

Le Conseil départemental
aux côtés des Valdoisiens

val
d'oise 
le département

DÉBAT PUBLIC D'EUROPACITY

► CONTRIBUTION N°1



1. EUROPACITY, UN PROJET QUI RÉPOND AUX ENJEUX DU CORRIDOR AÉROPORTUAIRE

► Les corridors aéroportuaires

Du fait de l'essor considérable du transport aérien, les aéroports sont devenus le grand équipement métropolitain par excellence.

Dans un monde où la concurrence entre métropoles est de plus en plus prégnante, les aéroports sont devenus des lieux centraux, voire vitaux, pour l'attractivité des «villes monde». Il est désormais impossible pour toute grande ville qui souhaite conserver et développer son rang, de ne pas disposer d'un aéroport international, attractif et performant, qui permet un branchement direct sur la mondialisation.

Considérés pendant longtemps comme des sources de nuisances importantes, ils étaient construits en marge des zones urbaines, entourés de zones d'entrepôts. C'est une tout autre tendance qui se dessine aujourd'hui. Les aéroports sont désormais devenus des plateformes du commerce mondial et les espaces situés entre ces villes et les aéroports, les corridors aéroportuaires ou «Aerotropolis», de viennent de nouveaux supports de développement économique.

Ainsi, hôtels, bureaux, commerces, centres d'affaires et de congrès, etc. viennent compléter un espace autrefois exclusivement destiné aux activités de logistique.

Aujourd'hui le développement des zones d'activités métropolitaines est fréquent autour d'un aéroport et en particulier le long de l'axe principal qui le relie au centre-ville.

► Le cluster des échanges internationaux

Le Grand Roissy – Le Bourget ne déroge pas à cette tendance, il a connu un développement économique exponentiel depuis l'implantation de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, il y a 40 ans. Grâce à une forte connectivité, d'importantes disponibilités foncières, et les actions des acteurs en faveur de sa compétitivité, le Grand Roissy est un des premiers pôles d'emplois régionaux avec une progression sans équivalent. Il représente aujourd'hui 259 400 emplois, soit 6% du total francilien. A l'horizon 2030, les perspectives de création d'emplois sont estimées à 130 000, notamment avec la création d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée.

Le Grand Roissy – Le Bourget se positionne sur le cluster des échanges internationaux fondé sur l'extraordinaire nœud de connexion que constituent les deux plateformes de CDG et du Bourget tant pour les marchandises que pour les passagers. Le cluster s'étend donc sur l'aire d'influence des zones aéroportuaires. Il s'appuie sur les activités traditionnelles, activités aéronautiques, activités aéroportuaires et mais également sur des activités liées au commerce international, au tourisme d'affaires, à l'évènementiel et aux loisirs. Les Contrats de Développement Territorial ont identifiés 25 projets majeurs qui viendront conforter cette vocation. Parmi les plus avancés, on peut citer EuropaCity bien sûr mais également le parc d'activité Aérolians qui a vocation à accueillir des activités commerciales, logistiques et tertiaires, l'International Trade Center, grand centre de congrès, le Colisée, équipement de 20 000 places destiné à accueillir de grands événements sportifs et culturels, la densification et le réaménagement de Roissypôle sur la plateforme de Paris-CDG, le projet A-Park, vitrine professionnelle autour des échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe dédiée aux technologies innovantes et à l'environnement ainsi que le Dôme à Sarcelle

1. EUROPACITY, UN PROJET QUI RÉPOND AUX ENJEUX DU CORRIDOR AÉROPORTUAIRE

LE MAINTIEN DE L'AGRICULTURE DANS LE CORRIDOR AÉROPORTUAIRE

Lorsqu'on observe l'aménagement et l'occupation du sol des corridors aéroportuaires des vingt premiers aéroports mondiaux, on s'aperçoit que Paris CDG fait figure d'exception.

