



BILAN DÉBAT PUBLIC

Projet EuropaCity

15 MARS - 13 JUILLET 2016

Dressé par le président
de la Commission nationale
du débat public

LE 12 SEPTEMBRE 2016

BILAN DÉBAT PUBLIC

Projet EuropaCity

sur la commune de Gonesse dans le Val d'Oise

15 MARS – 13 JUILLET 2016

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
LE PROJET SOUMIS À DÉBAT	5
UN CONTEXTE SINGULIER	5
Un projet porté et financé par un maître d'ouvrage du secteur privé	5
Les processus de concertation parallèles : un projet qui s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse et de la création de la ligne 17 du Grand Paris Express	6
L'OPPORTUNITÉ EN QUESTION	8
Quel modèle de société et quel projet de territoire pour demain ?	8
« Nouveau pôle de centralité », « nouvelle destination touristique » ou « méga-centre commercial » ?	9
Peut-on conjuguer le projet avec les engagements pris pendant la COP21 ?	10
L'impact sur les terres agricoles	11
UNE OFFRE COMMERCIALE TRÈS IMPORTANTE SOURCE D'INTERROGATIONS ET D'INQUIÉTODES.	11
Une offre commerciale novatrice ?	11
Quels risques pour l'activité commerciale existante ?	12
DES RÉACTIONS DIVERGENTES FACE À LA DIMENSION CULTURELLE ET L'OFFRE DE LOISIRS	13
La culture, élément clé du projet ou élément accessoire ?	13
L'offre de loisirs : peu contestée par le public, menaçante pour les professionnels du secteur	14
La question tarifaire des équipements culturels et de loisirs : une préoccupation partagée par l'ensemble du public	14
DES ATTENTES EN TERMES D'EMPLOIS ET DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	15
Une expertise indépendante sur l'impact du projet sur les emplois locaux, pilotée par la CNDP	16
LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET CONDITIONNÉE PAR L'ACCESSIBILITÉ AU SITE	17
Comment garantir le recours massif aux transports collectifs ?	17
Des inquiétudes relatives à la saturation du réseau routier.	18
LE DÉROULEMENT DU DÉBAT	18
Un débat attendu et suivi	18
CONCLUSIONS ET SUITE DU DÉBAT.	20

INTRODUCTION

Saisie le 13 septembre 2013 par Alliages & Territoires¹ d'un projet de centre commercial et de loisirs dénommé « EuropaCity » sur la commune de Gonesse dans le Val d'Oise, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 2 octobre 2013 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière du débat public (CPDP).

Elle a en effet considéré que le projet, par son ampleur, sa vaste zone d'attractivité dépassant les limites de l'Île-de-France et son inscription dans le projet du « Grand Paris », revêt un caractère d'intérêt national. Par ailleurs, la Commission a estimé que les enjeux socio-économiques du projet sont importants et que les impacts sur l'environnement, les zones agricoles et l'aménagement du territoire sont significatifs.

Le 6 novembre 2013, la CNDP a nommé Mme Claude BRÉVAN, présidente de la CPDP.

Sur proposition de cette dernière, la CNDP a nommé, le 4 décembre 2013, Mme Isabelle BARTHE, M. Christian de FENOYL, M. Laurent PAVARD et M. Philippe QUÉVREMONT, comme membres de la CPDP. Un cinquième membre a été nommé le 8 janvier 2014, M. Wahel EL SAYED.

La CNDP a décidé le 7 mai 2014, à la demande du maître d'ouvrage, de prolonger de six mois (à compter du 18 avril 2014) le délai prévu pour la remise du dossier du maître d'ouvrage. Pour tenir compte des incertitudes concernant la desserte du site par la liaison RER D/RER B, dite « barreau de Gonesse », et en l'attente de la signature d'un protocole avec l'Établissement public d'aménagement (EPA) Plaine de France, le directeur exécutif d'Alliages & Territoires, M. Christophe DALSTEIN, a sollicité la CNDP pour prolonger de nouveau le délai de présentation du dossier du maître d'ouvrage. Le 7 janvier 2015, la Commission a donné suite à cette demande en prolongeant ce délai de neuf mois (à compter du 23 décembre 2014).

Le 4 novembre 2015, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour permettre l'ouverture du débat public. Le 2 décembre 2015, la Commission a arrêté les dates du débat public du 15 mars au 30 juin 2016. Elle en a approuvé les modalités d'organisation dans sa décision du 6 janvier 2016.

Le 6 avril 2016, sur proposition de la présidente de la CPDP, la Commission a décidé l'organisation d'une réunion publique supplémentaire à Paris sur le projet EuropaCity, afin de répondre aux demandes exprimées.

Sur proposition de la présidente de la CPDP, la Commission a décidé le 4 mai 2016, l'organisation d'une étude complémentaire à dire d'expert sur les impacts du projet sur l'emploi local.

À la demande de la présidente de la CPDP, afin de prendre connaissance et de débattre des dernières expertises produites sur le projet, la CNDP a pris la décision, le 20 juin 2016, de prolonger le débat public jusqu'au 13 juillet 2016.

¹ Filiale d'Immochan, branche immobilière du Groupe Auchan.

LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

EuropaCity est un projet de centre de loisirs, commercial et culturel présenté par le maître d’ouvrage comme une « nouvelle destination touristique »² de la métropole du Grand Paris. D’une surface de 80 hectares (ha), situé entre l’aéroport du Bourget et l’aéroport Paris-Charles-de-Gaulle sur une partie des terres agricoles du Triangle de Gonesse, le projet a pour ambition de participer au rééquilibrage du territoire francilien : il s’agirait de rendre l’est du Val d’Oise plus attractif et de créer un nouveau bassin d’emplois ayant des retombées économiques sur l’ensemble de l’Île-de-France.

Situé à 20 kilomètres au nord de Paris, le projet comprendrait 230 000 m² de commerces, 150 000 m² de surfaces dédiés aux loisirs comportant un parc des neiges avec pistes de *ski indoor*³, un centre aquatique, un parc ludo-éducatif⁴, un parc à thèmes et un parc d’aventures couverts, ainsi que 50 000 m² d’espaces culturels accueillant notamment des salles de spectacles, une grande halle d’exposition et un lieu dédié aux cultures numériques. Le site abriterait également des chambres d’hôtels (2 700), des restaurants (20 000 m²), des espaces de congrès et séminaires (20 000 m²), des espaces à usage public (100 000 m²), une ferme urbaine (7 ha) et un parc paysager (10 ha).

Le maître d’ouvrage met en avant un « objectif d’exemplarité environnementale »⁵. Ainsi, dans son dossier de présentation du projet, la couverture de la totalité des besoins en eau non potable et des besoins énergétiques sur le site d’EuropaCity serait assurée *via* des dispositifs de recyclage de l’eau de pluie et le recours aux énergies renouvelables. De même, il vise la valorisation en interne de 75% des déchets produits, notamment avec la méthanisation des déchets organiques.

Le début du chantier est envisagé pour 2019, avec une ouverture du site en 2024. Le maître d’ouvrage prévoit une fréquentation annuelle de 31 millions de visites par an (dont 6 millions de touristes), soit plus du double de la fréquentation enregistrée dans le parc Disneyland Paris en 2014.

UN CONTEXTE SINGULIER

Un projet porté et financé par un maître d’ouvrage du secteur privé

Le projet EuropaCity est porté par un maître d’ouvrage privé, Alliages & Territoires, filiale d’Immochan appartenant au groupe Auchan⁶.

Le coût d’EuropaCity est estimé à 3,1 milliards d’euros d’investissement privé, dont 2,6 milliards directement financés par le maître d’ouvrage. C’est le plus grand projet d’un investisseur privé en France depuis la construction de Disneyland Paris en 1992.

² Préface du dossier du maître d’ouvrage.

³ Piste de ski en intérieur, à laquelle s’ajouteraient une piste de luge, un snowpark et une cascade de glace pour l’escalade.

⁴ Parc dédié aux enfants pour les instruire en s’amusant.

⁵ Page 59 du dossier du maître d’ouvrage.

⁶ Entreprise non cotée, associant un actionariat familial et salarié, le Groupe Auchan, désormais renommée Auchan Holding, est organisé en 3 entreprises plus autonomes : Auchan Retail, qui réunit dans tous les pays les canaux de commerce alimentaires existants (hypermarchés, proximité et e-commerce), Immochan et Oney Banque Accord.

