



Analyse des "espaces d'expression" du Site Internet du débat

Analyse du 20 au 26 juin 2016

Les questions et leurs réponses

En Bref

3 « groupes de questions » ont été postés entre le 20 et le 26 juin 2016.

Les principales thématiques abordées sont, dans l'ordre :

- les **caractéristiques générales du projet** ;
- l'**emploi et la qualification** ;
- le **commerce** ;
- le **débat public**.

Tableau de répartition des questions

Caractéristiques générales du projet **1** Q118

Emploi et qualification **1** Q117

Commerce **1** Q119

Débat public 1 [Q117](#)

Enjeux économiques 1 [Q119](#)

Autres 1 [Q118](#)

Accès au site et enjeux de circulation -

Aménagement du territoire francilien -

Attractivité touristique -

Environnement -

Offre culturelle et de loisirs -

1 question a reçu une réponse de la CPDP le 23 juin.

17 questions posées antérieurement ont reçu une réponse du maître d'ouvrage entre le 15 et le 24 juin.

1 question posée antérieurement a reçu une réponse de la CPDP le 20 juin.

Synthèse

- [Caractéristiques générales du projet](#)

Un internaute fait remarquer que la zone d'implantation du projet, de par sa situation proche des aéroports, a connu un certain nombre d'**accidents d'avion**, dont il dresse la liste. Il considère qu'un crash aérien est inévitable et demande au maître d'ouvrage s'il a anticipé les conséquences d'un tel accident : « *Y a-t-il un cadre juridique qui vous protégera dans ce contexte de construction en zone fortement accidentogène ?* »

- [Les emplois et la qualification](#)

À propos des prévisions d'emplois créés par le projet, un internaute demande quel a été le cahier des charges fixé par la CNDP pour le dire d'expert.

- [Le commerce](#)

Une personne indique qu'un nouveau centre commercial va s'installer dans le Val d'Oise, à Ézanville-Moisselles, comportant une ferme urbaine. Elle demande s'il ne s'agit pas là d'une surenchère dans les équipements : « *Sommes-nous les spectateurs d'une guerre des centres commerciaux ?* »

- [Le débat public](#)

Un internaute souhaite connaître le cahier des charges établi par la CNDP concernant le dire d'expert sur les impacts du projet sur l'emploi local.

Réponses de la CPDP

À la question posée sur le **cahier des charges concernant le dire d'expert**, la CPDP répond en listant les documents mis à disposition de l'expert, à savoir le dossier du maître d'ouvrage et les études déjà disponibles (Sémaphores, Utopies, CCI Paris, Établissement Public Territorial Paris Terres d'Envol, Mme Lorthiois, socio-économiste et membre du CPTG). Elle précise que M. DEGORRE, économiste et statisticien, n'a pas rencontré le maître d'ouvrage et qu'il a présenté sa méthodologie lors de la réunion du 16 juin (verbatim sur le site du débat).

Réponses de la CPDP à des questions posées antérieurement

À une question (Q50) sur **l'aménagement du Triangle de Gonesse** qui demande un **document justifiant du respect du SDRIF**, la CPDP transmet la réponse de l'EPA Plaine de France : les surfaces des diverses surfaces à urbaniser, espaces paysagers et carré agricole sont données, ainsi qu'une carte du périmètre projeté de la ZAC.

À une question (Q95) sur la **ligne 17**, la CPDP transmet la réponse de la Société du Grand Paris (SGP). La SGP indique que la gare « Triangle de Gonesse » était optionnelle sur le schéma présenté au débat public de 2011 et que des demandes exprimées par les acteurs du secteur ont porté sur la confirmation de la Gare "Triangle de Gonesse" ; elle rappelle que le projet d'aménagement de la ZAC prévoit la création de 40 000 emplois et que la gare a vocation à desservir l'ensemble de la zone d'activité. Que le projet EuropaCity soit réalisé ou non, la gare a pour objectif de desservir ce futur secteur d'activité. Selon la SPG, il ne s'agit donc pas d'une gare créée spécifiquement pour desservir EuropaCity . Elle cite le texte du schéma d'ensemble approuvé par décret en août 2011. La SGP indique enfin les modalités de financement du nouveau réseau (recettes fiscales, emprunt, redevances domaniales) et précise que les études d'avant-projet pour la ligne 17 sont financées par des fonds européens.

