied pour rejoindre une des stations.

Barreau ferré de Gonesse : présenté depuis une dizaine d'années, comme la solution pour accroître le taux d'emplois des actifs de communes de l'est du Val d'Oise sur la plateforme de Roissy, sans regarder ce qui se passe sur le RER B de l'autre côté de la limite départementale. Une étude plus approfondie montre que l'utilité de ce barreau pour les habitants de l'est du Val d'Oise est faible. L'utilité inavouée est principalement pour l'urbanisation du Triangle de Gonesse et le fonctionnement du parc des expositions de Villepinte pouvant ainsi disposer de deux RER, B et D.

Gare du Grand Paris de la ligne 17 : Cette gare sur la ligne 17 s'est ajoutée au projet plus ancien du barreau de Gonesse. Les deux projets ont été déclarés complémentaires, mais sans aucune étude ou justification sérieuse. Faut-il deux moyens de transports lourds pour aller du Triangle de Gonesse au Parc des expositions ? La conditionnalité inscrite au SDRIF pour l'urbanisation du Triangle de Gonesse sert de prétexte pour sur équiper cette partie non habitable de la commune de Gonesse au détriment de la partie habitée. En outre, la concurrence de la ligne 17 avec le projet de CDG Express, soulignée par le rapport Auzannet de décembre 2012 est passée sous silence par le projet de CDT.

L'avenue du Parisis : Contrairement au Dôme et à Europa City, le projet routier de liaison entre les autoroutes A1 et A15 à travers le Val d'Oise date de plusieurs dizaines d'années. Le début de réalisation s'est fait par étapes successives aux deux bouts du projet. Une concertation portant sur l'ensemble du tracé restant à réaliser, a été organisée en 2012 par le conseil général du Val d'Oise, avec nomination d'un garant par la CNDP. Cette concertation a mis en évidence un rejet massif du projet au moins en l'état actuel par la population, les associations et même les élus de la Vallée de Montmorency. Une expression qui contraste avec la concertation dans la partie Est du projet marquée par une très faible participation de habitants des communes de Val de France aux réunions publiques (200 participants selon le rapport du conseil général en trois réunions publiques dont des personnes présentes à deux ou trois réunions contre un effectif allant de 300 à 700 personnes pour chacune des réunions en Vallée de Montmorency). Rien ne permet de penser aujourd'hui que la réalisation du projet d'ensemble de l'avenue du Parisis sera effective dans un avenir proche. Sa réalisation partielle serait d'une toute autre nature que le projet ayant fait l'objet de la concertation et aurait des conséquences graves sur les conditions de circulation sur le secteur de la D301.

La tangentielle nord : Ce projet de liaison ferrée est-ouest à proximité de la limite sud du territoire de Val de France aura une utilité importante pour les déplacements des nombreux habitants de Val de France allant travailler ou étudier sur le bassin de St Denis et plus largement de Paris-nord. Sa non prise en compte par le CDT est regrettable.

Emprise du projet A16 : Il est affligeant de lire en page 45 du document « Contrat de développement territorial Val de France... » que « *Sur le plan routier, la possibilité de relier l'avenue du Parisis à la Francilienne (tracé des anciennes réserves de l'A16) est préservée même si sa réalisation ne peut être envisagée qu'à long terme...* ». Un long processus de concertation avec un débat public a conduit à la décision d'arrêter le prolongement de l'A16 à la Croix Verte. Il est affligeant de lire dans ce CDT, le maintien d'une coupure sur la commune de Villiers-le-Bel en vue de la réalisation lointaine d'une voie routière, plutôt que de mettre à profit l'abandon du prolongement de l'A16 pour proposer un aménagement urbain faisant disparaître cette coupure.

Formation

Le niveau de formation du territoire est extrêmement médiocre.

La proportion de population n'ayant aucune qualification est de 42 % à Garges les Gonesse, 35% à Sarcelles, 32 % à Villiers le Bel, 31% à Gonesse.

Pour les 22 communes du Grand Roissy, la situation s'est aggravée de 6 points en moyenne en 10 ans, passant de 27% à 33% de population sans aucun niveau de qualification de 1999 à 2009. Les propositions d'emplois liées aux grands projets ne prévoient aucun emploi sans un premier niveau de qualification. Et 72% des emplois prévus d'ici 2030 sont de niveau Bac et plus. A comparer aux 32% de la population dans ce cas. Le risque est grand de faire venir des masses de travailleurs extérieurs pour occuper les 40% d'emplois qualifiés en surnombre, qui vont générer une hausse massive des flux de transports et encombrer des réseaux saturés. Tandis que ces créations ne feront absolument pas baisser le chômage local.

Au total, un décalage complet Offre/ Demande d'Emploi

On a déjà un aperçu de cette situation à Gonesse, où de 1999 à 2009, on a enregistré 2747 emplois supplémentaires sur la ville, qui font travailler... 52 Gonessiens supplémentaires, soit 1,89% des nouveaux emplois !! Résultat : à Gonesse, pour qu'un emploi profite à un Gonessien, il faudrait en implanter 50 !! Si un tel décalage se poursuivait, ceci signifierait que les 11 500 emplois escomptés à Europa city bénéficieraient à 217 gonessiens !