En septembre 2015, l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) de la Plaine de France⁷ et la Société Alliages & Territoires (A&T) ont signé un protocole d'objectifs pour l'éventuelle mise en œuvre d'EuropaCity. Présenté comme « un document préparatoire fixant les modalités de partenariat et les engagements de chaque partie pour y parvenir »⁸, ce protocole est resté confidentiel. Certains éléments ont toutefois été communiqués, notamment les engagements environnementaux et l'engagement du maître d'ouvrage de rester gestionnaire du site pendant une durée contractuellement définie avec l'aménageur. En revanche, les éléments chiffrés prévisionnels relèvent du secret des affaires en matière industrielle et commerciale. Ainsi, le prix des droits à construire, concédés au maître d'ouvrage, sera confirmé ultérieurement en cas de poursuite du projet. Il en va de même pour le financement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Triangle de Gonesse, et notamment le niveau de participation financière d'Alliages & Territoires aux transports collectifs et aménagements routiers. Aux yeux de certains participants, « les contours de cet engagement restent imprécis et ne permettent pas de savoir s'il est vraiment contraignant ou non »⁹.

Le 26 février 2016, c'est-à-dire quelques jours avant le début du débat public, en présence du préfet de la Région Île-de-France, le conglomérat chinois Dalian Wanda, spécialisé dans l'immobilier, le tourisme et le divertissement, a signé un accord de partenariat avec Immochan en vue d'investir dans EuropaCity. Le montant de cet investissement n'a pas été rendu public.

D'autres partenaires devraient participer au financement d'EuropaCity mais le secret des affaires entourant les données financières, la CNDP ne dispose pas d'informations plus détaillées. Sans remettre en cause le caractère stratégique et la valeur commerciale de ces données qui justifient leur protection, il faut néanmoins souligner qu'une grande partie du public, faute d'éléments chiffrés, s'est montrée sceptique quant à la viabilité économique du projet.

Les processus de concertation parallèles : un projet qui s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse et de la création de la ligne 17 du Grand Paris Express

Le territoire du Triangle de Gonesse sur lequel se développerait EuropaCity, et qui est aujourd'hui principalement constitué de terres agricoles, a pour ambition d'accueillir un ensemble de projets liés les uns aux autres. On distingue ainsi cinq projets en cours d'élaboration qui ont été soumis à un mode de concertation publique.

Le projet de création d'une ZAC de 299 ha, porté par l'EPA Plaine de France, s'est progressivement formé à partir de 2006 afin d'urbaniser une partie du Triangle de Gonesse. Ce territoire est délimité par l'autoroute A1 à l'est et par la route départementale RD 317 à l'ouest. Il est également traversé par le boulevard intercommunal de Parisis (RD 170) au sud.

Depuis 2011, le projet EuropaCity est inclus dans le projet de ZAC et serait donc construit sur des terres agricoles. Le projet reste compatible avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), dans la mesure où ce dernier, à l'issue de sa révision approuvée en décembre 2013 et sous certaines conditions notamment liées aux dessertes, donne la possibilité d'urbaniser jusqu'à 300 ha au sud du Triangle de Gonesse.

Outre EuropaCity, le projet de ZAC (299 ha) prévoit la création d'un quartier d'affaires (140 ha), d'espaces paysagers, d'une lisière agricole (11 ha) et le réaménagement des dessertes routières avec, entre autres, un nouvel échangeur avec l'autoroute A1.

Le projet de ZAC a fait l'objet d'une première phase de concertation réglementaire en 2013 avec les principaux acteurs concernés, puis d'une seconde en 2015. Une réunion publique a été organisée pour chacune des phases de concertation. Le 28 juin 2016, le dossier de création de la ZAC, incluant le projet EuropaCity, a été approuvé

⁷ L'EPA Plaine de France est chargé sur 40 communes (17 en Seine-Saint-Denis et 23 dans le Val d'Oise) de procéder à toute opération destinée à améliorer le cadre de vie des habitants et à favoriser l'aménagement, la restructuration urbaine, le développement économique et social.

⁸ Question n°27, réponse de l'EPA Plaine de France.

⁹ Question n°124.

par le Conseil d'administration de l'EPA Plaine de France. La prochaine étape correspond à la délivrance des autorisations préfectorales requises.

Dans le cadre du Grand Paris Express, il est également prévu sur le territoire de la ZAC la création d'une gare qui accueillerait les métros de la ligne 17 (reliant le site à Paris et à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle). Cette gare serait située aux portes d'EuropaCity, en complément des bus. D'après le maître d'ouvrage, et conformément aux principes de dessertes prévus pour la ZAC du triangle de Gonesse, près de la moitié des visiteurs et employés (46 %) accèderaient à EuropaCity via les transports collectifs.

Suite à la concertation publique qui s'est achevée en 2014, le tronçon sud de la ligne de métro 17 a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 28 décembre 2015. L'autre partie de la ligne a été soumise à enquête publique au printemps 2016, à l'issue de la concertation organisée en 2014¹⁰. Une déclaration d'utilité publique est attendue pour le début de l'année 2017. Les travaux de construction sont envisagés courant 2020 pour une mise en service partielle en 2024.

Le projet de liaison ferroviaire, dit « Barreau de Gonesse » reliant le RER B au RER D a fait l'objet d'une concertation préalable en 2011, également sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP. Ce projet figure dans le SDRIF mais semble aujourd'hui en suspens.

Enfin, le projet de bus à haut niveau de service (BHNS), pour desservir notamment EuropaCity, sera effectif à la fin de l'année 2016 après avoir été soumis à la concertation préalable de 2011¹¹.

Ainsi, plusieurs projets ont déjà fait l'objet d'un processus de concertation sur ce territoire. Or, pour un nombre significatif de participants, il aurait été nécessaire de débattre de l'ensemble de ces projets au sein d'un même processus participatif, plus en amont, portant sur le devenir du Triangle de Gonesse, au moins sur l'espace de 299 ha correspondant au projet de création de la ZAC ainsi que sur la desserte. Les participants au débat ont été nombreux à regretter le cloisonnement et la segmentation des dispositifs de concertation. Selon eux, il aurait été préférable de rendre compte de la relation que les projets entretiennent les uns par rapport aux autres sur ce territoire urbanisable. Un internaute a d'ailleurs mis en avant cette incohérence en rappelant que l'Autorité Environnementale a souligné le manque de transparence issu du découpage et de la séparation des projets de ZAC, de création de la ligne 17 et d'EuropaCity, en réalité emboîtés et interdépendants.¹²

Compte tenu des dates des différentes concertations, aucune réunion commune aux trois projets n'a pu être organisée comme cela avait déjà été le cas dans d'autres débats publics¹³. Par ailleurs, la réglementation en vigueur ne permettait pas à la CNDP d'organiser un seul débat public sur les trois projets. Ce sera désormais envisageable, avec l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 qui a renforcé la concertation en amont du processus décisionnel.¹⁴

Cela étant, le débat a permis aux citoyens de poser des questions relatives à la desserte du site et l'aménagement du territoire, et d'obtenir des réponses de l'État, de l'EPA Plaine de France et de la Société du Grand Paris pendant les rencontres publiques mais également sur le site dédié au débat.

¹⁰ Concertations recommandées par la CNDP sur le tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (lignes 14, 16 et 17) : du 6 novembre 2013 au 8 janvier 2014, et sur le tronçon Le Bourget RER / Le Mesnil-Amelot (ligne 17 Nord) : du 20 novembre au 20 décembre 2014.

¹¹ Ce projet, porté par le STIF et le Conseil Général du Val d'Oise, doit relier la gare de Villiers-le-Bel du RER D à la gare Parc des Expositions du RER B comme le barreau de Gonesse dont il est une préfiguration. La concertation sur ce projet a eu lieu du 14 juin au 13 juillet 2011.

¹² Question n°48.

¹³ Notamment le débat public sur le projet de Réseau de transport du Grand Paris (sept 2010-janvier 2011) qui avait organisé plusieurs réunions communes avec des débats en cours sur des projets connexes (Arc Express, Interconnexion Sud LGV, Prolongement de la ligne E du RER à l'ouest).

¹⁴ Ordonnance portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

L'OPPORTUNITÉ EN QUESTION

Ce sont, de loin, le concept et les caractéristiques générales du projet qui ont suscité le plus de questions, aussi bien en réunions que sur le site internet du débat.

Quel modèle de société et quel projet de territoire pour demain ?

Projet « géant », « mégalomane », « gigantesque », « pharaonique », « démesuré » ou encore « faramineux »...¹⁵ Les participants ont été frappés par le gigantisme du projet. Si pour beaucoup d'entre eux, c'est un argument pour s'y opposer, d'autres y voient au contraire un atout majeur ; certains se demandent enfin si un redimensionnement est envisageable. Pendant le débat, le maître d'ouvrage a envisagé la possibilité d'un phasage avec la réalisation, dans un premier temps, de 60 % du programme conformément à ses engagements pris vis-à-vis de l'EPA Plaine de France. Il a néanmoins insisté sur l'importance de ce dimensionnement exceptionnel, enjeu majeur de la réussite du projet ; un avis partagé par les experts mobilisés au cours du débat aussi bien par le maître d'ouvrage que par la CPDP.

