

# DÉBAT PUBLIC

## EUROPACITY



### VERBATIM

Réunion publique de clôture

Lundi 4 juillet 2016 – 20h00-23h30

Gonesse

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Si vous voulez bien vous asseoir, on va pouvoir démarrer nos travaux.

Je vais vous exposer le déroulé de cette réunion ; c'est assez traditionnel, nous ne l'avons pas inventé. Cette réunion va se passer en deux temps. Le premier temps sera une présentation par la Commission des éléments du débat et des enseignements du débat, donc ce sera quelque chose d'assez long ; je serai assez bavarde parce que ces débats ont duré longtemps. Il y a eu de très nombreuses heures et il n'est pas si facile de résumer cela en un quart d'heure, donc c'est assez long. Ensuite, vous aurez un temps de parole pour vous exprimer sur la restitution qui aura été faite et sur ce que vous avez retenu de ce débat, de ce débat en tant que tel, c'est-à-dire qu'on ne refait pas le débat. Le débat, maintenant, ça y est. Il se poursuivra peut-être après, mais ce soir on ne recommence pas à présenter des arguments pour ou contre tel ou tel aspect du projet. Dans un deuxième temps, le maître d'ouvrage, Monsieur DALSTEIN, dira ce que lui a retenu de ce débat et, le cas échéant, les engagements qu'il prend. Puis, il y aura un dernier temps d'expression de la salle. Enfin, Monsieur le Préfet dira en dernier, comme c'est l'usage républicain, ce qu'il a retiré de ce débat, et je clôturerai cette séance.

En principe, on devrait avoir la présence du vice-président du Conseil régional pour lequel on ferait une petite exception, c'est-à-dire qu'il aurait un temps de parole un peu plus long que les autres, s'il est là, parce que, pour le moment, la Région ne s'est pas exprimée. Normalement, il devrait s'exprimer ce soir, mais, pour le moment, je crois qu'il n'est pas encore arrivé.

C'est Laurent PAVARD et Isabelle BARTHE, deux membres de la Commission, qui vont vous présenter et relater ce débat avec les diverses formes qu'il a pu prendre. Ensuite, je prendrai la parole pour vous dire ce que nous en avons retenu.

Laurent.

### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Pas d'accueil du maire ?

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Non.

### **Présentation des données de la participation, des apports et enseignements du débat public**

### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Monsieur le Préfet, Monsieur le Député,

Bonsoir,

Une première intervention sur l'organisation de ce débat, son fonctionnement. Nous avons un temps de parole très court, donc je vais essayer d'être assez rapide, contrairement à ce débat qui a été très long puisque nous avons commencé les premiers travaux en septembre 2013 lorsque le maître d'ouvrage a notifié son dossier à la Commission nationale. La Commission a été constituée peu après par la Commission nationale du débat public. Elle s'est mise au travail en prenant, comme il est d'usage, toute une série de contacts préliminaires. Puis, le dossier a un peu traîné en longueur ; il a été reporté à la demande du maître d'ouvrage deux fois pour, finalement, une ouverture du débat public le 9 mars 2016. C'est une première mise en perspective.

L'organisation de ce débat a posé quelques problèmes. Le premier, qui a été relevé par beaucoup de participants, est le fait que ce débat ne portait que sur une partie du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse, à savoir le projet EuropaCity qui est un projet majeur, mais qui n'est pas seul dans ce projet d'aménagement. Donc, cela a été regretté et critiqué par beaucoup de membres de l'assistance de ce débat. En particulier il y a eu des sujets comme, par exemple, l'urbanisation des terres agricoles qui a été un sujet très central dans l'ensemble des réunions que nous avons tenues, qui a été évoqué, mais qui relève d'une décision tant du schéma directeur de l'Île-de-France que de la décision d'urbaniser le Triangle de Gonesse et de monter cette ZAC. D'autres parties de ce projet sont importantes et indissociables du projet EuropaCity comme, par exemple, le projet du Grand Paris avec la ligne 17 et la future gare du Triangle de Gonesse ont été, bien évidemment, évoqués, mais ne faisaient pas

l'objet de ce débat. Or le projet de ZAC n'aurait pas une consistance très intéressante s'il n'y avait pas le projet EuropaCity qui est un des éléments majeurs de l'aménagement de cette zone. D'un autre côté, sans le projet de ZAC, le projet de centre EuropaCity n'avait aucune consistance. C'est un premier aspect qui a gêné l'ensemble des participants à ce débat et il a également été soulevé par la Haute Autorité environnementale dans son avis sur les études d'impact relatives au projet de ZAC. Ceci étant dit, les textes étant ce qu'ils sont comme vous le savez, ce sont des projets qui sont présentés à la Commission nationale et, en l'occurrence, c'était le projet EuropaCity qui devait être présenté et soulevé à la Commission nationale et qui a fait l'objet de ce débat.

L'autre problème de *timing* que je pourrais soulever est celui du phasage du débat sur EuropaCity par rapport à d'autres grands projets. Pour vous donner deux ou trois exemples, nous avons réalisé ce débat au cours du premier semestre 2016, mais il y a eu un débat public sur le Grand Paris et sur l'ensemble des projets de réseaux de transport du Grand Paris en 2011, donc un certain nombre d'éléments avaient déjà été mis au débat. Tout cela était un peu dissocié. De même qu'à l'époque où nous tenions notre débat, le projet de création d'une gare dans le Triangle de Gonesse était à l'enquête publique alors que la concertation préalable à la prise de démarrage de la ZAC était terminée. Un peu avant le débat ou de façon presque simultanée, il y a eu des prises de position très nettes de certaines autorités et pas des moindres de l'Etat, puisque le Premier ministre s'était prononcé officiellement pour ce projet en 2014 et que le Préfet de région Ile-de-France a, lui aussi, pris des propos tout à fait nets et définitifs en faveur du projet, alors même que nous démarrions ce débat. Donc, c'était des phases un peu en décalage par rapport à notre débat. Puis, il y a eu des engagements entre le maître d'ouvrage et l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France ; c'était d'ailleurs une des conditions pour le démarrage du débat. Un certain nombre de conditions ou de clauses ont été passées dans le cadre de cet engagement et il n'a pas été, jusqu'à présent, tout à fait possible d'en connaître les détails ; cela fait partie aussi des choses qui ont été soulevées lors du débat sans que nous puissions apporter des réponses tout à fait satisfaisantes.

Tout ceci ne nous a pas empêchés d'avoir un débat très riche et avec de nombreuses réunions. Nous avons tenu un très grand nombre de réunions par rapport à l'usage, mais c'est un projet qui n'est pas ordinaire. Il met en jeu toute une série d'intérêts, et cela justifiait donc que nous y passions tout le temps nécessaire.

Voilà ce que je pouvais dire sur ce cadre très général.

### Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Bonsoir. Quelques éléments sur la participation du public. Ce débat a été très suivi. Nous avons constaté que la participation était large, même si elle était parfois irrégulière. Les chiffres s'affichent. Sur l'ensemble des rencontres et des réunions, nous avons constaté qu'il y avait plus de 1 000 participants aux réunions publiques générales et environ 700 à 730 participants aux ateliers. Le débat a donc largement mobilisé : toutes rencontres présentiels confondues, environ 2 000 personnes ont participé à ce débat. En raison de l'intervention d'une cinquantaine d'experts nécessités par la technicité et les nombreuses thématiques du débat, le temps de parole que nous avons identifié à l'aide des verbatim se répartit en moyenne comme suit :

- 40 à 50 % pour le maître d'ouvrage et ses experts, la Commission et ses experts, ou encore les services de l'Etat ;
- 50 à 60 % pour le public, y compris les experts qui les représentaient.

Néanmoins, ces chiffres correspondent aux réunions générales et aux conférences-débat.

- Le temps de parole du public dans le cadre des ateliers était nettement plus élevé, puisqu'il a représenté au moins 70 % du temps total.

Vous voyez les chiffres s'afficher. Paradoxalement, malgré le succès de ce débat, la participation s'est révélée assez décevante sur des questions qui pourtant avaient été représentées comme cruciales et repérées comme tel par la Commission lors de la préparation du débat. Typiquement les ateliers sur l'*environnement*, les *déplacements* et les *enjeux d'accès au site* n'ont pas été aussi fructueux que prévu. Lors des ateliers du 25 mai sur l'*environnement*, du 19 et 31 mai sur les questions *des déplacements et de l'accessibilité* aussi il y a eu relativement peu de participants. Et les contributions sont souvent restées sur un registre assez général, malgré une mobilisation forte d'experts tant par la Commission que par le maître d'ouvrage ou encore le public le cas échéant.

Sur les réunions publiques générales, nous en avons tenu trois, plus une à Paris à la demande du Collectif pour le Triangle de Gonesse, plus la présente réunion de restitution. Elles ont été très suivies, avec 170 à 550 participants selon les cas. Sur ces réunions générales, sans rentrer dans le détail, on peut dire que le climat a été tout à fait passionné et parfois même difficile, notamment lors de la réunion du 26 mai à Paris. Sur les conférences-débat que nous avons tenues, il y en a eu trois en tout : sur le *commerce* et sur les aspects *aménagement du territoire*, et nous avons rajouté celle sur *l'emploi et les retombées économiques* du projet à la suite de la décision de prolonger

le débat pour tenir compte de l'expertise produite par Paris Terres d'Envol. A l'exception de la réunion sur le *commerce* qui a été moins fréquentée, ces conférences-débat ont quand même mobilisé chaque fois plus de 100 personnes, ce qui témoigne d'un intérêt vif du public. Ce qui nous a paru, nous, frappant, c'est que ces conférences ont été l'occasion de confronter les modèles et des hypothèses de travail. Du coup, elles ont permis d'apporter une vision prospective des enjeux et de sortir un peu des débats très généraux et des questions des positions de principes sur lesquels on était parfois resté dans les réunions générales. Donc, ces regards croisés d'experts nous ont paru très enrichissants et, d'ailleurs, ils ont souvent été repris dans les débats en ligne.

Nous avons eu 9 ateliers thématiques plus un débat en ligne qui ont permis d'aboutir à un travail productif, notamment le travail en petits groupes dans les 3 ou 4 ateliers puisque la prise de parole a été fortement facilitée par ce travail en table. La pertinence de ce dispositif nous est apparue de manière évidente pour les thématiques *Commerce* et *Enjeux économiques directs et indirects*. On peut noter, par exemple, que lors de l'atelier du 3 mai, à Goussainville, plus de 100 personnes ont participé en quatre sous-groupes, ce qui a permis de croiser les points de vue et des préoccupations très variées.

Enfin, le débat numérique, qui est une innovation de débat, nous a paru être un moyen d'atteindre un public plus large puisque ce débat, qui a eu lieu le 17 mai, a recueilli à peu près le travail de 150 personnes et a permis d'approfondir des questions qui avaient déjà été abordées lors de l'atelier du 11 mai sur les thématiques *Culture, loisirs et attractivité touristique*. Cela a permis un élargissement géographique public et, au vu des questions posées, il nous a paru qu'un public plus jeune, intéressé plutôt par la thématique *Loisirs*, avait pu s'exprimer lors de cet atelier numérique.

Enfin, les rencontres de proximité, qui ont été une autre des innovations de ce débat, nous ont paru intéressantes parce qu'elles étaient l'occasion d'expressions spontanées et très riches, même si, évidemment, elles étaient restreintes en raison des difficultés à mobiliser un public large autour de ce projet. Ce qui est intéressant, c'est qu'elles ont permis à un public éloigné du débat d'en prendre connaissance et souvent même de découvrir le projet, alors que ce projet a pour site leur territoire de proximité. La limite de l'exercice, c'est que cette participation n'a pas ou peu eu d'articulation avec les réunions plénières ou en ateliers. Néanmoins, ces rencontres, notamment grâce au DP-Bus, sur 10 sites d'arrêt (5 en Val-d'Oise et 5 en Seine-Saint-Denis) ont permis de mobiliser une quarantaine à une cinquantaine de personnes sur chaque arrêt et de formuler des avis sous la forme de post-it. Dans chaque cas, un mini débat a pu avoir lieu qui réunissait à peu près 10 personnes dans une ambiance décontractée. Ce qui nous est apparu intéressant, c'est qu'on a pu retrouver, grâce à ce dispositif, des expressions et des préoccupations qui ne sont apparues sur aucun autre support du débat, donc c'est un enrichissement manifeste. On a vu que ce DP-Bus avait également permis de prendre la température de personnes *a priori* plutôt indifférentes au projet, qui n'auraient jamais fait un pas vers les espaces du débat public, et qui avaient quand même des choses intéressantes à dire.

Par ailleurs, nous avons également voulu travailler, pour mobiliser la jeunesse, avec des lycées : un lycée à Garges et un lycée à Fosses. Le travail fait avec le lycée Simone de Beauvoir de Garges a été rapporté par un lycéen lors de la réunion intermédiaire du 18 mai, et celui du Lycée Charles Baudelaire de Fosses a donné lieu à une restitution sous forme de vidéo qui sera peut-être présentée tout à l'heure si nous avons le temps ; en tout cas, un travail très intéressant. Et enfin, il y a eu un travail avec les élèves de l'Institut des métiers de l'artisanat de Villiers-le-Bel que nous avons sollicité pour percevoir l'intérêt que ces élèves futurs artisans, et notamment artisans boulangers, pourraient porter à ce projet qui est directement connecté à leur territoire, connaître leurs espoirs éventuels ou, *a contrario*, leurs craintes. Là aussi, le travail produit a donné lieu à une synthèse écrite qui est sur le site Internet du débat.

Toujours sur les rencontres présentiels, nous avons organisé une visite du site du projet qui a mobilisé peu de personnes puisqu'il y a eu simplement une vingtaine de personnes, alors que c'était peu de temps après la réunion d'ouverture qui avait mobilisé plus de 500 personnes. Compte tenu de l'isolement actuel du site du projet, qui est entièrement consacré à une agriculture de grande culture et aux abords de voies rapides de circulation, il nous semblait pourtant intéressant de faire découvrir ce site à beaucoup de participants au débat qui, peut-être, ne le connaissaient pas. Mais nous avons eu peu de succès sur cette rencontre-là, qui a tout de même permis à la fois d'avoir une connaissance plus précise du site, mais également d'avoir une perception physique des impacts sonores de la circulation aérienne et de la circulation routière sur ce site du projet.

Voilà l'ensemble des éléments de participation physique du public. Laurent va vous présenter la participation sur Internet.

### [Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity](#)

Outre les réunions, vous savez que les débats publics se font aussi sur Internet. Les internautes sont très actifs. Le site Internet du débat, qui a été ouvert en même temps que le débat et qui reste ouvert jusqu'au 13 juillet, date de

la clôture, a reçu soit des questions, soit des avis. Donc, quelques chiffres sur les questions aux réponses à la date du 3 juillet, et cela continue à augmenter :

- Nous avons 122 questions posées par les internautes qui ont reçu, sauf 23, des réponses.
- Elles ont été proposées par 62 auteurs. Il y a des auteurs plus actifs que d'autres. Une petite poignée d'entre eux a été très active sur le forum en matière de questions, en particulier un internaute qui a posé 26 questions et une autre qui en a posé 13.

Nous avons essayé d'analyser les questions par thématique. Vous avez à l'écran la répartition. Ce n'est pas forcément très lisible à l'écran, mais disons que la barre verte la plus haute correspond aux caractéristiques générales du projet, ce qui semble montrer qu'il y a quand même une curiosité, un manque d'information ou un besoin d'information de la part des internautes sur la nature précise du projet, et ce malgré les documents mis en ligne par le maître d'ouvrage et malgré l'ensemble des explications et des déclarations qui ont été faites lors des séances publiques ; cela porte sur les raisons de l'implantation au Triangle de Gonesse, la nature du programme immobilier, les aspects techniques ou architecturaux, la sécurité, disons l'ensemble des aspects propres au projet.

Les autres problématiques très abordées — vous avez 19 questions — sont : l'environnement qui un sujet majeur de l'ensemble de ce débat, cela fait partie des choses qui ont été les plus abordées ; et l'autre, de façon non surprenante également, est l'emploi. Les deux thématiques, l'environnement et l'emploi, ont d'ailleurs dans certains cas été opposées lors des discussions, et ce sont celles qui ont été les plus abordées dans les questions-réponses. Paradoxalement, par rapport à ces thématiques, la thématique du commerce (la troisième barre en partant de la gauche) a finalement suscité assez peu de questions, alors que c'est quand même une dimension majeure de ce projet. De même pour la dimension culture et loisirs pour laquelle l'on a un nombre de questions assez faible, alors que la dimension culture et loisirs est une dimension portée très haut par le maître d'ouvrage dans son projet.

Outre les questions qui appellent des réponses du maître d'ouvrage, les internautes ont la possibilité de déposer des avis, donc de prendre position sur le projet. Ceci a apporté, dans un certain nombre de cas, des avis et des enrichissements importants par rapport au projet. Il y a eu une activité très importante, puisque nous avons plus d'une centaine d'avis à la date d'aujourd'hui provenant de 80 contributeurs. Là, la ventilation par thématique est un peu différente puisqu'on a deux thématiques très importantes. La première, c'est les questions d'aménagement du territoire, donc la place de ce projet dans l'aménagement du territoire du nord-est parisien qui suscite beaucoup d'avis, et également les questions d'environnement qu'on retrouve comme un des thèmes phares de l'ensemble de ces débats. Les autres thématiques qui ont été, là aussi, extrêmement porteuses sur les avis, ce sont les questions des enjeux économiques et des enjeux relatifs à l'emploi et à la formation qui sont, là aussi, les deux enjeux très importants du point de vue de l'économie dans l'ensemble de ce projet de cette zone du Val-d'Oise. Après, on a des thématiques sur l'accessibilité, qui a été soulevée notamment lors des réunions relatives à l'environnement et à l'accessibilité. Puis le commerce qui est, là aussi, peu évoqué dans les avis déposés sur le site. Ces avis ont donné lieu à une activité assez intense sur le forum, c'est-à-dire que vous avez la possibilité de répondre à un avis : quelqu'un prend une position sur un sujet donné et vous pouvez apporter la contradiction, confirmer, etc. ; cela a été très actif. Il y a eu une activité très importante, signe, à notre avis, d'une implication assez forte du public qui a été très attentif tant aux positions exprimées lors des avis qu'aux questions et aux réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Troisième modalité d'expression : les cahiers d'acteurs, qui sont un mode d'expression un peu plus institutionnel puisqu'il s'agit d'un format en quatre pages qui est défini par la Commission nationale. Nous en avons reçu 32 d'horizons très divers : associations, communes, les milieux économiques. Là, on a une ventilation un peu plus horizontale des thématiques abordées ; vous voyez que la courbe est plus plate. Les thématiques les plus abordées sont celles de l'emploi, de l'environnement et des enjeux économiques.

Donc, au total, nous avons constaté une implication assez forte du public, des milieux économiques et également des opposants, notamment toutes les associations environnementales qui se sont fortement manifestées. Il y a un certain nombre de contributions, qui devraient pouvoir être examinées par le maître d'ouvrage, que nous trouvons assez intéressantes dans un certain nombre de domaines (environnemental, de l'énergie, etc.) et qui ont apporté une contribution très intéressante au débat.

Quatrième mode d'expression qui a été finalement assez peu représenté : les prises de position des collectivités. On a reçu six délibérations de collectivités et de municipalités : deux délibérations de Seine-Saint-Denis, et quatre du Val-d'Oise. Les deux délibérations de Seine-Saint-Denis sont plutôt négatives, opposées au projet, et les quatre du Val-d'Oise sont plutôt favorables au projet. Je ne sais pas s'il faut chercher une raison particulière à cela, en tout cas, c'est ce qu'on a constaté, mais cela reste tout de même assez marginal. En particulier, on a un certain nombre de collectivités qui se sont exprimées au moyen de cahiers d'acteurs, donc l'expression municipale et celle des collectivités se sont faites aussi par ce moyen.

Dernier point de mon exposé : nous avons fait appel à des experts ou à des intervenants extérieurs de façon à permettre un enrichissement du débat. Pour quelle raison ? Parce qu'un projet comme EuropaCity comporte énormément de dimensions, des dimensions commerciales, culturelles, environnementales, les questions d'accès, la restauration et l'hôtellerie, donc une série de sujets sur lesquels nous avons jugé utile... Et pas que nous d'ailleurs, puisque le maître d'ouvrage lui-même a apporté un certain nombre d'intervenants. Et des opposants, quels qu'ils soient, ont proposé l'intervention de leurs experts. Sur des sujets comme l'environnement, par exemple, nous avons eu une intervention pour le compte de la Commission, du maître d'ouvrage, mais également des opposants. Sur des questions comme les transports en commun ou l'emploi, il y a eu des débats qui se sont d'ailleurs poursuivis jusqu'à la semaine dernière, puisque la Commission a demandé l'intervention d'un expert pour confirmer, infirmer ou avoir une revisite des chiffres, notamment sur l'emploi et les conséquences économiques du projet, ce qui a donné lieu à un échange extrêmement intéressant entre trois experts : un de la Commission, un de Terres d'Envol et du Collectif pour le Triangle de Gonesse. Donc, au total, nous avons eu 48 intervenants extérieurs, dont 13 intervenus à la demande du maître d'ouvrage, 7 à la demande des opposants et les autres, c'est-à-dire 28, à la demande de la Commission. La Commission a été assez active. Ceci étant dit, certains intervenants sont intervenus à plusieurs reprises et lors de plusieurs séances du débat. Nous avons également la présence, dans un certain nombre de réunions, des services de l'Etat. Ils sont restés assez en retrait et je pense qu'ils ont exercé leur droit de réserve pour ne pas trop interférer dans le débat. Nous avons également la présence de l'EPA, pratiquement à toutes les réunions, qui est intervenu à plusieurs reprises. Donc, nous considérons cette intervention des experts comme extrêmement positive ; elle a apporté un certain nombre d'éclairages complémentaires. Cela a permis de canaliser le débat et de mettre un certain nombre de choses en perspective.

Je vous cède la parole.

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Il me revient de vous relater ce débat d'abord, évidemment, traitant des questions qui ont été mises en débat. Le débat a abordé le projet par ses aspects thématiques, mais également par ses rapports avec les différentes échelles des territoires qu'il devrait concerner. Il a également abordé le principe même d'un tel projet en traitant de questions à caractère général sans lien direct avec le territoire.

#### Questions préalables

Il y a eu quelques questions préalables.

- Je ne reviendrais pas sur le champ limité du débat et le saucissonnage, ce qui a été appelé le « saucissonnage » des procédures par projet ; cela a été mentionné.
- Il y a eu des questions sur l'aire géographique du débat avec des controverses : cette aire géographique était trop étroite pour les uns, et c'est pour répondre à cette demande qu'une réunion a été organisée à Paris. Par contre, cette aire apparaissait comme trop étendue à des personnes qui ne sont pas sur le territoire et qui n'auraient pas de légitimité à s'exprimer sur un projet dont les promoteurs eux-mêmes attendent des retombées à une échelle très large. J'ai été obligée de rappeler que la légitimité à s'exprimer n'était évidemment pas limitée aux habitants de l'immédiate proximité du projet.
- Enfin, il y a eu des questions sur l'objectif même du débat : ce débat traitera-t-il sur l'opportunité du projet ou seulement des modalités de sa réalisation ? En d'autres termes, ce débat n'intervient-il pas trop tard ? C'est une question qui est revenue d'une manière assez récurrente.

#### Questions à caractère général

Concernant les questions à caractère général sans lien direct avec le territoire, autrement dit qui concernent le projet même si ce n'était pas situé à Gonesse, il y a eu des controverses sur le concept fondateur du projet.

- Elles ont mis en évidence des conceptions très différentes de ce que demain serait fait ou devait être fait. Ce projet en tant que réponse à une demande de la société, est-ce une demande exprimée, imaginée, voire est-ce une demande créée de toutes pièces ? C'était la question qui a été posée.
- Ce projet n'est-il pas plutôt destiné à se démarquer de la concurrence par une course en avant et à pallier le déclin des formes classiques de distribution ?
- Enfin, le mélange des genres qu'il propose est-il réaliste et sa justification sincère ?

