



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Rapport sur l'aménagement de la zone du Grand Bourget

Rapport n° 010722-01
établi par

Bruno DEPRESLE, Jean-Pierre DUFAY (coordonnateur) et Laurent RAVERAT

Novembre 2016



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé	3
Liste hiérarchisée des recommandations	8
Recommandations au niveau de la gouvernance du territoire.....	8
Recommandations au niveau des enjeux métropolitains.....	8
Recommandations relatives à l'émergence des projets locaux et notamment d'Europacity.....	9
Introduction	10
1. La planification et la programmation	12
1.1. Penser l'avenir à 10-15 ans d'un territoire hors norme.....	12
1.2. Une vision prospective permettant une bonne adéquation entre l'aménagement et les transports.....	12
1.3. Vers un développement urbain durable en secteur contraint.....	13
2. Les projets ou programmes en cours	15
2.1. Gonesse - Zac du Triangle.....	15
2.2. Aulnay sous Bois – PSA.....	15
2.3. Villepinte – ParisNord et le parc international des expositions (PIEX).....	16
2.4. Le Bourget et Dugny.....	17
2.4.1. <i>Le Bourget</i>	17
2.4.2. <i>Dugny</i>	17
2.5. Roissy en France.....	18
2.6. Tremblay en France.....	18
2.7. Villeron- Goussainville-Mitry-Mory-Compans-Le Mesnil-Amelot.....	19
3. Le projet Europacity	20
3.1. Le concept d'Europacity:.....	20
3.2. Le scénario « conquérant ».....	21
3.3. Le scénario de « repli ».....	22
3.4. Le scénario du « déséquilibre ».....	23
3.5. Le scénario du « gel ».....	23
4. Recommandations	25
Conclusion	30
Annexes	31
1. Lettre de mission	32
2. Liste des personnes rencontrées	34
3. Du rôle d'une SPLA-IN	36

4. Du concept de la ville aéroportuaire.....	37
5. Analyse comparative sur les commerces et parcs de loisirs.....	38
6. Glossaire des sigles et acronymes.....	42
7. Bibliographie.....	43

Résumé

Par courrier en date du 20 juin 2016, la ministre du logement et de l'habitat durable a demandé au CGEDD d'examiner les conditions d'aménagement équilibré du territoire situé à proximité des aéroports du Bourget et de Roissy, à cheval sur les départements de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, et plus particulièrement les avantages et inconvénients du projet Europacity dans le cadre de cet aménagement durable.

La mission a inscrit sa réflexion dans la problématique d'organisation du Nord-est francilien.

Ce territoire est à la fois un des tout premiers de la région capitale par son potentiel de développement économique, autour du levier que constituent les deux aéroports, et un des plus gravement touchés par les problèmes sociaux et environnementaux (pauvreté, chômage, morcellement par les infrastructures, nuisances sonores). Les projets privés ou publics, à des degrés variables de maturation, s'y multiplient dans un contexte d'organisation territoriale et d'ingénierie opérationnelle très fragmentées, conduisant à un urbanisme « par plaques » indépendantes auquel ne déroge pas le projet Europacity.

Comme les autres projets actuels et à venir, la mission considère que le projet Europacity devrait être appréhendé aux échelles appropriées et dans des cadres adaptés:

- échelle du grand territoire (cf description et carte ci-après), pour laquelle doit être définie une stratégie d'ensemble, dans le cadre d'un contrat d'intérêt national associant les collectivités territoriales et leurs groupements (région, métropole, EPCI, communes) à l'Etat, représenté par un délégué interministériel investi d'un rôle de préparation et de suivi des orientations et des actions ;
- échelle du corridor aéroportuaire (cf carte ci-dessous), pour laquelle doit être élaboré un vrai projet urbain, là aussi en associant les collectivités et l'Etat, au sein d'une structure à la fois institutionnelle et opérationnelle (SPLA-IN) avec la participation de Grand Paris Aménagement et en lien étroit avec Paris Aéroport;
- échelle du cœur du corridor, couvrant le Triangle de Gonesse (où il est prévu d'implanter Europacity) et les terrains PSA (situés à Aulnay-sous-Bois-Gonesse), secteur où la définition des projets avec les partenaires privés s'impose à très court terme, et où la maîtrise du processus par l'opérateur dédié (SPLA-IN), intervenant ici dans le cadre d'une opération d'intérêt national (OIN), paraît particulièrement opportune.

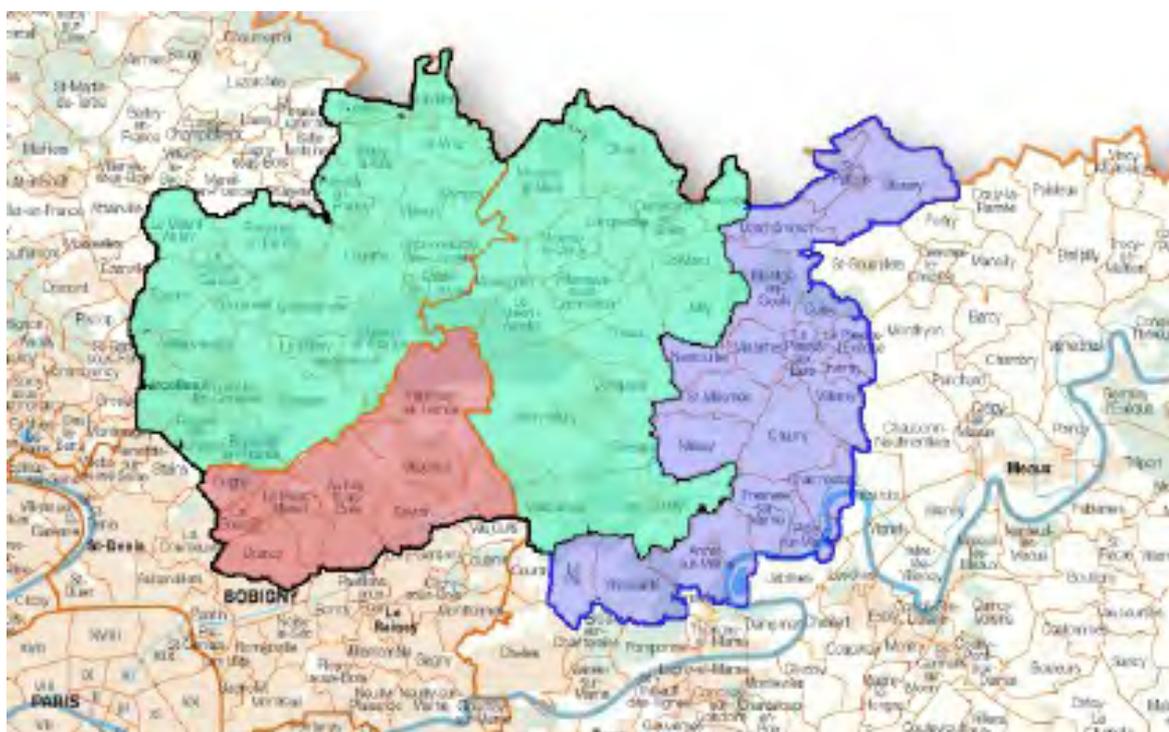
Un tel dispositif, redonnerait à l'État sa pleine cohérence et sa capacité d'initiative et associerait étroitement les collectivités territoriales et leurs élus. Il permettrait de relever plus aisément les défis d'un territoire bénéficiant pour une partie importante d'une maîtrise foncière publique ou parapublique (GPA,EPA PdF, ADP) et susceptible de bénéficier dans les années à venir d'un niveau considérable d'investissements publics et privés, dans le cadre du Grand Paris Express (ligne 17 notamment) et en lien avec le développement du mode de transport aérien et la genèse possible d'une véritable « ville aéroportuaire ».

Il est crucial dans ce contexte de rompre avec la tendance passée et présente à la création d'espaces monofonctionnels déconnectés les uns des autres, de veiller à l'accessibilité des plates-formes aéroportuaires, condition de leur compétitivité internationale, et de s'assurer que chacun des projets est apprécié avec les mêmes

critères de qualité de vie, de préservation de l'environnement, de cohérence urbaine, de prise en compte des exigences de formation et d'insertion sociale. Il importe enfin de confirmer que l'ensemble de ces projets permet effectivement de réaliser un territoire à la fois équilibré entre ses fonctions économique et résidentielle et attractif pour ses habitants comme pour les visiteurs nationaux et étrangers.

La nouvelle organisation pourrait être mise en place à brève échéance. Elle doit permettre d'une part d'avancer sur la définition des enjeux et des orientations d'ensemble du nord-est francilien et du corridor aéroportuaire et d'autre part de vérifier la cohérence du projet Europacity avec ces enjeux et orientations, tout en assurant un appui juridique et technique fort dans la rédaction des clauses de la promesse de vente, aux fins de garantir les engagements des partenaires publics et privés.

L'échelle du grand territoire : 716 950 hab sur 563,63 km²



1 Les communes de l'EPT Terres d'envol

Aulnay-sous-Bois	82 634 hab	16,2 km	Le Bourget	15 708 hab	2,08 km ²
Drancy	68 241 hab	7,76 km ²	Sevrans	49 465 hab	7,28 km ²
Dugny	10 216 hab	3,89 km ²	Tremblay	34 614 hab	10,37 km ²
Blanc-Mesnil	52 797 hab	8,05 km ²	Villepinte	35 329 hab	10,37 km ²
TOTAL			349 004 hab	78,1 km²	

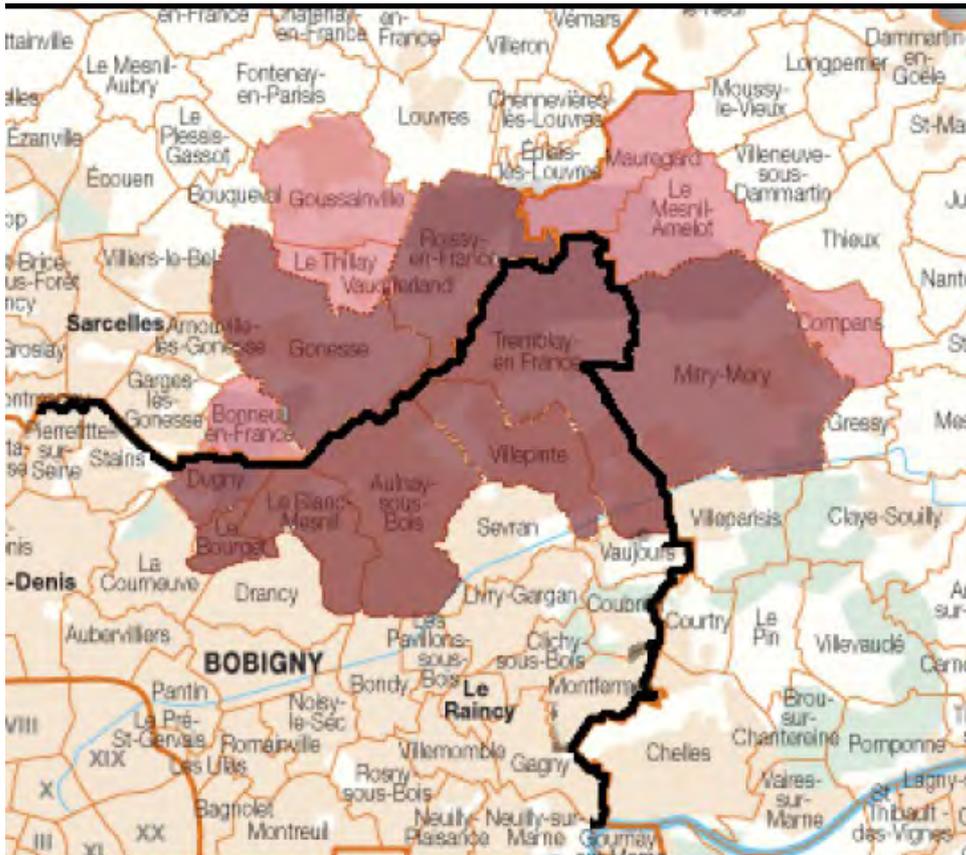
2 Les communes de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France :