Dans le dossier de présentation du projet et pendant les réunions publiques, le maître d'ouvrage a mis l'accent sur les réflexions et études accompagnant la mise en œuvre d'EuropaCity, en particulier celles relatives à l'évolution des modes de vie. Ce projet répondrait aux besoins d'une société disposant de plus de temps libre, en quête d'« expériences » et acquise à la révolution numérique : comme sur Internet, EuropaCity permettrait dans un même lieu de profiter de différentes activités commerciales, culturelles ou de loisirs, dont la thématique dominante serait le plaisir et le divertissement, loin des formes classiques de centres commerciaux. Ce concept d'« hybridation », cher au maître d'ouvrage, symbolise pour une partie des participants, en particulier les opposants, un consumérisme effréné. Pour d'autres, il conditionne la réussite du projet de part son caractère unique, un projet qui selon une internaute « correspond bien au temps qui vient et à toutes les nouvelles tendances ».¹⁶

Au-delà du concept général, deux visions antagonistes de l'aménagement et du développement du territoire sont apparues pendant le débat. « EuropaCity, présenté comme un projet ancré localement, ne représente-t-il pas plutôt le premier essai d'un concept reproductible ailleurs [...] ? Ce projet, compte-tenu de la posture internationale d'Immochan, n'est-il pas la démonstration d'un produit exportable plutôt qu'un projet en synergie avec le territoire ? », s'interroge une habitante de Gonesse.¹⁷

Pour les opposants, EuropaCity ne répond à aucune demande locale ni même sociétale. Dans leurs contributions¹⁸, les acteurs environnementaux et agricoles ont mis l'accent sur les risques associés, selon eux, à un tel projet : disparition des commerces et des activités culturelles de proximité, disparition des terres agricoles, marchandisation des loisirs ou encore « bétonnage ». S'opposant au SDRIF qui a ouvert la possibilité d'urbaniser le Triangle de Gonesse, ils défendent une politique d'aménagement régionale qui limiterait drastiquement la consommation des terres agricoles et des espaces naturels. Ils attendent aussi un rééquilibrage du développement francilien par rapport aux autres régions.

¹⁵ Notamment avis n°29, 30, 40, 59, 72, 92, 94, 104, 122, 123, 124, 130,136, 140, 154, 156.

¹⁶ Avis n°47.

¹⁷ Question n°6.

¹⁸ Notamment points de vue n°11 (Terre de liens Île-de-France (Paris)), n°17 (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE) 93), n°22 (acteurs de la profession agricole), n°23 (Europe Écologie Les Verts (EELV) Val-d'Oise), n°53 (Paris, Terres d'Envol), n°65 (SCI Terres Fertiles (Jouy en Josas)), n°83 (AMAP Coup de pousse (Paris)).

Nombreux sont les habitants du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis enthousiastes devant un projet insolite qui, à leurs yeux, changerait positivement l'image de leur territoire. Ce fut particulièrement marquant pendant la réunion d'ouverture du débat, le 17 mars 2016 à Gonesse : un habitant de Sarcelles qualifie le projet de « grandiose » ayant vocation à « complètement changer l'image de notre région »¹⁹, un étudiant et vice-président d'une association de jeunes insiste sur la « chance » offerte au territoire qui pourra enfin accueillir « une infrastructure de proximité »²⁰. Si ce soutien est partagé par le Conseil départemental du Val d'Oise²¹, celui de Seine-Saint-Denis a manifesté son opposition au projet et son inquiétude en raison de son impact majeur sur le tissu commercial²².

De son côté, la région Île-de-France regarde l'enjeu représenté par EuropaCity dans un contexte européen, voire mondial. Le « oui » de la Région est un « oui, mais... » comme l'a indiqué le premier vice-président pendant le débat. En cas de poursuite du projet, la Région suivra étroitement tous les aspects de sa réalisation : l'emploi sera « la priorité numéro 1 ».²³

« Nouveau pôle de centralité », « nouvelle destination touristique » ou « méga-centre commercial » ?

L'articulation des offres culturelle, commerciale et de loisirs, au cœur du concept d'EuropaCity présentée comme une « nouvelle destination touristique », a fait l'objet de controverses tout au long du débat.

Pour ses partisans, EuropaCity permettrait de conforter le cluster aéroportuaire que constitue l'axe reliant Roissy, Le Bourget et Paris : à leurs yeux, le projet s'inscrit dans une politique de développement international assurant la compétitivité de Paris et sa région face aux autres métropoles mondiales. EuropaCity deviendrait un nouveau pôle de centralité du Grand Paris offrant biens et services aux populations locale, régionale, nationale et internationale. Selon Jacques Lévy, urbaniste géographe, un pôle de centralité offre au public un mélange de concurrence et de complémentarité. C'est donc d'abord un lieu où le public ne serait pas captif d'une offre commerciale, culturelle ou de loisirs.

L'attractivité touristique du projet, qui pourrait accueillir 31 millions de visites par an, a mobilisé et divisé les acteurs du territoire.

Pour certains, ce concept paraît inadapté aux attentes des touristes venant à Paris, plus à la recherche d'authenticité que d'un « clone de Las Vegas » comme le dénonce le collectif pour le Triangle de Gonesse dans son cahier d'acteur²⁴. D'autres redoutent par ailleurs qu'EuropaCity viennent directement concurrencer l'offre hôtelière et de tourisme d'affaires, existante et future ; l'impact sur les sites touristiques franciliens ne leur paraissant pas avoir été évalué.

Pourtant, certains élus et acteurs du territoire se sont prononcés dès le début en faveur du projet. « Pour le tourisme d'affaires, il permettrait d'apporter un coup d'accélérateur nécessaire pour conserver l'attractivité de la zone, à l'heure où la compétition internationale fait rage. Pour le tourisme local, il permettrait l'émergence d'un véritable pôle métropolitain touristique, à portée internationale [...] », défendent les élus de la communauté Roissy Plaine de France dans leur contribution.²⁵ Cet argument plaiderait en faveur d'une mise en œuvre rapide d'EuropaCity pour éviter d'être devancé par des projets similaires en France, en Europe ou à l'international.

Dans sa contribution publiée à la fin du débat, l'Union du Grand Commerce de Centre-ville (UCCV), regroupant notamment les grands magasins parisiens, définit EuropaCity comme « un projet de centre commercial géant [plutôt] qu'un parc dédié aux loisirs et à la culture ».²⁶

¹⁹ Verbatim de la réunion, page 28.

²⁰ Verbatim de la réunion, page 29.

²¹ Points de vues n°29, 32, 35 et 84.

²² Points de vue n°82 et 88.

²³ Réunion publique de clôture du débat, 4 juillet 2016.

²⁴ Point de vue n°5.

²⁵ Point de vue n°24.

²⁶ Point de vue n°96.

Pour les opposants, le concept d'EuropaCity est avant tout lucratif : en incitant les clients à venir pour d'autres raisons que le simple fait de faire des achats, la fréquentation du site augmente et la consommation également. « On nous sort un projet d'énorme centre commercial célébrant la consommation la plus gargantuesque possible... », s'insurge une association de protection de l'environnement²⁷.

Pour d'autres participants, la conjugaison de ces différentes offres est au contraire un moyen d'attirer des publics, notamment les jeunes, vers de nouvelles activités (culturelles, sportives, pédagogiques).

Peut-on conjuguer le projet avec les engagements pris pendant la COP21 ?

Le texte adopté à l'issue de la COP21²⁸, le 12 décembre 2015, a été qualifié d'« accord historique ». Il prévoit que chaque pays présente une contribution nationale tous les cinq ans pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Cette contribution devra être toujours plus ambitieuse. L'objectif à long terme est de « limiter la hausse des températures à 1,5 °C ». Concrètement, cela se traduit entre autres par le développement des énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments ou le développement de l'agro-écologie²⁹.

« L'objectif d'exemplarité environnementale est au cœur d'EuropaCity », affirme Alliances & Territoires³⁰. Trois objectifs sont ainsi mis en avant dans le dossier du maître d'ouvrage: 100 % des besoins en eau non potable couverts par des dispositifs de recyclage des eaux de pluie ou usées, 100 % des déchets organiques³¹ et 75% des déchets en général traités et recyclés en interne, 100 % des besoins énergétiques couverts par une production sur site avec un recours massif aux énergies renouvelables.