Pour le maître d'ouvrage, c'est une réponse à des évolutions sociétales en matière de consommation et une demande accrue de loisirs. Pour ceux qui ont une autre conception des besoins de la société, c'est au contraire un projet à rebours de la modernité parce que symbole du tout-consommation et du mépris des questions

environnementales. Les opposants ont mis en avant l'anachronisme d'un projet débattu quelques mois après la COP 21 et dont les conclusions devraient conduire à repenser les politiques d'aménagement vers plus de sobriété.

Face à ces remises en causes du principe même du projet ont été défendus des objectifs d'exemplarité environnementale et sobriété du maître d'ouvrage du projet. Pour le maître d'ouvrage, il s'agit d'un projet totalement innovant dont on attend un rayonnement national, européen, et même au-delà.

Certains pointent le retard que prendrait EuropaCity sur ses concurrents qui livreraient des centres commerciaux sur le même concept avant 2024. Les opposants, eux, relativisent l'aspect innovant du projet en se référant à des exemples étrangers plus ou moins comparables, et considèrent que c'est avant tout un super centre commercial classique doté de compléments ludiques et culturels, dans la tendance de ce qui est à l'étude un peu partout en Europe et même en France.

Le débat a fait apparaître une large incompréhension face au gigantisme d'un projet souvent qualifié de pharaonique par certains, et cette interrogation comportait parfois en creux : est-il possible de le réduire ? Cette question s'est d'ailleurs traduite par des questions sur l'éventualité d'un phasage. Pour le maître d'ouvrage et certains partisans du projet, c'est précisément sa dimension hors-norme et multifonctionnelle qui constitue l'élément essentiel de son identité, à la différence d'autres destinations touristiques dont l'attractivité est liée à une référence nationale, voire mondialement, connue comme l'aquarium de Boulogne-sur-Mer au niveau national ou Disney au niveau international. Il est apparu que pour le maître d'ouvrage, l'enjeu pour la réussite de ce projet est de devenir une destination en tant que telle. Pour les experts du maître d'ouvrage, mais également pour ceux qui ont été conviés par la Commission, la dimension exceptionnelle du projet est une des clés de sa réussite, et le réduire reviendrait à le banaliser et à atténuer sa valeur ajoutée par rapport à l'existant.

### L'hybridation du projet

Deuxième aspect, la question de l'hybridation du projet. Le débat a fait apparaître des doutes sur la pertinence de cet alliage d'offres, mais cette hybridation est saluée par d'autres comme un élément de différenciation positif. Pour le maître d'ouvrage, cette offre composite est l'essence même du projet. Il a redit à maintes reprises qu'EuropaCity n'était pas un centre commercial au sens classique du terme, qu'il ne comporterait pas de grande surface alimentaire, qu'on ne viendrait pas à EuropaCity pour pousser son caddie. Néanmoins, sur cette hybridation, il y a eu des interrogations sur la présence de la culture dans le projet. Pour le maître d'ouvrage et certains participants favorables au projet, la culture est au cœur, voire « le » cœur du projet. La culture est perçue par certains élus comme pouvant être moteur de la croissance économique et sociale. Ils avancent le concept de ville créative et la nécessité de dépasser de clivages privé-public. *A contrario*, pour les tenants d'une vision plus classique de la culture, insérée dans un tel complexe, il ne peut s'agir que d'une culture consumériste. Or la culture n'est pas un bien de consommation. Selon eux, dans un tel projet, la culture n'est qu'un facteur d'attractivité pour l'offre commerciale, et ils font référence aux surfaces qui lui sont attribuées et à la part des emplois qui lui sont dédiés pour appuyer leurs propos. Pour ces mêmes personnes, la culture d'une part, et le commerce et les loisirs marchands d'autre part, relève de logiques totalement différentes, de publics différents, et de pratiques dissociées dans le temps. D'autres font valoir au contraire que le temps n'est plus à l'antagonisme culture - divertissement qui traduit une conception élitiste de la culture, le divertissement pouvant être un moyen d'amener notamment les enfants vers des espaces culturels.

Sont exprimées des interrogations sur la légitimité d'un investisseur spécialisé dans l'immobilier commercial à proposer un projet culturel et sur son rôle dans la programmation. Il semble, cependant, que ce soit l'aspect culture du projet qui soit le plus abouti. Alliages & Territoires n'en sera cependant pas l'opérateur parce que ce n'est pas son métier ; il a loué des partenariats avec La Réunion des musées nationaux et Universcience qui ont pour objet de donner un contenu programmatique à des espaces dont Alliages & Territoires a été la vocation générale. L'exposition et le centre culturel destinés aux enfants. Peu de choses ont été dites concernant les salles de spectacle et il n'est pas possible de connaître, à ce jour, la nature de l'implication des gestionnaires du complexe dans la programmation des activités culturelles qui se dérouleront dans EuropaCity.

Plus généralement, les questions portent sur la gouvernance de ce vaste ensemble culturel. C'est évidemment un sujet important pour les professionnels de la culture, très soucieux de leur liberté et de leur autonomie. Concernant plus spécialement ce projet et ses relations avec le territoire, la mise en place du comité de pilotage local auquel s'est engagé le maître d'ouvrage avec la Ville de Gonesse et la communauté d'agglomération de Parys Roissy de France ne répondra peut-être pas totalement à cette préoccupation. Se posera la question de l'aire géographique de ce comité de pilotage. Ce complexe est appelé à rayonner très au-delà de cette communauté d'agglomération et peut impacter les collectivités et les acteurs culturels de Seine-Saint-Denis. Le débat des acteurs culturels a vu s'exprimer la demande de voir ce projet offrir de la place à de jeunes créateurs qui veulent être acteurs du projet et non seulement consommateurs. La recherche d'un équilibre entre un projet culturel conçu à ce stade hors sol, largement destiné à un public extérieur au territoire, est présentée comme élément central de l'attractivité d'EuropaCity. Et le potentiel de talents et d'initiatives locales avec éventuellement une mise en réseau d'une offre

culturelle régionale est apparu comme une voie à approfondir. La Ville de Gonesse exprime l'exigence d'un projet culturel ambitieux, enraciné dans le territoire. Elle souhaite qu'un lieu soit dédié à l'histoire de la culture du blé et du pain qui ont forgé l'identité de Gonesse au cours des siècles. Garges-lès-Gonesse pose la question de l'équilibre à définir entre le public et le privé, et s'interroge sur les risques de concurrence entre le projet culturel EuropaCity et les équipements et festivals présents à l'échelle du nord-est de l'Ile-de-France, voire à l'échelle métropolitaine.

### L'offre de loisirs

La composante loisirs a été assez peu abordée en tant que question générale, si ce n'est pour évoquer des loisirs prémâchés, faits pour des gens venant de loin pour se distraire et sur l'absurdité dénoncée par les opposants d'une piste de ski intérieure à l'époque d'une prise de conscience de l'urgence de lutter contre le réchauffement climatique. La Commission a néanmoins relevé lors de rencontres avec des lycéens et des enfants ou lors du débat numérique, comme cela a été dit tout à l'heure, que l'offre de loisirs proposée par le projet rencontrait une large adhésion, et des professionnels de l'animation se sont prononcés dans le même sens. Soulignons néanmoins que la question des tarifs est apparue de manière récurrente avec la crainte clairement exprimée que son niveau exclue de fait une grande partie des habitants du territoire. Certains participants ont relevé que la prise en charge des coûts de tarifs préférentiels restait à préciser. Là, c'est un avis de la Commission : dans la mesure où Alliances & Territoires ne sera pas exploitant de ces espaces de loisirs payants, il serait intéressant d'obtenir des précisions sur les obligations qui pourraient être faites en ce sens aux délégataires de ces activités ou sur tout autre mode de contribution permettant d'assumer cette perte de recette.

### L'opportunité du projet dans une politique d'aménagement et de développement du territoire national et de la région Ile-de-France

C'est le deuxième grand point : l'opportunité du projet dans une politique d'aménagement et de développement du territoire national et de la région Ile-de-France. Au niveau national, le maître d'ouvrage présente son projet comme pouvant contribuer de manière importante à conforter la place de Paris dans la compétition internationale entre villes-mondes. C'est un projet qui peut renouveler l'attractivité touristique de Paris. « Paris est une ville qui dort » a-t-on entendu en comparant la capitale aux autres capitales européennes. A l'inverse, d'autres émettent des doutes sur le potentiel d'attraction de ce complexe à l'échelle internationale attendu par ses promoteurs, et surtout s'élèvent contre un projet qui aggraverait le déséquilibre entre la région-capitale qui capte déjà une part trop importante du développement national et les autres régions françaises. Sont par ailleurs soulignées par ces mêmes opposants les contradictions du projet avec un objectif du renforcement de l'autonomie alimentaire de l'Ile-de-France, alors qu'il urbaniserait des terres agricoles parmi les plus fertiles du pays. En vis-à-vis de ces positions a été mis en avant des arguments sur le ralentissement de consommation de terres agricoles pour l'urbanisation en France, et particulièrement en Ile-de-France sur la modicité des surfaces concernées et sur les engagements de protection à long terme des 400 hectares de terres agricoles au nord du projet. Au niveau plus spécifique de la région Ile-de-France s'est exprimée une contestation plus globale sur le principe même du Grand Paris dont se réclame le projet EuropaCity, mettant en parallèle l'urbanisation du plateau de Saclay et celle du Triangle de Gonesse qui sont toutes deux au détriment de terres cultivées sans toutefois accueillir le même type de développement. Cette position, ne différenciant pas la nature des projets et l'urbanisation dans les deux sites, exprime un projet global de l'expansion de la région au moins en termes de consommation d'espace. L'achèvement du corridor aéroportuaire reliant Roissy et Paris par une urbanisation de part et d'autre de l'A1 apparaît comme une évidence de point de vue urbanistique pour certains, et notamment le Conseil départemental et les villes de la communauté Roissy Plaine de France. Mais cette évidence est contestée par d'autres qui invoquent les politiques générales de maîtrise de l'étalement urbain, la nécessité de reconstruire la ville sur la ville figurant dans les objectifs du SDRIF, et à ceux qui proposent de densifier les tissus urbains et existants en occupant prioritairement les friches urbaines et industrielles, en particulier le site PSA d'Aulnay-sous-Bois. Les défenseurs de l'environnement soulignent l'importance de sauvegarder les espaces de respiration offerts par les espaces agricoles et l'intérêt que cela présente non seulement pour la qualité de vie des habitants, mais aussi pour leur rôle dans la modération des impacts négatifs de l'imperméabilisation des sols ou du réchauffement climatique.

La localisation du projet à égale distance de Roissy et du Bourget apparaît à certains comme étant idéale pour une attractivité touristique à l'échelle mondiale en renforçant le *cluster* des échanges internationaux du Grand Roissy, alors que le projet apparaît à des opposants comme plaqué artificiellement sur un territoire et ignorant de son potentiel de développement et d'initiatives. Le débat a fait apparaître des interprétations différentes de la portée du SDRIF. Pour les opposants au projet, la possibilité d'urbaniser n'est qu'une possibilité et non un impératif. Pour les partisans de cette thèse, la compatibilité du projet avec le SDRIF n'est donc pas un argument permettant d'évacuer la question des terres agricoles. Ce débat sur la possibilité d'urbaniser le Triangle de Gonesse s'est prolongé autour de la création de la ligne 17 et surtout la gare, toutes deux contestées, les opposants considérant que ce choix de tracé est dicté par le projet EuropaCity. Toutes ces controverses font ressortir deux visions du développement de la région qui apparaissent très antagoniques à ce stade du débat. Pour les uns, l'avenir de la

région est dans son ouverture au monde, avec des projets d'ampleur permettant de se confronter à la concurrence internationale. Pour les autres, c'est d'abord un développement autocentré, et c'est le respect au niveau local qui prime, en prônant l'optimisation de ce potentiel propre, ses initiatives, et en sauvegardant l'espace naturel agricole dont la destruction est irréversible.

Enfin, ce sont les rapports entre un investisseur privé et la puissance publique qui ont fait l'objet de débats. La quasi-délégation à un groupe privé du choix de mode de développement urbain de 80 hectares apparaît à certains comme un désengagement des pouvoirs publics de ce qui relève de leurs prérogatives. A l'inverse, pour les partisans du projet, c'est, certes, un projet d'initiative privée entièrement financé sur fonds privés, mais qui s'inscrit dans une politique régionale d'aménagement de l'Île-de-France labellisée Grand Paris, et qui n'est qu'une des composantes de la ZAC du Triangle de Gonesse portée par l'EPA Plaine de France, et dont le dossier de création a été approuvé par le Conseil d'administration de cet établissement il y a quelques jours. Cette affirmation d'un financement intégral du projet sur fonds privés a été mise en doute. La question de la participation de fonds publics à sa réalisation est revenue de façon récurrente, des chiffres allant jusqu'à plus d'un milliard d'euros étant avancés par des opposants au projet. Ces chiffres additionnent, semble-t-il, le coût de la ligne 17 ou tout au moins l'adaptation de son tracé, le coût de la gare du Triangle et le coût de l'ensemble des travaux routiers. L'EPA et le maître d'ouvrage n'ont pas souhaité communiquer sur les termes financiers du protocole qu'ils ont signé à l'automne 2015, qui précise les engagements et les obligations de chaque partie. De son côté, la Société du Grand Paris distingue le financement de la ligne 17 qui serait assuré par les ressources issues de la taxe qu'elle perçoit au titre de la réalisation du réseau du Grand Paris Express, et celui de la gare pour laquelle elle dit avoir engagé des pourparlers avec les instances locales, comme elle le fait pour la gare Roissy Charles-de-Gaulle. Rien n'a été précisé à ce stade sur le financement de l'échangeur A1-A3-RD370. Il semble à la Commission nécessaire, et conforme aux exigences de clarté que sont en droit d'attendre les citoyens sur l'usage de fonds publics, que les dispositions concernant la participation de la ZAC à la réalisation des équipements la desservant et la façon dont cette participation est répercutée sur EuropaCity et, le cas échéant, sur les collectivités puisqu'il a été fait allusion à l'éventualité d'une subvention d'équilibre dans une réponse à une question sur le site, soient le plus rapidement accessibles au public. Cela permettrait d'éviter que perdurent des polémiques portant sur des chiffres, dont la réalité, ou du moins l'ordre de grandeur peut être aisément établi.

#### L'insertion du projet dans le nord-est parisien : est Val-D'Oise, Seine-Saint-Denis

Parlons maintenant de l'insertion du projet dans le nord-est parisien, donc l'est du Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis. Tous les aspects programmatiques, ses impacts sur l'économie et sur le fonctionnement général du nord-est de la région Île-de-France ont été abordés pendant le débat, avec une attention particulière portée aux aspects liés à l'offre commerciale et aux déplacements.

- Parlons de l'accessibilité. L'arrivée d'un tel projet est un sujet de préoccupation majeur pour ceux qui s'inquiètent d'une densification de l'occupation des réseaux routiers déjà saturés, alors qu'au contraire d'autres y voient une opportunité d'améliorer la desserte de ces territoires avec de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires, et le développement de moyens de transport type bus rendus possibles par l'augmentation du potentiel de clientèle.
  - Abordons la question de l'impact sur le trafic routier principal qualifié par les spécialistes de « réseau magistral ». Cette question est indissociable de celle de la répartition modale entre les différents moyens de déplacement. Le débat a fait apparaître beaucoup d'interrogations et de doutes sur l'objectif du maître d'ouvrage de 46 % de visiteurs ayant recours aux transports collectifs. A été mise en avant l'absence d'exemples de pôles importants atteignant des performances équivalentes et l'éventuelle saturation de la ligne 17. L'approche prospective sur l'évolution des comportements des ménages, soutenue par les experts du maître d'ouvrage, a peiné à convaincre, et ce d'autant plus que chacun s'est accordé sur la nécessité de mettre en place, au moins en complément, des dispositifs très incitatifs, voire contraignants, pour orienter les visiteurs vers les transports collectifs.

En réponse à ces observations, les responsables de la DRIEA et de l'EPA Plaine de France ont attiré l'attention sur le fait que cet objectif de recours massif aux transports collectifs n'était pas propre à EuropaCity, et qu'il constituait un objectif pour l'ensemble des déplacements liés à la ZAC du Triangle. Pour les représentants de l'Etat, il s'agit là non d'un choix, mais d'une nécessité ; ce n'est pas seulement un objectif, mais c'est un impératif. A l'appui de ces propos, bien qu'estimant que la contribution moyenne au trafic sur l'A1 du Triangle de Gonesse entièrement urbanisé se limiterait à 3 %, les services de l'Etat ont présenté une étude de janvier 2016 qui souligne le risque de congestion généralisée du réseau magistral si les perspectives d'augmentation de 25 % des emplois de la population sont atteintes en 2030, et qu'un report modal massif sur les transports collectifs n'est pas atteint. Pour atteindre cet objectif ambitieux, ont été mis en avant le saut qualitatif dans les transports collectifs, la ligne 17, la gare multimodale, le BHNS, le réseau de bus, la nature particulière de l'offre commerciale d'EuropaCity qui ne comprendrait pas d'hypermarché et qui favoriserait les livraisons à

domicile — je dois dire que dans une réponse, j'ai vu qu'on envisageait même les livraisons par transports collectifs, et je me suis demandée si c'était une coquille, — la dissuasion par la limitation à 9 000 places de stationnement, taux très inférieur à ce qui est habituellement constaté dans les centres commerciaux, une politique tarifaire qui reste à définir, des dispositifs de covoiturage, des stationnements mutualisés, etc.

La démonstration du réalisme de cet objectif de 46 % de visiteurs atteignant le site par les transports collectifs est essentielle à l'appréciation des impacts du projet sur le réseau routier magistral et à l'estimation du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Cette question inquiète légitimement certains acteurs économiques implantés dans le nord-est de l'Île-de-France qui pâtissent déjà d'une situation difficile, et c'est le cas du Parc des expositions de Villepinte et de l'aéroport Charles de Gaulle. Il semble à la Commission nécessaire que l'EPA et Alliages & Territoires, en liaison avec le STIF et le Conseil départemental pour ce qui les concerne, précisent le plus rapidement possible les moyens qu'ils mettraient en œuvre pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs. De nombreux participants, et pas seulement les opposants au projet, ont posé la question d'un plan B si ces prévisions optimistes échouaient.

Au titre de l'amélioration du réseau national, a été évoquée la reconfiguration de l'échangeur A1-A3-RD370 qui devrait éviter de surcharger le tronçon allant jusqu'à l'échangeur avec le boulevard du Paris et, en créant un branchement sur EuropaCity par le sud, améliorer l'insertion des flux de trafic issus du projet dans le réseau national. Il semble, sans que cela ait été explicitement dit, que cette reconfiguration, dont la faisabilité ne sera pas établie avant juin 2017, soit, pour le maître d'ouvrage, une condition de réalisation du projet. D'autres réalisations d'amélioration du réseau national à court et moyen terme et non directement liées à EuropaCity ont été évoquées, parmi lesquelles le contournement est de Roissy, l'échangeur de la Croix verte sur la 104 et la spécialisation de voies dédiées sur A3. Néanmoins, il semble que l'essentiel des améliorations envisagées pour fluidifier le trafic sur le réseau routier porte sur des mesures de régulation qui n'ont cependant pas été précisées, l'augmentation de capacité du réseau n'apparaissant pas comme une solution réaliste, ni même efficace, comme l'ont démontré les experts conviés par la Commission. Selon eux, l'augmentation de capacité d'axes aussi fréquentés que l'A1 et l'A3 se traduirait par une augmentation du trafic et ne résoudrait pas les problèmes de congestion. Enfin, la question de l'impact sur le réseau national des flux logistiques tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation a été abordée, mais le maître d'ouvrage prévoit que l'accès en phase de chantier se ferait par le BIP et la RD370, et qu'en phase d'exploitation la plupart des livraisons se feraient depuis des entrepôts situés en dehors du site. L'alimentation du site en phase d'exploitation a été peu précisée ; c'est un des aspects qui, compte tenu du risque de nuisances qu'il peut entraîner, demanderait à être approfondi.

- Concernant les transports collectifs, la ligne 17 et la gare du Triangle, pour les élus locaux et départementaux, mais également pour certaines entreprises du secteur, la réalisation de la ligne 17, mais surtout de la gare du Triangle, est un des aspects les plus positifs du projet. Selon eux, c'est EuropaCity qui a permis de concrétiser ce qui n'était qu'une option lors du débat sur le réseau Grand Paris Express. Ce serait la seule gare du grand réseau dans le Val-d'Oise. Pour les milieux économiques, c'est un projet qui désenclave le territoire et qui, en créant de nouvelles connexions, génèrera de nouvelles initiatives.

Face à ces arguments, les opposants au projet qui, pour beaucoup, s'opposent également au tracé retenu pour la ligne 17, concluent que sans EuropaCity, il n'y aurait pas besoin de gare et que cette desserte n'est donc pas destinée à l'amélioration des conditions de vie quotidienne des habitants du secteur. De plus, sans gare, pas de possibilité d'urbaniser le Triangle, et donc préservation des terres agricoles. La Société du Grand Paris et l'EPA font, quant à eux, valoir que cette gare existerait avec ou sans EuropaCity, puisqu'elle dessert une aire beaucoup plus vaste et notamment la ZAC et les communes proches par rabattement, par bus ou par véhicule particulier. Alors que certains s'interrogent sur la capacité de la ligne 17 à absorber les besoins en desserte hors EuropaCity, pour la SGP et le STIF, la ligne 17 a les capacités requises compte tenu de la diversité des sites desservis et l'étendue des plages horaires des usagers. Par ailleurs, le BHNS et les RER B et D, dont l'amélioration est envisagée ou en cours, complèteraient l'offre de transports collectifs. Enfin, la nécessité de réaliser la liaison RER B – RER D, dite barreau de Gonesse, a été rappelée par les responsables élus qui considèrent que le BHNS n'est qu'une réponse d'attente aux besoins. Ce projet de liaison figure toujours au titre du SDRIF, mais aucun engagement quant à sa programmation n'a été apporté par le STIF.

- L'accessibilité depuis la proximité. Les accès par la route seraient assurés par le BIP reconfiguré en boulevard urbain, et la RD370 dont les carrefours seraient aménagés. La requalification du boulevard

du Parisis, qui réduirait sa capacité, inquiète les opposants au projet qui craignent que cela induise un report sur les réseaux secondaires. Au-delà de la question de l'accès à EuropaCity, le débat a été l'occasion, pour de nombreux partisans et opposants au projet EuropaCity, de souligner l'insuffisance d'irrigation du territoire de l'est val-d'oisien par des transports collectifs de qualité, notamment vers Roissy. Ils sont septiques par l'aptitude du BHNS à répondre totalement à la demande locale, et ils considèrent qu'il faudrait commencer par améliorer ce qui existe, la desserte fine d'EuropaCity depuis les communes proches venant dans un second temps. Le concept de masse critique pour mettre en place un réseau de bus dense est difficilement compris. Cet aspect sera évoqué de nouveau à l'occasion des questions traitant de l'emploi. Un comité de transports réunissant le maître d'ouvrage, le STIF, le Département et les usagers des transports collectifs a été demandé. Enfin, le Conseil départemental, l'EPA et le maître d'ouvrage se sont engagés à soutenir les modes de déplacement actifs en réalisant des pistes cyclables, et plus généralement des liaisons douces, notamment vers le site de PSA Aulnay.