Arnouville	14 122 hab	14,09 km ²	Louvres	9 949 hab	11,33 km ²
Bonneuil-en-France	825 hab	4,71 km ²	Marly-La-Ville	5 561 hab	8,62 km ²
Bouqueval	325 hab	2,81 km ²	Mauregard	335 hab	8,67 km ²
Chenneviers-lès-Louvres	321 hab	4,58 km ²	Mitry-Mory	19 267 hab	29,67 km ²
Claye-Souilly	11 599 hab	15,07 km ²	Moussy-Le-Neuf	2 958 hab	14,81 km ²
Compans	792 hab	5,30 km ²	Moussy-Le-Vieux	1 045 hab	7,19 km ²
Danmartin-en-Goële	8 699 hab	8,97 km ²	Othis	6 463 hab	13,04 km ²
Ecouen	7 263 hab	7,59 km ²	Puiseux-en-France	3 305 hab	5,11 km ²
Epiais-lès-Louvres	113 hab	3,42 km ²	Roissy-en-France	2 833 hab	14,09 km ²
Fontenay-en-Parisis	1 921 hab	10,84 km ²	Rouvres	706 hab	4,14 km ²
Fosses	9 591 hab	3,61 km ²	Saint-Mard	3 841 hab	6,26 km ²
Garges-les-Gonnesse	41 782 hab	5,47 km ²	Saint-Witz	2 497 hab	7,66 km ²
Gonnesse	26 075 hab	20,09 km ²	Sarcelles	57 533 hab	8,45 km ²
Goussainville	31 212 hab	11,52 km ²	Survilliers	4 037 hab	5,38 km ²
Gressy	883 hab	3,34 km ²	Thieux	811 hab	12,07 km ²
Juilly	2 242 hab	7,77 km ²	Vaudherland	78 hab	0,09 km ²
Le Mesnil-Amelot	844 hab	9,84 km ²	Vémars	2 321 hab	8,18 km ²
Le Mesnil-Aubry	917 hab	6,64 km ²	Villeneuve-sous-Danmartin	646 hab	7,56 km ²
Le Plessis-Gassot	68 hab	4,10 km ²	Villeparisis	25 889 hab	8,29 km ²
Le Thillay	4 166 hab	3,94 km ²	Villeron	787 hab	5,61 km ²
Longperrier	2 470 hab	4,63 km ²	Villiers-Le-Bel	27 312 hab	7,30 km ²
Total			34 437 hab	340,88 km²	

3- Les communes de la communauté de communes Monts et Plaines de France :

Annet-sur-Marne	3 245 hab	13,19 km ²	Villevaudé	2 053 hab	9,98 km ²
Charmentray	260 hab	4,67 km ²	Cuisy	424 hab	3,53 km ²
Charny	260 hab	12,54 km ²	Marchémoret	533 hab	7,04 km ²
Fresnes	678 hab	7,46 km ²	Montgé en Goële	710 hab	11,56 km ²
Iverny	576 hab	1,76 km ²	Oissery	2 125 hab	15,11 km ²
Le Plessis-aux-bois	262 hab	3,41 km ²	Saint-Palthus	5 918 hab	5,36 km ²
Messy	1 113 hab	10,32 km ²	Nantouillet	278 hab	5,15 km ²
Precy-sur-Marne	811 hab	4,81 km ²	Vinantes	364 hab	5,27 km ²
Saint-Mesmes	600 hab	7,69 km ²	Le-Pin	1 373 hab	6,70 km ²
Villeroy	711 hab	5,71 km ²	Le Plessis-l'Evêque	268 hab	3,53 km ²
Total			23 572 hab	144,65 km²	

L'échelle du corridor aéroportuaire :



Les communes identifiées par le comité interministériel du 15/10/2015 :

- Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil, Le Bourget, Dugny, Gonesse, Mitry-Mory, Roissy-en-France, Tremblay-en-France, Villepinte

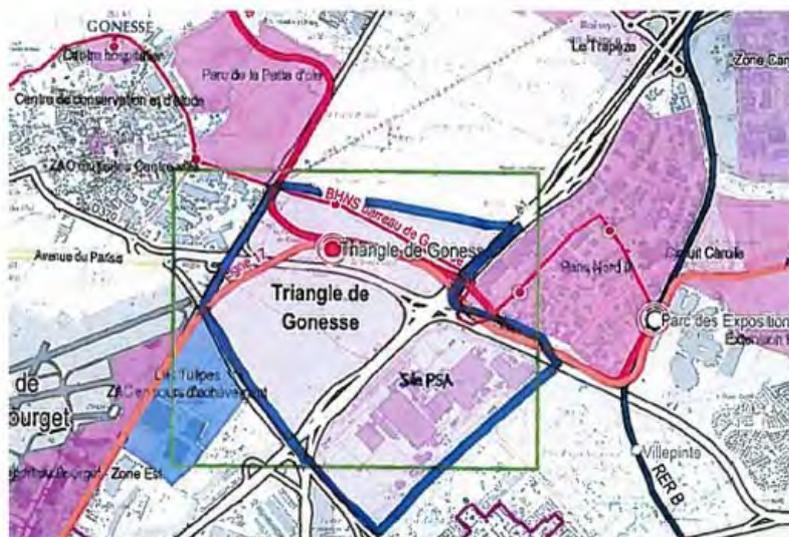
Les communes participant au pôle économique et logistique :

- Bonneuil-en-France, Le Thillay, Goussainville, Vaudherland, Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Compans

La frontière de la métropole du Grand Paris -----

Le cœur du corridor :

- les terrains PSA à Aulnay sous Bois
- la Zac du Triangle de Gonesse



Recommandations au niveau de la gouvernance du territoire

Promouvoir et mettre en œuvre une vision globale d'excellence en instituant une gouvernance durable à l'échelle du grand Roissy, porte d'entrée internationale du Grand Paris, sous l'égide de l'État, de la Région Île-de-France et de la Métropole du Grand Paris. Définir les grandes orientations à l'intérieur d'un grand territoire couvert par un Contrat d'Intérêt National ou un outil ad hoc à définir avec les collectivités locales. Assurer la mise en cohérence des projets sur le secteur central sous la responsabilité d'une société publique locale d'aménagement d'intérêt national.

Nommer un Délégué interministériel rattaché au Premier ministre, interlocuteur de premier rang des collectivités comme des opérateurs publics et privés, pour assurer un bon suivi dans le temps des projets majeurs au sein du grand territoire, notamment du projet Europacity, et garantir le respect d'une vision programmatique évitant les risques de saturation du marché à l'échelle du Grand Roissy.

Mettre en place à brève échéance une opération d'intérêt national (OIN) sur la ZAC du Triangle de Gonesse et les terrains PSA d'Aulnay-sous-Bois, pour garantir la cohérence des projets privés et la maîtrise des engagements publics.

Recommandations au niveau des enjeux métropolitains

Apporter un soutien technique fort à l'aménagement des opérations via la constitution d'une SPLA-IN, qui pourrait être opératrice de référence dans un secteur allant du Bourget-Aulnay au sud à Roissy au nord et de Dugny-Gonesse à l'ouest à Villepinte-Tremblay à l'est. Donner compétence à la SPLA-IN dans les secteurs d'OIN et dans les autres sites à enjeux.

Préserver l'accessibilité tant autoroutière qu'en transports en commun de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, élément majeur de la métropole et facteur essentiel de sa compétitivité. Encourager l'appel à des projets innovants pour faciliter les trajets internes à « la ville aéroportuaire » en s'appuyant sur un réseau secondaire bien hiérarchisé. Dissocier les logiques de desserte de proximité d'un réseau de transit secondaire, pour éviter de futures thromboses sur ce réseau.

Prendre en compte la problématique du logement en revisitant les programmes de ZAC et rechercher la mise en œuvre d'une véritable armature urbaine, lisible et perceptible pour une vraie ville aéroportuaire, mixte et équilibrée.

Appliquer une vision sélective en n'accueillant entre Le Bourget et Roissy que des activités logistiques à haute valeur ajoutée et réellement multimodales.

Recommandations relatives à l'émergence des projets locaux et notamment d'Europacity

Développer avec les partenaires privés des plans de formation et d'insertion sociale pour permettre une bonne adéquation de l'offre d'emplois aux populations locales. En faire une exigence sur le projet Europacity.

S'assurer des «accroches urbaines» des différents projets pour atténuer les coupures du territoire. Faire respecter les grands principes d'accessibilité et de mise en valeur des espaces publics pour fluidifier le territoire. Faciliter les circulations douces pour recréer de l'urbanité. Ecarter tout risque de «ville privée», facteur de fragmentation et de tensions sociales, en particulier sur Europacity.

Confirmer la politique de protection des terres agricoles sur les terrains protégés par le SDRIF en recherchant des structures d'exploitation viables à l'échelle du Grand Roissy. Demander que le projet Europacity intègre dans son programme de fermes urbaines la promotion des circuits courts pour mettre en valeur les productions locales.

Garantir aux populations locales existantes et à venir ainsi qu'aux salariés des entreprises voisines un accès privilégié aux équipements culturels et de loisirs et contribuer à la revitalisation des bourgs sur le territoire. En faire une condition sur le projet Europacity en obtenant de ses promoteurs un engagement de soutien aux commerces de proximité et aux projets culturels et ludiques locaux, sans préjudice de la réglementation en vigueur.

Encadrer les clauses des promesses de vente et les actes de cession des terrains, en préservant les intérêts de l'État et des collectivités et en veillant à la durabilité des engagements programmatiques pris par les acteurs privés, notamment sur Europacity.