Réponses du maître d'ouvrage

À une question sur les **besoins énergétiques du projet**, le maître d'ouvrage remercie l'internaute pour ses propositions de solutions innovantes et assure qu'il prend note de ses suggestions en matière de récupération de chaleur. Il revient sur les principaux objectifs du site en matière d'optimisation des besoins énergétiques.

À une question sur les **flux automobiles engendrés par le projet**, le maître d'ouvrage rappelle que plus de 50% des visiteurs utiliseraient les transports collectifs ou les modes actifs. Il renvoie aux présentations mises en ligne sur le site du débat, des études sur les origines des flux routiers et les impacts du projet sur la circulation. Il souligne la politique volontariste qui serait mise en place pour permettre aux salariés de limiter leurs déplacements en voiture.

À une question sur la **dépense énergétique du projet**, le maître d'ouvrage répond que le projet, de par sa taille et la diversité de son programme, pourrait être un démonstrateur de solutions innovantes. Il indique qu'en phase chantier, sobriété énergétique et approche écologique (matériaux bio-sourcés, transports,..) permettraient de limiter l'empreinte carbone. Il explique enfin que la conception du site prend en compte l'utilisation de ressources locales, et rappelle les objectifs ambitieux du projet.

À une question sur **l'artificialisation des terres**, le maître d'ouvrage rappelle l'historique les différentes décisions d'aménagement du Triangle de Gonesse, mis en œuvre par l'EPA Plaine de France. Il indique que le choix d'urbaniser une part des terres agricoles appartient aux élus et aux

pouvoirs publics. Il assure enfin que le projet serait soumis à la réglementation de la Région (schéma climat-air-énergie), mais n'aurait pas de lien direct avec les engagements pris par la France au terme de la COP 21.

À une question sur la **répartition des surfaces extérieures**, le maître d'ouvrage répond que le projet prévoit environ 50 ha d'espaces paysagers en toiture, dont 15 accessibles au public. 13 ha accueilleraient des panneaux photovoltaïques, la ferme urbaine occuperait 7 ha, le parc paysager 10 ha.

À une question sur le **lobbying**, le maître d'ouvrage répond que la société Alliages & Territoires, filiale d'Immochan, compte une quinzaine de salariés, mais ne dispose pas de budget de lobbying.

À une question sur la **programmation culturelle**, le maître d'ouvrage répond que la diversité et la richesse des programmes permettraient de satisfaire tous les publics, tout en conservant une qualité effective. Il indique que dans la Grande Halle, des dispositifs de médiation accompagneraient les visiteurs, pour rendre les œuvres d'art accessibles à tous.

À une question sur les **partenariats culturels**, le maître d'ouvrage répond que des partenariats ont déjà été noués avec des équipements du territoire ; il indique que de nouvelles collaborations vont être définies, afin d'accueillir des équipes culturelles et de construire des partenariats durables. Il souligne qu'un comité de pilotage va être créé avec les acteurs locaux, et que l'offre événementielle pourrait former un cadre propice à l'accueil de jeunes créateurs du territoire.

À une question sur l'**impact économique du volet artistique et culturel**, le maître d'ouvrage répond qu'il souhaite mettre en place un dispositif d'évaluation de ses différents impacts à différentes échelles du territoire et dans divers domaines, dont celui de la culture. Il prend bonne note pour cela de la méthodologie citée par un rapport de l'IGF et de l'IGAC (inspection générale des affaires culturelles) qui lui a été signalé dans la question.

À une question sur les **cheminements pour les modes actifs depuis les communes environnantes**, le maître d'ouvrage répond qu'à l'heure actuelle, le territoire est inadapté à la pratique du vélo, mais que l'EPA travaille à densifier le maillage du réseau cyclable. Il indique que les voies nouvelles créées sur le Triangle de Gonesse intégreront toutes des pistes cyclables ; des parcours vélos-piétons connecteraient la gare et le site en divers points, qu'il liste et dont il dresse la carte. Il donne enfin des temps de liaison à vélo, sur des exemples de parcours.