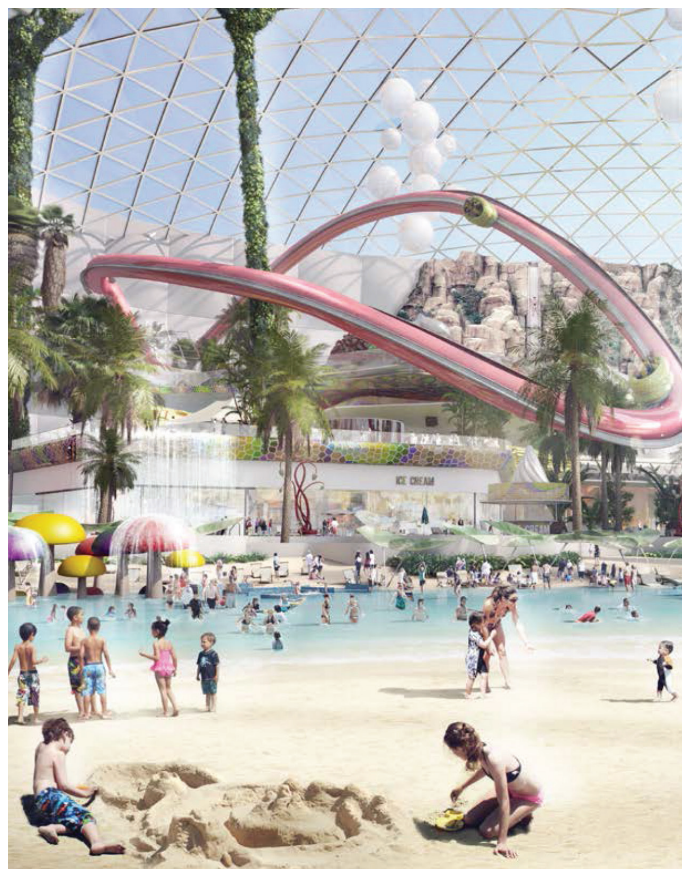
En effet, parmi les 20 premiers aéroports, seul cinq corridors aéroportuaires ne sont pas intégralement urbanisés à l'heure actuelle. Il s'agit de Paris, de Hong Kong, de Francfort, de Denver et de Kuala Lumpur. Pour Hong Kong, Francfort et Denver cela s'explique par la présence de barrières naturelles entre la ville et l'aéroport qui empêchent toute urbanisation (mer, forêt, désert). Pour Kuala Lumpur, c'est la distance très élevée entre la ville (50 km) et son aéroport qui explique la rupture d'urbanisation.

Enfin, le maintien de l'agriculture dans un corridor aéroportuaire est encore plus exceptionnel puisque seul Amsterdam et Canton ont préservé cette activité. Pour Amsterdam Schiphol, qui est reconnu comme étant le modèle de l'intégration réussie entre l'aéroport et la ville, cette stratégie s'apparente à une volonté de sanctuariser l'espace agricole (500 hectares) dans un pays où le manque d'espace est une vraie question. Pour Canton, le maintien de parcelles agricoles dans le corridor aéroportuaire s'explique par la jeunesse de l'aéroport international qui n'a été inauguré qu'en 2004 à 30 km du centre de Canton.

► EuropaCity, un avantage compétitif indéniable du corridor aéroportuaire du Grand Roissy – Le Bourget

L'un des objectifs du projet est de proposer une offre touristique, commerciale, culturelle et de loisirs accessible au plus grand nombre et fondée sur l'innovation, la découverte, le divertissement et la qualité. Ainsi, EuropaCity comprendrait notamment 230 000 m² de surfaces de commerce, 150 000 m² de surfaces dédiées aux loisirs, 50 000 m² de surfaces dédiées à la culture, 20 000 m² d'espaces de congrès et séminaires,

20 000 m² de restaurants et 2 700 chambres d'hôtel. Ces équipements seraient complétés par des rendez-vous festifs et des animations événementielles gratuites et participatives dans les espaces publics et dans le parc paysager d'EuropaCity. Ainsi, l'implantation d'EuropaCity sur le Triangle de Gonesse s'inscrit parfaitement dans la vocation du cluster des échanges internationaux.