Pendant le débat, les ambitions affichées ont parfois été freinées par certaines exigences réglementaires : la valorisation des déchets en interne passe par un échange avec les acteurs du territoire et ne peut s'envisager comme un écosystème autonome ; de même, le recyclage des eaux doit se conformer à la réglementation sanitaire et aux contraintes spécifiques de la région.

Par ailleurs, beaucoup attendent des précisions, notamment sur l'architecture « bioclimatique »³² des bâtiments et les modalités de compensation des impacts négatifs sur l'environnement.

Le public s'est plutôt montré sceptique devant les mesures environnementales présentées, comme en témoignent le grand nombre d'avis et de questions sur le site internet du débat qui remettent en cause la compatibilité du projet avec les engagements de la COP21³³, et même son anachronisme alors que cette conférence s'est tenue quelques mois avant le débat, à quelques kilomètres de Gonesse. « Paris vient d'organiser la COP21 et apparemment tout le monde prend conscience des limites de la planète mais malgré cela, il y a encore des personnes qui continuent à penser consommation de masse », déplore une internaute.³⁴

Le consumérisme massif dénoncé par certains, source notamment de loisirs énergivores tels que la piste de ski ou le parc aquatique, s'est heurté à des arguments fondés sur les problématiques sociales du territoire. Pour le conseil départemental du Val d'Oise, le projet « crée ainsi un espoir et des opportunités pour les populations »³⁵, notamment ceux des quartiers populaires ; opportunité de valorisation du territoire, de divertissement et d'emploi. Pour autant, l'importance de la question environnementale n'est pas niée : le projet doit être l'occasion de mettre en avant des solutions respectueuses de l'environnement.

²⁷ Point de vue n°70, Endema93.

²⁸ Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, organisée à Paris du 30 novembre au 12 décembre 2015.

²⁹ Développer des pratiques agricoles pour produire autant, mais avec moins et mieux, dans un triple objectif de performance économique, écologique et sociale.

³⁰ Dossier du maître d'ouvrage, page 59.

³¹ Les déchets organiques sont des déchets provenant de matières d'origine animale ou végétale, par exemple les déchets alimentaires.

³² Conception architecturale qui a pour objectif de minimiser les besoins en énergie et d'améliorer l'insertion du projet dans l'environnement.

³³ Finalement peu abordée pendant les rencontres publiques, la thématique environnementale arrive en première position pour les avis et en deuxième position pour les questions recueillies sur le site du débat.

³⁴ Avis n°12.

³⁵ Point de vue n°38.

L'impact sur les terres agricoles

La question du prélèvement sur les terres agricoles a été abordée très fréquemment, plus que les impacts environnementaux. Pour les opposants et la profession agricole, le premier objectif devrait être une limitation drastique de la consommation des terres agricoles (parmi les meilleures en Europe) et des espaces naturels dont la destruction est irréversible. Ils s'alarment de la fonte constante des surfaces agricoles en Île-de-France (Gonesse après le plateau de Saclay), et de son impact négatif sur la qualité de vie des habitants, l'imperméabilisation des sols, l'autosuffisance alimentaire de la région et le réchauffement climatique.

Ce sont aussi l'étalement urbain et la suppression des terres agricoles qui font polémique. « Pourquoi faire ce projet sur ces terres agricoles alors que l'on a la friche PSA ? », s'interroge une habitante de Bondy.³⁶ Plusieurs participants ont en effet remis en cause la pertinence du choix du site : le terrain de l'usine PSA-Peugeot Citroën d'Aulnay-sous-Bois, fermée en 2013, leur semble plus adapté puisqu'il permettrait d'éviter la destruction et l'artificialisation des terres. Le maître d'ouvrage a rappelé que le choix du site découle d'un long dialogue avec les pouvoirs publics engagé dès 2006, alors que l'annonce de la fermeture de l'usine PSA s'est faite en 2012. Il a également souligné que le gouvernement comme les collectivités locales ont affirmé depuis leur intention de maintenir la vocation industrielle du site.

UNE OFFRE COMMERCIALE TRÈS IMPORTANTE SOURCE D'INTERROGATIONS ET D'INQUIÉTUDES

230 000 m² de surfaces dédiées aux commerces : ce chiffre se situe au niveau des plus grands centres commerciaux mondiaux, dits Jumbo, même s'il ne rivalise pas pour autant avec le « top 10 » qui dépassent ou avoisinent les 400 000 m² de surfaces commerciales, notamment en Asie ou au Moyen-Orient.

Une offre commerciale novatrice ?

Le maître d'ouvrage insiste sur l'offre unique que constitue EuropaCity, mais, aux yeux du public, celle-ci n'est pas encore complètement définie. Le projet demeure mouvant et parfois difficile à conceptualiser. C'est en particulier le cas pour l'offre commerciale « aux formats innovants »³⁷, faute d'exemples concrets.

« Quelle est la définition d'innovation pour le maître d'ouvrage ? Pourrait-il nous donner un exemple sur ce que pourrait être un « magasin de sport version innovation » au sein d'EuropaCity ? », s'interroge une habitante du Val d'Oise.³⁸

Au cours du débat, le maître d'ouvrage a précisé, d'une part, qu'il n'y aurait pas de grandes surfaces alimentaires de type Auchan, et insisté, d'autre part, sur l'apport du numérique. Les enseignes pourraient mettre en scène leurs produits « de manière ludique » et proposer de les tester grâce à la « réalité augmentée » : vêtement porté par un client sur grand écran sans besoin de l'essayer, ou représentation d'un meuble dans son appartement. Les visiteurs iraient ensuite passer commande en ligne. Le maître d'ouvrage a également répertorié des pré-requis pour exploiter les espaces commerciaux : « proposer une architecture remarquable et spectaculaire, proposer une qualité particulière de service et de relation avec le client, proposer des marques, des collections inédites, exclusives, créées spécifiquement pour EuropaCity, et commercialisées nulle part ailleurs, proposer une offre promouvant une consommation responsable ».³⁹

³⁶ Question n°75.

³⁷ Dossier du maître d'ouvrage, page 52.

³⁸ Question n°16.

³⁹ Réponse aux questions n°16 et n°39.

Le maître d'ouvrage a par ailleurs relativisé la dimension commerciale du projet, trait d'union entre les activités culturelles et de loisirs. Cela étant, le public aurait préféré que lui soit communiquée une liste d'enseignes. Les acteurs du territoire ont demandé dans leurs contributions que des précisions sur l'offre commerciale soient apportées au plus vite.

Qualifiée de « haut-gamme » par les acteurs du territoire, l'orientation de l'offre ne convainc pas, notamment devant le repositionnement opéré par les centres commerciaux d'Aéroville à Roissy-en-France et du Millénaire à Aubervilliers⁴⁰. Plus généralement, le projet suscite des inquiétudes quant à son impact sur l'activité commerciale.

Quels risques pour l'activité commerciale existante ?

Les professionnels du secteur ont fait part de leurs craintes de dégâts importants sur les commerces existants, notamment les magasins de proximité qui souffrent déjà de la concurrence des grandes surfaces implantées sur le territoire. Une inquiétude partagée par des habitants, « ce genre d'hyper-centres tue les commerces de proximité et de quartier »⁴¹.

Les centres commerciaux voisins ainsi que les grands magasins parisiens seraient susceptibles d'être impactés : les professionnels redoutent une désertion au profit d'EuropaCity. Sur ce sujet, une concurrence territoriale est apparue entre les collectivités du Val d'Oise et celles de la Seine-saint-Denis. Les premières percevant dans le projet une opportunité de se développer et de contribuer à la réduction du chômage, les secondes souhaitant protéger leur potentiel commercial existant, les nombreux centres commerciaux et petits commerces de centre-ville.

Pendant le débat, en avril 2016, la Chambre de commerce d'Île-de-France (CCI) a publié une étude, conduite à la demande d'Alliages & Territoires, sur la perception du projet par 411 commerçants du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis. Si ces derniers reconnaissent en majorité que le projet aurait un impact positif sur l'image du territoire, plus de la moitié pense qu'il nuira aux commerces de proximité et ils sont encore plus nombreux à estimer qu'EuropaCity est un danger pour les gros centres commerciaux existants. « Je n'ai pas vu un seul commerçant qui soit favorable à ce projet », déclare un intervenant. « On n'est pas dans la complémentarité, mais bien dans la rivalité et la rivalité des territoires, et ça me paraît un peu choquant », complète le président de l'association locale des commerçants⁴². Pour le maire de Sarcelles, le projet est un « mastodonte » qui ne peut pas ne pas avoir d'impact sur l'offre existante.

Il ressort de cette étude et des échanges pendant le débat que beaucoup voient dans le projet une nouvelle concurrence derrière la promesse d'une offre commerciale inédite, qui n'en est pas moins redondante. D'autres misent sur un effet d'entraînement, le « commerce appelant le commerce », et l'intégration au projet d'une offre commerciale locale (produits du terroir, jeunes créateurs, etc.).