À une question sur la **valorisation des modes doux** dans l'accès au site, le maître d'ouvrage complète la réponse précédente, et souligne que les études de modélisation des déplacements indiquent que plus de 50% des visiteurs utiliseraient les transports en commun ou les modes doux. Il indique que la limitation des places de stationnement sur le site et la mise en place d'un plan de déplacement inter-entreprises favoriseraient le report modal.

À une question sur l'**intégration du site dans la trame viaire du Triangle de Gonesse**, le maître d'ouvrage répond qu'un des objectifs de l'aménagement du Triangle de Gonesse est de reconnecter les différents éléments du territoire, actuellement très fragmenté : transformation du Bd du Paris en boulevard urbain, intégration du parc urbain d'EuropaCity dans une continuité paysagère, création d'aménagements cyclables à l'intérieur et à l'extérieur du site, aménagements favorisant les circulations douces.

À une question sur le **site d'implantation du projet**, le maître d'ouvrage répond en donnant un historique précis de la genèse du projet depuis 2006, puis de sa conception, en concertation avec les acteurs publics. Il explique que la fermeture du site PSA est intervenue en octobre 2013, alors que le projet avait déjà franchi un certain nombre d'étapes. Il indique que d'autres projets (entrepôts, centre de remisage de la SGP pour les lignes 16 et 17, logements dans la partie sud, etc.) sont prévus sur la friche PSA. Il conclut que le projet EuropaCity n'est compatible avec le site PSA ni en termes de caractéristiques (besoins, attentes, desserte) ni en termes de calendrier.

À une question sur les **réunions d’ID Factory organisées en amont du débat**, le maître d’ouvrage donne le lien vers leurs comptes rendus, sur son site.

À une question sur les **attractions présentes sur le site**, le maître d’ouvrage répond qu’il est encore trop tôt pour donner une définition précise des équipements de loisir (parc aquatique, toboggans, espaces de détente, spa, attractions inédites) qui seraient installés sur le site, mais précise que leur nature impose une certaine hauteur : ils seront situés dans la partie la plus élevée du site, au nord-est du terrain.

À une question sur les **retours d’expérience sur les impacts économiques des grands complexes comparables à EuropaCity**, le maître d’ouvrage répond que l’originalité du concept rend difficile la comparaison avec d’autres lieux. Il cite toutefois l’implantation du village olympique à Stratford, à l’est de Londres, et l’aménagement qui a suivi, avec un équipement commercial et de loisir. Il en donne les caractéristiques et indique que les emplois créés ont bénéficié pour une bonne part aux jeunes du territoire, comparable socialement au nord-est francilien. Il donne également quelques chiffres concernant l’impact sur les commerces voisins.

À une question sur les **partenariats avec les grands équipements de tourisme et de culture/loisir**, le maître d’ouvrage répond qu’il est convaincu par la nécessité de nouer des partenariats avec les acteurs du tourisme, de la culture et des loisirs ; le débat public l’a montré. Il indique néanmoins que les collaborations devront intégrer la composante d’innovation et de qualité prévues par le projet, mais assure que les initiatives de jeunes créateurs, en particulier dans le domaine du numérique, pourraient trouver un écho au sein du projet. Il précise qu’un comité de pilotage associant les acteurs du territoire devrait permettre de mieux définir l’offre culturelle d’EuropaCity.

Les avis

En Bref

4 avis ont été postés entre le 20 et le 26 juin 2016.

Les principales thématiques abordées sont, dans l’ordre ;

- **l’environnement** ;
- **l’aménagement du territoire francilien** ;
- **le commerce** ;
- **l’emploi et la qualification** ;
- **l’offre culturelle et de loisir**.