- J'aborde maintenant la question de l'offre commerciale. Les questions : Quels commerces ? Quelle concurrence avec l'offre existante ? Combien d'emplois affectés ? Pourquoi des surfaces aussi importantes ? Quelle place pour les initiatives et les entreprises locales ? Tous les débats ont tourné autour de ces questions. Avec les emplois, ce sont les questions qui ont le plus largement mobilisé, ces deux aspects du projet étant en partie liés. Deux ateliers et une conférence ont été consacrés à l'offre commerciale. Au terme de ce débat, on constate que l'importance de l'offre commerciale et l'imprécision concernant la typologie des commerces qu'EuropaCity accueillerait — imprécision probablement inévitable à ce stade des réflexions — ont suscité plus d'inquiétudes et d'interrogations que de convictions sur la pertinence du concept. Les propos du maître d'ouvrage relativisant l'importance de la place consacrée au commerce dans EuropaCity n'ont pas tari les interrogations. Comme déjà évoqué, selon le maître d'ouvrage, le commerce qui n'occupe qu'un tiers des surfaces construites ne serait pas l'essentiel du projet, qui est d'abord un complexe axé sur le loisir, le commerce n'étant que le liant entre tous les équipements culturels et de loisirs. Ainsi le commerce ne serait pas la motivation de déplacement pour les visiteurs éloignés. Pour des participants, et pas nécessairement opposés au projet, il n'en reste pas moins que 230 000 mètres carrés de commerces, c'est quand même un mastodonte, je cite, qui ne peut pas ne pas avoir d'impact sur l'offre existante. Et ces mêmes intervenants ont peine à se représenter ce que seraient les innovations et les nouvelles formes de commerce annoncées par le maître d'ouvrage.

Les débats ont porté essentiellement sur les enjeux sociétaux et économiques portés par le volet commerce du projet. La conférence-débat organisée autour de la question du commerce a apporté des éclairages intéressants sur le cadre général dans lequel se situerait le projet EuropaCity. La nécessité d'inventer une nouvelle offre pour la distribution semble incontestable aux experts pour qui l'on assiste à une révolution commerciale induite notamment par le E-commerce. On considère que les personnes se déplaceront de moins en moins pour effectuer les achats courants. Seuls les achats alimentaires quotidiens auprès des moyennes surfaces de proximité, des petits commerces et des marchés pourraient, selon eux, être épargnés par la désaffection qui concerne dès maintenant des centres commerciaux classiques. Les gens feront de plus en plus leurs achats sur Internet et se feront livrer à domicile. Ils ne se déplaceront hors de leur zone de confort que pour trouver une forme de dépaysement. Plus schématiquement, leurs motivations pour se déplacer ne seront plus de l'ordre de l'utilitaire, mais de la recherche de ce dépaysement... « d'enchantement » a dit un expert. L'offre commerciale de demain doit donc être innovante, se renouveler pour continuer à émerveiller, être flexible pour s'adapter aux évolutions rapides des pratiques sociales, et enfin toucher un public très large et diversifié afin d'atteindre les seuils critiques d'attractivité. La dimension hors-norme du projet est, pour les experts, un élément déterminant.

Cette vision de l'évolution de la société a été contestée par ceux qui rejettent un projet de vie entièrement tourné vers la consommation. Ils privilégient les modes de vie plus solidaires, plus soucieux des échelles locales qui sont plus favorables au lien social. « Que cherchons-nous, mieux vivre ou satisfaire des intérêts économiques privés ? » a demandé l'expert du Collectif pour le Triangle de Gonesse intervenant pour plaider la cause des commerces des centres-villes. Par ailleurs, il s'est avéré difficile pour le public de se représenter concrètement ce que ce concept innovant recouvre. Si la taille, dans une certaine mesure, et le programme envisagés pour EuropaCity trouvent des échos dans des exemples étrangers, la nouveauté de l'offre commerciale proposée, qui est encore au stade embryonnaire ou expérimental, ne permet pas au public de donner une image concrète de ce projet. Beaucoup de participants doutent de la capacité à occuper les 230 000 mètres carrés de ce que le maître d'ouvrage appelle le volume capable avec des formes de commerce intégralement innovantes.

Interrogé sur le dimensionnement des surfaces commerciales, le maître d'ouvrage a indiqué que la mise en œuvre du projet pourra être phasée, avec une première réalisation correspondant à 60 % des surfaces finales du projet. Mais il n'a pas apporté d'élément tangible sur le processus qui a abouti à allouer au

commerce 1/3 des surfaces du projet. Cet aspect fondamental du projet EuropaCity demande à être d'autant plus précisé que l'équilibre économique de l'ensemble dépend dans une large mesure de l'activité commerciale, et de nombreux participants ont exprimé la crainte que les réalités économiques contraignent le promoteur à mettre en place un modèle plus classique que celui qu'il a décrit lors du débat.

Les partisans du projet se sont assez peu intéressés à ces questions un peu théoriques, à l'exception du député-maire de Sarcelles, dont la ville accueille des centres commerciaux, qui s'inquiète de l'impact d'une concurrence aussi massive. L'aspect commerce du projet a, par contre, très largement mobilisé les élus de la Seine-Saint-Denis et les responsables des centres commerciaux situés dans l'aire d'influence du projet EuropaCity. L'importance, de l'offre commerciale présente dans le nord-est de l'agglomération parisienne a été évoquée à maintes reprises. Pour désamorcer ces craintes, le maître d'ouvrage a considéré que compte tenu de la spécificité de son offre, l'impact sur l'offre commerciale de proximité serait très faible, mais il n'a pas avancé de chiffres à ce sujet dans le dossier support du débat. Il a fait valoir notamment le fait que son complexe, ne comportant pas de grande surface alimentaire, sa fréquentation serait occasionnelle (une à deux visites par an) au contraire de celle de centres commerciaux classiques où elle peut être hebdomadaire. Son projet serait donc complémentaire et non concurrent de l'offre existante. Cette approche a été largement contestée à plusieurs titres par la concurrence, par les élus de Seine-Saint-Denis qui craignent une cannibalisation des surfaces en place, centres commerciaux et commerces de centres-villes, et par les opposants au projet en raison de l'inutilité pour eux d'un tel projet dans un espace déjà saturé d'offres commerciales, de la minimisation des impacts sur l'emploi qu'une telle affirmation induit et de l'impact de ce projet sur les commerces des centres-villes déjà en difficulté.

Ces différentes approches ont été examinées par des experts : un désigné par la communauté d'agglomération Paris Terres d'Envol, un expert mandaté par la CPDP qui a abordé cette question pour vérifier la validité des hypothèses concernant le solde net d'emplois créés par EuropaCity, et une urbaniste économiste mandatée par le CPTG. Bien qu'aboutissant à des conclusions chiffrées éloignées les unes des autres, allant de 20 % à 98 %, toutes ces expertises ont conclu à un prélèvement inévitable du chiffre d'affaires des commerces d'EuropaCity sur les centres commerciaux existants, l'importance de ces prélèvements dépendant du niveau d'apport de clientèle supplémentaire qu'attirerait EuropaCity, et donc de son rayonnement très au-delà du territoire de proximité. La capacité à attirer 31 millions de visiteurs par an a été mise en doute, et aucune précision n'a été apportée par le maître d'ouvrage quant au mode de calcul ayant abouti à ce chiffre, d'ailleurs pas davantage les raisons qui faisaient douter n'ont été étayées.

S'il semble que le débat a permis d'éliminer l'hypothèse d'une absence quasi totale d'effet de concurrence, il est par contre moins évident que les participants partagent la même vision de l'ampleur de l'impact d'EuropaCity sur l'offre existante tant les méthodes d'approche des différents experts ont différé. Comme souvent en pareil cas, les expertises ont apporté des nuances des propos excessifs, sans pour autant permettre d'obtenir un consensus. Nous avons noté que le risque de concurrence avec l'offre hôtelière était moins présent dans les expressions, si ce n'est pour l'offre de restauration existant dans les villes proches, sans que cette question n'ait vraiment été développée.

Enfin, des voix se sont fait entendre sur la place que pourraient trouver l'économie locale, les commerces locaux, dans le projet : scepticisme pour les uns ; demandes plus précises sur les conditions dans lesquelles les productions locales pourraient être valorisées ; sur la politique des loyers ; sur les conditions d'accès aux surfaces commerciales pour les très petites entreprises.

- La question des emplois et des retombées économiques. Cette question des emplois a été abordée lors de quasi-totalité des séances de travail, réunions générales et ateliers. L'importance qui lui a été accordée par les participants est fondée, puisqu'elle constitue un élément essentiel de l'acceptabilité sociale du projet et de son insertion dans le territoire du nord-est de l'agglomération parisienne, très concernée par le chômage. La question des emplois a été abordée sous deux angles : le nombre d'emplois créés par le projet en phase chantier et en période d'exploitation ; la contribution de ces créations d'emplois à la résorption du chômage locale, et en particulier celui des jeunes.
  - Abordons d'abord le nombre d'emplois lié à l'arrivée d'EuropaCity. Cette question a été abordée d'emblée par les opposants au projet, qui ont considéré que l'étude qui fondait les données du maître d'ouvrage, de 4 200 emplois par an pendant quatre ans et demi en phase de chantier et de 11 800 emplois en période d'exploitation, était insuffisamment étayée, et que ces chiffres étaient très largement surestimés. De plus, la présentation de chiffres comme étant des créations nettes au moins pour la phase d'exploitation s'est appuyée sur l'hypothèse déjà évoquée d'une absence de déplacement d'emplois depuis les centres commerciaux existants. La demande de disposer de données sur la création nette d'emplois et non sur des emplois bruts s'est exprimée très tôt, certains allant jusqu'à considérer que le solde serait nul, voire négatif. Il en est allé de même pour les emplois induits dont l'importance a été également contestée.

- La question des emplois bruts. Les experts déjà mentionnés ont donné des estimations du nombre des emplois en phase chantier et en phase d'exploitation. Ils ont mis en œuvre des méthodes de calcul différentes : l'expert du CPTG se fondant sur des comparaisons avec des complexes plus ou moins comparables ; l'expert de la CPDP travaillant sur des ratios issus de la comptabilité nationale pour la fin d'un chantier, et sur des ratios du nombre de salariés rapportés aux surfaces de commerces et à la typologie des hôtels pour les emplois sur site en phase d'exploitation ; et l'expert de Paris Terres d'Envol a travaillé à la fois sur des comparaisons avec des chantiers récents et sur des hypothèses du nombre d'emplois salariés rapportés au chiffre d'affaires présumé d'EuropaCity. Les chiffres avancés par le maître d'ouvrage sont apparus surestimés aux experts, parce que fondés sur des ratios trop optimistes et ne tenant pas compte des évolutions en cours et à venir. Mais cette surestimation est appréciée à des degrés très divers allant de 15 % à près de la moitié. Pour le statisticien mandaté par la CPDP, les ordres de grandeur sont respectés, encore que plus de 1 000 emplois d'écart sur un site ne soient pas négligeables. Quelles que soient les différences entre leurs résultats, les experts ont souligné la sensibilité de leurs chiffres à des données qui ne sont pas toutes connues à ce stade du projet, et ils ont donc attiré l'attention sur l'importance de ne pas graver dans le marbre des chiffres qui peuvent évoluer.
- Les emplois après la prise en compte des effets de transfert. Ces chiffres ne peuvent être établis que sur la base des hypothèses de cannibalisation des chiffres d'affaires de commerces existants par EuropaCity. Or ces hypothèses divergent sensiblement. Pour l'expert de la CPDP, deux scénarios : 20 à 40 % du chiffre d'affaires d'EuropaCity se ferait au détriment des commerces existants, entraînant la suppression de 1 500 à 2 000 emplois sur ces sites. Pour l'expert de Terres d'Envol, ce chiffre peut atteindre 95 % de cannibalisation si EuropaCity ne parvient pas à dépasser une aire d'attractivité régionale. Et pour l'expert du CPTG, des hypothèses très défavorables conduiraient à une suppression massive d'emplois dans les centres existants, la baisse des chiffres d'affaires conduisant des commerces à se retirer. Alors, ce n'est pas l'expert de la CPDP, c'est l'expert de Terres d'Envol ; excusez-moi, j'ai dit une bêtise. Il n'est probablement pas possible d'avoir une vision définitive de cette question. Ce qui ressort nettement est que l'hypothèse d'une totale étanchéité entre EuropaCity et les centres commerciaux existants dans la proximité est peu crédible, mais, à l'inverse, on peut s'interroger sur le fondement de scénarios très pessimistes sur l'attractivité d'EuropaCity et donc sur sa capacité à capter une clientèle nouvelle. On peut, par ailleurs, s'étonner de l'absence de prise en compte par les experts de Terres d'Envol de l'impact sur les centres commerciaux existants ou projets importants offrant peu ou prou des programmes s'approchant de celui d'EuropaCity, comme ce qui est envisagé sur le site du Bourget notamment.
- L'accès à l'emploi des habitants du territoire est un sujet qui a également beaucoup intéressé. Cet aspect du projet a suscité beaucoup d'espoirs, mais également beaucoup de scepticisme. Pour certains, ce projet est vu comme une chance extraordinaire pour donner du travail aux jeunes, et cet avis est partagé par ce public. Pour d'autres, c'est un miroir aux alouettes, et ils font valoir que les raisons du chômage ne tiennent pas dans l'absence d'emplois, qui sont très nombreux dans le bassin d'activité du Grand Roissy, mais de la difficulté pour les populations locales à y accéder et de l'inadéquation des emplois disponibles et des qualifications présentes. Diverses perceptions de l'apport d'un projet comme EuropaCity se sont confrontées. La première a porté sur l'importance de saisir cette opportunité pour ne pas reproduire les scénarios connus, et d'engager rapidement un programme de qualification des demandeurs d'emploi pour les mettre en condition de postuler avec des chances de succès. Une autre perception des moyens à mettre en œuvre a consisté à demander des engagements sur des obligations ou des priorités pour les recrutements locaux. La troisième perception, qu'on peut qualifier de désabusée, est de considérer que ces emplois ne profiteront pas davantage à la population locale que ceux qui existent actuellement, ceci en raison de la concurrence liée à un marché du travail très large, à l'absence de qualification des personnes qui résident dans le territoire et qui seraient susceptibles de postuler et à l'étroitesse de l'éventail des métiers proposés.

Le débat a porté sur l'examen des causes des rendez-vous manqués entre offres et demandeurs d'emplois. Parmi ces causes, a été évoquée l'absence de qualification déjà citée, qui a été considérée comme la plus importante, mais l'accent a été mis sur le fait qu'il ne s'agissait pas seulement d'absence de qualification professionnelle, mais aussi de qualification de base : si l'on veut former des gens à des métiers, il est prioritaire d'élever préalablement leur niveau général de formation, et cette question renvoie à un travail en liaison avec l'Education nationale. L'accent a été mis sur l'importance de ne pas limiter trop étroitement la formation à quelques métiers spécialisés, et l'importance d'ouvrir les possibilités offertes à ceux qui se formeraient a été soulignée. Cette observation visait probablement à ne pas tout baser sur le dispositif EuropaCity Compétences envisagé par le maître d'ouvrage, mais véritablement à élargir le champ de la réflexion. L'apprentissage des langues est apparu comme un objectif essentiel ; la difficulté à se rendre sur les zones d'emplois qui renvoie à la

question du réseau fin de desserte par les transports collectifs a déjà été évoquée ; la discrimination liée à l'origine ou même à l'adresse a également été évoquée, et le maître d'ouvrage a évoqué la possibilité de mettre en place une charte de lutte contre la discrimination. Le débat a fait apparaître une réelle volonté de la part des institutions et de l'ensemble des partenaires de travailler et de rompre avec des pratiques qui ont échoué. En quelque sorte, il faut élaborer de nouvelles méthodes. Alliages & Territoires s'est engagé à prendre en charge la formation de 3 500 personnes. Donc, il y a aussi des moyens ; maintenant, il faut se mettre au travail, en quelque sorte. Chacun est conscient, à l'issue de ce débat, que cela reste un challenge important et très difficile à relever, mais ce n'est pas pour autant un challenge perdu d'avance.

La question du recrutement a également été évoquée puisqu'à plusieurs reprises, on a considéré qu'il serait légitime qu'il y ait une priorité de fait donnée aux postulants locaux. A travers cette question, deux choses ont été examinées : d'abord la question de l'insertion de personnes qui sont très éloignées de l'emploi. Le maître d'ouvrage qui n'y est pas contraint par loi a dit envisager de suivre l'EPA en portant à 7 % le nombre d'heures travaillées, par des emplois d'insertion, dans les clauses des marchés de travaux. Dans la mesure où Alliages & Territoires sera employeur minoritaire, il serait évidemment important qu'il précise comment il incitera les occupants du site à faire des efforts significatifs pour le recrutement local, et, là-dessus, c'est des choses essentielles à préciser puisque lui ne recrutera vraisemblablement directement que moins de 500 personnes. Il y aura une plateforme de recrutement ; et comment cette plateforme de recrutement pourrait-elle fonctionner ? Sur tout cela, on peut attendre des précisions.

Je suis allée un peu rapidement sur le reste parce que le temps m'a manqué, donc les autres aspects seront beaucoup plus développés dans le compte rendu final. Je vous demande de m'en excuser.

- La question des impacts économiques. Sur les impacts économiques, on a constaté que c'était un projet qui suscitait de l'adhésion, voire de l'enthousiasme, des milieux économiques qui y voient l'opportunité d'un développement par un effet moteur, mais surtout, et pas seulement par les milieux économiques, par un changement d'image du territoire aujourd'hui connoté négativement, à tort ou à raison, mais cela été très souvent évoqué.
  - Les questions du milieu économique ont porté sur l'accès des entreprises aux marchés de construction, aux marchés de travaux, et à la sous-traitance. Elles ont porté également sur la manière dont tout cela pourrait s'organiser suffisamment à l'avance, autrement dit comment l'on pourrait anticiper. Le maître d'ouvrage a fait valoir son intention de mieux connaître d'abord le milieu économique du BTP concerné, et de travailler avec la Chambre de commerce et d'industrie pour pouvoir préparer ces entreprises à être en mesure de répondre d'une manière favorable aux appels d'offres. Il n'a évidemment pas écarté le fait que l'essentiel des travaux relèverait d'un major de la construction puisque, vu l'ampleur du projet, il ne relèverait évidemment pas des PME ou de l'artisanat. Il a également fait valoir sa volonté de mettre en place une politique d'allotissement, autrement dit de découpage en lots de taille moyenne qui favorisent l'accès des PME à des marchés. Enfin, le maître d'ouvrage a dit envisager de mettre en place une procédure de type Grand Chantier, comme cela avait été fait pour le grand stade, qui réserve, en quelque sorte, une partie des marchés à des entreprises locales.
  - Deuxième aspect évoqué quand on a travaillé sur les impacts économiques, c'est la place de l'artisanat local et la mise en valeur des productions locales au sein de ce complexe. Clairement, le milieu de l'artisanat, le milieu des producteurs locaux, souhaite voir là une vitrine dans laquelle il puisse être valorisé.
  - Il y a quelques questions sur l'offre hôtelière et sur la capacité du projet à capter des publics hauts de gamme. Ces questions sont restées relativement sans réponse.
- Sur la question environnementale, je vais être très laconique, mais il y a énormément de choses très techniques qui figurent dans les dossiers, et il y en aura davantage dans le rapport. Alors que c'était un point qui apparaissait comme majeur dans le débat, et comme on l'a dit, on a été assez étonné et dépité de voir qu'aux deux ateliers qui concernaient ces sujets, il y avait relativement peu de monde. C'était un peu une déception. Alors, est-ce que l'assemblée commençait à être un peu fatiguée ? C'est tout à fait probable, mais il n'empêche que c'était un peu paradoxal.

Donc, la dimension environnementale du projet a été un des points majeurs de l'opposition entre partisans et opposants du projet, les autres oppositions étant en quelque sorte un peu connexes. Lors des deux ateliers qui ont été organisés, les thématiques relatives à l'environnement ont été exposées et discutées par une assistance peu nombreuse, comme je l'ai dit : l'urbanisation des terres agricoles, la gestion de l'eau, la biodiversité dans un premier atelier ; la gestion de l'énergie, des déchets et le bilan carbone dans une

deuxième réunion. En complément des réunions, nombreux avis ou questions sur les thématiques environnementales ont par ailleurs été posés par les internautes, comme l'a dit Laurent PAVARD.

La question de la consommation des terres agricoles est un point de désaccord qui nous a paru inconciliable entre opposants et promoteurs du projet. Et la question des compensations n'a pas pu être approfondie en absence d'ailleurs d'orientations très précises, les décrets d'application des textes n'ayant pas encore paru. Les opposants mettent en avant la très grande fertilité des sols de Gonesse autrefois connu pour sa boulangerie qui alimentait la ville de Paris. La stérilisation définitive de ces sols est présentée comme étant totalement antinomique aux objectifs de la COP 21 et aux enjeux d'autonomie alimentaire de l'Île-de-France appelé à devenir plus prégnante avec l'augmentation de la population. Par ailleurs, la couverture par des bâtiments annulerait la capacité des sols à fixer le carbone et de la végétation à rafraîchir l'atmosphère.

Plusieurs contreprojets ou projets alternatifs basés sur le développement d'une agriculture maraîchère et collaborative ont été présentés sur le site du débat par les associations de protection de l'environnement.

Les partisans du projet rétorquent que la décision d'urbanisation du Triangle de Gonesse relève du SDRIF et que la conception du projet fait une part importante aux espaces verts, voire à la production agricole sur la ferme urbaine. Certains ont même mis en doute la qualité des sols qui seraient pollués par des rejets des avions. Mais tout cela a été quand même extrêmement ponctuel.

Les autres aspects environnementaux du projet ont suscité moins de débats ; ils étaient plus techniques. L'exposition du site au bruit aérien a été fortement mise en avant par les opposants. Le maître d'ouvrage a longtemps affirmé que le site n'était pas survolé par des avions et l'ACNUSA, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes, a montré des cartes qui montrent effectivement que seuls quelques avions issus du Bourget survolent directement le site. Donc les experts de Bruitparif et de l'ACNUSA ont montré que le bruit routier était plus important que celui des avions, il est plus prégnant, il est continu. Le maître d'ouvrage a de son côté indiqué que, pour répondre au problème de ces nuisances importantes, la conception architecturale du projet prévoit une protection importante contre les bruits de circulation ; contre les bruits aériens en extérieur, c'est évidemment plus délicat.

Sur la gestion des flux, qu'il s'agisse de l'eau, de l'énergie ou des déchets, le maître d'ouvrage n'a pas fourni d'éléments très décisifs qui permettent de justifier que les objectifs extrêmement ambitieux qu'il affiche, notamment sur le recyclage (par exemple, 50 % de l'eau consommée) ou de production de l'énergie, pourraient être atteints. Les opposants ont produit des notes très argumentées, en particulier sur l'énergie, contestant la faisabilité des objectifs annoncés ; elles nous semblent mériter un examen attentif.

Cet aspect très sensible du projet d'EuropaCity devra faire l'objet de précisions chiffrées et argumentées de la part du maître d'ouvrage dans la suite de l'instruction, si la décision de poursuivre le projet est prise. Il serait également nécessaire de préciser la portée des engagements qui lient l'EPA et le maître d'ouvrage.

## Conclusion

Première conclusion de ce que nous avons entendu. La question de l'opportunité n'a pas été abordée frontalement en tant que tel. Le Président du Conseil départemental a défini trois raisons de justifier l'opportunité : une opportunité sociale, une opportunité économique et une opportunité au titre de l'aménagement. Il nous est apparu que le débat n'avait pas permis vraiment de trancher cette question de l'opportunité puisque, en quelque sorte, les oppositions sont restées à peu près telles quelles. Même si elles se sont un peu atténuées, il y a quand même des points de vue inconciliables.