⁴⁰ Points de vue n°14 et n°60.

⁴¹ Avis n°156.

⁴² Atelier « commerce » à Aulnay-sous-Bois, le 4 avril 2016.

DES RÉACTIONS DIVERGENTES FACE À LA DIMENSION CULTURELLE ET L'OFFRE DE LOISIRS

Pour le maître d'ouvrage, le rapprochement entre commerce et loisirs, baptisé *retailtainment*⁴³, est une des clés de la réussite du projet.

La culture, élément clé du projet ou élément accessoire ?

« Je dois vous dire que j'ai été d'emblée séduit par l'une des dimensions de ce projet : sa dimension culturelle », s'est ainsi exprimé un ancien ministre de la culture, invité par le maître d'ouvrage, pendant la réunion publique organisée le 26 mai 2016. Des rires se sont fait entendre dans la salle...

L'« objet est d'abord le commerce », a rétorqué le vice-président du Conseil de territoire *Paris, Terres d'Envol*⁴⁴, opposant les 230 000 m² de surfaces commerciales au 50 000 m² de surfaces dédiées à la culture.

Pour les opposants, la culture n'est pas un bien de consommation. Selon eux, le maître d'ouvrage présente un projet commercial « avec quelques alibis « culturels » »⁴⁵. L'aspect culturel du projet leur paraît en effet très mineur : simple produit de consommation d'un gigantesque complexe commercial, il ne laissera pas d'espace à la créativité. Se pose également la question de la légitimité d'un investisseur spécialisé dans l'immobilier commercial et la grande distribution à proposer un projet culturel ; une controverse semble-t-il balayée par plusieurs contre-exemples cités pendant le débat qui offrent tous une programmation de qualité: le Fonds Hélène&Édouard Leclerc pour la culture, la Fondation Vuitton portée par le groupe LVMH, la Fondation Cartier pour l'art contemporain ou encore la Maison Rouge à l'initiative d'une personne privée.

À cela s'ajoute, aux yeux d'une partie du public, la confusion entre culture et loisirs: « Ce territoire n'a pas besoin d'un centre commercial et culturel avec orientation loisirs. La culture c'est du plaisir, lors par exemple de la visite d'un musée, d'un monument ou d'un paysage, mais c'est aussi du travail pour acquérir des connaissances et se situer dans le monde »⁴⁶. Cette conception de la culture est apparu élitiste à certains : d'une part, culture et fête peuvent désormais se conjuguer comme le prouvent la Fête de la Musique ou la Nuit européenne des musées, et plus largement les festivals culturels, d'autre part, une offre culturelle de proximité pourrait mobiliser des publics qui n'ont pas les moyens ou l'habitude de fréquenter les grands établissements culturels situés le plus souvent à Paris. « Et je me dis que cela peut être le prétexte pour amener les enfants à visiter une exposition (...). À ceux qui me répondront qu'il faut aller au Louvre, je répondrai que ce n'est pas incompatible », témoigne une habitante de Villiers-le-Bel.⁴⁷

De nombreuses questions ont été posées sur la gouvernance du projet et les partenariats possibles, notamment avec les professionnels de la culture et les acteurs de terrain.

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'il ne serait pas l'opérateur de l'offre culturelle. La Réunion des musées nationaux, qui gère le Grand Palais, et Universciences (Cité des sciences) aideraient à la programmation de la halle d'exposition et du centre culturel destiné aux enfants. À terme, le maître d'ouvrage envisage des collaborations avec l'ensemble des grands équipements culturels du territoire. Le maître d'ouvrage a par ailleurs affirmé qu'il a toujours été envisagé de travailler avec les acteurs culturels du territoire, mais les dispositifs de sélection n'ont pas été précisés. Enfin, il a acté pendant le débat qu'un comité de pilotage, présidé par les élus du Val-d'Oise, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, pourrait s'associer aux questions de programmation. Des questions demeurent également sur l'articulation de cette offre avec les contraintes financières d'une telle structure, d'autant que l'indépendance et l'autonomie sont chères aux professionnels de la culture.

⁴³ Page 19 du dossier du maître d'ouvrage : terme anglo-saxon né de la contraction de *retail*, commerce, et *entertainment*, divertissement.

⁴⁴ Le Conseil de territoire Paris, Terres d'Envol, établissement public territorial (EPT) créé au 1er janvier 2016, est une subdivision locale de la Métropole du Grand Paris qui réunit la commune de Tremblay-en-France et 7 autres villes (Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Dugny, Le Bourget, Sevran et Villepinte).

⁴⁵ Avis n°48.

⁴⁶ Avis n°96.

⁴⁷ Avis n°77.

« Si ce travail partenarial est correctement conduit, EuropaCiy constituerait une opportunité assez exceptionnelle de diffusion culturelle », estime une internaute.⁴⁸

L'offre culturelle et événementielle reste à être précisée et le projet a parfois semblé trop commercial pour convaincre.

L'offre de loisirs : peu contestée par le public, menaçante pour les professionnels du secteur

Il y a eu peu d'échanges sur les loisirs, aussi bien pendant les rencontres publiques que sur le site du débat. Un élément de controverse est néanmoins apparu régulièrement: la piste de ski, absurdité « anti-écologique et anti-économique »⁴⁹ pour certains, opportunité pour les jeunes qui ne peuvent pas aller aux sports d'hiver pour d'autres⁵⁰.

L'offre de loisirs a été peu contestée par les élus du territoire qui y voient une chance de divertissement pour les jeunes. Cet aspect du projet rencontre d'ailleurs une assez large adhésion auprès des jeunes publics qui ont posé de nombreuses questions sur les équipements proposés: spécificités de la futur montagne russe ou des toboggans aquatiques, capacité du parc des neiges, du parc aquatique ou des cirques, possibilité d'implanter un cinéma ou une *escape room*⁵¹.

C'est en particulier à la fin du débat que les professionnels des loisirs ont exprimé leurs réserves et inquiétudes, notamment au travers du cahier d'acteur de la Compagnie des Alpes (CDA)⁵². Leader mondial de la gestion de domaines skiables et acteur majeur des loisirs en Europe, la CDA est le quatrième opérateur européen de parcs de loisirs avec 13 sites, dont le Parc Astérix. Pour elle, le marché français des parcs de loisirs est un marché mature avec une offre déjà très dense en région francilienne, l'arrivée d'EuropaCity se ferait donc « au détriment des infrastructures existantes », entraînant notamment une destruction d'emplois. C'est également l'accord avec le groupe Wanda qui inquiète : pourquoi choisir un partenaire chinois ayant « des velléités de conquête du marché des loisirs en Europe, alors lors que les acteurs déjà implantés en France disposent de savoir-faire très largement reconnus au-delà des frontières nationales » ?

Pour le maître d'ouvrage, l'offre de loisirs n'est pas comparable à l'offre existante : le parc à thèmes est couvert contrairement à Disneyland Paris ou au Parc Astérix, les parcs aquatiques sont saturés et aucun parc des neiges n'est implanté en Île-de-France. Le risque de « cannibalisation » serait donc maîtrisé.

La question tarifaire des équipements culturels et de loisirs : une préoccupation partagée par l'ensemble du public

Tous les participants au débat s'accordent sur la nécessité d'équipements culturels et de loisirs accessibles à tous, mais comment proposer une offre innovante et ambitieuse attirant une clientèle internationale au fort pouvoir d'achat, tout en restant attractif pour les populations du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis ?

Le maître d'ouvrage a affirmé que « la programmation culturelle, événementielle et de loisirs serait soutenue par une exigence commune : celle d'une haute qualité, assortie du souci constant d'une accessibilité aisée pour tous les types de publics, quels que soient l'âge, l'origine géographique, le profil socioprofessionnel des visiteurs »⁵³. Pourtant, les tarifs probables présentés au cours du débat, de 25 à 40 euros pour les parcs aquatique, des neiges, ou à thèmes, ont semblé décourager les populations locales.

⁴⁸ Avis n°65.

⁴⁹ Avis n°81.

⁵⁰ Notamment avis n°154.

⁵¹ *Escape room* (évadez-vous de la pièce) ou *escape game* est un nouveau loisir adapté d'un jeu vidéo, dont le principe consiste pour le joueur à parvenir à s'échapper d'une pièce dans laquelle il est enfermé.

⁵² Point de vue n°94.

⁵³ Réponse à la question n°67.