Tableau de répartition des avis

Environnement **3** A94, A95 (c), A96

Aménagement du territoire francilien **2** A95, A96

Commerce **2** A95, A96

Emploi et qualification **2** A95, A96

Offre culturelle et de loisirs **2** A95, A96

Attractivité touristique **1** A98

Caractéristiques générales du projet **1** A96

Enjeux économiques **1** A96

Autres -

Accès au site et enjeux de circulation -

Débat public -

Synthèse

- L'environnement

Plusieurs avis et leurs commentaires font état d'une **opposition à la destruction des terres agricoles** et à la **péjoration de l'environnement**. « *Nous savons aujourd'hui qu'une croissance infinie est impossible sans mettre en danger la vie sur Terre.* » La saturation des axes routiers est également mentionnée, ainsi que les diverses pollutions générées : « *Un tel projet est porteur de consommation irresponsable, polluante et inutile à long terme.* »

- L'aménagement du territoire francilien

Certains internautes jugent le **projet artificiel** et nuisible : « *Globalement je considère ce projet totalement inutile et néfaste à la région.* » Ils mettent en avant le fait que **le territoire n'a pas besoin d'un centre commercial supplémentaire**, dont le volet culturel est considéré comme un « paravent ». La possibilité de **construire le projet sur le site PSA** est évoquée à plusieurs reprises. Les **politiques d'aménagement** sont jugées irresponsables : « *Je demande à nos dirigeants politiques de suspendre cette politique de fuite en avant dans des projets qui ne répondent pas aux besoins réels des habitants.* »

- Le commerce

Plusieurs avis font état de la crainte que le projet ne **concurrence les centres commerciaux voisins** : « *il n'en manque pas dans la zone* ». La **démésure de la surface commerciale** est évoquée, et le

modèle commercial questionné : « *Quelle vision du futur ont donc les initiateurs de tels projets pharaoniques ? Des magasins, un parc aquatique, des restaurants, des hôtels, un complexe sportif...* »

- **L'emploi et la qualification**

La crainte est exprimée que la pérennité et la qualité des **emplois ne restent au stade des promesses**, et que le projet **détruit d'autres emplois**.

- **L'offre culturelle et de loisirs**

Un internaute craint que **l'argument de la culture** ne serve qu'à masquer un centre commercial inutile : « *EuropaCity offre du rêve aux personnes dont certaines ont exprimé leur souffrance : l'absence de travail pour les parents empêche les enfants de réussir à l'école, une famille n'a pas assez d'argent pour sortir ses enfants, les jeunes sont angoissés de ne pas trouver de travail, etc.* » Il considère qu'il sera **difficile de concurrencer la richesse culturelle de Paris** : « *On peut douter que les riches choisissent un corridor aéroportuaire pour leurs loisirs vu la proximité de Paris. Quant aux pauvres, ils économiseront en frais de transport, certes, mais avec quel argent pourront-ils payer les attractions ?* » Une autre personne s'interroge : « *pourquoi créer des espaces de loisir artificiels, alors que la nature alentour mérite le déplacement* ».

Les points de vue

12 points de vue ont été déposés entre le 20 et le 26 juin 2016.

Le **point de vue n°45**, déposé le 20 juin 2016, est le **Cahier d'acteur des Chambres de Métiers et de l'Artisanat du Grand Roissy**. Le projet y est présenté comme une opportunité pour l'artisanat du territoire. Les auteurs considèrent que les CMA, capables de préparer les jeunes aux qualifications des métiers visés par le projet, sont des acteurs incontournables de la formation. Ils font valoir les compétences des CMA et leur professionnalisme dans de nombreux domaines liés à la maintenance du site. Ils souhaitent enfin que l'artisanat constitue une composante forte du projet et que le maître d'ouvrage profite de la richesse et de l'excellence artisanale locale pour s'ancre durablement dans le territoire.