Si le projet se poursuit, il y a néanmoins du travail à faire. On voit bien que ce projet — je n'ai pas parlé de la conception architecturale du projet —, mais l'on voit bien que dans toutes les demandes qu'on a évoquées, le public a le sentiment qu'on a affaire à un projet fermé sur lui-même, conçu comme si l'on était sur une île, et qui n'est pas ramifié avec le reste par énormément d'aspects. Il a été conçu comme un paquebot, en quelque sorte. Donc, il y a une nécessité d'assurer d'ouvrir le projet sur son environnement, de manière symbolique, mais également de manière physique. C'est un objet singulier, certes, mais c'est un objet qui doit quand même trouver ses rapports avec le territoire ; c'est une très forte demande locale. C'est vrai dans le domaine culturel, comme je l'ai dit tout à l'heure sur le fait que cela ne peut pas être une programmation totalement descendante, mais cela doit être une programmation qui doit prendre en compte ce qui se passe sur le territoire. C'est vrai dans les politiques de formation qui doivent d'inscrire dans une dimension qui dépasse simplement le projet lui-même ; c'est vrai dans l'ouverture aux milieux économiques locaux, on en a parlé, pas simplement des grands marchés qui vont arriver juste pour la construction ; c'est vrai pour l'accès des populations locales à l'offre de loisirs et à l'offre culturelle qui vont être mises en place si ce projet se fait. Et, si possible — c'est un rêve qui n'a peut-être pas beaucoup de sens, mais que je vais quand même le dire — peut-on rêver qu'il serait possible de modérer les effets délétères pour le territoire d'une concurrence trop violente avec l'offre commerciale dont le projet partagerait en partie la clientèle ? Mais peut-être suis-je dans le domaine du rêve.

Ce qui a été dit également et qu'il faut bien retenir, c'est qu'en matière de transports, les personnes ne comprendraient pas qu'on attende EuropaCity pour améliorer la situation immédiate en matière de desserte de transports collectifs. J'ai dit que la notion de masse critique a été mal comprise, il n'empêche que je crois qu'on ne peut pas lier toutes les décisions en matière d'amélioration à des délais de huit ans quand arrivera un équipement important.

Au plan environnemental, il faut poursuivre le dialogue ; il faut établir des engagements réalistes et vérifiables. La plupart des questions qui concernent l'eau, les déchets et l'énergie ne peuvent pas être traitées en totale autarcie, même si la notion d'écosystème qui a été souvent avancée par le maître d'ouvrage est une notion intéressante. Qu'on puisse vivre en écosystème, c'est bien, qu'on doive vivre en écosystème intégral est une autre chose, et l'on voit bien que l'un des enjeux de ce projet est de s'appuyer sur ce qui existe et, si possible, éventuellement susciter des partenariats pour optimiser les ressources et les installations qui seront mises en place.

En conclusion, pour nous, ce débat a souvent semblé piétiner. On a eu le sentiment que cela n'avancait pas et qu'il y avait une certaine lassitude avec des répétitions. A la relecture des verbatim que j'ai faite pour écrire ce papier, en réalité, on voit une réelle progression. C'était même une surprise pour moi, car de temps en temps, j'avais l'impression qu'on répétait inlassablement la même chose. Non. Il y a une progression, même si les partisans ne sont pas devenus des opposants et vice versa, bien évidemment. Il n'empêche qu'on a vu apparaître des « oui, mais... » On a vu apparaître peu de « non, mais... ». Et l'on a vu apparaître des nuances dans les affirmations des uns et des autres. Il y a des arguments qui sont sortis du débat parce que, finalement, la démonstration avait été faite qu'ils n'étaient pas extrêmement pertinents. Tout cela est quelque chose qui nous dit que le travail que nous avons fait n'a peut-être pas été totalement inutile. Ce travail, c'est le vôtre, c'est le nôtre. Il a demandé beaucoup d'efforts, mais je pense qu'il a quand même été assez utile.

Je vous remercie.

On va vous passer en quelques minutes la petite vidéo qui a été faite par les élèves du lycée de Fosses. C'est un travail très bien construit, qui a été fait sous l'égide d'enseignants. C'est une analyse intéressante. Les jeunes ont rencontré le maître d'ouvrage ; on les a accompagnés. Ils ont rencontré également les opposants. Et, finalement, c'est leur regard sur ce projet après un travail collectif.

### **Diffusion de la vidéo du Lycée de Fosses**

Voix off :

*« En réponse à une demande de la CPDP, le lycée Baudelaire de Fosses a décidé de lancer un projet destiné à informer les élèves sur le projet EuropaCity. L'objectif était qu'ils soient en capacité de se forger une opinion, puis de débattre.*

*Diverses actions ont été mises en place : une expo a été organisée au CDI ; les élèves ont accueilli les représentants du promoteur, puis le Collectif pour le Triangle de Gonesse. Un des temps forts a été l'organisation d'un débat entre élèves au sein du lycée avec la présence de représentants d'EuropaCity, de la mairie de Gonesse et du CPTG. Par ailleurs, les élèves ont réalisé un sondage auprès des élèves pour tenter de recueillir leur opinion. Ce sont les résultats de ce questionnaire que nous allons ici vous présenter.*

*Le questionnaire a été distribué et rempli en version papier dans la salle de cours. Quelques données sur l'échantillon : 111 personnes ont été interrogées (42 hommes et 66 femmes) ; 74 % des élèves interrogés viennent de Fosses, Louvres, Survilliers ou Marly ; l'âge moyen des interrogés est d'environ 17 ans.*

*Un peu plus de la moitié des lycées interrogés ont entendu parler du projet, vaguement le plus souvent. Si l'on considère que ceux qui ont entendu parler même vaguement du projet, soit 61 personnes, on constate qu'ils connaissent assez bien le lieu où se situerait le projet, puisque seuls 15 % déclarent ne pas le connaître du tout. Le débat public est beaucoup moins connu puisque seul 1/3 de ceux qui déclarent connaître le projet EuropaCity en a entendu parler. Très peu de lycéens déclarent qu'ils n'iraient jamais à EuropaCity. La modalité la plus fréquente est cependant « de temps en temps » qui totalise 40,5 % des interrogés. Et moins d'1/4 des élèves iraient très souvent à EuropaCity.*

*Nous les avons interrogés sur les sections d'EuropaCity que les élèves fréquenteraient. Deux sections dominent largement : 88 % des élèves déclarent qu'ils iraient dans l'espace loisirs et 77 % dans la zone à sensations. La zone la moins fréquentée correspond aux activités culturelles : seuls 18 % des élèves déclarent qu'ils la fréquenteraient.*

*On a voulu savoir si la fréquentation d'EuropaCity se ferait à la place leur fréquentation d'autres lieux, et si oui, lesquels. La réponse la plus fréquente donnée par 37,8 % des lycéens est que cela remplacerait leurs sorties sur Paris. Pour 31,5 % d'entre eux, cela remplacerait leurs sorties dans les grandes zones commerciales proches, type*

Aéroville, mais aussi à l'Aquaboulevard. Enfin, près de 20 % d'entre eux iraient à EuropaCity, alors qu'ils semblent ne pas fréquenter de lieu équivalent aujourd'hui.

Les élèves sont globalement surpris que le projet EuropaCity se fasse sur Gonesse ; seuls un peu plus de 12 % des élèves ne sont pas surpris.

« EuropaCity aura sûrement un impact négatif sur l'environnement », plus de 60 % des élèves sont d'accord avec cette affirmation.

Ils sont presque 85 % à penser qu'EuropaCity améliorera l'image que les élèves peuvent avoir de la zone.

Et les personnels du lycée (les profs, CPE, surveillants, Direction et autres, nous nous sommes demandé s'ils avaient la même opinion que les élèves et nous leur avons donc soumis le même questionnaire. Que constate-t-on ? D'abord, ils semblent mieux connaître le projet puisque seuls 28 % n'en ont pas entendu parler, contre 45 % des élèves. Ensuite, leur fréquentation serait plus faible puisque 1/3 d'entre eux déclarent qu'ils n'iraient jamais, les autres déclarant seulement venir de temps en temps. Eux aussi fréquenteraient d'abord la section loisirs, mais le deuxième secteur fréquenté serait celui des activités culturelles, qui arrive en dernier chez les élèves. Ils sont plus partagés que les élèves sur le fait que cela améliorera l'image de la zone, même si cette opinion demeure majoritaire chez eux. Enfin, on peut noter qu'ils sont un peu plus nombreux à se déclarer d'accord avec la proposition « EuropaCity aura sûrement un impact négatif sur l'environnement », puisque presque la moitié des personnels se déclare tout à fait d'accord avec cette idée. »

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

On va avoir maintenant une phase de questions. Donc, je répète qu'on ne refait pas le débat.

Mais, auparavant, on va donner la parole au Vice-président de la Région puisqu'on n'a pas encore entendu la Région. On fait une petite exception ce soir pour parler du fond du projet. Monsieur CHARTIER, vous avez la parole.

### Jérôme CHARTIER, Vice-président du Conseil régional Ile-de-France

Merci, Madame la Présidente. Mesdames, Messieurs, je suis heureux d'être ce soir ici pour participer à cette réunion de restitution qui vient couronner une procédure qui, comme chacun sait, a été entamée depuis plusieurs années, et un débat qui a été maintenant entamé depuis plusieurs semaines et qui aura l'occasion de se clôturer d'ici quelques semaines.

J'observe, mais je connaissais déjà la Présidente de la Commission particulière du débat public, que le débat a été conduit, me semble-t-il, de façon démocratique et transparente grâce à un travail de qualité. Je crois qu'il a su allier la liberté d'expression et la sérénité des échanges. D'ailleurs, la réunion de ce soir en est la manifestation.

Je voudrais d'abord vous dire un point qui vous semble évident, et cela me semblait important au préalable de vous le redire, c'est toute l'importance que la région Ile-de-France attache à la zone entre Roissy et Le Bourget, qu'on appelle un corridor aéroportuaire, qu'on appelle tantôt Grand Roissy-Le Bourget. Elle est constituée, certes, par le territoire qui nous intéresse, le Triangle de Gonesse, mais elle est, en réalité, constituée aussi par un territoire qui se trouve sur la ville d'Aulnay-sous-Bois, un territoire qui se trouve sur la ville du Bourget et plus globalement avec une connexion de territoires qui se trouvent sur l'ensemble des communes connexes. Donc, en réalité, quand on l'appelle le corridor aéroportuaire, cette notion trouve son sens dans la mesure où le territoire est nettement plus étendu et que les répercussions sur l'ensemble de ce corridor sont liées, bien sûr, à l'avenir sur ce secteur de 860 hectares au total qui est composé, comme je l'ai dit, de plusieurs territoires. C'est la raison pour laquelle nous considérons, nous la région Ile-de-France, que c'est un territoire totalement stratégique.

Mieux que cela, c'est un territoire dont la dimension d'aménagement ne se retrouvera pas avant 50, 60, peut-être 100 années. Pourquoi ? Parce que c'est un territoire d'un seul tenant arriver qui est prévu comme urbanisable au schéma directeur de la région Ile-de-France, plus un territoire qui est prévu comme une zone totalement protégée, comme le prévoit d'ailleurs le projet de ZAC qui est devenu réalité puisque l'Etablissement public d'aménagement de la Plaine de France a donné un avis favorable à la création du projet de ZAC. Puis, en même temps, avec des territoires qui n'étaient pas prévus au moment où le projet d'EuropaCity a commencé à se présenter et qui, finalement, sont devenus réalité en termes d'ouverture à l'aménagement. Et je pense, bien sûr, au territoire de l'ex usine du groupe PSA à Aulnay-sous-Bois. Tout cela constitue un territoire d'ensemble, et donc, par conséquent, l'ensemble d'une dimension qui intéresse particulièrement la région Ile-de-France.

L'accompagnement de la puissance publique est une condition essentielle du développement et de l'attractivité du territoire du Grand Roissy-Le Bourget. Entre 2007 et 2014, au titre du contrat de projet Etat-Région, la Région a

soutenu des projets du territoire pour près de 130 millions d'euros, même si cela ne relevait pas nécessairement d'une vision d'ensemble, ce que chacun peut déplorer. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui nous parlons, nous, de vision d'ensemble. Et en même temps, il faut le reconnaître, et c'est un regret que chacun peut avoir, malgré tous les efforts qui ont été entrepris depuis des années, nous estimons que la population du Grand Roissy-Le Bourget ne bénéficie pas encore suffisamment des nombreux emplois disponibles sur ce pôle économique majeur pris dans sa dimension la plus large. C'est ainsi que, selon les chiffres qui sont bien sûr disponibles auprès de l'INSEE, le bassin d'emploi est aujourd'hui l'un de ceux qui sont le plus touchés par le chômage en Ile-de-France. Il est le troisième en Ile-de-France avec 1,4 % de taux de chômage, et la Région est aujourd'hui, en termes de taux moyen, je le rappelle, à 8,8 % ; c'est-à-dire qu'il y a un taux d'écart de 3 points pour ce bassin d'emploi. Cette situation doit d'autant plus nous alerter que les populations, que ce soit de Seine-Saint-Denis ou du Val-d'Oise, sont les populations les plus jeunes d'Ile-de-France. C'est la raison pour laquelle l'ensemble de ce périmètre, comme les périmètres connexes au cœur de ce corridor aéroportuaire, comme chacun le sait, fait l'objet d'un contrat d'intérêt national.

Les projets d'envergure sont indispensables pour pouvoir inverser les choses et faire en sorte que la situation à l'égard de l'emploi se redresse. Pour cela, bien évidemment, l'ambition de la Région est de faire en sorte que l'ensemble du potentiel du territoire soit exploité. Des équipements de niveau international concourent à l'attractivité et au rayonnement de l'Ile-de-France, et ce secteur, comme un autre secteur qui est le secteur de Paris-Saclay entre autres, est considéré comme l'un des éléments qui vont concourir de façon majeure à l'attractivité et au rayonnement global de l'Ile-de-France.

Notre vision va reposer sur trois axes stratégiques et, si vous le voulez bien, je vais maintenant vous les détailler. Premier élément : pour renforcer le caractère d'excellence. La région veut accompagner le développement de ce qu'on appelle un nouveau *cluster*, qui sera constitué par un *cluster* autour des métiers de l'aéronautique et de l'espace à vocation industrielle et tertiaire. Cette volonté s'appuie notamment sur le projet AIGLE, en l'étendant sur le vaste périmètre d'influence entre les deux aéroports, soit près de 380 hectares. Ce *cluster* accueillera les sous-traitants de la conception, de la construction, de la maintenance aéronautique et de l'espace. Et à cela s'ajouteront la création d'un lycée international et un campus des métiers de l'aéronautique et de l'espace, en plus des métiers de l'aéroportuaire. C'est donc un véritable écosystème que la Région entend développer et entend très largement encourager pour en faire un pôle mondial de référence. Il est vrai que conçu à cet endroit-là, un *cluster* sur les métiers de l'aéronautique et de l'espace à un jet de pierre de ce qui est sans doute l'un des plus grands salons internationaux de l'aéronautique et de l'espace, c'est lier la possibilité de développement des sous-traitants du secteur avec la possibilité de présentation de leurs activités à l'ensemble de l'écosystème aéronautique et spatial mondial. De surcroît, le situer à l'intersection, au carrefour, de deux plateformes aéroportuaires de dimension internationale, européenne, voire mondiale, constituées par le premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe et par la plateforme aéroportuaire de Roissy, est une opportunité que, là aussi, il conviendrait de ne pas négliger.

Deuxièmement, au nord du territoire qui nous intéresse, un territoire de valorisation agricole et des espaces naturels de 400 hectares doit être sanctuarisé par la mise en œuvre d'une zone agricole protégée. Cette zone agricole protégée figure dans le cahier de la zone d'aménagement concertée tel qu'il a été voté lors de la dernière assemblée du conseil d'administration, pour être précis, de l'Etablissement public d'aménagement de la Plaine de France. Donc, par conséquent, cette zone agricole protégée devra être figurée dans l'acte définitif qui interviendra dans deux ans. Cette zone devra protéger durablement l'espace agricole de ces terres qui sont réputées, comme cela a été dit par la Présidente Claude BREVAN à l'instant, pour leur grande fertilité, et notamment garantir la préservation d'un seul tenant des terres agricoles existantes. La Région veillera à ce que cette protection soit instaurée rapidement, et en l'occurrence le projet d'arrêté de ZAC le permettra une fois que celui-ci aura abouti. Le souhait de la Région est que cette zone puisse accueillir des expérimentations innovantes en faveur de développements de filières de proximité, des productions spécialisées, des écomatériaux, des écopâturages, de l'économie circulaire et, pourquoi pas, de la permaculture.

Troisièmement, et c'est le point le plus important, EuropaCity pourrait compléter cet ensemble en étant l'un des moteurs de ce territoire pour le tourisme, le commerce, la culture, mais surtout les loisirs. Ce projet pourrait être une dynamisation de la capacité du territoire à attirer des investisseurs internationaux privés pour des projets d'envergure. Et c'est effectivement l'opinion qui est la nôtre lorsque nous replaçons l'ensemble du territoire dans un contexte européen, voire mondial, et que nous regardons l'enjeu représenté par EuropaCity dans un contexte européen, voire mondial.

Cependant, et cela a été dit tout à l'heure par la Présidente Claude BREVAN, le « oui » de la Région est un « oui, mais... » Et voilà les raisons pour lesquelles nous mettons ce « mais » : nous mettons ce « mais » parce que la Région sera intraitable dans la réalisation de ce projet, et nous suivrons tous ses aspects avec précision. Pourquoi cela ? Parce que, d'expérience d'élus, nous avons eu l'habitude des projets d'envergure (pas forcément de l'envergure de celui-ci) qui annonçaient des propositions s'agissant de l'emploi de proximité par exemple, et qui créaient à l'issue de fortes déconvenues. C'est la raison pour laquelle nous voulons que les promesses, puisque

nous les prenons comme telles, du maître d'ouvrage deviennent réalité, et cela conditionnera la position de la Région.

- Ainsi l'emploi sera la priorité numéro 1. En phase chantier, la Région attend du maître d'ouvrage une représentation de la population locale dans les emplois créés à hauteur de 30 % minimum, avec un accès privilégié à la commande pour les très petites entreprises et les petites et moyennes entreprises locales. Ensuite, pour que les emplois créés bénéficient en priorité à la population du territoire, nous voulons que l'ensemble des acteurs avec le maître d'ouvrage mettent en place des dispositifs pour améliorer l'accès à l'emploi, que ce soit en *sourcing*, en formation ou sur les horaires de transport pour accéder au site.
- Nous nous engageons de la même manière dans cette exigence d'innovation pédagogique en portant avec l'Education nationale une demande de labellisation pour le campus des métiers et des qualifications, le Hub de l'aéroportuaire et des échanges internationaux.
- En matière d'attractivité touristique, l'objectif de 30 millions de visiteurs attendus chaque année, dont 9 millions de touristes, peut sembler ambitieux au regard des actuelles entrées de structures comparables, et c'est la raison pour laquelle la Région attend du maître d'ouvrage des éléments complémentaires permettant de justifier de tels flux.
- Les activités de loisirs proposées au sein d'EuropaCity pourraient contribuer à l'élargissement et à la diversification de l'offre touristique en Ile-de-France en complémentarité avec Disneyland Paris et le Parc Astérix notamment, et plus généralement ce projet permettrait de conforter la place de la région Ile-de-France parmi les premières destinations touristiques au monde. Il faudra toutefois évaluer, évaluer dans le sens de limiter, toute redondance avec l'offre existante et évaluer le caractère soutenable des infrastructures en matière environnementale. A ce titre, la Région veillera à ce que le maître d'ouvrage apporte la démonstration du caractère vertueux des modalités de production énergétique et de la dimension environnementale et écologique du projet. Nous demanderons donc des garanties, des garanties sur les ambitions affichées, de production d'énergies renouvelables et qu'EuropaCity s'engage dans un chantier exemplaire, un chantier exemplaire notamment sur la gestion des déblais et des remblais de chantier pour ne citer que cette partie la plus visible de ce que doit être un chantier exemplaire.
- Ce projet EuropaCity devra aussi permettre de créer de nouveaux espaces verts qui devront être accessibles, et accessibles gratuitement à tous les habitants. Et cela va de pair, du point de vue de la Région, avec l'ambition globale du mieux-vivre dans les territoires.
- Je voudrais maintenant aborder un autre enjeu majeur qui est celui des transports, car c'est absolument majeur pour le développement équilibré d'un territoire, et spécifiquement pour le territoire du corridor aéroportuaire. En 2024, la future gare du Grand Paris Express, la ligne 17, sera un élément central de la desserte de ce grand périmètre. Les habitants du territoire devront pouvoir tous en bénéficier, et ce en priorité. Et c'est la raison pour laquelle la Région indique que cette gare ne devra pas desservir uniquement EuropaCity, quitte à devoir déplacer le projet en limite sud-est de la ZAC, de telle sorte à ce que les flux de circulation permettent la desserte effective de la gare et à chaque habitant de pouvoir y accéder comme de la quitter.

L'accès par la population du territoire aux équipements du grand périmètre du projet sera, là aussi, un enjeu majeur. Nous voulons donc le développement d'un maillage fin en transports en commun, et la Région attend une vraie collaboration entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et le maître d'ouvrage qui devra à cet égard être force de proposition.

Concernant maintenant l'aspect routier, les niveaux de fréquentation annoncés pour le projet font peser un risque de saturation que personne ne peut nier. Nous attendons donc du maître d'ouvrage qu'il démontre de quelle façon il va veiller à éviter tout impact sur le réseau magistral francilien par la régulation des flux d'entrées et de sorties, de telle sorte que les axes autoroutiers ne soient pas saturés et qu'il présente des solutions viables.

- Enfin, sur le plan économique, la Région souhaite que le projet EuropaCity porte une véritable différenciation commerciale avec celle offerte par le territoire. Traditionnellement, la responsabilité de cette évaluation en termes de surface et de gamme de commerces revient à la Commission départementale d'aménagement commercial du territoire concerné, et en l'occurrence c'est celle du Val-d'Oise. C'est la raison pour laquelle la région Ile-de-France va solliciter l'implication de la Commission départementale d'aménagement commercial de Seine-Saint-Denis et également l'implication de la Commission départementale d'aménagement commercial de Seine-et-Marne, de telle sorte à permettre l'évaluation par chacune des Commissions qui permettra d'éclairer, le moment venu, la Commission nationale d'aménagement commercial.

Huit ans avant l'ouverture annoncée d'EuropaCity, si toutefois le projet est conformé par le maître d'ouvrage, chacun peut observer que de nombreux aspects de la programmation économique, commerciale, culturelle et de loisirs méritent encore d'être affinés. Je veux vous dire que la Région y sera très attentive, tout simplement parce que les risques de cannibalisation de l'offre des communes avoisinantes sont réels et que personne ne pourra l'accepter. Bien entendu, et ce dans un souci de qualité de l'offre, nous sommes aussi, la Région est aussi, opposés à l'accueil d'unités commerciales de moyenne surface et de locomotives alimentaires sur le périmètre d'EuropaCity.

Chacun l'aura donc compris, la position de la Région est à la fois un « oui », assorti de « mais », mais plus globalement, la Région attend qu'EuropaCity se positionne comme un acteur que je qualifie d'audacieux et de coopératif, audacieux et coopératif du territoire, et donc de l'ensemble du territoire, que cet acteur audacieux et coopératif développe et fasse vivre son projet avec les acteurs présents sur tout le territoire, quelque soit les limites administratives de celui-ci. Toutes les garanties environnementales doivent être prises pour assurer la compatibilité de ce projet avec les engagements de la France en la matière et de l'Ile-de-France en particulier. Ce n'est, du point de vue de la Région, qu'à cette condition qu'il y aura une pleine adhésion sur ce projet. La Région souhaite jouer tout son rôle pour faciliter le dialogue entre les différents partenaires, si toutefois cela était nécessaire. De même, la Région est prête à accompagner EuropaCity pour faciliter l'accès aux emplois des populations limitrophes, grâce notamment à ses responsabilités en matière de formation professionnelle et de formation initiale à travers l'apprentissage.

La Région, enfin, sera très attentive à la contribution de tous les acteurs et attend cela de telle sorte à pouvoir permettre l'évolution du projet EuropaCity vers un projet rassembleur et collectif. Un projet rassembleur et collectif puisqu'un investissement d'un acteur privé de cette dimension nécessite le sens des responsabilités pour permettre le développement de projets équilibrés et ambitieux et, en même temps, cela nécessite de la part du maître d'ouvrage un sens des responsabilités au titre de l'intérêt général pour l'insertion du projet dans son environnement paysager, urbain et démographique.

Je vous remercie.