S'agissant de l'accès aux espaces culturels, les tarifs seraient un peu moins élevés, entre 8 et 18 euros pour la grande halle d'exposition et autour de 7 euros pour le centre culturel pour enfants, mais allant de 60 à 200 euros pour le cirque contemporain... Le maître d'ouvrage a pris l'engagement que le comité de pilotage, évoqué plus haut dans le cadre de la programmation culturelle, « pourrait également travailler sur les modalités d'accès, donc à la tarification pour les publics les plus proches »⁵⁴.

Au terme du débat, la tarification préférentielle reste à construire avec les acteurs du territoire et les exploitants de ces différents espaces.

DES ATTENTES EN TERMES D'EMPLOIS ET DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

C'est l'emploi qui préoccupe le public de manière prioritaire. Ce sont d'ailleurs l'atelier sur les emplois et la qualification, et celui sur les retombées économiques qui ont le plus mobilisé le public⁵⁵. Par ailleurs, les entreprises ont été nombreuses à suivre le débat en raison des opportunités de marchés offertes par le projet.

Les chiffres avancés par le maître d'ouvrage en matière d'emplois sont les suivants : une estimation d'un besoin de 4 200 emplois en moyenne par an pendant la durée du chantier, une fourchette comprise entre 10 500 emplois directs (étude ECODEV pour l'EPA Plaine de France) et 11 800 (étude Sémaphores pour Alliages & Territoires) pendant la phase d'exploitation. Pour ces derniers, la répartition serait notamment de 44 % dans le commerce, 24 % dans l'hôtellerie, 11 % dans les loisirs, et 4% dans les équipements culturels.

« En ce qui concerne la création d'emplois, les habitants et les demandeurs d'emploi de la région seront-ils ciblés ? » questionne une habitante⁵⁶, rejoignant une des préoccupations majeures exprimée par le public : l'accès à l'emploi et à la formation des populations locales, et en particulier des jeunes.

Le maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponses. Sur les 11 800 emplois directs créés, 70 % seraient du niveau Bac, BEP ou CAP et couvriraient 80 métiers différents. Pour assurer la meilleure qualité de service possible, ces emplois seraient pérennes, ce qui favoriserait les populations à proximité du site. Les collaborateurs suivraient des parcours professionnels évolutifs pour accéder à des emplois plus qualifiés. Une gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences est également prévue avec la création d'« EuropaCity Compétences » qui permettrait, en amont de l'ouverture du site et après, d'accueillir les habitants pour les orienter ou les former. Des partenariats seraient également noués avec les acteurs locaux de l'emploi, comme Pôle Emploi, mais aussi avec les établissements scolaires, notamment pour des propositions de stage et de contrats d'apprentissage ou d'alternance. Première collectivité compétente en matière de formation professionnelle, la Région Île-de-France a déclaré qu'elle « engagerait des actions en faveur des habitants du territoire pour qu'ils soient en capacité de répondre aux offres d'emploi proposées par EuropaCity »⁵⁷.

Certains semblent convaincus comme cet habitant de Villiers-le-Bel : « Il me semble que le projet qui nous est proposé offre à moyen terme une solution intéressante (...) pour garder une partie des jeunes qui profiteront des emplois créés à EuropaCity et tout autour, si la dynamique de développement économique s'enclenche vraiment⁵⁸. Mais, pour d'autres participants, les projections du maître d'ouvrage sont « un miroir aux alouettes »⁵⁹.

Les opposants au projet ont, eux aussi, leurs chiffres. Parmi les élus locaux, Europacity ne fait pas l'unanimité : le nouveau conseil de territoire *Paris, Terres d'Envol* a voté une délibération contre et alerté sur la destruction d'emplois que le projet occasionnerait.

⁵⁴ Réunion publique du 26 mai 2016.

⁵⁵ Ateliers des 12 avril et 3 mai 2016, avec respectivement 130 et 110 participants.

⁵⁶ Question n°33.

⁵⁷ Point de vue n°86.

⁵⁸ Avis n°67.

⁵⁹ Notamment avis n°7, 81, 88 et 105.

Le conseil s'appuie sur une étude menée à sa demande⁶⁰ qui repose sur trois scénarii : si le projet ne repose finalement que sur une offre de commerces et de divertissement, 95% du chiffre d'affaires seraient captés sur des activités locales ; s'il touche une clientèle nationale, seuls 12,5% du chiffre d'affaires seraient une création nette et son impact s'étendrait jusqu'à des territoires situés à 60 minutes de Gonesse ; enfin, s'il atteint une clientèle touristique internationale, 25% du chiffre d'affaires seraient une création nette. Dans cette étude, le nombre d'emplois créés oscillerait entre 4 800 et 11 800.

« Vous le savez, si jamais il y a 11 800 emplois, ils viendront d'Aéroville, de Paris Nord 2 et d'O'Parinor, ainsi que des autres centres commerciaux qui fermeront. En fait, s'il y a création, ce sera un déplacement d'emplois », insiste par ailleurs un conseiller municipal de Seine-Saint-Denis⁶¹. S'il est vrai que le centre commercial Aéroville a eu des difficultés à trouver des clients l'année de son ouverture, sa fréquentation a cependant décollé l'année dernière. Le maître d'ouvrage rappelle enfin que le nombre d'habitants du territoire ne cesse d'augmenter avec une prévision de 300 000 habitants supplémentaires à horizon 2030. Le député-maire de Gonesse, revenant sur la concurrence avec les commerces voisins, a demandé aux élus de Seine-Saint-Denis de ne pas s'opposer aux projets de son territoire, les emplois pouvant aussi concerner les habitants de Seine-Saint-Denis⁶².

Jeunesse de la population, construction de nouveaux logements, implantation de 25 nouveaux projets créateurs d'emplois : le territoire présente une dynamique forte aux yeux du maître d'ouvrage, à laquelle EuropaCity contribuerait. En termes de retombées économiques du projet, le chiffre suivant est avancé : 600 millions d'euros de produit intérieur brut (PIB) générés chaque année sur le territoire, auquel s'ajouteraient les recettes fiscales.

Une expertise indépendante sur l'impact du projet sur les emplois locaux, pilotée par la CNDP

Au cours du débat, « une bataille de chiffres » s'est parfois livrée entre experts. Un dire d'expert sur l'impact du projet sur les emplois locaux a été décidé par la CNDP, afin de répondre à la demande exprimée par le Collectif pour le Triangle de Gonesse. Il a été demandé à M. Arnaud Degorre, économiste et statisticien, de prendre connaissance des différents documents et études disponibles sur le site de la commission particulière afin d'examiner les hypothèses économiques et les méthodes de chiffrage des estimations d'emplois du projet EuropaCity. Ont été examinées : les études du cabinet Sémaphores réalisées pour le compte du maître d'ouvrage et celles conduites par le cabinet Mac Kinsey pour le compte de l'établissement public territorial (EPT) *Paris, Terres d'Envol*, ces dernières ayant été en partie financées par les investisseurs concurrents d'Alliages & Territoires. Les résultats du dire d'expert ont été présentés lors de la réunion du 16 juin à Aulnay-sous-Bois et pendant une réunion d'approfondissement le mardi 28 juin à Garges-lès-Gonesse.

Selon Arnaud Degorre, le projet permettrait de mobiliser 10 100 emplois: les calculs du maître d'ouvrage lui semblent optimistes, notamment sur les emplois générés par le chantier de construction. S'agissant de l'impact du projet sur le chiffre d'affaires des équipements alentour, les projections de l'étude diligentée par *Paris, Terres d'Envol* lui paraissent exagérées. L'effet de « cannibalisation » pourrait toucher au maximum entre 2 000 à 2 700 emplois, laissant 7 400 à 8 100 créations nettes. Les conclusions ont été présentées avec prudence par l'expert.

À la toute fin du débat, le 9 juillet 2016, le maître d'ouvrage a adressé une note à la CPDP baptisée « *Analyse, commentaires et précisions du maître d'ouvrage en réponse à l'Évaluation d'impact économique du projet EuropaCity présentée par l'EPT Paris, Terres d'Envol* »⁶³. Pour démontrer le faible impact du projet sur les commerces existants et son attractivité auprès des habitants, le maître d'ouvrage fait référence à une enquête d'opinion effectuée par l'EPT *Paris, Terres d'envol* dont il tire des conclusions inverses de celles du commanditaire de l'enquête. Il est légitime de se demander si cette contribution de dernière minute vise à affaiblir le travail

⁶⁰ Étude menée sous la direction de l'EPT Paris, Terres d'Envol, avec la participation des entités propriétaires des centres commerciaux Aéroville et O'Parinor, avec le soutien de la Société Publique Locale Le Bourget et avec l'appui technique et l'expertise indépendante du cabinet McKinsey&Company.

⁶¹ Réunion publique du 26 mai 2016.

⁶² Conférence-débat du 28 juin 2016.