Espaces agricoles :

Présentée comme inéluctable, l'urbanisation du Triangle de Gonesse est un choix politique.

Rappelons que cette urbanisation était déjà prévue au SDRIF de 1994 en partie centrale du triangle et a fait l'objet d'une spéculation foncière du groupe AXA sur 120 ha maintenant en zone non urbanisable. Cette urbanisation n'a pas été réalisée, le premier bilan tiré par les services du conseil régional en charge de la révision du SDRIF a conduit à la proposition de maintenir l'activité agricole sur l'ensemble du Triangle dans le pré-projet de SDRIF en 2006. C'est sans débat, par la volonté du maire de Gonesse et de l'EPA Plaine de France invoquant un projet de technopôle que l'urbanisation du triangle a été notée dans le projet de SDRIF de 2008 sur 475 ha (19 pastilles) en partie sud du Triangle.

Vide de contenu, le projet de technopôle a laissé place à un projet de centre commercial Europa City annoncé en 2010 pour obtenir une gare du Grand Paris en plein champ sur le Triangle de Gonesse. Présenté comme complémentaire du Barreau de Gonesse ce coude par le Triangle de Gonesse de la ligne 17 ne servira que pour l'urbanisation du Triangle de Gonesse. Son surcoût est estimé à 600 millions d'euros payés sur fonds publics pour un investissement privé estimé à 1,7 milliard d'euros. La contestation du projet de centre commercial Europa City a certainement eu pour effet la réduction à 12 pastilles du projet d'urbanisation du triangle de Gonesse, représentant 300 ha (l'EPA indique dans ses documents 280 ha) dans le SDRIF voté en octobre 2013 par le conseil régional. Un carré dit « vert » de 400 ha devrait rester agricole. A ce jour aucune preuve de l'existence de 400 ha de SAU agricole n'a été présentée par l'EPA Plaine de France. La réalisation d'un golf sur la commune de Roissy au nord du Triangle sur 95 ha rend fort improbable l'existence effective des 400 ha de SAU.

Bien que le projet de golf ne soit pas sur le périmètre du CDT Val de France, mais faisant partie intégrante de l'espace agricole dit du Triangle de Gonesse, quelques précisions s'imposent, révélatrices de la place laissée à l'agriculture par les décideurs de ce territoire. Cette partie du Triangle de Gonesse a la particularité d'être très fréquentée par des habitants ou des salariés de la commune de Roissy-en-France en raison de la qualité des

chemins et de l'aménagement de circuits vélo. La communauté d'agglomération de Roissy Porte de France prévoit l'investissement de 20 millions d'euros pour chasser l'agriculture au profit d'un golf, ceci à l'intérieur d'un PRIF (périmètre régional d'intervention foncière) créé pour assurer la pérennisation des terres agricoles. Alors que les conditions sont favorables pour promouvoir un projet exemplaire d'espace agricole en milieu périurbain, c'est l'exclusion de l'activité agricole qui est envisagée en espérant accroître ainsi l'attractivité des zones d'activités périphériques au golf. Pour les associations du Collectif pour le Triangle de Gonesse ce projet de golf est contraire aux lois Grenelle et à la loi de modernisation agricole.

Par ailleurs en contradiction avec le maintien de l'agriculture, le projet de CDT fait état de deux projets routiers sur le carré vert : la déviation RD 47 (contournement sud de Le Thillay) et la liaison carrefour de la Patte d'Oie/RD40 incluant un nouveau franchissement de l'A1.

Au total, comme le souligne l'Autorité Environnementale, l'accumulation des projets consommateurs d'espaces : aménagement du Triangle de Gonesse, diverses ZA, avenue du Parisis, logements conduit à une un rythme de consommation d'au moins 23,3ha/an sans compter les emprises liées au RGPE, au barreau de Gonesse et aux routes. On observe donc une consommation en hausse par rapport aux années précédentes alors que le CDT prétend « Garantir le fonctionnement des exploitations agricoles et limiter l'étalement urbain ».

Cette consommation importante de surface agricole ne tient aucun compte de la qualité du sol, de la contribution de cet espace agricole à la qualité de l'air, à la réduction des pics de chaleur.

Pour toutes les raisons qui précèdent, les associations du Collectif pour le Triangle de Gonesse expriment un avis défavorable pour le CDT Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France.

Pour le Collectif
Bernard LOUP

Les associations mentionnées ci-dessous forment le «Collectif pour le Triangle de Gonesse» pour porter leurs exigences sur l'avenir de ce territoire :

Amis de la Terre Val d'Oise ; Environnement 93 ; MNLE 93; Val d'Oise Environnement ; AFCEL 95-Gonesse ; Association de Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise ; Aulnay Environnement ; Bien Vivre au Thillay ; Bien Vivre à Vémars ; CAPADE-Sud-Aulnay ; Ecoen Environnement ; Haut Val d'Oise Ecologie-Persan ; La Vigie d'Ecouen ; Le Blanc Mesnil c'est vous, le Blanc Mesnil pour vous ; Alliance pour la Santé-Arnouville; Toulemondeilestbio- Arnouville ; Sarcelles Environnement; Nouvelles Énergies de Villiers-le-Bel.