Le **point de vue n°46**, déposé le 20 juin 2016, est le **Cahier d'acteur de FNE-FNE Ile-de-France** : les auteurs soulignent le caractère exceptionnel des terres agricoles du Triangle de Gonesse, et l'impact négatif qu'aura le projet sur le territoire sur le plan environnemental. Ils considèrent qu'un aménagement pertinent préserverait la totalité des terres agricoles et requalifierait les fronts urbains qui bordent les emprises agricoles, formant un espace de respiration pour les aéroports et les zones d'activité proches. Ils insistent sur le caractère nourricier de ces terres, mais aussi sur leurs autres vertus : rafraîchissement de l'air, fixation du carbone, réservoir de biodiversité. Ils proposent une évolution des pratiques agricoles (agroforesterie, agriculture biologique ou biodynamique, mise en place de circuits courts) qui créeraient des emplois et permettrait d'allier espaces urbains et espaces naturels. Ils mettent en avant le bénéfice pour le Grand Paris de conserver les terres agricoles comme un des éléments de l'urbanisme francilien. Ils proposent enfin la création d'un CCAES¹ auprès de l'EPA Plaine de France et demandent que soient remises à plat les propositions du maître d'ouvrage.

Le **point de vue n°47**, déposé le 21 juin 2016, est une **Délibération du Conseil municipal de Puiseux-en-France** dans laquelle un avis favorable est donné au projet.

Le **point de vue n°48**, déposé le 21 juin 2016, est le **Cahier d'acteur de la Ville de Tremblay-en-France**, dans lequel la plus vaste commune de Seine-Saint-Denis exprime son opposition au projet. Les auteurs dénoncent un projet à rebours de la modernité, déconnecté des réalités, qui fait fi des autres projets d'aménagement déjà en cours, telle la ZAC Aérolians, pensée par les acteurs locaux, allant dans le sens d'un développement durable. Ils mettent en avant une urbanisation qui asphyxiera le territoire, avec un trafic routier accru, et un risque à terme de friche commerciale. Le centre O'Parinor leur semble suffisant à couvrir les besoins du secteur et ils jugent les estimations de créations d'emplois fantaisistes. Ils plaident pour l'arrêt de l'étalement urbain et la prise en compte de nouveaux modes de consommation et de production, plus respectueux de l'environnement. Ils demandent que les terres agricoles conservent leur vocation.

Le **point de vue n°49**, déposé le 21 juin 2016, est le **Cahier d'acteur de Vivre mieux, ensemble (VME)**, association citoyenne d'Aulnay-sous-Bois. Les auteurs considèrent le projet néfaste à la fois pour l'environnement et l'économie : ils le jugent incompatible avec les objectifs de la COP21, destructeur de terres agricoles, mais aussi d'emplois, et concurrentiel envers les autres centres commerciaux, dans une zone sur-occupée par les équipements commerciaux. La menace de thrombose des axes routiers est évoquée, menaçant les accès à l'aéroport Charles-de-Gaulle. Les auteurs plaident en faveur d'un maintien des surfaces agricoles, afin de réduire l'empreinte écologique de l'agglomération francilienne et de profiter de l'extrême fertilité des terres de Gonesse, « patrimoine millénaire » à préserver. Enfin, l'habillage écologique du projet est qualifié de « greenwashing ».

Le **point de vue n°50**, déposé le 21 juin 2016, est une **contribution du Lycée Baudelaire de Fosses**, sous forme d'une vidéo de 4'36" postée sur YouTube qui présente la manière dont le lycée a répondu à la proposition de la CPDP de s'associer au débat, ainsi que les résultats d'un sondage concernant le projet mené auprès des élèves et des personnels du lycée.

<<https://www.youtube.com/watch?v=P35c7bs4KEk&feature=youtu.be>>

Le **point de vue n°51**, déposé le 21 juin 2016, est la contribution d'un collectif de 7 architectes et urbanistes, « **Pour un Grand Paris des territoires** ». Elle reprend les termes de l'article publié dans le journal Le Monde du 9 juin 2016 : *EuropaCity : non à la « logique financière »*, dans lequel le collectif exprime son opposition au projet. Les auteurs dénoncent un projet hors-sol, déconnecté des territoires en (re)construction, destructeur d'emplois et concurrentiel. À cet égard, le projet est jugé inopportun, ainsi qu'au regard des alternatives qui se dessinent, plus proches des lieux de vie existants ou potentiels. Ils appellent à une vision fédératrice, optimisant les ressources.