⁶³ Cette note a été publiée sur le site du débat le 11 juillet 2016.

effectué pendant les quatre mois de débat, notamment les nombreuses contributions recueillies. La CNDP tient à rappeler que le débat public n'est pas un sondage, il est l'expression de points de vue et de controverses argumentées.

LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET CONDITIONNÉE PAR L'ACCESSIBILITÉ AU SITE

On l'a vu, EuropaCity se définit comme un nouveau pôle de centralité du Grand Paris. S'il est vrai qu'un équipement spécialisé (centre commercial, culturel, financier ou encore administratif) peut constituer un pôle central, l'accessibilité est une condition majeure.

De nombreuses questions ont été posées sur l'accès au site et les enjeux de circulation. Certains se sont inquiétés d'une densification de réseaux routiers déjà saturés, quand d'autres y voient au contraire l'opportunité d'améliorer l'offre en transports publics et la desserte routière existante.

Comment garantir le recours massif aux transports collectifs ?

L'objectif affiché par le maître d'ouvrage est un recours massif aux transports collectifs pour accéder au site. Comme l'ont rappelé l'EPA Plaine de France et la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA), cette ambition est partagée pour l'ensemble des déplacements liés à la ZAC du Triangle de Gonesse. La DRIEA a d'ailleurs présenté une étude réalisée en janvier 2016 sur l'aménagement et les déplacements du nord francilien⁶⁴ : la congestion de l'autoroute A1 exige des mesures volontaristes en faveur du report modal. La DRIEA a précisé que cet effort ne peut être le seul fait des pouvoirs publics ; les acteurs économiques, publics et privés doivent également se mobiliser pour « limiter la dégradation des conditions globales de déplacement sur leurs territoires à l'horizon 2030 ».

Les études menées par les bureaux d'études spécialisés, à la demande du maître d'ouvrage, indiquent que 46% des visiteurs et employés utiliseraient les transports en commun pour se rendre sur le site : parmi eux, 81% emprunteraient la ligne 17 du grand métro Grand Paris Express, 12% la navette RER B – RER D, et 7% le réseau de bus. Le débat a fait apparaître beaucoup d'interrogations et de doutes sur cet objectif très ambitieux, qui ne pourrait être réalisé « qu'avec la mise en place de dispositifs très incitatifs, voire contraignants ».

L'accessibilité d'EuropaCity est donc conditionnée par la mise en service des infrastructures de transports prévues dans le cadre du Grand Paris et, en particulier, la création de la ligne 17. Le réseau de transport du Grand Paris avait fait l'objet d'un débat public entre septembre 2010 et janvier 2011, à l'issue duquel la Société du Grand Paris avait retenue la réalisation d'une gare « Triangle de Gonesse »⁶⁵. Cela étant, pour les élus locaux et départementaux ainsi que les milieux économiques, la concrétisation de cette gare, qui désenclavera le Val d'Oise, doit beaucoup au projet d'Alliages & Territoires. Un constat partagé par les opposants, pour lesquels cette nouvelle gare pourrait être évitée en cas d'abandon du projet, permettant ainsi la préservation des terres agricoles. La Société du Grand Paris et l'EPA Plaine de France ont rappelé que cette gare serait la seule du réseau à desservir le Val d'Oise, sa réalisation s'inscrit donc dans un cadre plus large que le seul projet EuropaCity.

« Comment peut-on certifier que les visiteurs emprunteront les transports ? » s'interroge un internaute⁶⁶. Le maître d'ouvrage a proposé des mesures complémentaires : la mise en place d'un plan de déplacement interentreprises, l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements accessibles aux piétons, une politique de stationnement restrictive, des services dédiés aux nouveaux usages (covoiturage, voitures électriques...), ou encore une cellule de mobilité visant à assurer le bon fonctionnement des déplacements au sein du site et des accès.

⁶⁴ La synthèse de cette étude a été mise en ligne sur le site de la CPDP.

⁶⁵ Acte motivé de la Société du Grand Paris, mars 2011.

⁶⁶ Question n°112.

Des inquiétudes relatives à la saturation du réseau routier

La saturation du réseau routier inquiète les citoyens, mais aussi les acteurs économiques implantés dans le nord-est de l'Île-de-France, qui pâtissent déjà d'une situation difficile (aéroport Charles-de-Gaulle, parc des expositions de Villepinte, etc.). *Paris, Terres d'Envol* s'alarme des 190 000 déplacements quotidiens qui seraient engendrés par le projet (auxquels il faut ajouter les flux logistiques et les livraisons), et estime l'offre de stationnement sous-dimensionnée.

Afin de limiter les déplacements sur le réseau routier, les transports en commun et les modes de transport doux seraient favorisés. Bien que le maître d'ouvrage ait tenté de rassurer le public, en expliquant que les flux de visiteurs et d'employés seraient décalés d'une à deux heures par rapport au pic de l'heure de pointe sur les routes et que le projet « CDG Express »⁶⁷ réduiraient sensiblement les flux routiers sur l'A1 et l'A3, il n'en demeure pas moins que des aménagements seraient nécessaires sur le réseau national et départemental.

Dans un premier temps, la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD370, prévue dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse, permettrait de décharger le tronçon commun aux deux autoroutes en offrant une connexion directe au réseau autoroutier par le sud, pour compléter la liaison avec l'échangeur A1/A3/A104 par le Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) au nord. Par ailleurs, la réalisation de l'avenue du Parisis à l'horizon 2024, entre la RD 301 à Groslay et l'A1 à Gonesse, devrait permettre l'aménagement d'un site propre pour une ou plusieurs lignes de transport en commun. De façon plus générale, une adaptation des routes départementales est prévue pour favoriser le partager multimodal de la voirie.

Quoi qu'il en soit, de nombreux participants, et pas seulement des opposants au projet, ont posé la question d'un « plan B » si les prévisions optimistes d'utilisation des transports collectifs échouaient.

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Un débat attendu et suivi

Le débat a essentiellement mobilisé au niveau régional. La majorité des participants résidaient dans les départements les plus concernés par le projet, à savoir le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis. Une part non négligeable de participants était originaire de Paris.

Pendant la phase préparatoire du débat, la CPDP a commandé à l'Ifop la réalisation d'un sondage d'opinion intitulé « *Enquête auprès des populations concernées par le projet EuropaCity* ». Mille quatre cent personnes représentatives de la population des départements de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise ont répondu à l'enquête par téléphone. Le sondage portait sur le débat public relatif à EuropaCity, sur la notoriété et sur la localisation du projet.

En mettant en ligne un questionnaire sur le site du débat public, la CPDP a également invité les internautes à exprimer leurs attentes.⁶⁸

Grâce à ces réponses et au sondage d'opinion, la CPDP est parvenue à une meilleure connaissance du niveau d'information des citoyens sur le projet et de leurs attentes relatives au débat, en particulier les thèmes à aborder et les lieux de déroulement des réunions publiques. Elle a ainsi adapté l'organisation du débat en conséquence, notamment en faisant le choix de limiter les réunions à caractère général afin de consacrer davantage de temps aux questions thématiques et d'aborder l'ensemble des problématiques soulevées par le projet.

⁶⁷ Le projet « CDG Express » vise à réaliser une infrastructure ferroviaire entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, les travaux devraient débuter début 2018.

⁶⁸ Soixante-deux réponses ont été reçues, lesquelles ont fait l'objet d'une analyse disponible sur le site internet du débat.

Pendant ces quatre mois de débat, les rendez-vous ont été nombreux et divers : 4 réunions publiques générales et une réunion publique de restitution, 3 conférences-débats, 9 ateliers thématiques, 1 visite de terrain, 1 débat en ligne. Le bus du débat public baptisé « DP-Bus », dispositif innovant, s'est arrêté dans 10 communes différentes (5 communes du Val-d'Oise et dans 5 communes de la Seine-Saint-Denis). Des partenariats ont également été mis en place avec des établissements publics d'enseignement et de formation, l'Institut des Métiers de l'Artisanat (Villiers-le-Bel) et les lycées Simone de Beauvoir (Garges-lès-Gonesse) et Charles Baudelaire (Fosses).

Les cinq réunions publiques ont rassemblé plus de 1400 participants. La réunion d'ouverture et la réunion de restitution se sont déroulées à Gonesse. Les trois autres réunions se sont tenues à Sarcelles, à Aulnay-sous-Bois et à Paris. Les neuf ateliers thématiques et le débat en ligne ont permis de développer réflexions et argumentations sur certaines questions-clefs du projet en les traitant de façon plus technique. Rassemblant au total près de 900 participants, ces ateliers ont porté sur le commerce, l'emploi et la qualification, les enjeux économiques, l'offre culturelle et de loisirs, le tourisme, l'accès au site, les transports, et enfin les enjeux liés à l'environnement.