#### **Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity**

On va passer la parole à la salle. C'est Laurent PAVARD qui va animer cette partie. Encore une fois, c'est pour parler de ce que vous avez retenu du débat et pas pour refaire le débat.

#### **Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity**

Commentaires sur l'organisation des débats ; questions à la Commission qui s'efforcera d'y répondre. Donc, nous allons vous passer la parole.

Deux ou trois recommandations. D'abord d'avoir un micro pour vous exprimer parce que si vous vous exprimez hors micro, cela ne sera pas retranscrit au verbatim. D'autre part, présentez-vous pour que nous puissions vous attribuer vos propos. Julie QUENTEL, qui est là, pourra vous passer le micro. Y a-t-il des questions ? Monsieur BESCHIZZA.

#### **Bruno BESCHIZZA, Maire d'Aulnay-sous-Bois, Président de Paris Terres d'Envol**

Pas de question, mais l'on ne peut pas avoir assisté à la plupart des séances sans prendre la parole au nom de Paris Terres d'Envol, le territoire que je représente, d'une part pour vous remercier, vous, Madame la Présidente, mais aussi vos équipes qui ont animé ce débat. Il n'y a pas eu d'appel à la force publique, donc cela s'est bien passé dans la forme dans un premier temps. Ensuite, un absent, et vous l'avez dit, que je regrette beaucoup. Depuis le début, je l'avais dit ici lors de l'ouverture, un grand absent : l'Etat. Il y a eu des prises de parole du président de la République sur l'annonce d'arrivée d'investisseurs étrangers. Il y a eu des prises de parole du Premier ministre. Il y a eu des prises de parole du ministre de l'Economie à Cannes. Et systématiquement, finalement, eux n'étaient pas dans le débat.

Un autre volet qui nous a gênés sur l'absence de l'Etat, c'est qu'on parle de contrat d'intérêt national (parce que je ne suis pas sûr qu'on a tous en tête la signification de l'abréviation CIN). Pour l'instant, aucun des élus ici présents n'a signé un quelconque CIN. Pour certains, et j'en fais partie, nous sommes à la table des discussions avec l'Etat parce que je trouve cohérent de parler de ce grand territoire, mais l'on ne peut pas poser dans le débat public que c'est un fait, puisque, pour l'instant, nous en sommes à définir, finalement, le périmètre, et peut-être les moyens. Donc, je regrette quand même d'avoir systématiquement pendant ce débat considéré comme acquis des postulats

venants de l'extérieur, et ce n'est pas par la faute de l'AMO, c'est par des prises de position complètement extérieures sans qu'on puisse les mettre dans le débat.

Sur l'AMO, il existera encore, à moins qu'on ait des réponses aujourd'hui, des zones d'ombre à éclairer. Quelques exemples très rapidement. Existe-t-il une contribution financière du maître d'ouvrage à la future ZAC ? C'est une question. Pour l'instant, je n'ai pas la réponse. Combien y aura-t-il de commerces ? Il y a eu différentes études, mais le combien, à un moment donné, il faut le poser : 500, 600 ou moins ? Toujours dans la même idée : quelles sont les enseignes nouvelles, différentes, si l'on ne veut pas parler de concurrence ou de cannibalisation, qui arriveront ? Là aussi, nous aurions aimé collectivement avoir des informations sur ce sujet. Pouvons-nous croire à une fréquentation de 31 millions de visiteurs, dont 6 millions de touristes (la Tour Eiffel) ? Là encore, question ouverte, vous le voyez. Comment peut-on croire encore à un report modal de 46 % ? Vous l'avez évoqué, Madame la Présidente. Et comment peut-on encore défendre qu'il n'y aura absolument pas, et l'on a vu — aujourd'hui, heureusement, le débat a amené la contradiction — qu'un effet limité sur l'emploi local ? Alors, effectivement, ce sont des questions qu'on se pose encore.

C'est ce que je retiendrais d'une partie de l'intervention de la Région par la parole du Vice-président, c'est que quand on parle d'ensemble, c'est qu'on ne peut pas, effectivement, considérer EuropaCity un objet qui se pose comme cela au milieu de quelque part sans considérer le reste. Nous l'avons évoqué, il y a des territoires et il y a le Triangle de Gonesse à aménager ; personne ne dénie à qui que soit ce droit. Il y a des territoires à désenclaver, mais il y a aussi des territoires où il y a des projets : la ZAC Aéroliance, le pôle d'excellence du Bourget, — je salue le maire de Dugny qui est derrière moi ; Dugny-Le Bourget sur le thème de l'aéronautique — et cette fameuse friche industrielle de 180 hectares, de l'autre côté, de PSA. Et il est vrai qu'on ne pouvait pas aborder ce débat au débat en considérant qu'EuropaCity est un objet hors sol, en dehors de tout cela, loin de tout cela. Voilà ce que je voulais poser et qui sera complété, je pense, par les autres élus. Merci.

#### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci. D'autres interventions ?

#### Bernard DHAILLY, association AFCEL 95, Gonesse

Bonjour. Bernard DHAILLY, de l'AFCEL, association familiale sur Gonesse. On a oublié de parler de l'agrandissement obligatoire de la station d'épuration. Je pense qu'un projet pareil nécessite obligatoirement que la station d'épuration change de modèle.

En ce qui concerne le petit film sur l'eau, c'était assez sympathique ; il y avait 3 % des enfants qui ne voulaient pas y aller. Ce n'est pas qu'ils ne voulaient pas y aller ; ils ne pouvaient pas y aller, question de moyens. Ici, à Gonesse, ce serait au moins 30 % des enfants qui ne pourraient pas y aller. Merci.

Monsieur BLAZY dit plus : 40 %, peut-être.

#### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci Monsieur. Monsieur LOUP.

#### Bernard LOUP, Co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG)

Bonsoir. Bernard LOUP pour le Collectif pour le Triangle de Gonesse, co-président du collectif. D'abord, merci Madame la Présidente, pour le rapport que vous avez fait. Soyez persuadée que nous lirons attentivement le rapport écrit que vous allez rendre d'ici deux mois. Merci pour le débat qui a été organisé. Nous pensons qu'il y aura avant le débat, et certainement après le débat, et aussi après après le débat. Nous sommes, en tant que collectif, confortés sur un certain nombre d'observations, de critiques, que nous faisons depuis 2010. Nous comprenons, à l'issue de ces débats, et nous espérons que tous les acteurs du territoire comprennent un peu mieux la situation que l'on a ici sur l'est du Val-d'Oise et plus particulièrement sur le Triangle de Gonesse.

Sur l'emploi, la situation est partagée. Alors, le niveau, d'accord. La suppression des emplois, aussi, et l'on a eu beaucoup mal depuis 2010 à faire prendre en considération cette suppression des emplois. Il n'est pas sérieux, quand on nous a parlé depuis plusieurs années des 11 800 emplois, d'avoir et d'entendre certains acteurs du territoire dire : « S'il y a 1 000 ou 3 000 emplois, je prends ». Il faut être clair sur ce que l'on dit et pas dire au maître d'ouvrage : « Faites ce que vous avez envie de faire, on sera toujours satisfait ». Non, il y a des exigences et j'ai bien entendu les exigences posées par le Conseil régional. Les destinataires de ces emplois, cela fait bien

longtemps qu'on entend que pas suffisamment de chômeurs de l'est du Val-d'Oise ont accès aux emplois de Roissy. On se pose depuis longtemps la question : pour quelle raison ? Il y a certainement des raisons. On en a avancé, et principalement sur la question des métiers. Pour l'instant, on n'a pas de précisions là-dessus. A-t-on raison de dire qu'il y a 80 métiers ? Ça, c'est confirmé par le maître d'ouvrage, mais nous disons aussi qu'il n'y a guère plus d'une centaine de métiers sur la plateforme de Roissy. C'est cette spécialisation qui entraîne des difficultés pour accéder aux emplois. Il y a aussi certainement d'autres raisons, mais c'est une raison dont on n'a jamais parlé ; parlons-en et il faudra en parler après le débat public. On n'est pas sûr que dans la formation, il faille aussi trop spécialiser ; on n'est pas sûr que ce que nous propose le porteur de projet avec EuropaCity Compétences soit la meilleure des réponses à la difficulté d'accéder aux emplois et pour réduire le nombre de chômeurs sur ce territoire.

Je voudrais vous donner une information sur la question de Roissy. Notre experte, Jacqueline LORTHIOIS, a fait remarquer que la courbe des emplois sur Roissy était en train de baisser. On a, depuis quelques jours, les éléments de l'INSEE. On les avait jusqu'en 2012 ; on les a jusqu'en 2013. En 2009, on avait 93 600 emplois sur la plateforme de Roissy ; en 2012 : 83 500 (j'arrondis) ; en 2013, la baisse continue : 79 900 emplois. On entend souvent dire que Roissy est le moteur du développement économique. Là aussi, il faut le dire, les emplois sur Roissy sont en baisse. Et chose encore plus grave, au moment où les emplois sur Roissy sont en baisse, le nombre de passagers est en hausse, alors qu'on a toujours entendu qu'un million de passagers c'était, de mémoire, certains rectifieront, c'était un millier d'emplois de plus. En 2009, le nombre de passagers était de 58 millions ; en 2013, on est à 62 millions ; et 2015, cela continue à augmenter : 67,8 presque 68 millions de passagers et l'on n'a pas encore le nombre d'emplois donnés par l'INSEE.

Sur les transports, je passe rapidement, le risque de saturation a été évoqué, c'était important, et je pense que le débat public l'a clairement fait apparaître. Et là, on remercie le territoire Terres d'Envol de son étude apportée sur la question des transports.

Sur le corridor aéroportuaire, on nous disait qu'il n'existait pas ; l'on s'aperçoit ce soir qu'il existe. Il va du Bourget, situé en grande partie dans le Val-d'Oise, jusqu'au centre de l'aéroport de Roissy. Et l'on peut consolider ce développement de corridor aéroportuaire en allant de Villiers-le-Bel à Tremblay. On est prêt à débattre ; le corridor existe, il n'est plus à créer et il n'y a pas besoin, pour le créer, d'urbaniser forcément le Triangle de Gonesse.

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Monsieur LOUP, on ne refait pas le débat, s'il vous plaît. Si vous pouvez simplement vous concentrer sur ce qui sera nécessaire de regarder après le débat, de poursuivre comme échange. Vous avez encore jusqu'au 13 juillet pour mettre des contributions complémentaires sur le site.

### Bernard LOUP, Co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG)

Je passe rapidement, mais je tiens à souligner que sur la gouvernance, on est sur un territoire où l'on a un équipement métropolitain situé hors de la métropole avec la plateforme de Roissy.

Sur l'argument principal, quand même, je tiens à parler d'un moment dont vous n'avez pas parlé, c'est sur la question du SDRIF. En passant, je souligne que le lycée de Fosses a entendu les différents points de vue, cela n'a pas été le cas pour le lycée de Garges, cela n'a pas été le cas non plus pour l'établissement de la Chambre des métiers. Par contre, pour le Conseil régional, cela a été le cas. Le porteur de projet et différents acteurs de ce projet ont été auditionnés et, pour moi, le meilleur moment a été l'audition par la Commission de l'environnement du Conseil régional, où l'on a eu l'occasion d'entendre des experts de la Région sur l'argument principal évoqué, qui est le SDRIF. On a entendu que la priorité est à la construction de la ville sur la ville, qu'il n'y a pas obligation à consommer la capacité d'urbanisation, elle est possible, mais il n'y a pas obligation. La multiplication des zones commerciales doit être enrayée ; elle ne doit pas nuire au bon fonctionnement des pôles urbains limitrophes. EuropaCity n'est pas compatible au SDRIF.

En conclusion, ce que nous retenons, c'est qu'EuropaCity est un projet qui divise. Et nous craignons qu'il divise de façon durable le territoire. Il faut abandonner ce projet pour pouvoir enfin aborder le devenir de ce territoire qui est sur plusieurs départements, qui est interdépartemental. Nous regrettons, malgré toutes les réserves qui ont été émises par le Conseil régional, qu'il n'ait pas saisi l'opportunité de ce débat, de cette situation, pour remettre une situation à plat. Et je tiens à remercier la Commission particulière du débat public, mais également EuropaCity. On espère très fortement qu'il y aura aussi un avant et un après-EuropaCity. L'avantage d'EuropaCity, c'est qu'il a créé les conditions du débat, et maintenant le débat ne sera pas terminé, il va se poursuivre. Merci à la CNDP d'avoir organisé ce débat. Merci à vous.

### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Il nous reste quelques minutes pour quelques interventions. Deux interventions. Madame, sur le débat, si vous pouvez. Merci.

### Muriel JASMIN, Vice-présidente du Conseil citoyen de Goussainville

Bonsoir à tous. Je m'appelle Muriel JASMIN. Je suis vice-présidente du Conseil citoyen de Goussainville. Pour ma part, je tenais à remercier Madame la Présidente pour son excellente mise en place des débats qui se sont déroulés tout au long du processus. Je tenais aussi à remercier tous les experts qui nous ont apporté leur éclairage, qui nous ont aidés à mieux comprendre le projet d'EuropaCity qui est, pour moi, d'une très grande envergure. Je ne suis pas aussi pessimiste que certains ; je suis plutôt optimiste par rapport à ce projet, et j'espère qu'il verra le jour. Je pense très sincèrement qu'il doit aussi s'orienter et doit être une priorité pour la jeunesse, parce que cela doit favoriser les emplois dans ce sens. Je vous remercie.

### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci Madame. Nous avons deux interventions à gauche. Le député-maire de Gonesse.

### Julien BAYOU, Conseiller régional Ile-de-France

Je vais essayer de faire vite. Merci pour cette soirée. Julien BAYOU. Je suis conseiller régional. Je suis très content d'être venu parce que, du coup, j'ai la position de la Région. Enfin une position sur EuropaCity. Clairement, je partage les craintes présentées avec modération et diplomatie par Monsieur BESCHIZZA et avec moins de modération, mais tout autant de diplomatie, par Bernard LOUP. On va détruire des terres agricoles. On n'a aucune garantie sur l'emploi, clairement, si ce n'est les dires du maître d'ouvrage. On n'a aucune garantie sur la cannibalisation, sur la fréquentation, et 31 millions de touristes visiteurs, personne n'y croit vraiment, je pense. Et le « oui, mais... » exprimé par le Vice-président de la Région ne me rassure pas du tout. Que se passera-t-il si c'est un fiasco ? On aura détruit des terres agricoles ; on aura fait miroiter monts et merveilles à un territoire en difficulté, et l'on aura dit : « Mince, c'est raté. » On n'a pas le droit de faire cela. Je crois que le « oui, mais... » a quelques exigences, alors que la Région n'a malheureusement aucun moyen de peser sur les emplois locaux ou les qualifications, etc. Je crois que c'est une voie extrêmement dangereuse, et je pense que le projet n'est tout simplement pas mûr. Il faut effectivement l'abandonner, l'envisager peut-être ailleurs, envisager d'autres développements pour le territoire. Je crois qu'il est extrêmement de s'engager sur ce projet, irréversible pour ce qui est des terres agricoles pour se retrouver dans quelques années avec un éléphant blanc, en se disant « mince, on n'avait envisagé que les centres commerciaux allaient se cannibaliser ou que les touristes ne passent pas ici ». C'est dangereux et il faut faire attention. Je n'ai pas entendu de réponses à ces exigences : comment les mettre en œuvre ? Merci.

### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Monsieur le Député-Maire de Gonesse ; et Monsieur ROBERT qui a peut-être des éléments à apporter concernant l'aménagement de la zone.

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

Tout d'abord, je voudrais remercier Madame BREVAN, la Présidente, et l'ensemble des membres de la Commission, évidemment. Vous, Madame, votre synthèse n'était pas un exercice facile. Cette synthèse du débat, riche, qui est intervenue même si, évidemment, elle n'a réduit, ce qui est à peu près et ce qui était attendu, les positions entre ceux qui sont franchement contre, on vient de l'entendre à nouveau, et ceux qui sont franchement pour, mais avec des interrogations, ce qui est légitime, car il y a toujours des questions qui se posent.

Je voudrais dire l'intérêt de ce débat public pour le territoire de Gonesse, mais au-delà, pour le territoire de ce qu'on appelle le Grand Roissy. Alors, il y a la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, mais il y a aussi les communes voisines de Seine-Saint-Denis, donc de Terres d'Envol, qui font aussi partie du Grand Roissy en même temps qu'elles font partie de la métropole de Paris. Nous sommes très liés les uns aux autres. Et je souhaite qu'on ne se pose pas en concurrents, mais qu'on recherche un avenir commun. Après tout, ce qui est le point commun pour l'instant, qu'on soit à Gonesse ou qu'on soit à Aulnay, c'est que nous sommes sur un territoire de la banlieue nord de Paris. Et celui-ci est plutôt considéré aujourd'hui, quand on vient de l'extérieur, notamment

quand on habite Paris par exemple et qu'on a parfois du mal à dépasser le périphérique pour venir jusqu'ici, comme des territoires répulsifs, du moins connotés. Un élément d'attractivité est l'aéroport même si, en même temps, quand on est à Gonesse et qu'on subit les nuisances des avions, c'est un territoire qui perd des habitants en raison des nuisances parce que, évidemment, certains préfèrent aller habiter ailleurs. Donc, on a cette ambiguïté de l'attractivité et de cet aspect répulsif. Mais depuis que nous avons le débat sur le Grand Paris, c'est-à-dire depuis que l'on a pensé le grand réseau express du métro automatique, je crois qu'on a une vision, et d'abord pour les habitants du territoire, ce qui est important. Le Grand Paris intéresse aussi la Seine-Saint-Denis, Aulnay ; il n'y a pas que notre branche de ligne 17, il y a aussi la ligne 16. Donc, nous avons, d'abord nos populations, la perception qu'il y a là des atouts pour l'avenir et qu'il y a une chance pour le territoire. C'est la raison pour laquelle, bien évidemment, qu'il y a là, avec le débat maintenant d'EuropaCity, une première concrétisation. Bien évidemment, EuropaCity s'inscrit dans le Triangle, et nous avons voté très largement, la semaine dernière, Monsieur le Premier vice-président de l'Établissement public Plaine de France, pour la création de la ZAC du Triangle. Car l'État est présent, Monsieur BESCHIZZA, je vous rassure, Monsieur le Préfet du Val-d'Oise était là, et donc l'arrêté du Préfet interviendra après la période de l'été.

Je voudrais dire ce que je retiens pour l'instant du débat très brièvement.

Sur l'agriculture, il est évident qu'on a le choix entre ne plus urbaniser un seul pouce de terre, c'est la position de certains, et faire un choix d'aménagement du territoire sur un territoire aéroportuaire situé entre deux aéroports, Roissy et Le Bourget. Bien évidemment, il faut répondre à la question de l'agriculture. Nous y avons répondu en faisant d'abord le choix d'un projet compact. Puis, nous avons pris les premières mesures. Jérôme CHARTIER disait : « La Région veut une zone à protéger sur le carré vert, les 400 hectares ». J'informe que, la semaine dernière, le Conseil municipal de Gonesse a délibéré sur la création de cette ZAP, donc l'instruction va pouvoir commencer à partir du moment où la Ville de Roissy en fera de même, puisque les deux communes doivent délibérer. C'est donc quelque chose de concret.

Sur le projet de lisière agricole du Triangle, qui sera en lisière et qui sera également en limite d'EuropaCity, nous sommes prêts à travailler sur des expérimentations et des projets innovants, et on est preneur de toutes les bonnes idées qui pourraient venir pour construire cela. Je rappelle que la ville, depuis 20 ans, est en reconquête sur une zone de décharge de 120 hectares qui, demain, constituera un parc qui sera en liaison avec le parc du Triangle. Donc, je crois que sur cette question de l'environnement, dans une ville qui subit les nuisances aériennes, nous faisons déjà un certain nombre de choses, et nous sommes prêts à continuer sur l'avenir avec le Triangle et avec EuropaCity.

Sur les commerces, je comprends les interrogations. Je crois effectivement, et vous l'avez dit, Madame la Présidente, qu'il faut des précisions que le maître d'ouvrage doit donner. Et je suis d'accord sur cette idée introduite par Jérôme CHARTIER de différenciation commerciale, je reprends l'expression. Je crois qu'il faut répondre à ce sujet, car il y a une inquiétude, et quand il n'y a pas de réponse, l'inquiétude est toujours là. Je peux comprendre qu'à ce stade, comme vous l'avez dit, tout ne peut pas être défini. On peut comprendre qu'il ne s'agit pas de provoquer des friches commerciales après la friche industrielle qui est déjà traitée de PSA.

Sur la question de l'emploi et de la formation, elle est fondamentale. Je ne répète pas ce qui a été dit ; je le partage complètement. Il nous faut travailler dès maintenant et je pense que le maître d'ouvrage doit prendre des engagements. Il les prendra et nous les prendrons ensemble, collectivement, de la Région au Département en passant par la Communauté. Je rappelle à Jérôme CHARTIER que dans le PPI Lycées, qui doit être révisé prochainement, de la Région, il y a la création d'un lycée sur le Triangle qui est lié au tourisme et à l'hôtellerie. Donc, je pense que la Région doit nous soutenir sur ce point-là.

Sur la culture, bien évidemment, c'est essentiel. Ce territoire a besoin de développement économique, de développement social, de développement culturel pour permettre le développement humain. Il est évident que nous y sommes attentifs. Là, les engagements sont déjà pris, vous l'avez rappelé, Madame la Présidente, sur la nécessité de mettre en place un comité de pilotage. Il y a là un enjeu très important s'agissant du lien qu'il faut faire entre le projet culturel d'EuropaCity et le territoire.

Puis, j'aimerais terminer par les soutiens. Je comprends les inquiétudes et les questions, et je crois que nous devons nous attacher à trouver les réponses, car dans le cadre de ce que nous avons à faire, qui a été évoqué tout à l'heure, du contrat d'intérêt national... et je terminerais par là. Mais je voudrais dire d'abord sur les soutiens. J'ai entendu le discours du Premier vice-président de la Région, le « oui, mais... ». C'est un « oui » d'abord, j'ai entendu le « oui ». Le « mais », c'est des questions. Je suis un peu interrogatif sur la question de la gare à déplacer parce que je rappelle... ou alors, je n'ai pas bien compris peut-être... très bien, je suis rassuré dans ce cas là, parce que tout décaler... Mais je voudrais dire au Président du Conseil départemental que je le remercie au nom du Territoire pour son soutien indéfectible sur ce projet. Donc, effectivement, nous avons besoin du soutien du Département qui nous est acquis, on le sait. Donc, ensemble, l'État propose, sur l'ensemble du grand territoire, pas uniquement le nôtre, y compris celui de Terres d'Envol, la création, vous l'avez évoqué tout à l'heure, Monsieur le

Maire d'Aulnay, d'un contrat d'intérêt national. Je comprends, j'ai entendu, ce contrat d'intérêt national n'est pas signé. Il n'est pas signé parce qu'il y a le débat public d'EuropaCity qui se termine, donc on va se retrouver à l'automne. Je pense qu'avec les réponses que nous devons apporter, il y a quand même la matière, dans l'intérêt de l'ensemble du territoire du Grand Roissy, à élaborer un contrat d'intérêt national qui permet à l'Etat, mais il y a aussi la Région, les départements et l'ensemble des territoires, de véritablement avancer sur la réalisation de cet avenir commun qui passe par EuropaCity malgré tout.

### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci. Nous allons donner la parole à Damien ROBERT. Puis, on aura le maître d'ouvrage, et nous aurons une deuxième séquence de questions ou d'interventions en fin de réunion.