Le **point de vue n°52**, déposé le 15 juin 2016, est un **Vœu du Conseil municipal de Bondy**, adopté le 7 avril et s'opposant à la création d'EuropaCity. Les arguments des élus sont les suivants : artificialisation de terres agricoles fertiles et à forte réserve en eau, importante génération de gaz à effets de serre, saturation des axes routiers, opportunité et viabilité économiques discutables, dans un contexte fragile et déjà saturé en centres commerciaux, risque de friche commerciale, création d'emplois irréaliste, sans bénéfice pour les riverains, destruction d'emplois dans les petits commerces de proximité. Le Conseil municipal souligne que le projet va à contre-courant d'une tendance à la reconquête des centres villes, pour lequel la ville de Bondy a consenti de gros efforts financiers.

Le **point de vue n°53**, déposé le 24 juin 2016, est la **Contribution n°1 - les impacts économiques**, associée au Cahier d'acteur de **Paris Terres d'Envol**. L'établissement public territorial s'inquiète de la taille inédite du projet, considéré comme un gigantesque « retailtainment center » qui risque de cannibaliser les centres commerciaux du territoire et détruire des emplois, d'autant que les créations d'emplois annoncées par le maître d'ouvrage sont jugées largement surestimées. Le projet, loin d'être porteur de dynamisation, est présenté comme un potentiel vecteur de paupérisation : son impact économique sur le territoire est jugé négatif.

Le **point de vue n°54**, déposé le 24 juin 2016, est la **Contribution n°2 - les impacts sur la mobilité**, associée au Cahier d'acteur de **Paris Terres d'Envol**. Les auteurs ont fait réaliser une expertise indépendante qui a étudié les impacts que pourrait avoir le projet sur la mobilité en tenant compte de trois facteurs : l'urbanisme « de plaques » du secteur, la mauvaise connexion entre pôles d'habitat et pôles d'emploi, la forte dynamique démographique et économique à l'horizon 2030. Le recours annoncé aux transports en commun pose problème, avancent-ils, qu'il soit réaliste (saturation de la ligne 17) ou optimiste (saturation des axes routiers). La hausse du trafic sur les grands axes (principalement l'A1) paraît inéluctable, avec des conséquences économiques très lourdes, estiment les auteurs.

Le **point de vue n°55**, déposé le 24 juin 2016, est la **Contribution n°3 - les impacts sur l'aménagement**, associée au Cahier d'acteur de **Paris Terres d'Envol**. L'établissement public territorial a demandé à David Mangin, grand prix d'urbanisme 2008, de porter un regard critique sur le projet : ce dernier parle d'un projet « anti-urbain », surdimensionné et auto-centré, ignorant les dynamiques du territoire. Il propose un autre projet, s'appuyant sur les trois grands sites existants et les projets qui s'y développent : Le Bourget, Villepinte-Trembay, et PSA en devenir. Les perspectives de ces projets sont présentées (avec cartographies), et leurs atouts pour le territoire mis en avant.

Le **point de vue n°56**, déposé le 24 juin 2016, est le **Cahier d'acteur de Paris Terres d'Envol**. L'établissement public territorial juge le projet inopportun et dénonce un « déni de territoire », faisant valoir qu'il ne s'agit, derrière une présentation idyllique, que d'un vaste centre commercial qui puiserait ses revenus du commerce au détriment de l'emploi local. Les auteurs contestent les prévisions de création d'emplois, ils redoutent un effet de cannibalisation des centres commerciaux déjà présents et des commerces de proximité, et craignent que la mobilité soit affectée par la saturation des réseaux routiers et une surcharge de la ligne 17. Paris Terres d'Envol propose une autre vision de l'aménagement, avec la poursuite de projets ancrés dans le territoire, sur des sites déjà identifiés (Paris-Le Bourget, Villepinte-Trembay), sur un modèle de développement durable qui s'appuierait sur l'ensemble des composantes du territoire, pour y créer richesse et dynamisme économique.

1 Conseil Consultatif des Acteurs Économiques et Sociaux.