Les demandes de prises de parole ont été nombreuses pendant les réunions, il a parfois été difficile de satisfaire tous les participants. Si le débat s'est majoritairement déroulé dans un climat serein et studieux, il est cependant arrivé que la parole d'un participant ne soit pas respectée par les autres personnes présentes (à l'image de la réunion tenue à Paris). La CPDP a été amenée à rappeler à plusieurs reprises les règles du débat, afin que chaque citoyen qui le souhaite puisse s'exprimer et être entendu.

Certains participants ont suivi avec assiduité le débat, venant à chaque rendez-vous public. La plupart suivaient depuis longtemps le projet, souvent au titre d'un mandat électif ou associatif. Leur mobilisation active et leur travail de fond sur les enjeux liés à EuropaCity ont permis d'approfondir les principales problématiques du débat.

À l'inverse, certains publics directement concernés par le projet ont semblé absents du débat, en particulier dans les réunions, les conférences-débats et les ateliers. Les citoyens habitant près du site d'EuropaCity et non engagés dans la vie publique et associative étaient ainsi très peu présents, alors même que les rendez-vous se déroulaient dans leur commune. Les participants n'ont pas toujours reflété la diversité sociale et culturelle des villes les plus intéressées par le projet, qui a pu apparaître à certains comme éloigné de leurs préoccupations quotidiennes, éloigné des lieux qu'ils fréquentent et très lointain dans le temps.

Cela étant, le « DP-Bus » a permis d'aller à la rencontre des riverains, actifs, parents et enfants, jeunes et personnes âgées, pour les informer, débattre sur le projet et recueillir leur avis, en présence de membres de la CPDP et de représentants du maître d'ouvrage.

De même, le partenariat avec l'Institut des Métiers de l'Artisanat (IMA) et les lycées, et les dispositifs d'expression en ligne ont favorisé la prise de parole des publics jeunes, lesquels seraient, d'ici la réalisation du projet, les principaux intéressés. À ce titre, il convient de saluer le travail enrichissant du lycée de Fosses. Les élèves, avec l'aide de leurs enseignants, ont réalisé un sondage auprès de leurs camarades et du personnel de l'établissement, lequel a fait l'objet d'une vidéo disponible sur le site internet du débat public.

Par ailleurs, les multiples interventions d'experts, dont certains proposés par le public et les opposants, à l'initiative de la CPDP, et le dire d'expert sur l'impact du projet sur les emplois locaux ont été salués par les participants. En revanche, certaines contributions de professionnels importants dans les domaines du commerce et du tourisme ont été reçues trop tard, ne permettant plus de débattre avec le public des arguments exposés.

La CPDP a apporté un soin particulier aux relations presse en sensibilisant 700 journalistes sur le débat public EuropaCity. Entre mars et juillet 2016, on dénombre 546 retombées presse, web et audiovisuelles sur le débat et le projet, auxquelles il faut ajouter 25 tweets de médias.

La CPDP a d'ailleurs été active sur les réseaux sociaux : la page Twitter du débat public EuropaCity décompte 352 abonnés et celle de Facebook 179 fans.

Rappelons que le bilan de la participation fait état de plus de 2 000 participants aux rencontres publiques, 9 317 visiteurs uniques sur le site internet du débat, 269 questions, 156 avis, 96 points de vue dont 40 cahiers d'acteurs, 47 contributions et 9 délibérations, vœux et avis.

CONCLUSIONS ET SUITE DU DÉBAT

Je souhaite, en premier lieu, féliciter le travail et l'énergie de la CPDP et notamment l'engagement et la fermeté de sa présidente tout au long du processus, qui a été exceptionnellement long.

Je rappelle à ce sujet que les modalités de participation du public sont déterminées par la CNDP et ne relèvent pas du maître d'ouvrage. Le fait que le maître d'ouvrage finance directement le débat est apparue de nouveau comme une difficulté. Celle-ci sera résolue à l'avenir, à la suite de la publication de l'ordonnance du 3 août 2016 « portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ».

Ce débat a par ailleurs été soumis à plusieurs contraintes.

Sa mise en œuvre a été très longue : plus de deux ans se sont en effet écoulés entre la décision d'organiser le débat et son lancement. Par ailleurs, la nature même du projet a constitué une difficulté pour organiser le débat. Les problématiques d'un projet porté par un maître d'ouvrage privé ne s'abordent pas de la même façon qu'avec un maître d'ouvrage public : la question de l'opportunité repose, comme un projet public, sur ses impacts économiques, sociaux ou encore environnementaux, mais les choix d'investissements appartiennent à Alliances & Territoires. Difficile aussi pour le public de conceptualiser un équipement « unique » qui n'en est encore qu'au stade expérimental.

L'actualité autour du projet a parfois nui à la crédibilité du débat. Des élus de Seine-Saint-Denis ont notamment dénoncé le parti-pris du gouvernement en faveur du projet alors que débutait le débat, une telle position pouvant influencer le public. En mars 2016, l'Autorité environnementale s'est inquiétée du morcellement des procédures qui « engendre un manque de clarté ». Le débat aurait dû porter sur l'ensemble des projets d'aménagement du Triangle de Gonesse. Enfin, début juillet 2016, quelques jours avant la fin du débat, une étude a été diligentée sur les avantages et inconvénients du projet par le ministère du Logement et de l'Habitat durable. Celle-ci devrait s'achever en septembre, ses conclusions ne pourront donc pas être portées au débat.

Le projet EuropaCity porte une vision de l'évolution de la société qui n'a pas fait l'unanimité. Au-delà de l'opposition entre les tenants d'un mode de vie urbain et les défenseurs d'une société « durable » et plus sobre, le débat a révélé deux visions antagonistes de l'aménagement et de la valorisation de la région francilienne : à la préservation du territoire, notamment des terres agricoles, s'oppose son urbanisation pour répondre à la concurrence des grandes métropoles internationales.

L'« hybridation » du projet, mêlant une offre commerciale, culturelle et de loisirs, a également suscité des réactions divergentes : pour certains, le concept est peu crédible et constitue une menace pour les équipements alentour; pour d'autres, c'est au contraire l'opportunité de renouveler l'attractivité de Paris et d'améliorer l'image d'un territoire qui manque d'équipements structurants.

La dimension économique et la création potentielle d'emplois ont été les principaux arguments des partisans au projet, en particulier les collectivités du Val d'Oise. Les opposants n'ont pas tous eu la même réaction face au débat : certains ont rejeté la démarche de « co-construction » du projet et plus largement le dialogue avec les participants ; d'autres, inquiets du « gigantisme » du projet et de son impact sur les activités existantes, ont investi le débat en sollicitant des experts et en demandant des garanties et précisions au maître d'ouvrage. C'est le cas notamment de l'EPT *Paris, Terres d'envol* et de certains professionnels du commerce et des loisirs.

Le dialogue entre opposants et partisans a parfois été difficile, et leurs positions ne semblent pas avoir évoluées. Cela étant, le débat a été utile. Les interventions ont soulevé de nouvelles questions, apporté des précisions, informé avec pertinence et nourri les argumentaires des parties prenantes. Les différents outils de participation ont par ailleurs permis de sensibiliser la population locale sur le projet.

L'information donnée par le maître d'ouvrage n'a pas toujours répondu aux attentes du public. Certains participants, y compris les partisans, ont regretté, d'une part, le refus au nom du secret des affaires de communiquer des informations relatives au prix de vente des terres agricoles soumises à l'expropriation et, d'autre part, le manque de données sur les éléments du projet engageant le maître d'ouvrage en termes de développement durable (consommation d'énergie, déchets, approvisionnement, etc.), d'offre commerciale (enseignes présentes), ou encore de programmation culturelle et événementielle (partenariat, tarification). Sur tous ces éléments, des réponses sont attendues.

En cas de décision de poursuite du projet, sa réussite reposerait sur la capacité du maître d'ouvrage à intégrer les enseignements du débat. La concertation devra se prolonger. Pour veiller à sa mise en œuvre, la désignation d'un garant semble essentielle. C'est d'ailleurs une volonté exprimée par le maître d'ouvrage pendant le débat.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite éventuelle du projet.

La création d'un meilleur climat de confiance impliquerait dans cette hypothèse que des engagements précis soient pris par le maître d'ouvrage vis-à-vis des collectivités, mais aussi des citoyens, notamment dans les domaines essentiels suivants : l'emploi local et la formation des jeunes du territoire, la participation des PME et entreprises locales à la réalisation du projet, l'accessibilité des populations défavorisées à ce complexe, et l'optimisation de la desserte par les transports collectifs.



Christian Leyrit

Président de la Commission nationale du débat public



244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr