



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

Analyse du 4 au 10 juillet 2016

Les questions et leurs réponses

En Bref

8 « groupes de questions » ont été postés entre le 4 et le 10 juillet 2016.

Les principales thématiques abordées sont, dans l'ordre :

- les **caractéristiques générales du projet** ;
- l'**environnement** ;
- l'**aménagement du territoire francilien** ;
- **autres**.

Tableau de répartition des questions

Caractéristiques générales du projet	7	Q124, Q125, Q126, Q127, Q128, Q129, Q130
Environnement	6	Q125, Q126, Q127, Q128, Q129, Q130
Aménagement du territoire francilien	1	Q130
Autres	1	Q124
Accès au site et enjeux de circulation	-	
Attractivité touristique	-	
Commerce	-	
Débat public	-	
Emploi et qualification	-	
Enjeux économiques	-	
Offre culturelle et de loisirs	-	

15 questions posées antérieurement ont reçu une réponse du maître d'ouvrage le 6 juillet.

Synthèse

- Les caractéristiques générales du projet

Plusieurs questions sont posées sur la conception du bâtiment et sur la phase chantier, en termes de gestion des déchets du chantier : « *Pour les déchets de chantier et du BTP qu'avez-vous prévu, sachant que ces derniers devront être recyclés à 70% ?* ». Il est demandé également des précisions sur la nature des matériaux utilisés pour la construction : « *Pour la construction du bâtiment, avez-vous prévu d'utiliser des matériaux locaux, réutilisés et réutilisables, recyclés et recyclables ?* » Une personne demande comment la sécurité du site serait assurée.

- L'environnement

Les mêmes questions tournent autour de la manière dont le bâtiment pourrait être plus écologique : « *La construction bois a été proposée par le cabinet SETEC pour limiter l'impact carbone. Est-elle prévue dans l'architecture présentée ?* » La vie du bâtiment sur la durée est également questionnée : « *Le bâtiment a-t-il été éco-conçu et la fin de vie du bâtiment prévue ? C'est un principe de l'économie circulaire.* » La question des déchets est abordée et un internaute demande s'ils ont été estimés par profils d'émetteurs : « *Si oui, peut-on disposer de ces estimations ?* » Le maître d'ouvrage est également questionné sur d'éventuelles politiques imposées aux enseignes du site pour diminuer les déchets : « *Comment est-ce que cela serait contrôlé ? Dans les approvisionnements, par des taxes au prélèvement ?* »

- L'aménagement du territoire francilien

Une personne s'inquiète de l'urbanisation des terres agricoles et regrette un processus quasi irréversible : « *Pourquoi polluer à jamais une terre qui nous nourrit ?* ». Elle demande si le coût de la dépollution d'une éventuelle friche industrielle est compris dans le prix d'achat des terres par le maître d'ouvrage.

- Autres

Le CPTG demande quel engagement lie le maître d'ouvrage à l'EPA, reprenant divers extraits de verbatim dans lesquels Alliages & Territoires exprime son intention d'être durablement impliqué dans le projet en restant propriétaire majoritaire. Le CPTG demande des précisions sur cet engagement afin de savoir s'il est « *vraiment contraignant ou non* ». Les questions posées portent sur la nature de l'engagement, ses termes, sa durée et les conséquences de son non-respect : « *Les réponses à ces questions permettront de juger de la réalité et de la sincérité de cet engagement mis en avant par les directeurs d'A&T et de l'EPA.* » Le CPTG demande que les extraits du protocole signé concernant ces engagements soient portés à la connaissance du public.

Réponses du maître d'ouvrage

À une question sur les **partenariats avec les TPE-PME locales**, le maître d'ouvrage répond qu'une attention particulière serait portée à l'égard des entreprises locales, que ce soit en phase chantier (allotissement et sous-traitance locale) ou en phase d'exploitation du site (incubateur d'entreprises innovantes, création de valeur via le numérique et l'open data). Le maître d'ouvrage s'engage, si le projet se poursuit, à approfondir les pistes de partenariat évoquées pendant le débat public.

À une question sur l'**économie présentielle et l'entrepreneuriat**, le maître d'ouvrage répond que selon ses estimations, les retombées économiques du projet à l'échelle du pays seraient de 2,5 milliards d'euros, dont plus de 900 millions à l'échelle du territoire proche ; le coefficient

multiplicateur des emplois retenu est de 2,5, ce qui signifie que pour 1 emploi créé, 2,5 emplois seraient maintenus. Enfin, explique-t-il, le projet est conçu comme un lieu d'expérimentation propice aux entreprises innovantes.

À une question sur les **modalités d'ouverture de l'espace public**, le maître d'ouvrage répond que le site serait largement ouvert et en accès libre une large partie du temps (toute la journée et une partie de la nuit) ; il s'insérerait dans la continuité territoriale du Triangle de Gonesse, en permettant sa traversée par les piétons et les cyclistes.

À une question sur **la création ex-nihilo d'un quartier vivant**, le maître d'ouvrage répond que l'arrivée des transports en commun va permettre de largement désenclaver le secteur en le rendant très accessible. Par ailleurs, il considère que l'originalité de son projet sera suffisamment attractive pour attirer les visiteurs mais aussi relancer l'activité économique proche ; il compte sur le tourisme et la fréquentation, quelle soit locale ou plus lointaine, ainsi que sur les services offerts, pour rendre le site vivant et animé, de jour comme de nuit.

À une question sur **la compacité du projet**, le maître d'ouvrage rappelle que le projet de l'architecte Bjarke Ingels se situe dans une logique qui allie ville dense et paysage ouvert. Il explique que le site aurait également vocation à évoluer dans le temps. Il indique que la qualité architecturale et l'insertion dans le territoire seraient recherchées, en cohérence avec l'urbanisation du Triangle de Gonesse.

À une question sur **les continuités urbaines**, le maître d'ouvrage répond que le territoire, actuellement difficile d'accès pour les piétons et cyclistes, va être retravaillé par l'EPA et les collectivités locales de manière à favoriser l'usage des modes doux ; des voies nouvelles vont intégrer pistes cyclables et parcours piétons, en particulier depuis la future gare et le site d'EuropaCity. Plusieurs exemples de parcours cyclistes sont donnés. Le maître d'ouvrage indique qu'il est prêt à engager une réflexion sur les connexions à créer avec le site PSA.

À une question sur les **panneaux publicitaires numériques**, le maître d'ouvrage répond qu'il est trop tôt pour indiquer leur présence, nombre ou surface, mais que les estimations en matière de dépense énergétique ont été calculées en tenant compte de nombreux usages : la consommation d'éventuels panneaux lumineux serait selon lui aisément absorbée dans les niveaux de consommation prévus.

À une question sur un **éventuel bail vert pour les opérateurs du site**, le maître d'ouvrage explique comment serait organisée la charte de chantier vert durant la construction du site ; une charte « bail vert » serait passée avec tous les opérateurs partenaires du site, précisant les exigences en matière de gestion de l'énergie, de l'eau et des déchets, de réduction de l'empreinte carbone, etc. Il cite l'exemple des déchets (réduction à la source, respect du tri, élimination par filières).

À une question sur **l'impact écologique du projet**, le maître d'ouvrage indique qu'il précisera avant la fin de l'année les mesures qu'il prendra pour tenir compte des demandes exprimées lors du débat (production d'énergie, gestion des déchets) et précise que le projet fera l'objet d'une étude d'impact environnemental.

À une question sur **l'expérience du maître d'ouvrage en termes de parcs de loisirs**, le maître d'ouvrage indique que le groupe Auchan s'est toujours tenu à la pointe des évolutions de la société ; il est conseillé pour ce nouveau projet par de nombreux experts. Il rappelle le partenariat avec le groupe Dalian Wanda, acteur mondial en matière de loisirs, et précise que leurs compétences communes vont s'additionner et se compléter.

À une question sur le **bilan socio-économique différentiel**, le maître d'ouvrage répond que cette procédure est appliquée aux projets de transports publics, afin d'apprécier l'utilité de l'investissement public, avant de rappeler que le projet repose sur un investissement intégralement privé.

À une question sur **un éventuel crash aérien**, le maître d’ouvrage répond que les SDRIF successifs ont fait le choix d’une urbanisation partielle de ce territoire et qu’ils ont estimé la présence de deux aéroports compatible avec le développement d’un quartier d’affaires sur le Triangle de Gonesse. Il précise que le projet respecterait les règles relatives à la sécurité aérienne, fixées par la DGAC, et indique que les avions au départ ou à l’arrivée de Roissy ne survolent pas le territoire du projet.

À une question sur une **autre ferme pédagogique dans le Val d’Oise**, le maître d’ouvrage répond qu’il a connaissance de ce projet, mais précise que le sien ne ressemble à aucun autre, car il associe et mélange des activités très diverses. Il rappelle qu’EuropaCity associerait en son sein une offre de détente, de loisir et de culture permettant d’accueillir toutes sortes de publics et de proposer des expériences renouvelées. Il souligne qu’il n’entre donc en concurrence avec aucun projet du territoire.

À une question sur le **terme « smart city »**, le maître d’ouvrage répond qu’en effet « smart city » et « living city » sont deux concepts différents, qu’il définit. Il explique ce que serait la politique du site en termes de stratégie durable et précise comment il envisage le développement d’une « smart city » à l’intérieur du projet (espace numérique, lieu d’expérimentation pour les filières innovantes, open data, incubateurs, nouvelles approches de gestion écologique).

À une question sur le **bilan des gaz à effet de serre**, le maître d’ouvrage répond qu’une étude d’impact sera réalisée et analysera l’impact du projet sur l’environnement ainsi que les mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces derniers ; le bilan carbone sera également calculé. Il indique les différents scénarios prévus en matière de production énergétique, rappelant que le site prévoit de produire 100% de ses besoins énergétiques. Les volumes d’équivalents carbone en phase chantier sont donnés. Le maître d’ouvrage précise enfin qu’en attendant la ratification des accords de Paris (COP 21), la réglementation européenne s’applique, notamment le schéma régional climat-air-énergie.

Les avis

En Bref

13 avis ont été postés entre le 4 et le 10 juillet 2016.

Les principales thématiques abordées sont, dans l’ordre ;

- l’**aménagement du territoire francilien** ;
- le **commerce** ;
- les **enjeux économiques** ;
- l’**environnement** ;
- l’**emploi et la qualification**.

Tableau de répartition des avis

Aménagement du territoire francilien	7	A105, A106, A107, A113, A114, A116, A117
Commerce	7	A105, A106, A110, A111, A112, A113, A114
Enjeux économiques	6	A105, A106, A110, A111, A112, A114
Environnement	4	A105, A106, A116, A117
Emploi et qualification	4	A105, A106, A114, A116
Caractéristiques générales du projet	2	A108, A115
Offre culturelle et de loisirs	2	A105, A114

Accès au site et enjeux de circulation	2	A109, A114
Attractivité touristique	-	
Autres	-	
Débat public	-	

Synthèse

- L'aménagement du territoire francilien

Tous les avis affichent leur opposition au projet, et dénoncent un aménagement du territoire en décalage avec les nécessités urbaines : « *les Français ne veulent plus de ce modèle de ville* ». La plupart mettent en avant l'urbanisation des terres agricoles, doutent de la rentabilité économique du projet et déplorent l'absence de co-construction : « *Le projet d'Europa city implanté sans aucune concertation, et sans intégrer les problèmes de concurrence entre territoires, lancé par un investisseur et par l'EPA Plaine de France de manière descendante avec un débat public qui arrive en fin de parcours pour un projet largement bouclé apparaît comme générateur de situations conflictuelles insolubles entre les « pour » et les « contre »*. Plusieurs avis estiment en outre que le projet induira des flux routiers importants, qui accroîtront la pollution du secteur. La crainte que le projet ne trouve pas sa place dans le territoire est également exprimée : « *Sans population résidente, il est impossible d'assurer une fonction de médiation indispensable pour permettre une greffe durable.* » Les élus sont interpellés et le choix de ce projet très contesté : « *Acquérir des terres agricoles - dont la richesse agronomique est avérée, comme s'il s'agissait d'une « dent creuse » entre deux aéroports, alors que l'enjeu de l'aménagement du Grand Paris, admis par tous, est à la fois de recoudre les territoires désindustrialisés (voir le site PSA d'Aulnay) et de maintenir, voire de développer, une agriculture périurbaine – doit être qualifié de non-aménagement du territoire.* »

- Le commerce

Plusieurs avis font état d'une inquiétude : la concurrence d'EuropaCity va mettre à mal le petit commerce et le commerce des centres villes. « *Tous les gens ayant au moins 50 ans ont connu les centres villes vivants, animés, conviviaux... Tous ces gens ont assisté à la mort plus ou moins lente de ces espaces lors de l'arrivée des "grandes surfaces"...* » Le flou de la programmation commerciale est souligné, ainsi que les difficultés des autres centres commerciaux du secteur déjà saturé, attestées par les professionnels du commerce. Le point de vue de l'UCV (Union du grand commerce de centre ville) est rapporté : « *la puissante organisation UCV émet un avis très défavorable au projet Europa City* ». La concurrence est évoquée à plusieurs reprises : « *L'effet d'éviction sur la clientèle des centres commerciaux et de loisirs existants a-t-il été vraiment mesuré (Aéroville, Paris-Nord II, O'Parinor) alors que ceux-ci sont aussi engagés dans des démarches de repositionnement ?* »

- Les enjeux économiques

Certains internautes soulignent le doute qui plane sur la réussite économique du projet : nombre d'emplois créés incertain, nombre de visiteurs attendus surestimé, concurrence commerciale importante... Concernant les loisirs, il est rappelé la baisse de fréquentation d'EuroDisney. « *Il est en outre difficile d'affirmer qu'un besoin existe. Là encore l'effet transfert est à craindre. Est-il mesuré ?* » La question du phasage du projet est soulevée : « *Un projet d'une telle ampleur exige sur le plan fonctionnel un phasage précis qui conditionne l'équilibre financier de l'opération. Or sur ce sujet, il y a de larges incertitudes : quelles sont les premières briques et celles qui sont "facultatives"...* ? »

- **L'environnement**

Plusieurs avis dénoncent l'artificialisation irréversible de terres agricoles « parmi les plus fertiles de France ». Plus largement, c'est tout le concept du projet qui est remis en cause au regard des problèmes environnementaux : « *je ne pense pas que ce projet réponde aux besoins d'évolution de notre société vers une sobriété responsable et durable.* » La nécessité de préserver un espace non urbanisé est soulignée : « *ce projet vient renforcer la pression urbaine, ce qui est une grave irresponsabilité politique dans un environnement aussi contraint.* » L'argument alimentaire est avancé : « *Quand on aura bétonné le dernier champ, coupé le dernier arbre et empoisonné la dernière rivière, on s'apercevra que l'argent ne se mange pas.* »

- **L'emploi et la qualification**

Plusieurs avis émettent des réserves sur les emplois annoncés : « *Le projet est un miroir aux alouettes, qui fait miroiter des emplois de manière surdimensionnée* » ; d'autres craignent qu'ils soient créés au détriment d'autres emplois : « *c'est globalement qu'il faut créer des emplois, pas en les prenant dans d'autres villes.* » D'autres enfin doutent qu'ils profitent directement aux populations du territoire : « *Sans transports prévus à cet effet, les travailleurs des communes avoisinantes ne pourront pas travailler à EuropaCity !* »

Les points de vue

15 points de vue ont été déposés entre le 4 et le 10 juillet 2016.

Le **point de vue n°66**, déposé le 4 juillet 2016, est une **Contribution de l'Association Défendre et Protéger l'Environnement des Baillotais**. Son président M. Vincent BRYCHE présente l'association et ses combats depuis dix ans en matière d'aménagement du territoire (voierie, sauvegarde des terres agricoles). Il considère en revanche que l'urbanisation du Triangle de Gonesse répond à une logique de développement économique et que les 80 ha que représente EuropaCity sont une surface négligeable en comparaison des 1700 ha de terres agricoles récemment achetées dans le Berry par des investisseurs chinois. Il remarque par ailleurs que l'engagement de la Ville de Gonesse de sanctuariser par le biais d'une Zone Agricole Protégée un carré agricole de 400 ha témoigne de la volonté des élus de préserver les terres agricoles du Triangle de Gonesse.

Le **point de vue n°67**, déposé le 1er juillet 2016, est une **Contribution de Mme Jacqueline LORTHIOIS** : « **Un exemple de cannibalisation du commerce** ». Elle y explique à partir de l'exemple de la ville de Gonesse, comment la spécialisation d'activités détruit la diversité des métiers et stérilise un centre-ville : l'étude est conduite sur une période de 7 ans, entre 2009 et 2015. À partir des sources de l'UNEDIC, Mme LORTHIOIS analyse les évolutions du nombre d'établissements et celles du nombre d'emplois, montrant que le commerce de détail a tendance à décliner au profit des grandes surfaces et des hypermarchés.

Le **point de vue n°68**, déposé le 3 juillet 2016, est une **Contribution de M. Alain BORNAREL** : « **EuropaCity, une ambition énergétique incompatible avec le projet présenté** ». M. BORNAREL y explique comment le site serait 2,5 fois plus gourmand qu'un quartier de bureaux, 5 fois plus qu'un quartier résidentiel, en reprenant les données de consommation fournies par l'EPA. Il dénonce l'absence de vraie stratégie du projet en matière de sobriété énergétique et de bioclimatique, malgré les annonces du maître d'ouvrage. Il analyse ensuite ses propositions énergétiques et pointe leurs faiblesses au regard des énormes besoins énergétiques du site, avant de mettre en évidence, scénario par scénario, les difficultés que poseraient les différents modes de productions d'énergie proposés par le maître d'ouvrage. Il souligne l'erreur stratégique du projet qui, au lieu de réduire ses

besoins, table sur des perspectives irréalistes de production d'énergie sur site et devra donc recourir aux réserves du réseau classique, ce qui en fait à ses yeux un gouffre énergétique.

Le **point de vue n°69**, déposé le 4 juillet 2016, est une **Contribution de Mme Jacqueline LORTHIOIS : « Une attractivité illusoire »**. Elle y expose plusieurs arguments qui mettent en cause la capacité du projet à générer de l'emploi sur le territoire : emplois très spécialisés, axe de transport radial qui favorise l'évasion des territoires, revalorisation de l'image du territoire non corrélée avec le montant des investissements, dissociation du territoire (entreprises prospères d'un côté, populations éloignées de l'emploi de l'autre). Elle pointe ensuite trois incertitudes : l'absence de relation entre développement de l'emploi et baisse du chômage (exemple de Villiers-le-bel) ; les perspectives de croissance aléatoires (stagnation du pôle de Roissy, baisse de fréquentation de Disneyland) ; impact de l'amélioration de l'offre de transports sur le taux d'emploi. Mme LORTHIOIS conclut que l'arrivée d'EuropaCity, loin d'apporter l'emploi à la population locale, contribuerait à renforcer les inégalités, la concurrence entre les territoires et une explosion des déplacements, tout en détruisant les terres agricoles et le tissu social existant.

Le **point de vue n°70**, déposé le 2 juillet 2016, est une **Contribution d'EnDeMa 93 : Contre le projet EuropaCity**. L'association Environnement Dhuis et Marne 93 dénonce un projet qui va détruire des centaines d'hectares de terres agricoles très productives, sous couvert d'une « carte de visite » écologique qui ne convainc pas les auteurs. L'accessibilité du site est également discutée et la crainte exprimée d'un flux routier plus important que prévu, aggravant la congestion des axes routiers et dégradant la qualité de l'air. Les auteurs supposent également des créations d'emploi moindres que celles annoncées et redoutent des destructions d'emploi et des impacts négatifs sur les activités existantes. Ils s'associent aux voix qui s'élèvent « pour fustiger le projet » à l'heure où les aspirations de la société et les engagements politiques vont à la protection de l'environnement et au développement durable.

Le **point de vue n°71**, déposé le 5 juillet 2016, est le **Cahier d'acteur de la Ville d'Arnouville**, dans lequel elle exprime son soutien total au projet. Les auteurs comptent sur la création d'emplois pour réduire le taux de chômage élevé des habitants, et espèrent des retombées économiques positives tant du chantier que de l'exploitation du site. L'anticipation de ces créations d'emplois est cependant souhaitée, notamment par l'approfondissement du dispositif de formation proposé par le maître d'ouvrage. Par ailleurs, les auteurs insistent sur la nécessité de favoriser l'accès au site par les transports en commun, afin de ne pas aggraver les problèmes de circulation sur le réseau routier déjà saturé. La commune espère que le nouveau complexe jouera un rôle moteur pour accroître l'attractivité du territoire, et revaloriser son image.

Le **point de vue n°72**, déposé le 5 juillet 2016, est le **Cahier d'acteur des Professionnels du secteur**. S'appuyant sur l'étude conduite pour l'EPT Paris Terres d'Envol, les auteurs avancent que le projet serait un sérieux concurrent pour les centres commerciaux du secteur, et réaliserait son chiffre d'affaires au détriment des équipements déjà existants. Ils soulignent la surface commerciale inédite du projet et avancent que le côté innovant d'EuropaCity ne pourrait être un critère de distinction suffisant, dans un contexte où les commerces innovent déjà pour se maintenir. Ils craignent une forte cannibalisation des activités commerciales du secteur et redoutent que le projet ne produise aucune valeur pour le territoire, ce qui les conduit à relativiser le nombre d'emplois créés, dressant un bilan lourd des destructions d'emplois. Ils concluent au manque d'opportunité d'un projet qui, en captant les flux commerciaux et en détruisant des emplois, aurait des effets négatifs sur le territoire et sur les acteurs économiques durablement implantés.

Le **point de vue n°73**, déposé le 6 juillet 2016, est une **Contribution de M. Jean-Pierre ENJALBERT : « EuropaCity, un projet qui tourne le dos aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de notre région »**. L'auteur y expose ses arguments selon lesquels le projet ne répond pas aux

besoins du territoire : pollution par les transports routiers accrue et impact négatif sur la santé des populations ; destruction de terres agricoles nourricières, risques pour la biodiversité, disparition d'espaces naturels jouant le rôle de poumon vert ; concurrence avec les centres commerciaux existants et menace pour le commerce de centre ville. L'auteur s'oppose donc au projet et propose un aménagement du territoire qui permettrait aux habitants de travailler sur place, en favorisant la revalorisation des centres villes.

Le **point de vue n°74**, déposé le 6 juillet 2016, est une **Contribution de l'association Zero Waste France**, qui incite à la réduction des déchets à la source, et à leur recyclage plutôt que leur élimination. Les auteurs rappellent les objectifs de la loi de transition énergétique, avant d'analyser le projet sous l'angle des déchets ; le projet architectural est jugé incompatible avec une gestion écologique des déchets du BTP. Les déchets émis par les visiteurs sont à leurs yeux sous-estimés, et la confusion entre tri à la source et valorisation en interne est soulignée. Les auteurs interpellent le maître d'ouvrage sur les dangers de la construction d'une usine de méthanisation ; ils demandent également que soient précisés les conditions du « bail vert » imposé aux opérateurs du site. Le maître d'ouvrage est invité à clarifier sa politique et à préciser ses intentions en matière de gestion et de réduction des déchets.

Le **point de vue n°75**, déposé le 6 juillet 2016, est le **Cahier d'acteur de Paris Nord Villepinte**. Le Parc International des Expositions de Villepinte (PIEX) met en avant un double impact du projet : sur ses activités avec la création d'un nouvel espace de congrès et séminaires ; sur son accessibilité, avec une augmentation des flux de déplacement, que ce soit par l'autoroute A1, déjà saturé, ou par la future ligne 17, qui serait fortement sollicitée par le nouveau site. Faisant valoir que Paris est en perte de vitesse vis-à-vis de ses concurrents européens pour l'organisation de salons internationaux, en raison de la difficulté d'accès du nord-est francilien, les auteurs indiquent qu'un engorgement supplémentaire des réseaux viendrait impacter fortement le site de Paris Nord Villepinte. Les auteurs demandent : – que soient produites et publiées des études d'accessibilité intégrant des hypothèses réalistes de part modale ; – que la définition du programme congrès d'EuropaCity soit rendue publique et débattue.

Le **point de vue n°76**, déposé le 6 juillet 2016, est une **Contribution de Mme Jacqueline LORTHIOIS : « Une offre de formation inadaptée aux besoins de la main-d'œuvre »**. Elle dresse tout d'abord le tableau des offres de formation présentes dans le Val-de-France, qu'elle détaille, tout en les jugeant conséquentes. Elle souligne ensuite une pyramide de formation fortement déséquilibrée (32% de la population sans aucun diplôme, 17% niveau Bac) et pointe les conséquences des politiques nationales d'éducation dans les banlieues populaires, qui laisse de nombreux jeunes de côté, car l'appareil de formation n'est pas adapté. Elle liste enfin les formations de niveau V (CAP/BEP) et de niveau IV (Bac) par filières, disponibles sur le secteur Val-de-France, et montre que l'offre de formation est insuffisante ou peu adaptée au territoire ; elle souligne enfin les lacunes de l'offre et préconise quelques solutions pour l'améliorer.

Le **point de vue n°77**, déposé le 7 juillet 2016, est le **Bilan du CPTG sur le débat public**. Les auteurs font remarquer que le débat, en ne portant pas sur l'aménagement global du Triangle, était biaisé dès le départ ; ils remercient néanmoins la CPDP qui l'a sans cesse recentré sur les questions d'opportunité. Ils regrettent de ne pas avoir pu être associés davantage à l'organisation des réunions, émettent des réserves sur la méthodologie des ateliers et témoignent de la difficulté à mobiliser les habitants, trop préoccupés par leurs difficultés. Ils déplorent l'absence d'études étayées du maître d'ouvrage pour crédibiliser ses annonces, l'absence d'engagements fermes ou de réponses argumentées, les lacunes et l'indigence de ses études sur le plan environnemental. Ils concluent en rappelant l'énergie bénévole dépensée par tous les membres du CPTG tout au long du débat et expriment l'espoir que l'État sache entendre les arguments avancés par les opposants au projet.

Le **point de vue n°78**, déposé le 8 juillet 2016, est une **Contribution du Nouveau Centre Val d'Oise**, qui émet de très sérieuses réserves quant à l'opportunité du projet. L'investissement public consenti par l'EPA pour l'aménagement du Triangle de Gonesse incluant un projet privé est questionné : profitera-t-il au territoire ? Les apports du projet sont analysés : peu d'emplois en phase chantier pour le Val d'Oise, estimations optimistes du nombre d'emplois en phase d'exploitation, emplois peu qualifiés et peu valorisants, concurrence des autres centres commerciaux, attractions trop chères pour la population locale, destruction de terres agricoles exceptionnelles, pollution due au trafic, dépense énergétique accrue, menace pour la biodiversité. Enfin, le concept même du projet est jugé dépassé, allant à l'encontre des priorités en matière d'aménagement (préservation du patrimoine naturel) ; un projet de moindre envergure, plus structurant, est souhaité.

Le **point de vue n°79**, déposé le 27 juin 2016, est une **Contribution du Réseau AMAP Ile-de-France : « Plus de légumes, moins de bitume »**. Les auteurs présentent leur mouvement, qui agit pour le maintien de l'agriculture paysanne, en favorisant l'installation de jeunes producteurs et en impliquant citoyens et collectivités locales, pour la production d'une alimentation de qualité. Ils plaident en faveur de cette agriculture citoyenne pour enrayer l'urbanisation des terres agricoles en Ile-de-France, et en particulier celles du Triangle de Gonesse, très fertiles. Ils proposent le développement d'un « projet alimentaire territorial », créateur d'emplois directs et indirects, producteur et de richesse pour les habitants (restauration du lien social, alimentation saine, démarche d'inclusion et de coopération) et pour l'environnement (préservation de la biodiversité, lien ville/campagne valorisé). Ils considèrent qu'un tel projet répond plus aux attentes de la société et du territoire qu'un énorme complexe qui cherche à attirer des visiteurs venus de loin.

Le **point de vue n°80**, déposé le 8 juillet 2016, est une **Contribution du groupe ADP (Aéroports de Paris)**. Tout en se félicitant que de nouveaux projets voient le jour sur un territoire très dynamique du fait de la présence des deux aéroports majeurs, le groupe ADP met en avant les limites du réseau routier (saturation de l'A1 et de l'A3) et la déficience du réseau de transports en commun. Les auteurs tablent sur une amélioration de la situation avec l'arrivée de la ligne 17, l'amélioration des lignes B et C du RER et la réalisation du barreau de Gonesse, mais soulignent également les perspectives d'augmentation du trafic aérien et du volume de déplacements sur le nord francilien, générées par EuropaCity. Ils considèrent comme très ambitieuse la part modale TC de 46% indiquée par le maître d'ouvrage et souhaitent que l'État intègre dès le départ les futures conditions de circulation et la mobilité en général sur le territoire du Grand Roissy, en donnant des assurances quant aux services fournis.