2. EUROPACITY, UN PROJET QUI RÉPOND AUX BESOINS DE LA POPULATION

► Une population qui profite peu du dynamisme économique

En 2011, le Grand Roissy-Le Bourget comptait 833 567 habitants et 398 885 actifs de 15 à 64 ans. Sur la période 2006 – 2011, la population totale a augmenté mais à un rythme plus faible qu'au niveau régional : 1,6 % de croissance pour le Grand Roissy - Le Bourget contre 2,8% pour l'Île-de-France.

Le nombre d'actifs a lui aussi augmenté à un rythme plus faible que la moyenne francilienne (0,3% sur la période contre 0,7% pour l'Île-de-France). La croissance du nombre d'actifs a été d'environ 1 000 par an. Le taux d'emploi des actifs est nettement plus faible pour les femmes que pour les hommes.

La population du Grand Roissy – Le Bourget est jeune : 38 % des habitants et 13,1% des actifs du territoire ont moins de 25 ans ; cet indice de jeunesse élevé est à la fois porteur d'espoirs et d'inquiétudes, de risques accrus d'exclusion et de désocialisation, face aux écarts avec les niveaux de compétence requis.

L'Etat, la Région et les autres collectivités territoriales ainsi que les partenaires sociaux ont mis en place des politiques et des dispositifs pour sécuriser les parcours de formation et de professionnalisation en menant des actions en matière de persévérance scolaire et de formation.

Les Missions locales, la mission Insertion du Département, les lycées au titre de la Mission de Lutte contre le Décrochage Scolaire, les espaces Dynamiques d'Insertion, les Ecoles de la deuxième

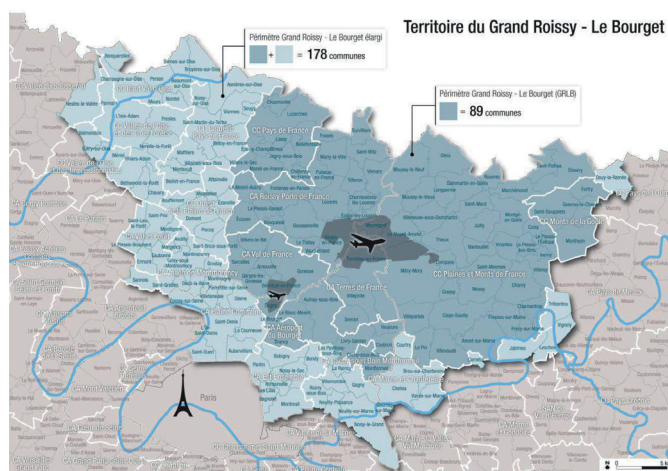
chance, les PLIE et différentes structures d'insertion professionnelles contribuent au quotidien à cette mission de remise à niveau et de préparation ou de retour à l'emploi.

Cependant, malgré ces démarches et du fait de la récession économique (8000 emplois disparus entre 2007 et 2013), le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie ABC s'est élevé à 78 759 à la fin janvier 2015 avec une augmentation plus forte qu'en Île-de-France. Entre janvier 2013 et janvier 2015, le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie ABC a augmenté de 14,2 % (soit 9809 demandeurs) sur le Grand Roissy - Le Bourget et de 14,7 % pour le périmètre élargi contre 12,5 % à l'échelle régionale.

Les demandeurs d'emploi du territoire restent globalement moins diplômés (42,1 % ont un niveau de diplôme inférieur au CAP-BEP contre 29,7% au niveau régional) et plus jeunes (14,2 % des demandeurs d'emploi ont moins de 25 ans contre 11,2 % au niveau régional).

L'accès à l'emploi qualifié pour les moins diplômés apparaît comme un enjeu majeur pour le territoire.