### Damien ROBERT, Directeur général EPA Plaine de France

Bonsoir à tous. Je vais m'attacher à être assez court pour laisser la parole. Juste vous dire, évidemment, que je m'associe aux remerciements de tout le monde pour la qualité des débats. Et rappeler aussi que l'Etablissement a participé à l'ensemble des réunions, présence systématique de l'Etablissement aux réunions ; présence aussi à toutes questions, questions orales ou questions écrites. Par ailleurs, il y en a eu beaucoup et on y a répondu, on y tenait et on l'a fait. Puis, présence aussi par la mise à disposition de tous nos travaux, dieu sait qu'ils sont nombreux, à la demande souvent de la CPDP, mais aussi dans le cadre de demandes plus ponctuelles par les différentes parties prenantes du débat. Vous dire aussi que nous avons été, nous en tant qu'établissement public, interpellés dans le cadre de ce débat, même si nous ne sommes pas le maître d'ouvrage du projet, interpellés sur trois sujets sur lesquels je vais revenir brièvement : les relations que l'on a contractuelles ou pas d'ailleurs avec la société Alliages & Territoires qui porte le projet, les questions relatives à la ZAC du Triangle de Gonesse — Jérôme CHARTIER et Jean-Pierre BLAZY en ont un peu parlé et je compléterai — puis une question assez récurrente sur la superposition des procédures sur ce territoire.

Sur le premier sujet, nous avons, depuis la décision d'Auchan à l'époque qui est devenu Alliages & Territoires par la société de portage, des relations de travail régulières avec la société Alliages & Territoires, j'ai envie de dire relativement normales, normalisées. Comme tout aménageur public a avec tout promoteur, nous en avons évidemment avec Alliages & Territoires, mais nous en avons avec, évidemment, tous les autres promoteurs qui sont intéressés par le projet, c'est la première chose. Puis rappeler aussi que nous ne sommes pas les seuls à avoir des relations contractuelles avec Alliages & Territoires, puisque depuis la décision en 2010 de s'implanter, en tout cas d'étudier l'implantation du projet sur le Triangle de Gonesse, il y a eu un certain nombre de documents contractuels très peu engageants, mais qui donnaient un cadre de coopération entre les pouvoirs publics locaux et nationaux et le groupe Auchan. Ce protocole a été signé en 2010 par la Ville de Gonesse et le Département, protocole signé en 2012 avec l'Etat, la Ville de Gonesse et l'agglomération Val de France à l'époque. Puis, enfin revenir sur des questions posées sur nos relations contractuelles dans le cadre du protocole qui a été approuvé en Conseil d'administration en septembre dernier et signé avec la société Alliages & Territoires qui, là, pour le coup, est un protocole qui engage, qui engage à la fois la société Alliages & Territoires et l'Etablissement public. Donc, vous dire d'abord que, sauf erreur de ma part, nous avons répondu à ce sujet-là de manière écrite, puisque cela a été des questions écrites sur lesquelles nous avons répondu. Et peut-être vous dire en quelques mots le contenu de ce protocole.

- Vous dire d'abord que c'est un protocole qui est un protocole d'objectifs avec deux objectifs pour l'Etablissement. Premier objectif : que la société Alliages & Territoires nous donne des garanties en matière de propriété, de cession de biens immobiliers et de gestion des espaces communs, de manière à ce que nous évitions évidemment une multitude d'acteurs et d'interlocuteurs pour la puissance publique. Puis, deuxième objectif : l'engagement d'Alliages & Territoires d'acquiescer, évidemment, les terrains auxquels sont attachés les droits à construire ; j'y reviendrai. Objectif pour la société Alliages & Territoires de réunir, cela a été une demande forte exprimée par le groupe Auchan, les conditions afin de permettre le développement de son projet : conditions en termes d'acquisition foncière, conditions en termes d'avancées réglementaires et d'avancées opérationnelles du projet puisque le projet s'inscrit dans un projet d'aménagement public. Puis, un objectif commun qui est de préciser les conditions d'insertion du projet dans l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse, avec des principes d'insertion très précis sur ce projet et qui sont, évidemment, au fur et à mesure de l'avancée opérationnelle, précisés et déclinés dans les différents documents d'urbanisme et les documents réglementaires.
- Deuxième élément de ce protocole, des engagements réciproques. Des engagements de la société Alliages & Territoires en matière de propriété, de gestion des droits et des biens immobiliers, de libre

accès de l'équipement, de responsabilité sociale et environnementale, et engagements en termes de programmation culturelle. Et engagement de l'Etablissement public d'un principe de cession foncière exclusive jusqu'à une hypothétique promesse de vente, si le projet était confirmé, sur une surface au sol de 80 hectares pour une constructibilité maximale de 760 000 mètres carrés, espaces communs compris.

- Troisième élément, un élément qui, sous le sceau de la confidentialité, est protégé par le secret des affaires, mais qui a été diffusé au Conseil d'administration de l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France le 18 septembre dernier, qui est les conditions financières de cession de terrain. Je tiens à préciser que le protocole n'est pas une promesse de vente, mais il définit un niveau de charges foncières qui, évidemment, est la première étape vers une promesse de vente si, là encore, le projet se confirmait.
- Puis, dernier élément de ce protocole, évidemment des clauses de sortie possible à la fois pour l'EPA et pour Alliages & Territoires — je ne vais pas vous les lister, mais on vous a répondu par écrit et on le repreciserà si nécessaire — qui sont très nombreuses, afin de permettre la sortie si les conditions n'étaient pas réunies pour que le projet se fasse d'un côté comme de l'autre.

Revenir en deuxième point sur la question sur la ZAC du Triangle de Gonesse qui a été validée en Conseil d'administration le 29 juin dernier. La décision de créer la ZAC n'est possible que parce que le SDRIF ouvre un droit à l'urbanisation du Triangle de Gonesse, droit effectivement conditionné, mais droit à l'urbanisation ; c'est une décision publique partagée d'ailleurs par la Région et par l'Etat, puisque le SDRIF est un document à ce titre hybride entre l'Etat et la Région. Vous dire aussi que la ZAC du Triangle de Gonesse est la résultante d'une initiative effectivement prise en propre par le Conseil d'administration de l'Etablissement, qui est composé à la fois d'élus du Val-d'Oise et d'élus de la Seine-Saint-Denis, d'élus régionaux, d'élus départementaux et de représentants de l'Etat. Ce projet a été le fruit de huit ans de réflexions collectives à l'échelle du Grand Roissy, avec un certain nombre de propositions de schémas : des schémas des espaces économiques, de schémas de développement, de préservation des espaces agricoles, de schémas des transports, je n'y reviendrai pas. Ceci témoigne à plusieurs titres qu'une réflexion à grande échelle et collective s'est faite depuis plusieurs années. Et j'aimerais saisir l'opportunité pour vous dire d'une part, sous le contrôle des représentants de la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France, que le schéma des espaces agricoles a été validé au Conseil du 30 juin dernier, donc de la semaine dernière. Ce schéma sacralise à long terme des espaces agricoles sur toute la partie val-d'oisienne et maintenant seine-et-marnaise du Grand Roissy. Puis, c'est aussi une réflexion collective qui a été primée aujourd'hui même, puisque nous avons reçu — quand je dis « nous », c'est la communauté d'agglomération Pays de France et l'Etablissement public — le Grand Prix européen d'urbanisme, pour ses réflexions sur le développement du Grand Roissy, par le Conseil européen des urbanistes. Et, évidemment, à l'échelle locale par le projet urbain qui a été fait, là aussi en collaboration avec les collectivités et qui, comme l'a rappelé le Député-maire de Gonesse, avec des partis pris très forts en termes de compacité, de densité, d'accessibilité, avec la préservation à long terme d'un espace agricole de 400 hectares d'un seul tenant.

Enfin, vous dire que le financement de projet qui a suscité beaucoup d'interrogations est un financement très classique. Les règles qui régissent ce financement sont les règles de principe de financement d'une zone d'aménagement concertée où l'aménageur public acquiert, viabilise, dépollue s'il le faut, des terrains, et les revend à des promoteurs avec des droits à construire. Ces droits à construire financent la due proportion des programmes, les équipements et les espaces publics nécessaires à l'accessibilité, la viabilisation et l'aménagement des espaces publics sur la ZAC. Evidemment, toutes ces questions ne sont pas totalement réglées puisque le projet va devenir opérationnel. Ils le seront, et c'est le dernier élément de mon propos, par une étape qui nous attend maintenant, après l'arrêté de création de la ZAC que l'on espère relativement rapidement. Nous avons une deuxième étape, c'est ainsi que se déroulent les principes d'aménagement publics, une étape de réalisation de la ZAC, c'est-à-dire que nous allons créer la zone d'aménagement concertée sur la base d'un programme dans 12, 18 ou 24 mois au plus tard. Nous réaliserons la ZAC ; c'est une deuxième procédure qui sera aussi validée par le Conseil d'administration de l'Etablissement public. Ce dossier de réalisation précisera la programmation, intégrera éventuellement les évolutions programmatiques, notamment celles d'EuropaCity puisqu'il est probable que, si le projet se confirme, il y ait des évolutions programmatiques. Nous avons la possibilité, avec cette double procédure, d'intégrer toutes ces évolutions des programmes en cours. Puis, on s'accordera sur ce qu'on appelle le programme des équipements publics, en gros toutes les infrastructures et les aménagements publics qui seront nécessaires à l'aménagement public. Ce sera aussi un document contractuel public et voté par le Conseil d'administration.

C'est donc une procédure propre de zone d'aménagement concertée qui, effectivement, est concomitante avec un débat public sur le projet EuropaCity, avec une enquête publique sur la ligne 17 du Grand Paris. Mais je crois qu'il est important d'insister sur le fait que ces procédures, si elles concomitantes et si elles se superposent, elles se coordonnent aussi, et qu'il est important pour le public que, finalement, sur tous ces objets-là, il puisse être

consulté sans que la globalité du projet ne suscite trop d'incompréhension. C'est la raison pour laquelle aussi nous serons très attentifs, nous, à poursuivre la concertation sur le projet du Triangle de Gonesse.

### Laurent PAVARD, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci. Maintenant, je vais appeler le maître d'ouvrage, donc Alliages & Territoires. Monsieur DALSTEIN, Monsieur LEBON peut-être après, pour parler du bilan, de ce qu'il retire de ce débat, et des approfondissements qu'ils apporteront ensuite à leur projet, à l'issue de celui-ci. Monsieur DALSTEIN, à vous.

### Premier bilan du débat public, les sujets qu'Alliages & Territoires souhaite approfondir et ses premiers engagements

#### Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity, Alliages & Territoires

Bonsoir. Je voudrais à mon tour remercier l'ensemble des participants acteurs et parties prenantes qui se sont mobilisés pendant un peu plus de trois mois et demi du débat. Ils ont été, vous avez été, présents en nombre. Et quelles que soient les positions et intentions qui ont pu être exprimées, je dois vous dire que pour le maître d'ouvrage que nous sommes, cela a été un temps riche de contenu, riche d'échanges, et nous progressons dans l'évolution, la mise en œuvre, de ce projet si, évidemment, il était amené à se poursuivre.

Je voudrais également remercier l'ensemble des collectivités territoriales qui ont participé à ce débat par le biais de cahiers d'acteurs et celles qui nous ont accueillis : les communes du Val-d'Oise, de la Seine-Saint-Denis, Arnouville, Gonesse, Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Tremblay-en-France et Villepinte, qui ont permis de mobiliser des habitants, des parties prenantes, et donné les moyens de s'exprimer. Je voudrais également remercier l'ensemble des acteurs économiques et des acteurs culturels qui ont participé à ces échanges, et qui ont permis de faire en sorte que ce projet EuropaCity puisse, s'il vient à se poursuivre, s'ancrer dans son territoire pour tenir compte de ce qui existe, des attentes qui peuvent être exprimées. Remercier, bien sûr, les services de l'Etat avec l'ensemble des services qui ont participé, que ce soit la DRIE, La Direction régionale de l'équipement, que ce soit la Direction chargée de l'emploi, que ce soit bien sûr l'Etablissement public d'aménagement, que ce soit la Société du Grand Paris. Remercier les experts mobilisés par la Commission particulière du débat public qui nous ont permis d'enrichir et de questionner le projet, et donc de faire avancer le débat. Saluer et remercier les deux présidents du Collectif pour le Triangle de Gonesse, Monsieur LOUP et Monsieur BOULANGER, pour leur participation active, et pour leur opposition qui a permis aussi d'avoir des débats contradictoires. Cette confrontation d'idées s'est faite toujours dans un cadre respectueux et je voudrais les en remercier. Puis, bien sûr, remercier la Commission particulière du débat public, chacun de ses membres et sa présidente, pour l'organisation de ce débat et l'exigence qui a été fixée pendant l'ensemble de nos échanges.

Sur la participation et la qualité des débats, je voudrais très brièvement indiquer deux ou trois choses que nous retenons.

- Tout d'abord, les modalités.
- Les innovations qui ont été présentées par Madame BARTHE sur le bus qui est allé à 10 moments à la rencontre des habitants, et qui globalement a permis de mobiliser un certain nombre de gens qui ne participent pas classiquement aux réunions le soir comme maintenant. Je dois dire que ces échanges ont été pour nous des moments tout à fait privilégiés d'informations réciproques sur le projet EuropaCity.
- Les lycées, cela a été dit, le témoignage du lycée de Fosses est pour nous source d'enseignement, et je dois dire que ce débat public est sans doute, pour nous en tout cas, le maître d'ouvrage privé que nous sommes, un grand moment de démocratie locale, peut-être imparfait, peut-être perfectible, peut-être que le maître d'ouvrage n'a pas répondu à toutes les questions posées, mais vraiment, cet exercice est pour nous un exercice très utile.

Avant de présenter les premiers enseignements qu'on en tire, je voudrais souligner que ce projet EuropaCity, donc son débat public, n'est pas, selon nous, un projet tout à fait comme les autres. Tout d'abord, et cela a été dit par l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France, par Monsieur le Premier vice-président de la région Ile-de-France, ce projet, s'il voit le jour, n'est qu'une composante d'un projet d'aménagement plus large : le Triangle de Gonesse, et plus largement l'ensemble de ce qu'on appelle ce corridor aéroportuaire, ce grand territoire et cette opportunité unique de développer le nord-est de l'Ile-de-France. Bien sûr, le débat public conduit à un coup de projecteur sur le projet EuropaCity lui-même, sur le maître d'ouvrage privé que nous sommes. Pour autant,

beaucoup de questions ont été posées sur un aménagement global plus cohérent. Il est vrai que ces questions, aujourd'hui, n'existent pas, et je dirais que le porteur de projet que nous sommes l'appelons aussi de nos vœux.

La deuxième particularité que je voulais mentionner est que c'est un projet d'investissements privés et que, sous le contrôle du président de la Commission nationale du débat public, il n'est pas si courant que des projets d'investissements privés fassent l'objet de tels débats publics ; il y a eu quelques précédents, mais c'est un exercice nouveau. Et vous indiquez que nous rentrons dans ce champ de saisine d'un débat public, pas parce qu'il y avait une dimension commerciale dans le projet, mais parce que plus de 300 millions d'euros d'investissements étaient consacrés aux équipements de loisirs, de tourisme, culturels. Et pour être exact, dans le projet, hors espaces à usage public, c'est-à-dire tous les espaces de déplacement à l'intérieur du projet, c'est 1,5 milliard du projet, donc la moitié du projet dans son investissement total, qui porte sur ces équipements de loisirs, de culture, et d'hôtels qui nous faisait rentrer dans ce champ de saisine du débat public.

Troisième particularité — alors, peut-être que cela a été le cas dans d'autres débats, mais pour nous c'est un pari de façon assez forte — c'est la gestion de ce temps long, c'est-à-dire que quand on parle aux habitants, 2024, c'est finalement assez loin. Et le Grand Paris, qui est le préalable par rapport à un projet comme le nôtre, est aussi quelque chose d'assez théorique. Donc, j'ai perçu le fait que dans ce débat, la gestion de ce temps peut susciter des déceptions. Ce projet, finalement, au fil de l'eau, va-t-il se réaliser ? Va-t-il se réaliser tel qu'il va se présenter à date ? Dans quel projet d'aménagement plus global s'inscrit-il ? On a sans doute, notamment dans la mobilisation, un vrai challenge pour arriver à intéresser les habitants à un projet qui a cette échéance.

Et, enfin, et cela a beaucoup été dit sur le commerce, c'est un projet qui n'est pas figé dans son offre et dans sa conception. Et c'est normal, parce que, je reprends les termes du débat public, un débat public, c'est de présenter un projet suffisamment en amont, destiné à se préciser et à évoluer. On n'est pas au moment d'une enquête publique, nous ne sommes pas au moment d'une procédure administrative, et donc c'est donc bien suffisamment en amont du projet qu'il fallait organiser ce débat.

Sur les premiers enseignements qu'on en tire, je vais être bref, parce que par rapport au compte rendu qui a été dressé par Madame la Présidente, je dirais qu'on a vécu le même débat, et je rejoins le compte rendu pour l'essentiel. Peut-être que j'aurais quelques nuances, mais ce sera la réponse que le maître d'ouvrage fera le moment venu. Mais je crois que tout a été dit. Bien entendu, les premiers enseignements que je vais essayer de vous présenter de façon synthétique ne préjugent pas de la décision que le maître d'ouvrage prendra à l'issue du débat public puisque, comme cela a été dit, à l'issue du rapport remis par la Commission particulière du débat public et de la délibération, si je ne me trompe pas, de la Commission nationale du débat public, le maître d'ouvrage aura trois mois pour dire la décision qu'il prend à l'issue de ce débat public soit d'abandonner, soit de poursuivre en l'état, soit de poursuivre en amendements ce projet.

Quelques premiers enseignements. J'ai essayé d'aborder le projet sous six thématiques.

- Est-ce que ce projet serait créateur d'emplois et quelles formations devraient être mises en place pour bénéficier aux habitants du territoire ? Je vais passer vite, sinon cela prendra trop de temps. Nous nous sommes livrés à un premier exercice de verbatim de ce que nous avons entendu, et je dirais dans des propos très nuancés. J'espère l'avoir retranscrit de façon impartiale. Effectivement, il y a du pour et du contre par rapport aux attentes qui se sont exprimées.

Une opportunité, si on s'y prend à temps. Les 11 000 emplois promis ; est-ce que ce chiffre est juste ? Que fait-on pour les jeunes ? Est-ce que, effectivement, ces emplois vont bénéficier aux habitants de la proximité, des communes qui sont à proximité ? L'employabilité des habitants n'est pas quelque chose qui se décide ; qu'il est illusoire de faire croire aux populations que ce projet répondra finalement, de façon systématique, aux besoins des emplois des habitants ; et qu'il y a un risque réel de développer des emplois qui ne profiteraient pas à la population. On constate cependant un taux d'insertion professionnelle assez élevé, c'est ce qui est apparu à Villiers-le-Bel le 12 avril, mais, malheureusement, les débouchés n'existent pas nécessairement sur le territoire.

S'agissant des sujets de formation : les engagements ; quelle est la nature ? Cela a été rappelé par plusieurs intervenants et décideurs publics ce soir. Qu'est ce qu'EuropaCity mettra sur la table ? Quels engagements seront pris pour que les jeunes soient formés en fonction des débouchés qui seront créés ?

Puis, par rapport à certaines typologies de publics, les jeunes, les femmes, les personnes parfois les plus éloignées de l'emploi : quelle est la nature des formations qui seront mises en place ? La nécessité, c'est apparu de façon très forte, de travailler en réseau. Le projet EuropaCity n'est qu'une composante d'un écosystème dans tous les domaines qui existent, et donc ne pas travailler seul sur ces sujets-là pour pouvoir mettre en place des innovations. La dernière phrase, ce sont les propos du député-maire de Sarcelles, c'est qu'on mette en place un système plus performant que tout ce qui n'a pas pu être fait depuis 30 ans, et si l'on doit faire quelque chose, inventons quelque chose d'efficace.

Quels premiers éléments tirons-nous d'abord ?

Bien sûr, sur la question des emplois, j'admets volontiers le caractère imparfait des études que nous avons menées, et le « 11 800 emplois créés par le projet » a suscité beaucoup de questionnements. Ce que je retiens, c'est qu'à la fois les services de l'Etat et l'expert, dans la fourchette, ont relativement validé les emplois. Alors, sensiblement moins dans la phase de construction : 3 300 versus 4 200 par rapport à nos études ; 10 115 à l'ouverture du projet par rapport au 11 800 qui étaient annoncés, mais je dirais qu'on a un ordre de grandeur partagé, que ce soit en phase de chantier ou en phase d'exploitation.

Le deuxième point important est le fait que pour ces emplois, il apparaît que, pour peu qu'on soit dans une démarche volontariste, ils peuvent être accessibles aux habitants du territoire. De ce fait, le dispositif que nous avons proposé, qui avait été travaillé avec la Chambre de commerce et d'industrie de Paris et région Ile-de-France, est très largement à développer. EuropaCity Compétences, notre idée était, et cela a été dit dans le cadre du débat public, d'avoir deux antennes déconcentrées de cette structure de formation pour permettre d'accueillir dans une logique de guichet unique les habitants pour pouvoir accéder aux formations ou aux orientations, et donc d'être au plus près des réseaux de transports en commun à Aulnay-sous-Bois et à Sarcelles.

Beaucoup de critiques ont été faites sur ce que nous avons prévu sur les dispositifs d'insertion. On a proposé 5 % du volume total alloué aux personnes qui sont aujourd'hui éloignées de l'emploi, et sans doute faut-il faire plus.

- Deuxième point : est-ce que ce projet est porteur de retombées économiques locales ?

Alors, des propos positifs : gagner en attractivité réelle ; c'est une opportunité ; un projet qui entraînera dans sa dynamique les territoires voisins. Pour autant, effectivement : des retombées incertaines ; les gros constructeurs ; les majors du BTP qui ne vont pas embaucher les gens du coin. Peut-il y avoir des débouchés pour les productions locales ? Quels partenariats seraient mis en œuvre pour les entreprises locales qui existent ? Quel est l'impact en termes de suppression d'emploi sur ce projet ? Puis, cela a beaucoup été dit sur la question du commerce : quel impact ce projet aurait-il sur le commerce de centre-ville ?

Dans le même temps, des effets très contrastés : un effet Stade de France ; un effet d'entraînement pour le territoire. Mais aussi des craintes que cela contribue à une perte de la dynamique ou de ce qui peut exister dans les centres-villes. Et, quel type de partenariat créer avec les agriculteurs ? C'est une question qui nous a été posée sur le site Internet le 13 juin dernier. Puis, des attentes sur des retombées très concrètes pour les activités qui caractérisent le territoire.

Un certain nombre de choses ont été dites, et c'est sans doute imparfait, insuffisant, mais je voudrais rappeler les engagements que nous avons pris au fil du débat. Tout d'abord, pour les porteurs de projet locaux qui sont désireux de s'inscrire dans une logique d'innovation, c'est à la fois des loyers préférentiels et une possibilité d'être accueilli dans l'incubateur intégré au projet EuropaCity.

Sur l'accès des entreprises locales au chantier à l'exploitation du site, sur la phase chantier on a bien entendu et retenu ce qui a été dit par la région Ile-de-France, il y a bien sûr une charte de sous-traitance locale, un peu dans la typologie procédure grand Chantier, et une part du chantier à allotir. Nous avons dès à présent commencé à y travailler avec le Medef de la Seine-Saint-Denis, pour identifier les entreprises présentes sur le territoire pour non pas allotir de façon théorique, mais s'assurer qu'on peut allotir en fonction des entreprises qui existent et qui pourraient accompagner le chantier de ce projet.

Puis, c'est un sujet qui apparaît ici, mais qui est apparu au fil du débat et de façon assez forte : les complémentarités. Je dirais que me réjouis du fait qu'il y ait une volonté régionale d'aménager ce territoire au-delà des logiques opérationnelles strictes (opérations d'aménagement), au-delà de frontières communales ou départementales. Je veux dire que ce projet ne pourrait être qu'une composante d'un projet d'aménagement plus large, effectivement en trouvant les complémentarités avec ce qui existe ou avec ce qui est en projet, notamment en Seine-Saint-Denis.

- Sur la programmation, beaucoup de choses ont déjà été dites : EuropaCity est un centre commercial ; il y a une multitude de centres commerciaux qui ouvrent et il y a un impact sur les centres-villes ; les inquiétudes pour le commerce local ; notre modèle économique serait basé sur l'offre de commerces et donc que, en gros, nous ne ferions pas ce projet s'il n'y avait que le loisir et la culture. Quel type de commerces ? L'impact sur les grands centres commerciaux, nous en avons abondamment parlé. Serons-nous partie prenante de cette offre quand on habite le territoire, quand on est un acteur du territoire ? Et cela portait notamment sur l'offre culturelle et de loisirs.

Sur les questions culturelles, des attentes qui ont pu être exprimées, sur le *street art*, sur la vidéo, sur des choses plus expérimentales, plus innovantes, tout en venant nous interpeller sur le fait que, effectivement, cela a été dit : est-ce qu'un acteur privé peut revendiquer une ambition culturelle ? Est-ce que cette ambition culturelle peut cohabiter avec des équipements de loisirs ? Est-ce qu'elle peut cohabiter avec une offre commerciale ? Puis, une question forte a été posée plusieurs fois, il a été dit et cela nous a parfois surpris : « Vous ne pouvez pas dire que vous faites de la culture parce que, dans votre projet, il n'y a pas de cinéma ».

Sur la question du commerce, la multitude, et l'on a bien entendu les attentes, je pense qu'il faut s'inscrire dans une démarche qui est celle de : où nous en sommes, où nous allons sur ces évolutions de modes de consommation. Ce projet, dans une dimension prospective, dans une dimension de volume capable, il a du sens, et l'atelier sur le commerce, effectivement, l'a bien pointé. Et je note que les annexes de l'étude de l'établissement public de Paris Terres d'Envol McKinsey, désormais mise en ligne, vont aussi dans ce sens. Puis, cela a été pointé, l'intérêt de desserrer, de renouveler l'offre touristique francilienne en développant une offre complémentaire de celle qui existe.

D'autres éléments un peu en vrac qui auraient pu être annoncés au cours du débat : l'absence de grande surface alimentaire comme locomotive, bien sûr, cela a été dit ; le fait que cela porte sur le commerce, mais cela porte sur la totalité du programme ; nous avons pris l'engagement qu'au moins en phase 1 le projet porterait sur 60 % de chacune de ses composantes, mais que le projet pourrait être mis en œuvre de façon progressive ; puis, nous l'avons bien compris, un travail qui est engagé avec les commerçants locaux pour leur trouver des débouchés. Et des évolutions sur un certain nombre de points programmatiques : l'absence de cinéma, cela a été dit ; l'opportunité de la piste de ski ou, s'agissant de l'offre culturelle, la nécessité de travailler réseau avec les acteurs du territoire.

- Est-ce que cette offre sera accessible aux habitants ? Plutôt un accueil positif sur le fait de développer une offre culturelle pouvant être accessible et le fait de créer une offre de proximité, tout en appelant l'attention sur la question de la tarification avec, que ce soit sur les équipements de loisirs ou les équipements culturels, des attentes sur les modalités d'ouverture. Les associations et les habitants des villes proches seront-ils des acteurs de cette offre ? Puis, toujours dans la question de l'accessibilité, il y a aussi la question de l'accessibilité aux transports ; j'y reviendrai un peu après, mais la question des transports est aujourd'hui une barrière extrêmement importante.

Des remarques formulées aussi sur le territoire, sur son taux d'équipement, sur le fait qu'effectivement cette deuxième partie de l'Île-de-France n'a pas une offre culturelle aujourd'hui très développée, même si elle a de grands équipements de très belle qualité, que ce soit l'abbaye de Royaumont ou le Musée de l'air et de l'espace, mais effectivement, l'opportunité de développer une offre complémentaire qui puisse être un vecteur ou un accompagnateur de la transformation de l'identité du territoire.

Donc, nous avons eu l'occasion — tout cela est sur le site du débat public — de faire une présentation détaillée de l'offre gratuite et de l'offre payante, avec une estimation des prix d'entrée pour chacun des équipements culturels et de loisirs, et de ce que nous avons appelé le comité de programmation — le terme fin est à définir — sur la proposition du député-maire de Gonesse. Sans doute, ce comité de programmation doit franchir l'autoroute et associer les collectivités de la Seine-Saint-Denis. C'est un comité à mettre en place, permettant de définir les questions de tarification, mais aussi les questions de synergie avec les acteurs culturels présents sur le territoire.

- Sur les questions de l'environnement et les transports, ce sont des sujets techniques. Il y a beaucoup de questions, mais concrètement : j'habite à Saint-Brice, comment fais-je pour aller à EuropaCity ? Quid d'un plan de déplacement interentreprises ? Questions de fréquence ; questions des temps de parcours ; et les gens veulent savoir, pour aller travailler, pour aller passer un moment, comment se déplacer au sein du territoire du Val-d'Oise ou de la Seine-Saint-Denis. Y aura-t-il des transports en commun la nuit ? C'est une question qui est apparue. Comment ce projet peut-il avoir une amplitude diurne et nocturne, et être accessible par les transports en commun ? Puis, la question de la tarification des parkings.

Sur un certain nombre de points environnementaux, la ferme urbaine de 7 hectares : soit c'est un gadget, soit c'est la cerise sur le gâteau. Je ne peux pas vous dire que le sujet ait convaincu, et il doit donc soit être une part plus importante, soit cela doit être autre chose.

Puis, sur les questions de paysage et de la biodiversité, des attentes fortes portent sur la réalité de nos engagements.

Sur l'environnement, cela a été dit : les besoins évalués seraient beaucoup plus importants que ceux que nous annonçons et nous ne pourrions couvrir que 50 % des besoins. Notre projet est imaginé, et c'est vrai, on l'a présenté comme ça, comme un écosystème qui vise une autonomie en terme d'énergie, en termes

d'eau, en termes de déchets. Et il a été pointé à plusieurs reprises que cela n'avait pas de sens de travailler seul et qu'il fallait raisonner dans un environnement plus large.

Puis, un certain nombre de points techniques : sur la méthanisation, il a été dit que c'était une très mauvaise idée d'imaginer une usine de méthanisation dans un équipement ayant pour vocation d'accueillir du public ; sur la question des déchets, les filières mises en place n'étaient pas les bonnes ; et sur la phase chantier, c'est dès la conception qu'il fallait s'occuper des questions d'énergie, d'approvisionnement, donc un certain nombre de sujets pendant la phase de chantier.

- Les réponses abordées au cours du débat s'agissant des transports. D'abord, il est important de dire que les prévisions de trafic ont été partagées avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France, avec la Société du Grand Paris, avec la Direction régionale de l'équipement, les études indiquées par Madame la Présidente depuis le début de l'année 2016 sur l'évolution du trafic autoroutier. De la même façon, la confirmation par la Société du Grand Paris que la ligne 17 a la capacité d'accueillir les flux, et notamment les flux qui seraient générés par EuropaCity. Et, de la même façon, la confirmation par le STIF que le réseau de bus est en principe revu en profondeur deux ans avant l'arrivée d'un équipement majeur pour permettre une desserte et une accessibilité fine. Puis, enfin, c'est un point important parce que, que n'a-t-on entendu sur le sujet, la gare de la ligne 17 se réalisera en toute hypothèse, que le projet se fasse ou pas.

Sur les questions environnementales, et cela a été évoqué, et sur le fait d'urbaniser le Triangle de Gonesse, Monsieur CHARTIER, vous l'avez dit en ouverture de débat public : le schéma directeur de la région Ile-de-France, qui permet l'urbanisation du Triangle de Gonesse sur 280 hectares pour peu que le site soit desservi par les transports en commun, est quelque chose qui, indépendamment du projet EuropaCity, a été confirmé. La confirmation que le site est peu survolé par les avions, cela a été dit par l'ACNUSA. Puis, est mis en place en parallèle, et cela a été dit sur la zone agricole protégée, un certain nombre de démarches qui visent à sanctuariser les 400 hectares.

Nos hypothèses sont sans doute basées sur une approche prudente sur l'énergie, l'eau et les déchets, en étant dans cette démarche d'autonomie, et nous prenons l'engagement d'étudier les synergies avec le territoire pour finalement créer un écosystème qui ne serait pas autonome, et qui pourrait être dans cet environnement plus large. Les apports multiples d'expertises, notamment ceux de l'ADEME, ont été très utiles.

- Est-ce un projet pérenne pour le territoire ? Disposer de garanties, cela a été dit ce soir, par les décideurs publics. Est-ce que le nombre de visiteurs est crédible ? Est-ce qu'il n'y a pas le risque d'une friche culturelle et commerciale dans 10 ans ? Finalement, l'innovation qu'on présente est très relative au regard du temps long du projet que nous portons. Le jour où le groupe Auchan se cassera la gueule, cela entraînera tout le monde à se casser la gueule avec. Est-ce que ce groupe a les reins assez solides ? La crainte de créer des fiches industrielles ou des échecs commerciaux. La pérennité du projet et l'équilibre financier de notre projet qui porterait essentiellement sur du commerce.

Cela a été mieux expliqué par Damien Robert, le Directeur général de l'Etablissement public d'aménagement de la Plaine de France. Et, j'en profite, à cet endroit-là, pour faire une précision sémantique. On peut dire que le maître d'ouvrage est un promoteur. Un promoteur, c'est quelqu'un qui achète des terrains, qui les construit et qui les vend. La société Alliages & Territoires que je dirige est investisseur, développeur et gestionnaire de ce lieu. C'est une nuance importante. L'engagement que nous prenons, et c'est le premier point, c'est de rester durablement engagé pour assurer l'évolutivité de ce site, c'est-à-dire que si tel ou tel équipement ne fonctionne pas, nous serons là pour le faire évoluer. Puis, la nécessité — c'est apparu de façon très forte — de ce projet de s'inscrire dans un territoire plus large en recherchant des synergies de programmes, en recherchant des synergies techniques, des synergies urbaines avec d'autres projets du territoire.

Pour conclure, quelles sont les prochaines étapes ? A l'issue du débat public, tout d'abord, la matière accumulée pendant ces trois mois et demi est très dense, et il faut l'analyser pour répondre à chacun des points soulevés pendant ces trois mois et demi. Ceci nous permettra, *a priori*, si le débat se termine le 13 juillet, au plus tard le 13 décembre de dire si le maître d'ouvrage que nous sommes poursuit ou non son projet. Dans l'hypothèse où nous le poursuivrions, quelles seront les évolutions que nous apporterions, que ce soit en termes de programmes, que ce soit en termes de conception ? Je ne l'ai pas dit, mais Madame la Présidente l'a souligné, sur l'architecture, sur le côté refermé de ce projet, quelles sont les évolutions à apporter en termes de conception et d'intégration de ce projet aux différentes échelles du territoire ?

Si le projet se poursuit, nous souhaitons d'abord, dans le cadre réglementaire et jusqu'aux enquêtes publiques, que ces modalités que nous proposerions de mettre en œuvre soient proposées à la Commission nationale du débat public, à laquelle nous demanderions — je le dis au conditionnel, parce que c'est évidemment si le projet se poursuit — la mise en place d'un garant permettant d'accompagner des réunions publiques associant l'ensemble des parties prenantes avec des échanges traçables.

Pour aller au-delà du cadre réglementaire, cet enseignement que nous avons, le contact qui est établi avec l'ensemble des parties prenantes, que vous soyez pour, que vous soyez contre, c'est quelque chose que nous souhaitons poursuivre. Nous souhaitons aller plus loin, et donc nous souhaiterons, si le projet se poursuit, mettre en place des moments de rencontres régulières, renouveler nos outils permettant d'être dans des démarches interactives et d'organiser des visites d'autres choses qui nous inspirent et que nous pouvons voir ailleurs dans le monde.

Pour aller plus loin dans la participation, des ateliers thématiques. Nous en avons déjà fait souvent avec des experts. Vous êtes aussi des experts ; chacun l'est dans son domaine. Donc, le contact est maintenant très établi avec vous pour vous associer à nos dispositifs de coconstruction.

On attend beaucoup de la Région, de l'Etat, sur la mise en place du Comité technique orientation, emploi, formation. Il existe dans une version embryonnaire. Je crois que c'est absolument nécessaire pour nous permettre de monitorer ce que nous faisons et tenir nos engagements.

Puis, nous serons présents très bientôt dans la Maison du projet de l'opération d'aménagement. Ce sera un lieu pérenne dans lequel nous serons présents.

Merci.

### **Arnaud BAZIN, Président du Conseil départemental du Val-d'Oise**

Je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit. Il y a eu énormément d'apports au débat ce soir, et je les ai entendus avec beaucoup d'intérêt. Mais puisque la question est « qu'est-ce qui, à vos yeux, a été apporté par ce débat », je me contenterais de deux mots. Le premier est un mot qui désigne un concept qui a été largement abordé avant même ce débat public, c'est la notion de porosité entre cet équipement et tout son environnement. Porosité, qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie être accueillant aux initiatives économiques du territoire. On en a parlé de façon assez claire ce soir, je crois. C'est permettre aux habitants, à travers les formations, d'accéder aux emplois qui seront créés, puisqu'il est quand même apparu au débat qu'il sera créé des emplois et que le solde en sera largement positif. Ceci est compliqué, parce que cela demande une mobilisation d'acteurs sur plusieurs niveaux, puis surtout très en amont du projet. On sait depuis le début, depuis les comités de pilotage auxquels j'ai participé d'ailleurs depuis 2011, qu'il faut mobiliser l'Education nationale, et tout le système de formation également pour que ce soit une réussite. Cette porosité-là est essentielle. Ouverture aussi aux habitants puisqu'une partie de l'équipement est ouverte sans droit d'entrée, sans paiement, donc cela doit se concrétiser également. On peut aussi parler de l'ouverture à la profession agricole qui, je crois, a exprimé cette volonté d'être un partenaire du projet également ; il y a les notions de lisière agricole qui reste à préciser, mais il y a aussi l'accueil aux activités économiques de la profession agricole qui sont des producteurs avant toute chose.

Toutes ces porosités-là, nous en connaissons les enjeux avant le débat public. Mais ce qui apparaît dans le débat public, c'est que tout cela demande à être concrètement précisé, je dirais garanti aussi, validé, par le maître d'ouvrage. Il a tracé quelques éléments, évidemment synthétiques, ce soir, puisqu'on est dans un format qui ne permet pas d'aller au fond des choses comme dans les ateliers thématiques qui seront abordés après. Mais je crois que c'est ce besoin de concrétisation, de garantie sur ce lien et cette ouverture sur ce territoire et tout son environnement qui sont un des éléments essentiels du débat.

Le deuxième mot que je retiendrais ce soir, c'est évidemment celui de vigilance, et je dirais une vigilance double. Vigilance sur les points sensibles du dossier ; nous connaissons tous : il y a la question des transports, la crédibilité de la répartition entre transports en commun et transports individuels, l'engorgement des voiries, etc. Tout cela ne se règle pas dans l'espace d'un débat public, mais cela se règle dans la vie du dossier par la suite, par les engagements des uns et des autres, que ce soit le STIF, le Département pour les ouvrages qui le concerne, l'Etat, les uns et les autres devront prendre des engagements et tirer les conséquences de toutes les études qui sont encore certainement à préciser. En tout cas, il y a des points de vigilance. L'autre point de vigilance, je viens de l'aborder dans le premier chapitre de mon intervention, c'est la formation, la mise en œuvre des dispositifs, notamment du campus des Métiers, qui est avant tout une mise en réseau des systèmes de formation académiques et ensuite de la formation plus particulièrement professionnelle. Donc, les points de vigilance, j'en ai cité deux. Là, il y en a bien d'autres, mais il faudra évidemment que tous ceux qui ont participé à l'élaboration de ce projet y soient vigilants.

Puis, il y a une deuxième forme de vigilance, et là, c'est aussi un enseignement malheureux de ce débat de mon point de vue, c'est qu'il persiste encore des archaïsmes forts de la vision du centre vers la périphérie de notre région. J'en ai entendu quelques expressions d'ailleurs tout juste acceptables à certains moments du débat. La vision du Grand Paris, c'était celle du développement d'une métropole, d'une ville-monde, appuyée sur un réseau de transports qui est actuellement en train de se mettre en œuvre selon les formes qui étaient prévues initialement. Mais, le développement, évidemment, concernait aussi la grande couronne. Nous avons, depuis quelque temps,

quelques exemples assez inquiétants de l'œil que porte de centre vers sa périphérie. La grande couronne ne peut pas être un territoire servant d'une métropole rétrécie telle qu'elle existe aujourd'hui, très malencontreusement d'ailleurs, suite à une loi que nous avons critiquée, pour laquelle nous avons fait des propositions préalables qui étaient de faire vivre ce modèle polycentrique où, en effet, nos territoires pouvaient trouver leur compte. Et, aujourd'hui, nous avons cette métropole rétrécie, la richesse concentrée au centre et, évidemment, une exacerbation des égoïsmes, d'une certaine façon, qu'on a entendus s'exprimer. Je rappelle ici, en tant que responsable départemental, et avec mes trois collègues de grande couronne, que nous revendiquons des territoires de développement pour nos départements de grande couronne qui soient harmonieusement répartis. Et ce projet est un des projets qui permet d'affirmer cette volonté de développement et d'apport d'emplois aux populations que nous accueillons.

La conclusion, pour moi, Monsieur le Premier Vice-président de la Région, c'est bien sûr « oui », mais c'est « oui, et nous resterons mobilisés » parce que les enjeux sont colossaux pour le Val-d'Oise, pour l'est du département, mais aussi, de façon plus générale, pour la façon dont la région Ile-de-France comprise en tant que territoire regarde ces réserves magnifiques que représente la grande couronne pour sa croissance, tel que c'était d'ailleurs considéré dans le projet initial du Grand Paris.

### Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Une prise de parole, puis on passera la parole à Monsieur le Préfet, et l'on arrêtera si vous le voulez bien.

### Francis REDON, Environnement 93

Bonsoir, Francis REDON, Environnement 93. Je voudrais revenir sur cinq points. Le premier est sur la prestation de la Région. Je regrette vraiment que la Région se soit exprimée le dernier jour de ce débat, alors que le débat a démarré le 15 mars. Il faut attendre aujourd'hui pour entendre quelque chose de la Région, d'autant plus que la Région est peut-être mal à l'aise pour s'exprimer à propos du SDRIF. Le maître d'ouvrage dit qu'il y a des droits à l'urbanisation sur le Triangle de Gonesse ; non, il y a des options, mais il n'y a pas de droits. Je voudrais d'ailleurs citer ce que dit l'IAU qui a été maître d'œuvre sur le SDRIF en 2013. L'IAU dit : « Le Triangle de Gonesse n'est pas un secteur de développement prioritaire ». L'IAU dit aussi : « Le projet EuropaCity ne correspond pas au modèle d'aménagement durable et de ville intense proposé par le SDRIF », c'est clair. L'IAU termine, en disant : « L'argument d'exemplarité environnementale est difficilement recevable ». Donc, l'IAU, de son côté, se prononce pour dire que le Triangle de Gonesse ne peut pas être un modèle et que c'est quelque chose qui doit être rejeté.

Je voudrais ensuite revenir sur un autre point. On a parlé tout à l'heure de division. Il est clair que le débat a montré que ce projet divisait les territoires. Il divise déjà parce que tout le monde n'est pas d'accord d'un côté et de l'autre de l'autoroute. Le préfet de Région a d'ailleurs fortement appuyé sur ce point et, là-dessus, je trouve qu'il a été assez méprisable pour la Seine-Saint-Denis. Il y a aujourd'hui déjà trois fractures sur ce territoire : on a un couloir aérien, et on connaît les territoires non urbanisables parce qu'ils sont dans le périmètre du bruit avec les nuisances sonores qui y sont associées ; on a les autoroutes qui sont des fractures évidentes et qui sont aujourd'hui incontournables ; on a l'aéroport du Bourget qui mobilise un territoire pour quelques voyageurs peut-être un peu plus nantis que les autres. On risque de gommer, avec EuropaCity, un lien qui existe aujourd'hui encore entre les populations du Val-d'Oise et les populations de Seine-Saint-Denis, un lien agricole qui risque d'être détruit.

Troisième point, je voudrais revenir sur les transports et je serais bref. Sur la ligne 17, je l'ai déjà dit, l'enquête publique vient de se terminer et l'on ne sait pas encore ce que va donner l'enquête publique. Donc, arrêtons de dire que la gare du Triangle existera sur la ligne 17.

Autre point. Le STIF a donné la semaine dernière un avis sur le barreau de Gonesse. Le STIF a annoncé que le barreau de Gonesse n'était pas une priorité. Sur les transports, il y a quand même encore un certain nombre d'incertitudes. Puis, on a eu un certain nombre de réunion à Garges-lès-Gonesse où les habitants, et même les élus, se sont prononcés pour une amélioration des transports vers Paris et pas vers le Triangle de Gonesse.

Un point concernant l'énergie. On a parlé de la méthanisation. Je voudrais que le maître d'ouvrage se penche réellement sur les options qu'il nous a proposées dans le cadre d'une autonomie énergétique du Triangle de Gonesse. Il est prévu de méthaniser les biodéchets d'EuropaCity et l'on nous a annoncé 3 500 à 5 000 tonnes ; ce n'était d'ailleurs pas très clair pour savoir comment cela serait constitué. 3 500 à 5 000 tonnes ; je voudrais vous rappeler qu'il y a aussi un débat public en ce moment sur l'incinérateur d'Ivry et que le SICTOM, qui est principal syndicat de traitement des ordures ménagères de l'Ile-de-France, traite pour 2 millions d'habitants et va construire une usine qui devrait traiter 8 000 tonnes de biodéchets. Alors, je crois qu'il faut comparer les deux, et mesurer

peut-être ce qui est annoncé d'un côté comme complètement réalisable et peut-être mesurer de l'autre côté ce qui devrait être amélioré.

Dernier point concernant les pollutions sur les terres agricoles. Un élu a parlé, la semaine dernière, de cette pollution, en disant qu'il fallait absolument se débarrasser de ces terres parce qu'elles étaient polluées par les avions, par les poussières, et que ce n'était pas des productions qui devaient être pérennisées. Il faudrait peut-être rappeler dans ce cas-là qu'on pourrait rajouter dans l'argumentaire du maître d'ouvrage que tous les visiteurs qui viendront sur EuropaCity respireront ces pollutions, et que peut-être leur santé sera mise en danger. Et la fameuse ferme urbaine de 7 hectares, j'ai peur qu'avec ce qui sera produit sur cette ferme, ce soit un peu catastrophique pour les visiteurs du centre.

### Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Il y a encore deux questions ici.

### Véronique JASMIN, Secrétaire du Conseil citoyen de Goussainville

Bonsoir à tous. Je m'appelle Véronique JASMIN. Je suis secrétaire du Conseil citoyen de Goussainville. Je voulais d'abord vous remercier pour le débat, et surtout remercier EuropaCity. J'ai envie, en deux mots, de dire « quel projet ! » même si c'est un projet pharaonique, mais quel challenge ! Il est vrai qu'on ne peut pas parler de redynamiser nos territoires et lorsqu'on a un projet concret qui nous est proposé freiner des quatre fers. Personnellement, j'ai été particulièrement intéressée par le format, et notamment par les thèmes. Donc, un grand débat sur le transport et les commerces, même si l'on a pu voir que le sujet n'était pas clos, ni épuisé. Je tiens aussi à saluer le format, cette espèce de Tour de France dans les différentes villes, qui permettait à tous les interlocuteurs de s'exprimer, experts ou non experts. Donc, j'appelle de mes vœux que ce projet voit le jour. Je vous remercie.

### Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci. Encore une question.

### Vincent GAYRARD, Les Amis de la Terre Val-d'Oise

Bonsoir. Vincent GAYRARD, Les Amis de la Terre Val-d'Oise. J'ai un regret, comme Monsieur BISCHIZZA, c'est qu'il n'y ait pas eu de représentant de l'Etat à l'ensemble des débats publics, hormis l'ADEME à un moment particulier. Ceci d'autant plus que c'est un projet de dimension nationale, voire internationale, qui interroge le modèle de société que l'on souhaite, que l'on vise, et qui bafoue les engagements de la France en matière de consommation énergétique. La France s'engage à baisser de 50 % sa consommation énergétique à l'horizon 2050. Là, on l'augmente de l'équivalent d'une ville de 50 000 habitants. La France s'engage à baisser ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 40 % d'ici 2030. Là, on les augmente de l'équivalent d'une ville de 50 000 habitants.

Même chose pour la Région d'ailleurs. La Région a au moins eu la décence d'attendre la fin du débat public, alors, malheureusement, l'ultime fin, mais au moins d'écouter l'ensemble des débats pour prendre position. La position était relativement connue depuis le départ. Comment la Région compte-t-elle gérer les contradictions avec le SDRIF, avec le plan de déplacement urbain de l'Ile-de-France qui stipule qu'il faut diminuer de 2 % la circulation routière (là, on l'augmente de 80 000 mouvements par jour) ; avec le SRCAE, le schéma de cohérence énergétique de la région Ile-de-France qui, dans la lignée des objectifs nationaux, vise une diminution de la consommation des émissions énergétiques ? A aucun moment, on n'a eu des réponses à ces contradictions.

En conclusion, il aurait été intéressant que l'Etat, qui déverse des centaines de millions d'euros dans ce projet de façon indirecte (500, un milliard, on ne sait pas trop), présente une alternative de création d'un nombre équivalent d'emplois sans impact sur l'environnement. Avec une telle manne, gageons que cela aurait été chose aisée, mais à aucun moment on n'a eu ce type d'alternative ; c'est fort dommage.

### Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci. Une dernière question. Monsieur.

## Jean-François BAILLON, Maire adjoint de Sevran, Vice-président de Terres d'Envol sur l'emploi et l'insertion

Je suis Monsieur BAILLON. Je suis maire adjoint de Sevran et vice-président de Terres d'Envol sur l'emploi et l'insertion. Je voudrais répondre au maître d'ouvrage par rapport à ce que j'ai vu comme intervention. J'ai été vice-président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis et conseiller régional, donc j'ai une certaine vue sur ce que vous développez. Je suis assez surpris, je dois le dire. J'ai été par ailleurs proviseur de lycée en Seine-Saint-Denis. J'ai fait toute ma carrière en Seine-Saint-Denis sur l'emploi et la formation.

Le miroir aux alouettes, quand vous parlez de la formation, vous aviez commencé comme ça en disant que vous alliez faire... je ne sais pas bien d'ailleurs, vous appelez cela une chambre des métiers. Je ne sais pas ce que vous allez faire, mais on quand même l'Education nationale qui est là, on a des lycées, on a des plans de formation, on est dans un Etat de droit, on est dans un Etat républicain, et la première des missions de l'Education nationale est de s'occuper de cela. Je suis assez surpris de voir qu'on va finalement laisser la formation à une entité qui est en train de se mettre en place, qui est EuropaCity. Je pense que la formation, c'est trop important pour la laisser aux mains d'entités privées.

Je vois bien ce qui a été développé par exemple sur Roissy où le miroir aux alouettes a été l'emploi. Je suis un habitant de la Seine-Saint-Denis, et je me suis battu pour protéger les populations du Val-d'Oise contre les vols d'avions et surtout les vols de nuit. On voit bien ce que cela donne actuellement, avec un certain nombre de secteurs qui sont abandonnés, et pourtant il y avait de grandes promesses sur Roissy. Alors, je n'ai pas l'âge que vous avez ; cela remonte à quelque temps ces déballages sur Roissy, mais quel était l'argument ? C'était : l'emploi, l'emploi et l'emploi, et la formation pour les jeunes. Je suis président d'une mission locale à Sevran et je vois les difficultés qu'ont les jeunes pour aller travailler à Roissy. Je vois les difficultés qu'on a pour créer des lycées internationaux, parce que l'Anglais ou l'Allemand ou d'autres langues, cela fait bien longtemps qu'avec Roissy et Le Bourget l'on aurait pu créer cela. On n'est pas obligé d'attendre EuropaCity. Il y a là quand même une vraie incohérence pour nos jeunes, pour nos enfants. Ce que je dis là n'est ni de droite, ni de gauche. J'ai travaillé auprès du rectorat pour qu'il y ait des formations un peu plus adéquates à notre bassin. On est dans l'incohérence. Les jeunes qui ne trouvent pas d'emploi chez nous sont souvent des jeunes qui, malheureusement, n'ont pas eu de formation adéquate pour aller sur Roissy. Donc, je suis vraiment surpris. J'ai l'impression de revivre la même chose que quand on nous a vendu Roissy. J'ai bien peur que dans une dizaine d'années, cela ne profite pas à nos jeunes.

Puis, je voudrais aussi vous dire autre chose sur le développement économique, sur la cannibalisation de nos commerces. Je suis aussi maire adjoint au développement économique de Sevran. Quand je discute sur l'ANRU, par exemple, et je pense que c'est pareil pour d'autres élus ici, on veut remettre absolument du commerce et de l'activité dans nos quartiers. L'ANRU valide à partir du moment où, effectivement, l'on n'oublie pas le développement économique, et il a raison. Mais quelle est la difficulté ? On va mettre l'argent public — parce qu'il y a de l'argent public injecté dans ce projet qui n'est d'ailleurs pas chiffré et qu'on pourrait chiffrer — qui va éteindre toute velléité de redynamisation dans nos centres-villes où les commerces ferment les uns après les autres, et dans nos quartiers populaires où, petit à petit, nos zones commerciales disparaissent. Ce qu'attendent les habitants, en tout cas pour la Seine-Saint-Denis, c'est premièrement un RER B qui fonctionne, comme dans le Val-d'Oise un RER D qui fonctionne. Comme, par exemple aussi une ligne de tramway qui aille de Saint-Denis à Sarcelles et qui se prolonge dans le Val-d'Oise ; c'est ce qu'on attend, et que l'Etat injecte de l'argent. On ne le dit pas, mais l'argent public injecté dans ce projet est très conséquent. C'est un choix de l'Etat, et l'Etat aurait très bien pu faire d'autres choix qui profitent directement aux habitants du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis. J'ai encore beaucoup de choses à dire, mais je vais me taire.

## Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci. Monsieur BOULANGER, on vous donne la dernière intervention du public. Après, on donnera le mot de conclusion à Monsieur le Préfet. Je rappelle que jusqu'au 13 juillet, vous pouvez encore poster des contributions sur le site.

## Alain BOULANGER, Co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG)

Merci. Alain BOULANGER, co-président du Collectif du Triangle de Gonesse. Nous sommes à la conclusion du débat et on peut se poser des questions sur la qualité du débat, ce qui a eu lieu, remercier la présidente comme cela a largement été fait par beaucoup, et aussi trouver une dose d'insatisfaction au regard de ce qui peut, malgré tout, au final, manquer. Ce qui peut manquer, c'est que quand on parle de débat, et surtout avec les élus, c'est une forme de monologue. Ils causent ; on leur répond ; parfois ils ne sont même plus là quand on leur répond, mais ce soir c'est moins le cas, ils sont malgré tout présents.

Il y a un terme qui m'a choqué depuis le début du débat, et chacun le galvaude, c'est la notion de territoire. Cette notion de territoire, j'y reviens régulièrement parce que tout un chacun l'utilise en regardant à sa porte. Certains sont des élus locaux, d'autres sont des élus départementaux, mais ce projet, on ne cesse de le dire, a un impact régional à minima. Et ce qu'on peut dire, malheureusement, c'est si l'on cherche une collectivité publique qui avait toute la légitimité d'être présente pendant tout ce débat, on ne va contester à personne le fait d'être présents en tant qu'élus, ce sont nos représentants, presque nos mandataires, mais l'on a surtout constaté l'absence de la Région. Elle était là le premier jour ; elle est là le dernier jour ; et l'on nous promet de continuer à échanger comme si de rien n'était, alors que ce débat se termine aujourd'hui. Alors, il y aura d'autres possibilités, semble-t-il, demain, à entendre tout le monde, plein de bonne volonté ; c'est plus facile demain qu'aujourd'hui, mais pour l'instant, il a quand même largement manqué quelque chose.

Et il manque tellement que je suis stupéfait de m'apercevoir que par rapport aux études qui ont été restituées la semaine dernière, on n'en parle pratiquement pas. Ces études sont faites comme si c'était pour faire plaisir. Même pour les critiquer, une forme de suspicion qui s'est fait jour. Bien sûr, on ne disait rien contre les projets du groupe Auchan, mais dès que Paris Terres d'Envol sort une étude, on se demande qui l'a payée. Donc, ce n'est pas la notion naturelle et respectueuse qu'on peut avoir du débat. Donc, par rapport à ces études et parce que cela vient du préfet de Région lui-même, qui a eu une belle sortie ce matin sur une réunion sur le Grand Paris, cela a été de dire « ce n'est pas le doute qui renfloue, c'est la certitude ». Moi, je vois que tout le monde trempe dans ses positions d'origine et n'en bouge pas. Les études faites, à la limite, elles n'intéressent personne, et l'on est plutôt dans une forme de volonté plutôt politique, pour ne pas dire politicienne, de faire des choix. Moi, j'ai envie de demander à Monsieur CHARTIER si l'organisme qui existe à la Région, qui s'appelle le CESER, a eu à connaître des études qui ont été portées à notre connaissance la semaine dernière, et si le CESER a apporté à l'exécutif régional sa vision de ces études et de leur impact. Parce qu'au demeurant, on termine le débat, mais j'ai un peu l'impression que le débat ne fait que commencer. Effectivement, la préoccupation principale de beaucoup a été l'emploi. Mais l'emploi, à quoi le mesure-t-on ? Aux propositions d'Auchan ? Au niveau qui a été restitué par Monsieur Degorre pour la CNDP ? Ou celle des études de McKinsey ? Par rapport à cela, tout reste à faire, la synthèse reste à faire, mais l'on nous dit que le débat est terminé, qu'il y aura un rapport, et que le maître en tiendra compte ou n'en tiendra pas compte. Pour certains, pour ne pas dire Patrick OLLIER ce matin, que j'ai rencontré, malgré le fait que ce soit un projet métropolitain, malgré le fait que la métropole a été constituée trop tôt pour donner un avis aujourd'hui parce que, effectivement, la métropole n'est pas encore en ordre de marche, on pense déjà que la métropole n'a pas à s'intéresser à un projet qui est en limite de la métropole, qui a un impact sur la métropole, mais pour autant, on verra cela plus tard. On le verra tellement plus tard — ce n'était pas sous le sceau de la confiance parce qu'on ne se connaît pas — qu'il en a été à me dire que les dés étaient jetés. C'est désespérant d'entendre cela à la fin d'un débat, parce qu'on ose penser que les dés ne sont pas jetés et que tout doit être encore discutable. Je pense, bien entendu, aux études qui n'ont pas fait trembler d'un pouce un certain nombre d'élus dans cette salle. Des élus que je peux comprendre au demeurant par rapport aux promesses d'emplois qui leur ont été faites, mais qui n'entendent pas du tout ces études et ces bouts d'études qui tendent à prouver qu'il y aurait beaucoup d'emplois détruits. Donc, au bout d'un moment, il faut savoir raison garder et ce n'est pas tout à fait le cas ce soir. On peut le regretter. Les offres de services qui nous sont faites à droite et à gauche, c'est le moment de les mettre en application.

Je rappellerais à cet égard à l'EPA qu'il y a quelques mois, le collectif que nous représentons ce soir a fait acte de candidature pour être au Conseil d'administration d'EPA. Malheureusement, on n'a même pas eu de réponse à notre sollicitation. Bien sûr, les statuts ne le prévoyaient pas ; il y a plein de petites choses qu'on nous a commenté par ailleurs, mais on n'a même pas eu de réponse. Demain, on va devoir croire à des promesses qu'on nous fait aujourd'hui pour demain, et pas à celles qu'on nous a faites hier et qu'on n'a pas tenues.

### Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci. La toute dernière question.

### David CORMAND, Secrétaire national d'Europe Ecologie-Les Verts

Je vais être bref parce qu'il est tard. Merci d'abord à Madame la Présidente. Je suis David CORMAND, secrétaire national d'Europe Ecologie-Les Verts. Il m'arrive à certaines occasions de venir à des débats publics, et j'ai vraiment trouvé votre compte rendu très complet, très exhaustif. Il me permet, même si je connaissais déjà pas mal le dossier, de le saisir encore davantage. Et dire avec beaucoup d'humilité et en même temps avec beaucoup de respect à l'ensemble des acteurs et des actrices de ce territoire que ce projet, en réalité, est emblématique de ce que beaucoup de choses sont proposées dans énormément de territoires de notre pays. Aujourd'hui, l'enjeu, sous couvert d'un projet de développement économique ambitieux, consiste avant tout à mettre en place un projet de

maîtrise et d'expansion foncière sur des terres qui aujourd'hui ont moins de valeur, des terres agricoles, pour en faire des terres qui demain auront plus de valeur.

On parle beaucoup d'aménagement du territoire. On a parlé du schéma régional du SDRIF. En réalité, ce projet, je ne l'ai pas perçu comme un projet d'aménagement du territoire, mais comme un projet de déménagement du territoire. On veut, à partir d'une terre agricole, construire, et cela a été dit dans différentes interventions, à partir de rien, un territoire qui serait d'un coup extrêmement attractif. C'est d'autant plus triste et dommage que j'ai entendu parler de porosité avec ce qui se passe autour, et je n'ai pas le sentiment de cela. Ceci notamment parce que, et cela a été dit par Monsieur BESCHIZZA qui, par ailleurs, n'est pas un élu dont je me sens d'habitude proche, à quelques kilomètres de ce projet il y a une friche industrielle avec des perspectives intéressantes, et l'on ne voit pas la porosité entre ces deux projets. On greffe un projet à partir de rien. Ce qui m'a saisi aussi dans la présentation faite notamment par l'aménageur, j'ai compris qu'il était un peu plus qu'un aménageur, y compris dans la façon dont le projet est proposé, c'est que ce n'est pas à partir du point de vue du territoire régional. Tout est présenté à partir du point de vue de celui qui va aménager, de celui qui va utiliser ce territoire. Je pense qu'on inverse là le cours des choses. Cela a été dit, quand on a l'enjeu de la COP 21, quand on a l'enjeu de dire qu'il faut penser au niveau global pour agir au niveau local, c'est bien à partir du territoire global, à savoir la région Ile-de-France, qu'il faut démêler le fil et non pas à partir d'un projet né de rien.

Pour finir, j'ai écouté avec attention l'intervention du vice-président de la région Ile-de-France qui a fait une longue liste assez précise d'ailleurs, qui ressemblait, pardonnez-moi l'expression, un peu à une liste au père Noël. Je vais dire une chose très simple en m'appuyant sur ce qui a pu se faire dans d'autres territoires avec ce même type de projet. Les aménageurs ne sont pas des pères Noël, c'est normal, ce n'est pas leur rôle. Leur rôle est de faire des affaires, et ce n'est pas grave de faire des affaires. Par contre, il faut vérifier le rôle des élus, et c'est le rôle des citoyens, c'est le rôle de l'intérêt collectif, de vérifier que ces intérêts des affaires sont compatibles avec l'intérêt collectif. Concernant la réponse qui a été faite à cette liste de la Région par le monsieur qui représentait l'aménageur et Auchan, je crois qu'on peut convenir que cette présentation était assez sincère, dans la mesure où très peu d'engagements ont été pris, que ce soit au niveau des emplois, des engagements environnementaux, que ce soit au niveau de toute cette liste qui a été faite. Et, je vais finir là-dessus, sans vouloir être inutilement provocateur, le groupe Auchan, son rôle est de faire du profit et c'est bien normal. En 2014, Auchan a perçu 120 millions d'euros grâce au CICE et, la même année, a supprimé 300 emplois. Le rôle d'un aménageur et d'une entreprise n'est pas en soi de faire des emplois. En revanche, le rôle des animateurs d'un territoire est bien de vérifier si les projets qui se font sur leur territoire sont conformes à l'intérêt à long terme de ses populations ; ce n'est pas le sentiment que je retiens de cette présentation extrêmement complète et plaisante à entendre de la part de la Commission et de l'aménageur.

Je vous remercie.

### Isabelle BARTHE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity

Merci. Plus de questions. Monsieur le Préfet, vous avez la parole pour le mot de conclusion.

### Jean-Yves LATOURNERIE, Préfet du Val d'Oise

Il est tard, donc je vais être assez bref. Je voudrais quand même remercier la Commission particulière du débat public, et sa présidente notamment, pour la restitution qui nous a été faite d'un débat qui, manifestement, a été très riche. Comme vous le savez, mon prédécesseur, Yannick BLANC, l'a ouvert il y a trois mois et demi environ, et c'est à moi qu'il revient de le fermer aujourd'hui. Fermer le débat, c'est beaucoup dire, mais en tout cas de clore ce débat public au sens institutionnel de cette expression.

Je voudrais vous dire, après avoir écouté tout ce qui s'est dit et qui a été extrêmement riche ce soir, deux ou trois choses. La première est qu'il faut effectivement se féliciter que ce débat ait eu lieu dans les conditions que vous avez décrites, Madame la Présidente, c'est-à-dire trois mois d'échanges qui, je crois, ont été sans concessions excessives, mais sans violences excessives non plus ; je parle de violence verbale, bien entendu. Pour tout dire, il a été de bonne tenue et il pourra susciter une continuité dans l'échange par la suite, même si ce ne sera pas sous la forme d'un débat public.

Il faut évidemment remercier tous les participants, dont certains avaient envie de continuer le débat aujourd'hui malgré les avertissements initiaux de la présidente ; on n'était pas là pour refaire le débat. Mais, effectivement, je crois que les contributions ont été nombreuses et de qualité. Je voudrais aussi faire une rectification, l'Etat n'était pas absent de ce débat. Le préfet du moment l'a ouvert ; le préfet actuel le termine. Mais, surtout, et c'est là que je veux en venir, les services de l'Etat, suivant d'ailleurs les instructions fortes de mon prédécesseur, ont été présent

et ont apporté — certains d'entre vous, la plupart d'entre vous, ont dû s'en apercevoir — leur attention, mais aussi leur expertise sur un certain nombre de points au cours de ce débat, et je veux aussi les en remercier.

Je voudrais aussi relever l'expression employée par Madame BREVAN, Madame la Présidente. De mémoire : « *Longtemps, on a eu l'impression de piétiner, de ne pas avancer, mais, au fond, quand on regarde ce qui s'est passé, on fait le constat d'un réel progrès et d'un échange d'informations* » ; c'est l'impression que j'ai moi-même tiré de cette séance finale.

Je voudrais dire également que ce débat a été certainement, au-delà de son objet, l'aménagement du Triangle de Gonesse et le projet qui est proposé aujourd'hui, un moment fort du développement économique de ce territoire. Je sais que la notion de territoire peut donner lieu à interprétations diverses ou utilisations diverses. Je parle là de ce nord-est de Paris pour ne pas dire du Grand Paris, ce nord-est de l'Ile-de-France, et de ce nord-est qui n'est, pour une bonne part (et pas une part exclusive) très fortement tiré par l'aéroport Charles de Gaulle et du Bourget, les aéroports de la région du nord-est de l'Ile-de-France. En fait, ce développement économique, et donc ce débat aujourd'hui, s'inscrit dans une stratégie qui se construit petit à petit et dont la cohérence s'affirme. Au départ, il y a un certain nombre de projets de différentes collectivités, de différents opérateurs, et tout cela est en train, parce que c'est nécessaire, parce qu'il y a aussi les volontés politiques de toutes les collectivités pour cela, de s'inscrire dans une stratégie cohérente. Cela s'inscrira d'ailleurs aussi désormais, le préfet de Région l'a annoncé récemment, dans un contrat d'intérêt national concernant l'ensemble de ce territoire. Je crois que, par-delà les nécessaires débats sur la façon dont nous faisons les choses, c'est quelque chose dans cette stratégie cohérente qui ne doit pas être perdu de vu et qui doit, au contraire, guider les actions des uns et des autres.

Enfin, et j'en terminerais par là, on pourrait, on devrait, on le fera d'ailleurs sous d'autres formes, souhaiter que ce débat ne s'arrête pas. C'est un débat, au fond, citoyen, qui se poursuivra à travers l'expression sur ces différents projets, sur ces différentes actions, mais, et c'est pour cela qu'existe la Commission nationale du débat public — dont je salue le président, l'un de mes prédécesseurs dans le Val-d'Oise, Christian LEYRIT — il est fait pour éclairer la décision publique. Il y a un temps du débat et il y a un temps non pas de la décision, mais des décisions qui doivent s'inscrire dans la cohérence donnée pour la stratégie du territoire, mais aussi à l'issue de cet échange très nourri, très nourri d'arguments parfois opposés les uns aux autres, mais qui, au fond, forment la décision.

Ce débat va donc se terminer sous sa forme actuelle. Je suis persuadé que les dialogues continueront. Cela dépendra bien sûr des collectivités et des hommes publics et des femmes qui les dirigent. Cela dépendra aussi des acteurs qui se sont exprimés dans ce débat. Cela dépendra aussi des promoteurs des différents projets, dont celui d'EuropaCity, et de leur capacité à faire évoluer leurs propositions à l'aune de ce qui s'est exprimé et à l'aune de ce qui finira, je l'espère, et c'est la raison de notre présence à tous ici, par être l'intérêt général de ce territoire.

Merci à vous tous d'avoir participé à ce débat.

### **Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet EuropaCity**

Juste quelques mots avant de nous séparer. D'abord, le débat n'est pas tout à fait clos puisqu'il se terminera le 13 juillet, et jusqu'au 13 juillet, vous pouvez envoyer des contributions et des cahiers d'acteurs sur le site ; c'est la date limite. Mais après le 13 juillet, plus rien n'est reçu.

Il me revient, juste avant qu'on se sépare, de remercier l'ensemble des maires qui ont mis des salles à disposition, c'est évidemment essentiel, c'est important pour l'organisation ; l'ensemble des participants, que ce soit des élus, des associations ou de particuliers, quelquefois pour la passion qu'ils ont mise dans leur débat qui n'a pas toujours été très facile à gérer, mais qui, au final, a apporté beaucoup de choses. Remercier également les services de l'Etat et les collectivités locales, et du Conseil départemental en particulier, qui ont apporté leur expertise et qui ont été extrêmement assidus à ce débat. Puis saluer tout particulièrement l'engagement de ce que je qualifierais de permanents du débat, puisqu'ils sont venus à toutes les séances, à toutes les réunions, et c'est vraiment un engagement citoyen lourd. Nous avons évidemment participé à toutes les réunions, et nous avons pu mesurer le poids de toutes ces soirées passées ensemble, car au bout d'un moment, il est vrai que cela pèse un peu dans la vie personnelle.

Enfin, je voudrais remercier le maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage n'était pas du tout accoutumé au débat public ; c'est une première expérience pour lui. Je sais que, de temps en temps, il a trouvé la Commission exigeante, qu'il a trouvé sa présidente exagérément exigeante. Pour autant, il a joué le jeu, il l'a préparé, il a joué le jeu sincère du débat, il a mis beaucoup d'exigence notamment à répondre aux questions qui sont sur le site, et elles auront toutes une réponse.

Puis, ce à quoi l'on pense le moins souvent, j'aimerais remercier l'ensemble des prestataires qui ont assuré la logistique de ce débat parce que c'est essentiel, pour les enregistrements, pour tout ce qui est là. Sans ces prestataires, on ne peut pas faire un débat de cette qualité. En tout cas, on ne peut pas graver ce qui a été dit et

qui est extrêmement important quand on veut se référer. Puis, en votre nom, je voudrais remercier les membres de la Commission qui se sont beaucoup impliqués, qui ont beaucoup apporté, apporté chacun leur expertise. Cette Commission était très équilibrée ; chacun avait un domaine de spécialité.

Pour finir, je voudrais faire des remerciements particuliers en votre nom à tous, je pense, à Julie QUENTEL et Léo PILLET qui ont assuré le secrétariat général de ces travaux et qui ont fait preuve d'une disponibilité constante et à toute épreuve.

Je vous remercie, et je vous souhaite une bonne soirée.