Pour y répondre, le territoire du Grand Roissy-Le Bourget est notamment candidat pour une labellisation «campus des métiers et des qualifications». Le campus «Hub de l'Aéroportuaire et des Echanges Internationaux» viserait à ajuster l'offre de formation aux besoins actuels et futurs des entreprises et à favoriser l'insertion professionnelle des populations locales. EuropaCity sera partenaire du Campus des métiers et des qualifications s'il est labellisé.



2. EUROPACITY, UN PROJET QUI RÉPOND AUX BESOINS DE LA POPULATION

► EuropaCity, un projet créateur d'emplois pour le territoire

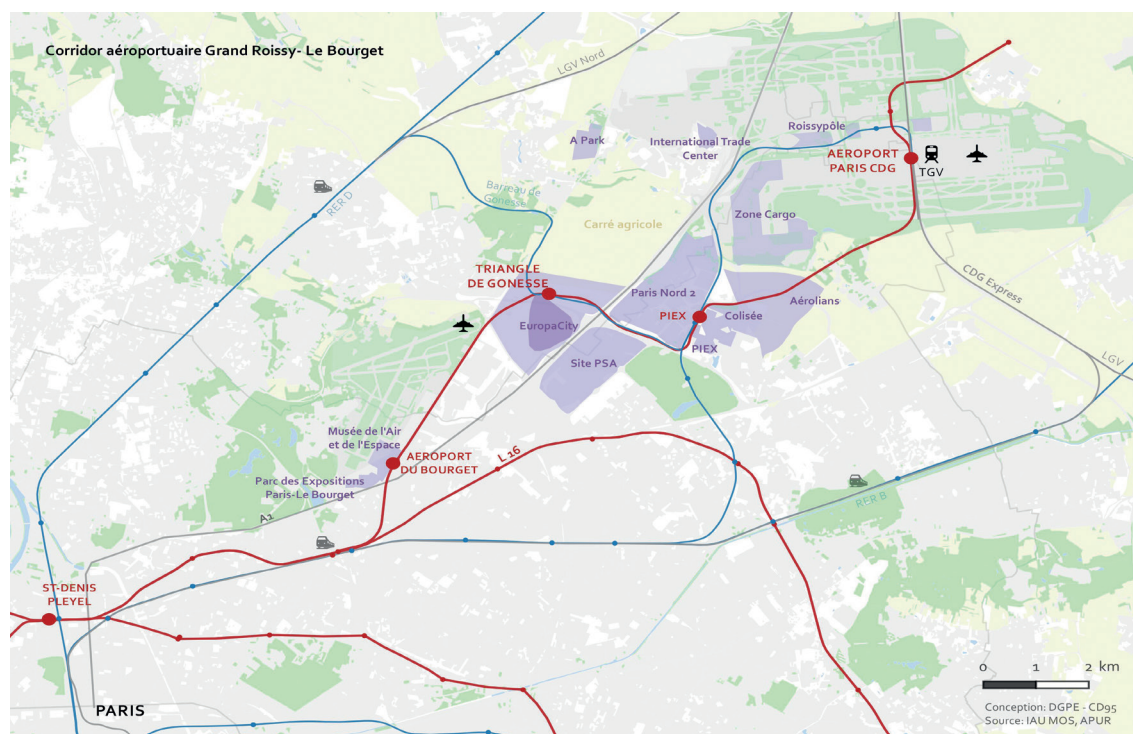
Le potentiel de création d'emplois est un des atouts majeurs du projet EuropaCity, constituant un facteur d'intégration au sein du territoire du Grand Roissy - Le Bourget. Plusieurs cabinets ont ainsi étudié l'apport économique et social du projet au niveau local.

La phase de construction d'Europa City (4 ans) générera 18 900 emplois dont 12 600 emplois directs et 6 300 emplois induits. 17 555 emplois non délocalisables seront créés en phase d'exploitation dont 11 780 emplois directs et 5 775 emplois induits dont 48% dans les commerces ; 24% dans l'hôtellerie et la restauration et 15% dans les loisirs. 75% des emplois accessibles avec un niveau inférieur ou égal au baccalauréat / 25% d'emplois supérieurs au bac.

Les emplois créés concerneront 80 métiers répartis principalement dans les métiers du tourisme (hôtellerie, restauration, sport et animation, loisirs et culture, spectacle) et les métiers du commerce (RH, techniques et maintenance, administratif, logistique, communication, marketing, sécurité, achat, informatique, après-vente).

Le Groupe Auchan et les acteurs du territoire souhaitent que les emplois créés soient majoritairement destinés aux habitants, que ce soit notamment par des formations adaptées ou par des dispositifs d'insertion. Les échéances de la réalisation et d'ouverture de l'équipement permettent de mettre en place une mobilisation conjointe entre porteur du projet et acteurs de la formation pour atteindre cet objectif. Si le campus des métiers et des qualifications est labellisé, cette mobilisation constituera une action prioritaire du programme d'actions pluriannuel.

L'employabilité des habitants constitue donc la principale condition de réussite du développement social du territoire. Outre ses actions au sein du campus des métiers et des qualifications, EuropaCity favorisera l'alternance (apprentissage et contrat de professionnalisation) et envisage la sélection par appel à propositions d'un groupement d'organismes de formation du territoire appelé à coopérer au service du projet. Les espaces administratifs du bâtiment comprendraient «EuropaCity Compétences», dédié à l'orientation, à la formation et au recrutement des habitants, ainsi qu'un espace consacré à l'accueil de créateurs d'entreprises innovantes.



3. EUROPACITY, UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UNE OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT VALIDÉE DEPUIS LONGTEMPS

Dès 1992 à travers la consultation internationale remportée par l'architecte Michel Macary, le périmètre du Triangle de Gonesse (TdG) a été identifié comme un secteur stratégique à l'échelle de l'Ile-de-France. D'une superficie de 280 hectares, ce projet est sans conteste une des opérations urbaines d'envergure métropolitaine.

Contestée par les associations locales de défense de l'environnement lors des concertations ou des enquêtes publiques successives, l'urbanisation du Triangle de Gonesse a toujours fait l'objet d'avis favorables de la part des commissions d'enquêtes tout d'abord et de l'Etat et des collectivités territoriales ensuite. Il est reconnu par tous comme un chaînon manquant et fédérateur du corridor aéroportuaire du territoire nord francilien.

Trois SDRIF successifs (1994, 2008 et 2013) autorisent l'ouverture à l'urbanisation du triangle de Gonesse. Le SDRIF, approuvé par décret en Conseil d'Etat le 27 décembre 2013, acte son ouverture à l'urbanisation sous condition d'une desserte en transports collectifs.

La desserte par la ligne 17 du GPE a été confirmée

en mars 2013 par les arbitrages du Premier Ministre sur le Nouveau Grand Paris, renouvelée en juillet 2013 (échéance avancée à 2024).

Par ailleurs, le SDRIF poursuit également des objectifs de préservation des terres agricoles et a classé, à cette fin, le nord du triangle en zone agricole protégée.

Enfin, le document étant soumis à évaluation environnementale, l'ouverture à l'urbanisation du triangle a été appréciée au regard de son impact sur l'environnement et plus particulièrement sur les conséquences sur l'activité agricole.

Parallèlement, des démarches relatives au Grand Paris identifient clairement l'aménagement du Triangle de Gonesse comme un des projets majeurs du territoire et le projet phare du Contrat de développement Territorial de Val de France. La SGP y positionne une gare en créant la ligne 17 du Grand Paris express.

Enfin, l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse fait depuis quelques années l'objet d'une procédure de Zone d'aménagement Concerté (ZAC) sous maîtrise d'ouvrage de L'EPA Plaine de France.