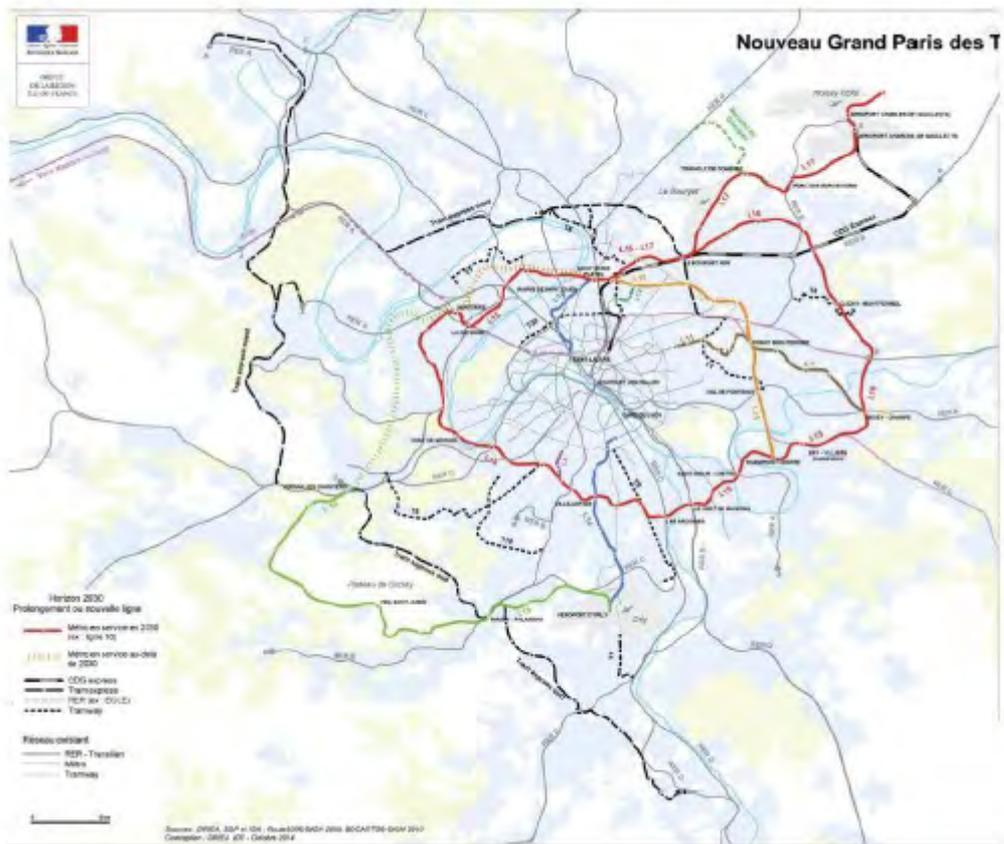
Introduction

L'objet du rapport n'est pas de juger de la pertinence intrinsèque de projets et d'investissements privés, ni de relancer une démarche de débat public sur le projet Europacity, mais de regarder comment la puissance publique peut définir le cadre et les conditions de réalisation des projets majeurs, en revenant sur deux questions fondamentales :

- la question de la cohérence des projets et notamment d'Europacity avec leur environnement en fonction de leur périmètre d'interaction et de l'échelle du territoire concerné,
- la question de leur calendrier de réalisation et notamment de la concordance des projets d'aménagement et d'infrastructures de transport.

Le territoire d'étude appelé Grand Bourget dans la lettre de mission renvoie au corridor aéroportuaire Roissy-Le Bourget et au quadrant Nord-est francilien. Si l'on retient cette dernière échelle, au vu de l'importance des projets existants ou à venir, il faut souligner qu'il s'agit d'un territoire :

- dont le rythme de croissance démographique et économique (factuel et anticipé) est supérieur à la moyenne francilienne et qui joue un rôle essentiel pour le développement économique régional et national;
- comprenant Roissy Charles de Gaulle, 4^e aéroport mondial pour le trafic international et le Grand Roissy le troisième pôle d'emploi francilien;
- doté d'importantes infrastructures existantes (A1, A3, RER B, RER D) et à venir (ligne 16 et 17, BHNS, CDG Express, contournement Est de Roissy...);
- handicapé par un important taux de chômage et un faible pouvoir d'achat de sa population, qui rencontre des difficultés d'intégration, avec des secteurs d'habitat mal desservis en transports en commun et une image parfois négative ;
- morcelé par les coupures d'infrastructures radiales (autoroutes, voies ferrées, aéroports ...);
- marqué par un découpage administratif historique (les départements du Val d'Oise et de Seine Saint-Denis, voire la Seine-et- Marne), de fortes disparités politiques locales et des regroupements d'intercommunalités insuffisants pour assurer une vision globale ;
- comprenant des enjeux de grande envergure et des espaces de projets majeurs, qui s'est développé autour de grandes unités publiques (aéroports) ou privées (industrie puis logistique) ;
- qui semble privilégier encore aujourd'hui un aménagement s'appuyant sur de grandes opportunités foncières (site PSA, terrains ADP, Aérolians, Village Olympique et village média...et demain Europacity), sur des zones contiguës mais sans véritable articulation et non perceptibles de l'une à l'autre ;
- soumis à des contraintes environnementales fortes (bruit des infrastructures de transports et des aéroports, fertilité des terres agricoles, pollution des sols ...);
- caractérisé par un fort manque d'urbanité dans les conceptions urbaines et les espaces publics (le piéton ou le cycliste ne se sent pas dans un environnement accueillant) ;
- pour lequel une vision d'ensemble serait nécessaire (pour les raisons indiquées ci-dessus) mais est encore peu développée à ce stade.



Nouveau Grand Paris des transports (source DRIEA)

1. La planification et la programmation

1.1. Penser l'avenir à 10-15 ans d'un territoire hors norme

Il peut être indentifié un triple enjeu sur le quart Nord-est de l'Île-de-France, à l'aune duquel tous les projets significatifs doivent être évalués. Il s'agit à la fois :

- de relever les défis majeurs de l'organisation de la porte d'entrée internationale du Grand Paris. Cela passe par une diversification et une amélioration de la qualité des prestations rendues par le territoire, accompagnées d'un profond changement d'image. Cela consiste également en l'exploitation d'un potentiel de développement économique considérable, lié à la croissance du transport aérien et de l'industrie aéronautique ;
- de conforter ou faire émerger, dans un territoire très fragmenté parce que jamais pensé et aménagé de manière coordonnée, des polarités réellement structurantes, conviviales, ouvertes à tous, bien reliées aux autres sites urbains pour que la population locale y gagne non seulement en termes d'emploi mais aussi de qualité de vie et de considération ;
- d'éviter la marginalisation ou l'éviction des populations existantes, en tenant compte à la fois de leurs fragilités, de leurs potentialités et de leurs attentes dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets économiques et résidentiels.

Plus que d'autres sites en Île-de-France, les environs du corridor aéroportuaire -et plus largement les secteurs ouest de la Seine-Saint-Denis et est du Val d'Oise- sont appelés à connaître au cours des deux décennies à venir un développement économique considérable et des évolutions démographiques et sociologiques majeures. Ces tendances vont faire passer ce secteur du statut peu enviable d'arrière-cour pour les transports et la logistique à celui de pôle de croissance certes lié à la capitale et à son influence mais exploitant aussi ses atouts spécifiques d'hyperconnexion aux autres régions (TGV) et aux autres pays (avion et TGV). Afin de tirer le meilleur parti de ce potentiel, il est indispensable de sortir de la logique du « laissez-faire » consenti depuis le schéma directeur de 1965 aux grands opérateurs publics et privés, pour passer à une vraie politique de valorisation coordonnée du territoire. Cela consiste à utiliser au mieux une ressource foncière qui va devenir de plus en plus précieuse et à apprécier la pertinence des projets - surtout lorsqu'ils sont susceptibles de voir le jour à échéance lointaine - non pas en fonction des caractéristiques actuelles du territoire mais dans une réelle vision prospective.

1.2. Une vision prospective permettant une bonne adéquation entre l'aménagement et les transports

La programmation dans le temps revêt autant d'importance que la planification spatiale pour ne pas risquer des thromboses :

- en matière d'accessibilité routière : la préservation du lien stratégique entre Paris, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle et le nord de la France est à cet égard fondamentale pour la métropole et plus largement pour le fonctionnement de l'économie régionale et nationale. Ce point est d'autant plus sensible que la faible attractivité du réseau secondaire engendre un report local sur l'A1. Or l'augmentation prévisible de la contribution des flux automobiles venant des territoires locaux est évaluée à près de 30 % d'ici 2030 hors croissance des flux de voyageurs générés par l'aéroport CDG et des visiteurs du projet Europacity.

En 2030 le temps d'accès de Paris à l'aéroport de Roissy CDG risque de passer à 90 minutes alors qu'il est de 55 minutes à l'heure actuelle¹;

- en matière de desserte en transports en communs: la lutte contre le désenclavement de certains secteurs d'habitat est nécessaire pour favoriser l'emploi de proximité et la saturation de lignes de transports doit être évitée par des moyens adéquats en temps utile. Les initiatives prises en la matière (plans de déplacements interentreprises, covoiturage...) appellent à une démarche plus intégrée comme le souligne la DRIEA. La question d'une autorité organisatrice de proximité (AOP) recentrée sur les rabattements locaux et les services très locaux reste toujours d'actualité ;
- en matière de livraisons : la dimension logistique est une composante essentielle du site et les flux de livraisons finales sont très significatifs, notamment sur la RD 317 – RN 2. La réalisation du contournement Est de Roissy devrait contribuer à faciliter l'accès aux sites logistiques sans entrer dans la zone agglomérée. Toutefois, pour ne pas saturer les réseaux routiers en trafic poids lourds et petits porteurs, une attention accrue est à porter sur l'accueil de nouvelles unités logistiques en privilégiant les entreprises ayant recours à la multi-modalité (fer et aérien). La densification du cluster Cargo pousse à cette sélectivité puisque l'on prévoit à terme un doublement du trafic cargo.

1.3. Vers un développement urbain durable en secteur contraint

Vu leur taille, nombre de projets vont inéluctablement fluctuer dans le temps et interagir entre eux, en connaissant selon les cas ou les moments « heure de gloire », « régime de croisière », voire « déclin ». C'est le corollaire de cette urbanisation opportuniste sur de grandes entités foncières.

Il s'agit d'examiner les conséquences de l'arrivée de tout grand projet majeur en matière d'emplois, de développement économique, de risques de saturation tant commerciale qu'en matière de desserte. Les risques de saturation du marché de l'immobilier de bureaux, de commerces ou d'hôtellerie sont réels; ainsi sur le grand Roissy, les 4 contrats de développement territorial (CDT) concentrent près de 2 millions de m² de bureaux pour les années à venir (dont triangle de Gonesse mais aussi Roissy-Park, la densification de Paris Nord II, Aérolians et Roissy Pôle, alors que comme le mentionne la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) : *la programmation de bureaux se concentre jusqu'en 2020 sur les polarités dominantes existantes (Paris, La Défense, Saint-Denis et Boulogne/Issy). Par ailleurs la tertiarisation de l'économie francilienne semble avoir atteint un palier et le sujet de la régénération du parc francilien se pose de plus en plus fortement*².

Il convient également de se pencher, en tenant compte des contraintes de bruit des aéroports, sur la possibilité de sortir d'un urbanisme monofonctionnel d'espaces destinés aux bureaux et activités économiques alors que certains territoires pourraient développer des secteurs de logements, le but étant d'aboutir à un équilibre en termes de multifonctionnalité. Dans cette orientation, il convient de trouver le juste équilibre entre développement de secteurs de logements en quantité suffisante à proximité des zones d'emploi et déclinaison des normes acoustiques.

¹ Source : DRIEA Porte Nord du Grand Paris – dossier de référence livret 1

² Source : DRIEA Porte Nord du Gand Paris août 2015.

Des possibilités d'urbanisation résidentielle existent déjà en dehors des zones C du plan d'exposition au bruit (PEB) de Roissy et du futur PEB du Bourget actuellement en enquête publique. Il serait dommageable de s'abriter derrière les contraintes de bruit et de faible hauteur pour ne privilégier que des projets d'activités, de bureaux et de commerces. Enfin la reconquête de zones logistiques anciennes, à faible valeur ajoutée, devient également d'actualité dans cette perspective de développement.

L'objectif est bien de créer une « ville aéroportuaire » innovante et accueillante pour les salariés et la population actuelle et future : il ne sera atteint qu'à travers une approche globale, dépassant les logiques fonctionnelles des différents acteurs du territoire, qui suppose elle-même une gouvernance et une mise en œuvre unifiées ou du moins cohérentes et à la bonne échelle.

Si les unités constitutives du territoire - les deux aéroports, la grande zone tertiaire et industrielle de Paris Nord II, les zones logistiques, etc - sont performantes à leur échelle et répondent bien aux orientations définies il y a 50 ans par le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP), l'enjeu est aujourd'hui la rupture avec des logiques plus immobilières que réellement urbaines et la conception d'un vrai projet urbain d'ensemble, condition d'un développement et d'une compétitivité durables

Plan de la Zac du triangle de Gonesse



Périmètre de la ZAC, sur plan masse (Göller Güller 2015)

2. Les projets ou programmes en cours

2.1. Gonesse - Zac du Triangle

Outre le projet Europacity occupant 80 hectares et développant 730 000 m² (cf description détaillée en 3), le programme de la ZAC du Triangle de Gonesse, ZAC Etat dont l'initiative revient à l'EPA Plaine de France, s'appuie sur la production de 855 000 m² de bureaux (soit un quart de la surface de bureaux installés à La Défense) et 175 000 m² d'activités, le tout sur un espace de 299 ha. Force est de reconnaître que leur mise sur le marché n'a pas à l'heure actuelle une réelle évidence d'après les professionnels interrogés sur les perspectives de commercialisation. Le concept de « ville aéroportuaire » est basé sur le principe d'une localisation de bureaux et d'activités tertiaires très proches des plates - formes aéroportuaires (moins de dix minutes tous modes de transport confondus). Ceci caractérise davantage les sites mis en œuvres par ADP (notamment RoissyPôle), qui bénéficient également d'une desserte en réseau secondaire intégrée et sont donc moins tributaires des grands axes en limite de saturation. Gonesse peut certes devenir une destination si le projet Europacity réussit mais elle ne sera pas la centralité unique ni même sans doute principale du Grand Roissy. Le ciblage vers des activités internationales de haute valeur ajoutée devra subir la concurrence forte d'autres sites parfois mieux placés.

Par ailleurs, le prix de commercialisation des bureaux mis en avant dans le bilan de la ZAC semble aujourd'hui sensiblement au-dessus du prix du marché. De même le développement des capacités hôtelières, outre le risque de saturation du marché, nécessite également un changement d'image en termes de sécurité. Enfin le bilan de ZAC présente une marge d'aléas relativement faible, au regard des coûts de dépollution liés à la reconfiguration du Boulevard du Parisis et de la prise en compte des liaisons avec les zones environnantes.

Au final, si la vision de planification du triangle de Gonesse correspond bien à la recherche d'excellence sur le territoire, la commercialisation risque d'être plus longue que prévue et les coûts de portage foncier supportés par la puissance publique peuvent devenir considérables.

Il convient en outre de noter que plusieurs dizaines d'hectares au Sud du boulevard intercommunal du Parisis (BIP), dans la nouvelle version du projet de PEB du Bourget mis à l'enquête publique, sont hors zone C des PEB, donc aptes à recevoir une urbanisation résidentielle. Toutefois le dossier de création de la ZAC approuvé par arrêté préfectoral en date du 21/09/16 n'a pas pris en compte cette possibilité. Au regard de la demande potentielle³, il serait intéressant d'approfondir l'examen des capacités d'urbanisation résidentielle au sein de la ZAC.

Enfin la reconfiguration du BIP en boulevard urbain avec carrefours à feux et limitation de vitesse à 50 km/h interpelle quant aux risques de thrombose qu'elle peut engendrer sur le réseau de transit.

2.2. Aulnay sous Bois – PSA

Le site de PSA représente une superficie de 187 ha, bénéficiant d'un raccordement ferroviaire et d'une belle vitrine sur l'autoroute A1. Situé en face de la ZAC du Triangle de Gonesse, ce site représente un intérêt stratégique majeur pour y développer un

³ Cf étude DRIEA Porte Nord du Grand Paris, p.57.

projet de grande envergure. Il est déjà partiellement réaffecté avec l'implantation récente d'ID Logistics en façade partielle sur l'A1 (revendu depuis à SEGRO) et la revente à MagnettoAutomotive du centre d'emboutissage de tôles de PSA sur 12 ha. Même si ces activités apportent de l'emploi, notamment industriel, il convient de s'interroger sur le bien-fondé de cette politique de découpe à la demande, particulièrement pour des activités logistiques purement routières, qui risquent d'obérer l'arrivée de tout grand projet majeur et surtout de générer des transports supplémentaires en piquage direct sur l'autoroute. L'installation du futur centre de maintenance des lignes 16 et 17, s'il s'agit d'un enjeu fort pour le territoire qu'il convient de préserver, « consommera » elle-même une emprise de 27 ha auxquels s'ajouteront 9 ha durant la période de travaux pour permettre le chantier du tunnelier. Sur le reste des terrains il semble fondamental d'engager une vraie dynamique de projet et d'éviter le « coup par coup ». L'OIN prévue depuis 2015 devrait favoriser cette démarche d'intégration dans une vision d'ensemble du Grand Roissy, tout en prenant en compte les orientations locales d'urbanisme et des projets des secteurs adjacents. Cette démarche de projet aurait également l'avantage de servir de support pour chiffrer les coûts d'aménagement des terrains et aboutir ainsi à un diagnostic partagé avec PSA quant à la valeur du foncier.

La partie sud-ouest des terrains face au Parc Ballanger est hors zone C du PEB du Bourget, à proximité du complexe O'Parinor et une programmation résidentielle y est envisagée pour partie. Elle devra être précisée dans son importance et dans sa composition, mais elle contribuera au renforcement et à la diversification de l'offre de logements au sein d'un territoire en forte croissance démographique⁴.

2.3. Villepinte – ParisNord et le parc international des expositions (PIEX)

Le projet porte sur 300 000 m² de densification prévisionnelle sur ParisNord et 100 000 m² sur le PIEX.

- Parinor est un secteur qui a vieilli (conception de ZAC des années 1970) et se pose aujourd'hui la question du renouvellement urbain et de la densification du bâti estimée à 300 000 m². Si le réseau viaire actuel est confortable et bien dimensionné, la vacance de locaux tertiaires et de bureaux devient importante et ne peut s'expliquer que par la relative obsolescence du parc d'une part et l'absence de pôles de vie vraiment attractifs d'autre part, malgré la présence de plus de 210 commerces au sein d'O'Parinor.
- ParisNord II concentre sur une emprise de 300 hectares un parc de plus d'un million de m² dont 135 commerces et un parc hôtelier de 1800 chambres. Presque la moitié de la zone (140 ha sur un total de 300 ha) est hors zone C du PEB donc potentiellement propice à une urbanisation résidentielle, toutefois difficilement réalisable en l'état au vu de la conception urbaine d'origine.
- Le PIEX prévoit une extension de plus de 100 000 m² avec une acquisition de 22 hectares sur la ZAC Aérolians. Le sujet majeur reste son accessibilité lors de grandes manifestations (400 salons et 1000 congrès) et donc pose le problème de la capacité de la ligne 17 en sus du RER B. S'ajoute à cela la problématique de la sécurité publique au sein des gares.

⁴ Cf étude de décembre 2015 du Conseil départemental de Seine-St-Denis : la Seine-Saint-Denis en 2026

2.4. Le Bourget et Dugny

2.4.1. Le Bourget

Autour du parc des expositions du Bourget et du musée de l'air et de l'espace, en lien avec l'aéroport de Paris le Bourget, premier aéroport d'affaires d'Europe, il est envisagé un programme mixte tertiaire, commerces, loisirs, hôtels de l'ordre de 220 000 m².

La modernisation de l'aéroport du Bourget et le projet d'aménagement de l'entrée de l'aéroport visent à la fois à élever le niveau de prestations à destination de la clientèle de l'aéroport, y compris à travers la reconfiguration du parc des expositions et la création de nouveaux espaces de loisirs, de commerces et d'hôtellerie, à conforter la place du musée de l'air et de l'espace, équipement culturel majeur du territoire et à mieux insérer le site aéroportuaire dans la ville, selon une logique de continuité urbaine expérimentée dans d'autres pays. Sans que le projet soit de taille comparable à celui d'Europacity, il repose lui aussi sur un principe d'hybridation de l'offre et intègre des surfaces importantes de commerces et d'hôtellerie susceptibles d'entrer en concurrence avec celui-ci. Il semble toutefois s'inscrire davantage dans une logique de projet urbain, la question de l'accroche avec le centre-ville en amont de l'aéroport nécessitant toutefois un approfondissement important.

La modernisation de l'aéroport du Bourget est fondamentale pour en faire un véritable aéroport d'affaires doté des services adéquats. Les projets de réaménagement de l'ex-RN2 en vue d'une requalification urbaine côté aéroport sont à l'étude et devraient permettre à terme de recréer un front urbain entre la sortie de la gare de la future ligne 17 et la sortie autoroutière du site à l'ouest, toutes deux relativement éloignées l'une de l'autre.

Le projet développé par Unibail-Rodamco en lien avec Paris Aéroport vise à la réalisation d'un centre de près de 70 000 m² de commerces et de loisirs en lien avec la requalification du musée de l'air et de l'espace. Toutefois il convient de prendre en compte l'importance du Salon international aéronautique du Bourget, mené avec le groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS) et de préserver son accessibilité lors de ses manifestations. Nous sommes en effet au cœur du cluster aéronautique avec des grandes entreprises telles qu'Airbus, Eurocopter, Airbus Helicopters Embraer, et l'implantation récente du siège du pôle de compétitivité Astech.

2.4.2. Dugny

Il est prévu d'y implanter le village olympique et le village des médias dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024 :

Le projet intègre sur le site de Dugny-Le Bourget la réalisation du centre et du village médias. L'héritage du village médias après les jeux sera de l'ordre de 1 500 logements (100 000 m² sur 27 ha). C'est un projet majeur qui permettra d'augmenter l'offre résidentielle sur un département qui connaîtra d'ici 2030 une très forte augmentation de population.

La conjonction de ces deux opérations permettrait ainsi de réaliser d'une part un nombre significatif de logements et d'autre part d'engendrer la mutation urbaine du tissu le long de l'avenue du général Leclerc (ex- RN2) par la requalification des lieux.

Cette mutation urbaine doit bien sûr se produire sur les deux rives de la RN2 et donc se faire en étroite liaison avec la rénovation des quartiers situés au Blanc-Mesnil.

2.5. Roissy en France

- L'*International Trade Center* à Roissy, projet de la société Roissy Eurocentre, en cours de réalisation : 1 centre de congrès, 120 salles de réunion, 3 halls d'exposition sur 49 000 m² et 23 000 m² de bureaux/commerces ainsi que 1850 chambres d'hôtels. Son atout est naturellement son lien avec l'aéroport Charles De Gaulle, qui ne nécessite aucun accès en transport en commun supplémentaire à la desserte de l'aéroport hormis des systèmes innovants de rabattement.
- Roissy-Pôle: au cœur de l'aéroport Charles De Gaulle, il s'agit d'un programme dense de 150 000 m² de bureaux et 4700 chambres d'hôtels, développé autour de la gare RER. Il repose sur une continuité de « *l'airport city* » n'exigeant aucun investissement supplémentaire en transports.
- Le Thillay-A.Park : 195 000 m² orientés sur la mise en œuvre d'espaces d'expositions, locaux d'activités, bureaux, hôtels ; le Thillay-A.Park est également en continuité de l'aéroport CDG, bien qu'en dehors de son domaine. Il devrait bénéficier des futures liaisons de TCSP (Goussainville-Roissypôle et Goussainville-PIEX).
- Roissy-Parc Mail, Zac de la Demi-Lune: il reste encore à réaliser 45 000 m² de surface en activités sur ce parc dont la commercialisation arrive à sa fin.

Roissy Zac du Moulin: restent encore à réaliser 15 000 m² en activités.

Autour de Roissy-Pôle, ces sites dépendants de la plate-forme aéroportuaire et relativement proches les uns des autres (auxquels on pourrait associer la gare TGV, les ZAC du Moulin et de la Demi-Lune et le site d'implantation de Cargo Rail Express) sont constitutifs de ce qui, sous réserve d'une véritable approche d'aménagement urbain, pourrait devenir le noyau de la ville aéroportuaire, autour duquel pourraient peut-être se greffer (mais seulement dans un second temps) des projets de la nature et de la taille d'Europacity.

2.6. Tremblay en France

- Aéroville : centre commercial de 84 000 m² construit récemment pour 200 commerces.
- Aérolians Paris : 100 000 m² de bureaux sur 550 000 m² de surfaces d'activités.
- Outre l'extension du PIEX sur 100 000 m², la ZAC permet la création de bureaux et de commerces (elle inclut Paris Asia Business Center sur 240 000 m²). Son atout est sa proximité avec l'aéroport et la gare TGV. La distance des activités futures par rapport à la future station de la ligne 17 et au RER B nécessite de faire appel à des systèmes de rabattement innovants, mais de mise en œuvre légère.

Ne sont pas aujourd'hui pris en compte les terrains pouvant être réutilisés suite à une relocalisation du circuit Carole (circuit pour motos).

Il faut noter qu'une très forte emprise (160ha sur les 200ha de la ZAC) se trouve hors zone C du PEB, en particulier sur la partie située au Sud-Est, en limite du bourg de Tremblay Vieux Pays et pourrait donc accueillir des logements.

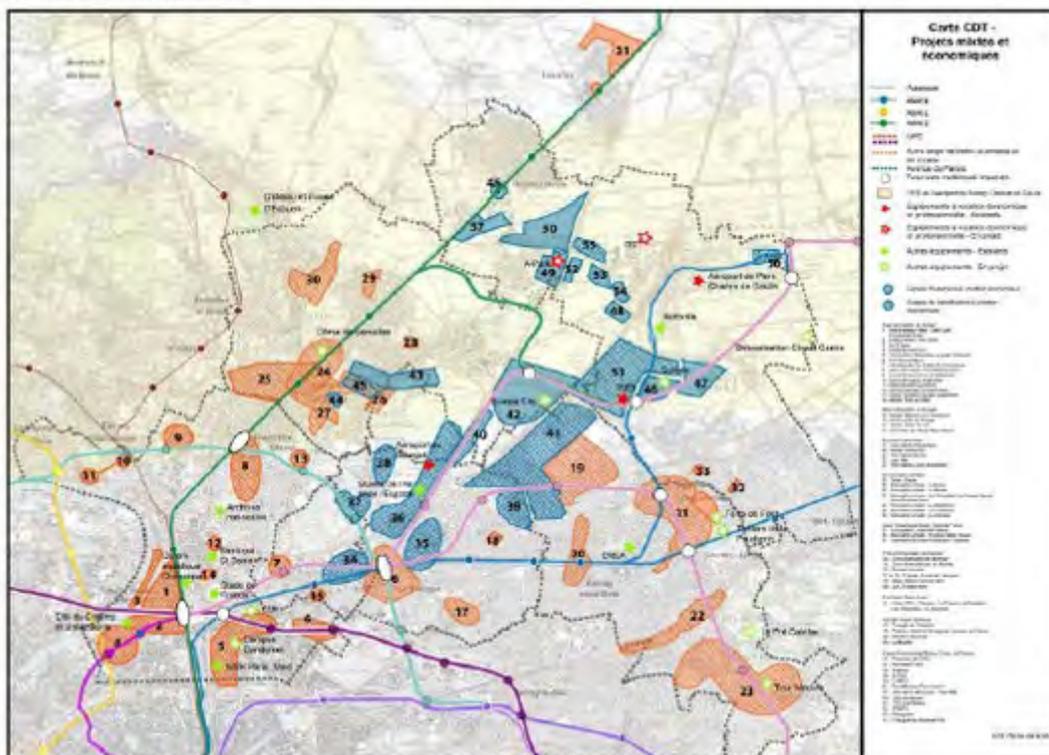
2.7. Villeron- Goussainville-Mitry-Mory-Compans-Le Mesnil-Amelot

- La Zac de la Chapelle de Guivry au Mesnil-Amelot concentre près de 70 ha pour l'activité logistique et industrielle.
- Villeron - porte de Roissy présente près de 100 000 m² dédiés aux activités logistiques et 21 000 m² de bureaux et services en lien avec la gare de la ligne 17.
- Goussainville-Roissy-Carex occupe 70 ha pour traiter 700 000 tonnes de fret.
- Paris Aéroport sur Mitry-Mory-Compans possède 70 ha pour de l'activité logistique.

L'offre logistique est ainsi majoritairement présente en limite de Roissy sur l'extérieur, ce qui est de nature à moins perturber l'accessibilité routière de l'aéroport Roissy CDG sur Paris.

Ce grand territoire constitue la porte d'entrée logistique de l'Île-de-France qui relie les ports de Rotterdam et d'Anvers à la première région économique d'Europe. Il devrait toutefois privilégier les échanges avec la plate-forme aéroportuaire en attendant la réalisation du projet de canal Seine Nord Europe.

Carte Inter-CDT, Source : DPA/Île de France - 2012



Extrait de l'étude DRIEA localisant l'ensemble des projets majeurs à venir

3. Le projet Europacity

3.1. Le concept d'Europacity:

Un projet aujourd'hui au stade de démarrage dont le contenu peut évoluer à l'issue du débat public, puis tout au long de son parcours.

Europacity est un projet porté par une structure ad hoc « Alliages et Territoires » regroupant à parts égales le groupe français Immochan et le groupe chinois Wanda Dalian spécialisé dans l'immobilier commercial et de divertissement. Ce projet occuperait 80 hectares sur la ZAC du Triangle de Gonesse et concentrerait près de 230 000 m² de commerces, une surface de 150 000 m² dédiée aux loisirs, 50 000 m² d'espaces culturels, 2700 chambres d'hôtels, 20 000 m² de surfaces de restaurants, 20 000 m² d'espaces de congrès, 100 000 m² d'espaces publics et une ferme urbaine sur 7 ha ainsi qu'un parc paysager sur 10 ha. L'objectif poursuivi par Europacity est l'ouverture en 2024 d'une première tranche non arrêtée à ce jour. Le projet vient de franchir l'étape du débat public et la commission nationale a rendu son rapport le 12 septembre 2016.

Suite à cela, Alliages et Territoires dispose d'un délai de trois mois pour revoir son projet aujourd'hui évalué à 3,1 milliards d'euros d'investissements privés. Il convient de constater qu'à ce stade le projet est loin d'être figé et que son modèle économique n'a pas été communiqué pour des raisons de confidentialité.

À ce sujet, il sera toutefois nécessaire, comme il a été demandé dans le cadre du débat public, de disposer de précisions supplémentaires sur ce modèle afin de conforter la crédibilité du projet : Europacity est emblématique de l'engagement croissant des investisseurs privés dans les champs traditionnellement dévolus aux collectivités et autres acteurs publics, dans un contexte de réduction des capacités d'investissement de ces derniers et de surabondance des liquidités en quête de placement dans l'économie privée.

Après l'entrée de plus en plus massive des investisseurs privés dans les secteurs des infrastructures de réseaux et des bâtiments et équipements publics, sous des formes juridiques et financières variées, l'espace urbain, au stade de sa création et même en phase de fonctionnement, suscite leur intérêt croissant.

De dispositifs de préfinancement ou de concession portant sur des projets bien circonscrits (au demeurant eux-mêmes susceptibles d'échecs et de retours précipités à la gestion publique), on passe ainsi à un univers beaucoup plus vaste et composite. Cet univers urbain comprend des activités commerciales et de services fonctionnant dans une logique de marché mais également une part considérable de services et d'espaces publics qui dégagent peu ou pas de recettes et dont les coûts sont pour cette raison couverts en tout ou partie par des recettes fiscales ou assimilées.

La prise en charge, par des acteurs soumis à un strict objectif de rentabilité, de « morceaux » importants de l'espace urbain, dont la fréquentation et la jouissance peuvent être indépendants ou partiellement déconnectés d'un échange monétaire, interroge donc sur le modèle économique applicable, tant sur sa viabilité financière que, à l'inverse, sur le possible changement de nature de la ville et des pratiques urbaines qu'il peut induire, dès lors que des prestations aujourd'hui gratuites ou « sous-facturées » seraient vendues à un « prix de marché ».

La couverture de ces coûts ne semble en tout cas pas pouvoir être transférée en totalité vers les enseignes qui se plaignent déjà via leur fédération d'une montée des loyers pratiqués amenant à un fort « turn-over » et des dépôts de bilans fréquents.

Au-delà de ce nécessaire éclaircissement sur le modèle économique global, il ne fait aucun doute que le programme va sensiblement évoluer, ne serait ce que pour tenir compte des réactions lors du débat public.

Sans se prononcer sur l'opportunité d'un tel projet, sachant que l'appréciation de sa conformité à la réglementation reviendra le moment venu à la commission nationale d'aménagement commercial (CNAC), la mission entend à ce stade, en fonction des éléments dont elle dispose, dresser une liste de scénarios possibles d'évolution du projet et en déduire les précautions à prendre dans les clauses de la promesse de vente des terrains par l'aménageur et dans l'acte de réalisation de la vente.

3.2. Le scénario « conquérant »

Europacity confirme ses engagements vers un concept très novateur sans comparaison avec un centre existant. Il s'agit de créer des lieux où les gens vont venir par plaisir (tels *West Edmonton Mole* ou *CentrO Oberhausen*), de parcourir des grands équipements de loisirs dans lesquels il y a du commerce (la *Manufaktura* de Lodz ou l'île de Sentosa à Singapour). Les conditions du respect des grands équilibres du programme sont remplies. Le projet connaît un rayonnement international dès l'ouverture : 25 millions de visiteurs franciliens et 6 millions de touristes extérieurs à l'Île-de-France par an. Le site accueille 11000 emplois nets (8000 selon d'autres experts) et 500 enseignes y sont déployées. La clientèle asiatique et notamment chinoise est très présente et apporte une forte capacité d'achat. Le marketing territorial s'opère et la place de la métropole parisienne se conforte dans la concurrence internationale. L'image du territoire est transformée et le programme important de bureaux dans la ZAC du Triangle devient plus crédible. Le lien avec Roissy CDG, malgré la distance, est supposé suffisamment fort pour contribuer à l'essor de la ville « aéroportuaire ». Europacity a ainsi vocation à devenir « le » grand lieu de vie et de détente, générateur d'une activité à même de contribuer au développement d'un tertiaire de bureaux au sein du triangle de Gonesse.

Cette situation nécessite plusieurs conditions et amène plusieurs interrogations:

- La livraison de la gare sur la ligne 17 doit être concomitante, de même que la réalisation du diffuseur avec l'A1. Le calendrier de réalisation par la puissance publique de ces travaux est à cet égard très tendu pour permettre une livraison en 2024.
- Le maintien de la réservation de l'emprise inscrite au schéma directeur régional Ile-de-France (SDRIF) du barreau de Gonesse pour préserver l'avenir reste d'actualité, car la commercialisation des 700 000 m² de bureaux et activités nécessitera de disposer d'une offre en transport en commun performante qui peut aller au-delà des capacités actuelles du bus à haut niveau de service (BHNS) venant d'être mis en place. La réalisation sur cette emprise d'un transport ferroviaire lourd n'est pas forcément la seule solution, mais il faudra s'interroger sur la mise en œuvre d'alternatives crédibles.
- Le risque de saturation de l'infrastructure autoroutière (A1/A3) est à prendre en compte car 31 millions de visiteurs dont la moitié arrivent par la route engendrent plus de 15 % d'augmentation des déplacements au niveau local, si l'hypothèse de transfert modal (cf supra) ne se vérifie pas. En effet, considérer que la moitié des visiteurs d'Europacity viendront en transports en commun via notamment la

ligne 17 qui s'arrête à carrefour Pleyel ou le BHNS puis le RER est un défi ambitieux.

- Le trafic à l'heure de pointe du soir sera très lourd⁵ et la plage de l'heure de pointe bien plus allongée.
- Les répercussions sur des parcs de loisirs vieillissants peuvent se faire sentir (Parc Asterix mais peut-être aussi Eurodisney...), au vu de la multiplicité des offres.
- Inhérent à ce succès, le risque est fort de constitution de friches commerciales sur un territoire très bien doté en la matière (16 % des permis de construire délivrés entre 2008 et 2012 sur un territoire qui ne compte que 7 % de la population régionale⁶ et plus encore de dévitalisation des centres-villes, dont la spécificité (la mixité des fonctions commerciales, culturelles et de loisirs) serait ainsi fortement concurrencée : cette logique de « transfert de centralité » est bien décrite par l'étude CVL-CREDOC-Alphaville dans deux sites qui semblent avoir fortement inspiré les promoteurs d'Europacity : Edmonton et Oberhausen (cf annexe 5).
- le risque est enfin que se mette en place un modèle « exportable » de « ville privée » pour faire face aussi bien aux problèmes de sécurité qu'aux exigences de rentabilité, ce risque étant accru par l'absence d'accroche urbaine à ce stade, la ville environnante étant à venir. La formulation de l'étude d'impact selon laquelle le parc privé Europacity serait « accessible au public avec restriction » (p.179), sans autre précision, montre que ce risque est bien réel.

3.3. Le scénario de « repli »

Europacity revoit ses ambitions à la baisse lors de l'établissement du projet en recherchant une échelle plus petite ou en ne développant pas toutes ses tranches, ou après quelques années de fonctionnement, la fin de l'effet de mode de l'équipement amène à cette situation et le phasage du projet est revu. Un retour à une notion de centre commercial plus traditionnel s'opère, assorti d'une simple « caution » loisirs et culture. Ce scénario se traduit par une baisse du nombre de visiteurs franciliens et de l'extérieur- solde d'emplois nets en recul- 200 à 250 enseignes sont au plus déployées (maximum actuel connu en Île-de-France) et la vision de grande surface alimentaire peut réapparaître pour trouver un bilan économique satisfaisant. Dès lors :

- La clientèle est plus francilienne et le lien avec Roissy CDG moins fort.
- Les mutations du territoire sont plus lentes ainsi que les reconversions des secteurs en déshérence (terrains PSA...).
- Les répercussions sur certains équipements commerciaux sur le grand territoire sont très prévisibles (O'Parinor, Aéroville, Vallée Village...) car on revient sur les mêmes créneaux en matière d'offres. Le risque d'enfrichement commercial déjà signalé dans le premier scénario est ici plus aigu du fait du recentrage commercial. Ce scénario s'est produit à Lisbonne, avec une programmation loisirs – pourtant initialement moins ambitieuse – qui s'est progressivement étiolée et transformée en commerces.
- La commercialisation du marché hôtelier et de bureaux de la ZAC devient délicate du fait de l'affaiblissement de la « locomotive » Europacity.
- Quid de la crédibilité de la ZAC et de son équilibre financier si l'opération se morcelle ? Quelles sont les garanties prises par l'aménageur à cet effet ?

⁵ Cf étude INGEROP contrebalancée par les analyses de la DRIEA ;

⁶ Source : dossier de référence Paris Nord Grand Paris

Quelles sont les conséquences sur le portage foncier assuré par l'établissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF) et l'établissement public d'aménagement (EPA) Plaine de France ?

3.4. Le scénario du « déséquilibre »

Europacity connaît un développement normal en matière de commerces mais la partie « tourisme-loisirs-culture » ne réussit pas pour des raisons d'équilibre économique, car c'est un domaine où les marges financières sont plus faibles ; on redescend alors à moins d'un million de touristes. Dès lors le solde d'emplois nets devient plutôt faible, la partie loisirs-parcs d'attractions se dégrade et un système de vente à la découpe par reconversion se met progressivement en œuvre.

- Le complexe Europacity se déséquilibre alors que son architecture très « auto-centrée » rend difficile une reconversion et des greffes urbaines, comme on le constate pour les centres commerciaux existants.
- Le risque d'enfrichement commercial est encore plus net que dans le scénario précédent, du fait d'une similitude encore plus grande avec les centres commerciaux classiques existants.
- Le marketing territorial se retourne. L'État et les collectivités locales sont appelés à la rescousse de même que les partenaires culturels, le « sauvetage » s'imposant d'autant plus que des investissements importants en infrastructures publiques (gare de la ligne 17 notamment) auront été consentis.
- L'effet d'attraction de Roissy CDG n'opère plus. La commercialisation des bureaux sur la ZAC du Triangle s'en ressent fortement et la recherche d'un nouveau programme sur la ZAC du Triangle s'impose.

3.5. Le scénario du « gel »

Europacity est supplanté par un nouveau projet en Europe ou ne démarre pas pour de multiples raisons (recours, risques en matière de sécurité, évolution des pratiques, nombre d'enseignes insuffisant pour démarrer et marché encore insuffisant pour amener une centralité à la ville aéroportuaire...).

- Les terrains, immobilisés pendant plusieurs années au sein d'une ZAC où le projet jouait un rôle moteur, sont en attente d'un projet de substitution et de solutions juridiques et financières adaptées. La maîtrise publique du foncier est mise à mal.
- La localisation des investissements publics (gare ligne 17...) n'est plus évidente, tant que d'autres projets majeurs (publics, privés) n'ont pas vu le jour.
- La reconversion du site PSA, qui avait elle aussi été conçue en fonction de sa proximité avec Europacity, pourrait aussi devoir être repensée de même que le programme de tertiaire sur la ZAC du Triangle.
- Le gel des terrains peut empêcher l'arrivée de nouveaux projets sur le Bourget et les terrains PSA d'Aulnay, en attente d'avoir une vision claire de la programmation retenue sur le triangle de Gonesse.

Aucun de ces scénarii n'est prédictif ni a vocation à l'être mais l'ensemble vise à rechercher les voies et moyens pour préserver l'avenir : il s'agit de s'assurer, à partir du protocole signé entre l'EPA et Alliages et Territoires, que la promesse de vente puis l'acte de cession des terrains garantiront un aménagement équilibré et à la bonne échelle.



*Vue simulée du projet Europacity avec vue lointaine sur Paris
(Source Alliages et Territoires)*

4. Recommandations

Face à cette dynamique d'investisseurs, aujourd'hui essentiellement privés opérant sur de grandes opportunités foncières, la multiplicité et l'enchevêtrement d'interlocuteurs publics peuvent être source de fragilités et l'établissement public d'aménagement ne peut porter seul le respect et le contrôle de tous les engagements.

L'État, la Région et la Métropole du Grand Paris se doivent d'apporter aux collectivités locales un soutien fort et durable et de les fédérer par le biais d'outils à la hauteur, permettant un dialogue cohérent avec les grands acteurs privés. Il a déjà pratiqué cet exercice lors de l'arrivée de Disney ou pour des territoires à enjeux majeurs et des outils existent (OIN, Projet d'intérêt majeur, etc.). Un contrat d'intérêt national, s'il peut favoriser une réflexion à l'échelle du grand territoire, pourrait ne pas avoir plus d'effet que les CDT qui l'ont précédé s'il ne se traduit pas par une opérationnalité de projets. Il faut sortir des concurrences locales et à tout le moins s'affranchir des trois frontières départementales en définissant des principes unificateurs d'aménagement. Il faut également organiser une gouvernance des projets au sein du territoire du Grand Roissy, en étant conscient également des difficultés inhérentes au découpage administratif actuel de la Métropole du Grand Paris qui n'intègre pas l'aéroport Charles De Gaulle. Cela passe par l'élaboration d'un schéma directeur et de programmation intégrant vision d'excellence, développement économique et préservation de l'environnement ainsi que politique du logement et transition énergétique, avec l'objectif de mieux concilier que par le passé développement économique et croissance urbaine équilibrée, ou pour dire plus simplement, développement économique et développement du territoire...

Trois échelles de mise en cohérence peuvent être identifiées, avec un degré d'intégration croissant:

- **L'échelle du grand territoire**, comprenant pour l'essentiel les communes de l'agglomération de Roissy Pays de France et de l'établissement public territorial Terres d'Envol, voire en Seine-et-Marne la communauté de communes Plaines et Monts de France, soit toutes celles qui ont un lien significatif avec l'économie aéroportuaire et entre lesquelles il faut prévoir une information parfaitement fluide et une bonne coordination. Si l'Association des communes du Grand Roissy (ACGR) répond en partie à cette exigence, la conclusion du contrat d'intérêt national « Porte nord-est du Grand Paris » aurait le mérite de réunir toutes les parties prenantes. Elle pourrait être complétée par un contrat de coopération métropolitaine entre la métropole du Grand Paris et la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France, selon les termes de la circulaire du Premier ministre du 5 août 2016. La mise en œuvre du contrat d'intérêt national serait notamment garantie par la présence d'un délégué interministériel dédié, garant d'une présence renforcée de l'Etat, non seulement auprès des collectivités mais de Paris Aéroport et des grands acteurs privés, grandes entreprises ou investisseurs en recherche d'un véritable fédérateur de l'action publique;
- **L'échelle du « corridor aéroportuaire »**, identifié par le comité interministériel du 15 octobre 2015, comprenant pour l'essentiel Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Dugny, Gonesse, Mitry-Mory, Roissy-en-France, Tremblay-en-France et Villepinte, secteur central du grand territoire ci-dessus et zone de constitution de la ville aéroportuaire en gestation, pour laquelle s'impose l'élaboration d'un véritable plan d'ensemble et une mise en œuvre unifiée, au

moins pour les projets réellement structurants: avec la création d'une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN), on disposerait ainsi d'un aménageur de référence dont le conseil d'administration permettrait d'associer l'ensemble des collectivités territoriales et EPCI compétents, ainsi que l'État et ses établissements publics comme Grand Paris Aménagement et l'établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF). La mise en place d'une telle gouvernance de projet, réunissant l'ensemble des parties prenantes, auxquelles devrait être associé Paris Aéroport, par exemple dans le cadre d'une convention de partenariat, serait conforme à l'analyse de l'étude d'impact selon laquelle la condition de réussite d'une démarche de mise en cohérence est qu'elle soit « adossée à une véritable gouvernance politique associant collectivités, État et grands opérateurs » (p.284).

- **Le cœur du corridor**, couvrant les terrains PSA et le Triangle de Gonesse, sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse, où la définition précise de projets adaptés et parfaitement cohérents s'impose à très court terme, justifiant ainsi la mise en place d'un cadre d'action rapide et efficace tout en étant parfaitement concerté avec les élus. Afin de se donner les moyens d'encadrer sur ces secteurs opérationnels majeurs des opérations privées de grande ampleur pour en garantir non seulement le succès mais aussi le respect durable des engagements, des mécanismes associant une OIN à un opérateur dédié apporterait garantie et compétence technique de long terme vis-à-vis des acteurs privés. À ce titre, l'initiative de ZAC à un niveau approprié et la maîtrise de la délivrance des autorisations de construire sont des éléments fondamentaux apportés par le statut d'OIN.

La planification spatiale et la programmation dans le temps des projets deviennent, en effet, indispensables pour éviter une lutte sauvage et cannibale comme le précise la DRIEA dans son rapport d'août 2015: « *le foisonnement des projets nécessiterait un ensemblier (avec des compétences en maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre urbaine) pour assurer les interfaces, garantir la cohérence urbaine et apporter une réponse au défi de la transition écologique et énergétique à la bonne échelle; il n'existe pas une collectivité unique capable de garantir les bonnes articulations entre tous ces projets portés par différents opérateurs* ».

Il faut enfin encourager un dialogue permanent avec les acteurs privés pour anticiper les inévitables risques d'obsolescence, notamment très sensibles sur les activités de loisirs. La création d'un délégué interministériel pour Eurodisney a démontré les bienfaits du dispositif pour s'assurer d'un bon niveau de dialogue permanent avec un investisseur étranger. De même, la mise en place d'un délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine a favorisé la coordination de tous les acteurs publics et privés avec de bons résultats notamment dans le champ économique. Dans cette double filiation, la création d'une instance de ce type contribuerait à la cohérence des projets et au respect des calendriers publics et privés. C'est particulièrement évident pour un projet aussi ambitieux qu'Europacity, dont la moitié des parts devrait être détenue par le groupe chinois Wanda, géant mondial du divertissement, qui a pour objectif de dépasser Disney et qui serait amené en cas d'échec commercial à opérer des reconversions du bâti dont l'adéquation se doit d'être négociée avec la puissance publique.

En dehors de ces recommandations d'ordre politique et institutionnel, il est proposé de privilégier dans le schéma d'aménagement du grand territoire, un certain nombre de fondamentaux qui ressortent des constats, études et bilans déjà réalisés et notamment des dossiers de référence (document stratégique de référence de l'EPA Plaine de

France et dossier de référence de la DRIEA ainsi que des avis de l'autorité environnementale).

Le système d'aménagement « par plaques » juxtaposées, sans véritable souci d'articulation et de cohésion, qui a prévalu pendant des décennies, trouve de façon de plus en plus évidente ses limites dès lors que les logiques à l'œuvre dans chacun des projets s'entravent mutuellement ou du moins s'éloignent de plus en plus d'un optimum collectif:

– **Ainsi de la saturation croissante des voies de circulation:** le concept de « ville aéroportuaire » n'a de sens et d'avenir que s'il s'appuie sur un outil aéroportuaire performant, ce qui signifie en clair une très bonne qualité de desserte. Si le projet de CDG express entièrement dédié sur une desserte directe depuis Paris est un élément fondamental et assurera un transport confortable des voyageurs venant en transport en commun avec bagages, la bonne desserte routière des deux aéroports restera toujours un critère prépondérant pour une grande partie de la clientèle. Il convient donc de tout faire pour fluidifier ou à tout le moins tenter de bien réguler le trafic entre Paris, Le Bourget et Roissy CdG et éviter que tout piquage intermédiaire ne vienne bloquer la circulation en particulier lors des heures de pointe. Garder des potentialités pour faire face à la montée inéluctable du trafic aérien est vital pour la métropole et ce développement aéroportuaire peut se faire sans augmentation des nuisances sonores aériennes si l'on tient compte de l'évolution à venir des classes d'appareils. Dès lors, face au développement de l'aéronautique, il convient de considérer comme primordial la préservation de l'accessibilité aux deux aéroports du Bourget et de Roissy.

Cet urbanisme de « plaques » ou de grandes zones monofonctionnelles accentué par les fortes coupures des grandes infrastructures du territoire (autoroutes et voies rapides, pistes d'atterrissage, voies ferrées) a conduit à un certain nombre de paradoxes. En effet, des secteurs d'activités peuvent être à vol d'oiseau très proches de zones d'habitat ou de lieux de vie mais sans qu'aucune communication ne soit vraiment possible entre eux, du moins pour les personnes qui n'ont pas de voiture. Le maillage du réseau secondaire de voirie et de sites propres de TC est à encourager mais également les possibilités de circulations douces. La lisibilité de la hiérarchisation du réseau de voirie est à cet égard primordiale en distinguant réseau de voirie secondaire et desserte de proximité. Il convient donc dans chaque opération majeure privée ou publique de réserver des espaces publics pour favoriser ces échanges et éviter tant que faire se peut la notion d'entrée unique dans une zone qui se traduira par des engorgements locaux. De la même façon, le processus de fabrication de la ville doit pouvoir permettre les évolutions par greffes urbaines en évitant les trop fortes ruptures ou discontinuités du tissu lors du renouvellement de la ville sur la ville. Enfin le montage des opérations doit prévoir le financement des ponts et passerelles pour les relier entre elles et faciliter les circulations locales, en gardant une vision intégrée des projets jusqu'à présent simplement juxtaposés.

– **Ainsi de la multiplication de projets positionnés sur des marchés identiques,** avec pour conséquence une concurrence fatale à certains et la constitution de friches engendrant des coûts – y compris de perte d'attractivité – pour la collectivité. La grande distribution semble aujourd'hui dans cette situation : au sein d'un pays où le stock de projets commerciaux est très supérieur à ce qu'il est dans les autres pays européens (étude *développer le sigle* CVL p.115) et dans une région elle-même très bien dotée, le secteur de la porte nord du Grand Paris a connu un nombre de projets très important au cours des dernières années (*cf supra*) et les projets à l'étude sont eux-mêmes très significatifs (étude CVL p. 62). De même il est fondamental de ne pas gâcher les opportunités foncières proches de l'aéroport, en pratiquant une approche

sélective (notamment sur l'activité logistique) et coordonnée dans le temps pour une montée en puissance régulée de l'ensemble du territoire.

- **Ainsi de la difficulté à faire émerger un pôle d'excellence dans le secteur phare qu'est l'aéronautique** : alors que Airbus Helicopters vient de s'implanter sur l'ancienne base aérienne de Dugny, que le pôle de compétitivité Astech Paris Région a transféré son siège de Meudon au Bourget, le projet AIGLE, qui a vocation à favoriser la coopération entre grands groupes et PME, peine à aboutir, butant notamment sur la difficulté à réaliser le bâtiment devant abriter le démonstrateur. Plus largement, l'absence d'un projet urbain d'ensemble ne permet pas de prendre complètement en compte les attentes (en termes de logement, de restauration, d'animation, etc.) des salariés actuels et futurs de la filière et ainsi d'offrir un cadre pleinement propice à la rencontre et à l'échange, pourtant indispensable au succès d'un cluster.

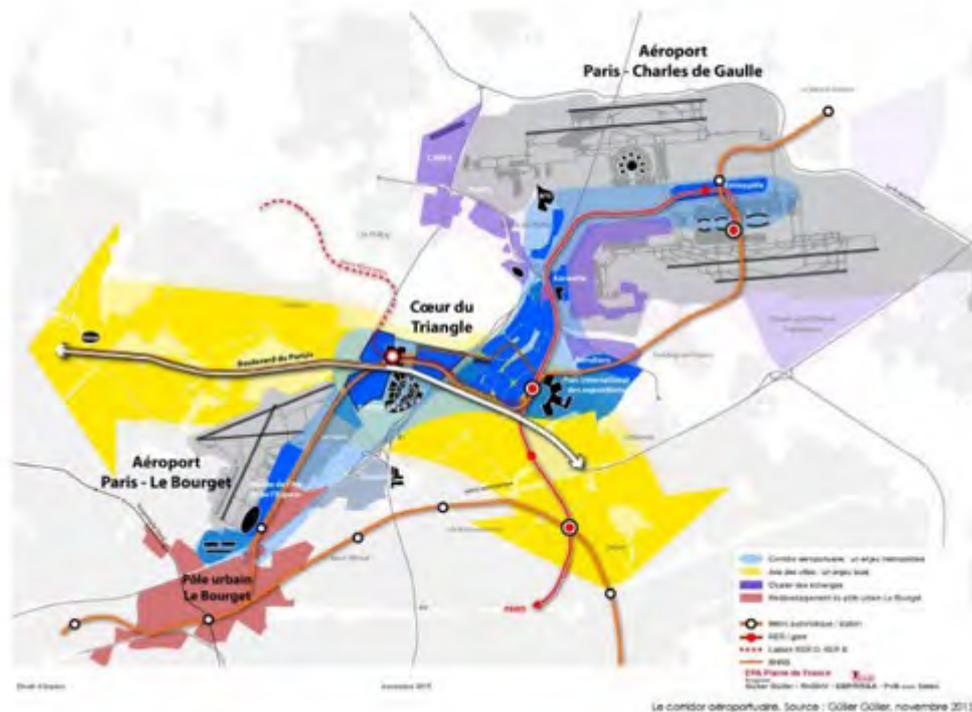
- **Ainsi de l'inadéquation entre développement économique et développement résidentiel**: la production de logements dans le grand territoire de la Porte Nord du Grand Paris est dans la période récente sensiblement inférieure à la territorialisation des objectifs de logement. L'effort de comblement de cet écart devra être beaucoup plus important si les hypothèses de création d'emplois dans le secteur se vérifient (PNGP Dossier de référence p.57): une mise en cohérence des projets de construction de logements et une garantie de réalisation effective (par un dispositif opérationnel adapté) seraient donc nécessaires. Par ailleurs, la présence proche de zones de bruit liées aux aéroports ne doit pas remettre en cause cette ambition, ou tout au moins ne pas servir de prétexte pour récuser un urbanisme résidentiel.

- **Ainsi de la formation**: si l'arrivée de nouveaux grands projets est à encourager pour favoriser le changement d'image du territoire et développer l'économie, il faut être pour autant plus attentif aux besoins en matière d'offres d'emplois des populations locales. Il s'agit donc de réaliser des dispositifs de formation et d'insertion adaptés et éviter des logiques de « ghettoïsation », où des populations locales en recherche d'emplois ne pourraient trouver de solutions proches de leur domicile et en rapport avec la formation dont ils pourraient disposer. Cette exigence est d'autant plus vive que les futures infrastructures de transport en commun, évidemment favorables au territoire et à sa population, vont aussi faciliter la concurrence de salariés plus éloignés. Il convient à ce titre d'encourager la création de GIP emplois et leur fusion avec des structures existantes pour dépasser les limites institutionnelles et travailler sur des périmètres de bassins d'emploi pertinents.

- **Ainsi de la préservation de l'environnement**: la lutte contre les nuisances et le respect des contraintes environnementales reste un point majeur dans un territoire qui a connu par le passé de nombreuses évolutions au gré de l'industrialisation. La qualité des espaces ouverts (parcs, espaces naturels, agricoles et publics) est à ce titre un enjeu fort pour créer de la cohérence à l'armature urbaine et redonner sa place à la déambulation. Les espaces naturels ou agricoles inscrits au SDRIF sont encore très présents mais souvent enclavés ou inaccessibles. Outre leur protection dans les documents d'urbanisme il convient sans doute de garantir leur pérennité par la recherche de structures d'exploitations viables pour les espaces agricoles et par une politique d'entretien adaptée pour les espaces naturels. De même la promotion des circuits courts de distribution des produits locaux est à encourager et le projet Europacity doit intégrer cette donnée dans ses projets de fermes urbaines. Il y va de l'image du territoire dans une vision d'excellence.

Enfin les nouveaux équipements culturels ou de loisirs projetés sur le territoire doivent pouvoir être accessibles à tous pour éviter l'évolution de certains secteurs vers un statut de « ville privée » et déclencher ainsi le rejet des populations locales envers des

projets situés dans leur environnement proche. Faire côtoyer des zones de richesse avec des secteurs en déshérence socio-économique sans envisager de solidarités ne ferait qu'aggraver les rancœurs et en conséquence les besoins en matière de sécurité. De même l'histoire des lieux et l'ancrage local sont à prendre en compte pour éviter une dévitalisation des bourgs et lieux de vie de proximité. Le projet Europacity doit également intégrer cette donnée.



Extrait étude Güller et Güller sur le corridor aéroportuaire

Conclusion

Et si le projet Europacity n'était, par sa taille et ses répercussions sur les secteurs voisins, qu'un révélateur de l'absence de gouvernance et de vision métropolitaine à l'échelle du quadrant Nord-Est francilien, autorisant la « prise d'options » sur un foncier dont la valeur ne peut que croître ? Il semble que même si le projet Europacity revenait à une dimension plus modeste, l'ensemble des problèmes soulevés, notamment lors du débat public, resterait identique.

Les réponses à la question posée lors de cette mission vont dans ce sens et ont pour but de proposer un socle plus solide d'intervention de la puissance publique dans le cadrage et l'accompagnement des projets privés.

L'État se doit, en coordination avec la Région Île-de-France et la Métropole du Grand Paris, d'accompagner les collectivités locales en assurant la cohérence de l'aménagement de la porte Nord-est de l'Île-de-France allant du Bourget à Roissy, porte d'entrée internationale du Grand Paris.

Il doit également préserver, tous modes de transports confondus, l'accessibilité aux plates-formes aéroportuaires, pour ne pas dégrader l'attrait majeur pour la métropole du moteur économique que représentent l'outil aéroportuaire et le pôle aéronautique.

Il lui revient d'organiser la régulation d'ensemble du marché pour ne pas mettre en péril la montée en puissance des projets, en étant le vrai représentant d'une solidarité territoriale.

Il doit également garantir le cadre public d'intervention avec les moyens techniques adaptés sur des secteurs stratégiques tels que le triangle de Gonesse et les terrains PSA d'Aulnay, tout en garantissant une vraie participation des collectivités locales concernées sur cette démarche de projets.

C'est à ce prix que le quadrant Nord-est francilien pourra tirer profit des indéniables atouts dont il dispose et contribuer pleinement au rayonnement du Grand Paris, en encourageant les projets privés dignes de ces ambitions au détriment des opérations ne faisant qu'accentuer les déséquilibres locaux.

Bruno DEPRESLE



Administrateur général

Jean-Pierre DUFAY



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Laurent RAVERAT



Inspecteur général de
l'administration du
développement durable

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° D10722-01



MINISTÈRE DU LOGEMENT ET DE L'HABITAT DURABLE

La ministre

Paris, le 20 JUIN 2016

23 JUIN 2016 →

Bureau du
CGEDD

AM

Anne-Marie LEVRAUT

Réf. : D16011475
Objet : lettre de mission
+ Etude sur l'aménagement de la zone du Grand Bourget +

Madame la Vice-Présidente,

L'aménagement du territoire du corridor aéroportuaire du Bourget, à cheval sur les départements de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, est stratégique tant en matière de qualité de vie pour les habitants que pour le rayonnement et l'attractivité économique de l'Ile-de-France.

Les projets d'aménagement et d'urbanisme qui y verront le jour seront déterminants pour construire un bassin de vie équilibré en emplois et en logements et auront un impact important sur les milieux naturels concernés et sur les infrastructures de transports existantes ou à venir.

Alors que des incertitudes demeurent sur le devenir du site industriel de PSA Aulnay, que d'importants projets d'aménagements sont prévus dans le cadre de la candidature aux Jeux Olympiques Paris 2024 sur le site de l'Aire des Vents (Dugny), le projet Europa City, pôle touristique alliant activités économiques et culturelles sur la partie sud du Triangle de Gonesse (Val d'Oise), fait actuellement l'objet d'un débat public. Ce projet suscite une vive contestation, tant du point de vue économique et social (emplois créés, impact sur le tissu local...) que sur le plan environnemental (devenir des terres agricoles), opposant acteurs associatifs, économiques et élus locaux.

Il apparaît ainsi nécessaire de collecter une expertise indépendante pour permettre à la puissance publique de faire les choix en transparence, afin d'aller vers un aménagement équilibré de l'ensemble du secteur. Je vous demande donc de produire un rapport de synthèse, sur la base des études déjà réalisées au cours de l'élaboration du projet.

Madame Anne-Marie LEVRAUT
Vice-présidente du Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable
Tour Séquoia
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX

55 rue Saint-Dominique - 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 31 22
www.bjgimert.paris.fr

Le rapport devra notamment présenter les avantages et les inconvénients du projet Europa City, en le plaçant dans la perspective d'un aménagement durable (logements, transports, emplois...) de l'ensemble de la ZAC du Triangle de Gonesse, du territoire du CDT Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France, de l'EPT Terres d'Envol et, plus largement, du territoire du Nord-Est francilien.

Il devra présenter l'impact du projet sur les réseaux de transports, sur le tissu économique local, sur l'équilibre du bassin de vie en matière de logements et d'emplois et sur les milieux naturels concernés, et analyser sa compatibilité avec les documents d'aménagements élaborés par les collectivités locales concernées.

Je vous remercie de me remettre votre rapport le 30 septembre 2016.

Je vous prie de recevoir, Madame la Vice-Présidente, l'expression de ma considération distinguée.



Emmanuelle COSSE

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
BREVAN	Claude	CNDP	Présidente CPDP	01/08/16
ROBERT	Damien	EPA Plaine de France	DG	17/08/16
DUPONT	Hervé	EPA Plaine de France	Ancien DG	19/08/16
DALSTEIN	Christophe	Alliage et territoire	DG	23/08/16
LEBLANC	Gilles	DRIEA	Directeur	24/08/16
CARENCO	Jean-François	PRIF	Préfet de région	24/08/16
LAJOIE	Thierry	GPA	PDG	31/08/16
BERTRAND	François	DGALN	Sous- directeur	02/09/16
BRASEY	Bertrand	PSA	SG Directeur de projet	27/08/16
BESCHIZZA	Bruno	EPT terres d'envol Mairie d'Aulnay	Président Maire	11/10/16
BOULLE	Pierre	Union du grand Commerce en centre- ville	Président exécutif	20/09/16
BLAZY	Jean-Pierre	CA Val de France Mairie de Gonesse	Président Député-Maire	20/09/16
CAPO-CANELLAS	Vincent	Mairie du Bourget	Sénateur-Maire	22/09/16
De ROMANET	Augustin	ADP	Président	22/09/16
LATOURNERIE	Jean-Yves	Préfecture du Val d'Oise	Préfet de département	23/09/16
GUYOT	Etienne	CCI	Directeur général	26/09/16
DESSOLAIN	Michel	VIPARIS	Directeur	26/09/16
MARCEL	Dominique	Compagnie des Alpes	Président	05/10/16
COURRECH	Sébastien	ASTECH Paris Région	Directeur	05/10/16
MOLET	Valéry	Conseil Départemental Seine-Saint-Denis	DGS	12/10/16
PROBST	Laurent	Syndicat des transports d'Ile de France	Directeur général	12/10/16
POUSSOU	Vincent	Réunion des musées nationaux et du Grand Palais	Directeur des publics	12/10/16
PHILIZOT	François	Délégation interministérielle à la vallée de la Seine	Délégué interministériel	12/10/16
RENAUD	Patrick	CA Roissy Pays de France CARPF	Président	18/10/16
KAUFFMANN	Guy	Conseil Départemental	DGS	21/10/16

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
		Val d'Oise		
LEDENVIC	Philippe	Autorité Environnementale	Président	2/11/16
OLLIER	Patrick	Métropole du Grand Paris	Président	7/11/16
DUVAL	Dominique	France Nature Environnement IdF	Président	9/11/16
LOUP	Bernard	Val Oise Environnement	Président	9/11/16
DUBROMEL	Michel	France Nature Environnement	Vice-Président	9/11/16
RIVATON	Robin	Pais-Région	Directeur Général	28/11/16
MEZZIOUANE	Abdellah	Conseil régional Ile de France	Conseiller DGA Pôle économie emploi	29/11/16
JAQUEN	Vincent	Conseil régional Ile de France	Conseiller emploi	29/11/16
CHARBAULT	Grégoire	Conseil régional Ile de France	Directeur de la stratégie et des territoires	29/11/16
GROTTO	Lionel	Conseil régional Ile de France	Conseiller auprès de la présidente	29/11/16
LE COZ	Solène	Conseil régional Ile de France	Députée territoriale- Pôles aéroportuaires	29/11/16

3. Du rôle d'une SPLA-IN

Dans le cadre du projet de loi relatif au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain (discussion en séance publique au Sénat les 7, 8, 9 et 10 novembre 2016), il est prévu à l'article 36 de créer une nouvelle catégorie de société publique locale, la société publique locale d'aménagement d'intérêt national qui, comme son nom l'indique, a vocation à mener des "opérations d'aménagement d'intérêt national ou complexes" (étude d'impact, §7.4.2) en associant à son capital et à sa gouvernance des collectivités territoriales mais également, à la différence des SPLA existantes, l'Etat et ses établissements publics.

La création d'une structure de ce type, si elle voit effectivement le jour, serait donc particulièrement opportune pour l'aménagement du corridor aéroportuaire et de ses environs (cf recommandation 4): la rencontre d'enjeux nationaux (accessibilité et développement des plates-formes aéroportuaires, essor de l'industrie aéronautique, développement cohérent et équilibré d'un territoire constituant une "vitrine internationale" et soumis à de fortes tensions sociales) et locaux (création de logements, de services et d'emplois, formation, etc.) est évidente et appelle un cadre unique de concertation, d'élaboration des grandes orientations et de mise en œuvre opérationnelle.

Outre les collectivités publiques (Etat, région, métropole du Grand Paris, établissement public territorial Terre d'envol, communauté d'agglomération Roissy Pays de France, autres structures intercommunales le cas échéant, communes), la SPLA-IN pourrait aussi accueillir à son capital des établissements publics d'Etat, en l'occurrence Grand Paris Aménagement (et éventuellement l'EPFIF), ce qui permettrait d'intégrer dans le portefeuille du nouvel aménageur les opérations dont l'ex-AFTRP avait pris l'initiative et qui, avec celles qui ont été engagées par l'EPA Plaine de France constituent une part importante des projets du secteur situé aux abords du corridor aéroportuaire (Paris Nord II, Les Tulipes, La Demi-Lune, Le Moulin, Aerolians, Triangle de Gonesse): la dualité entre l'EPA et l'AFTRP, qui avait été préjudiciable à l'approche territoriale cohérente dont avait déjà été investi l'EPA Plaine de France il y a 15 ans, serait ainsi supprimée.

Une telle structure apparaît plus adaptée qu'une SEMAOP: certes, celle-ci permet d'intégrer des partenaires privés mais ceux-ci ont davantage besoin d'une unicité de la parole publique que d'une participation directe aux structures d'aménagement, au demeurant peu compatible avec les relations commerciales qu'ils entretiennent avec celles-ci. Par ailleurs, une SEMAOP est constituée pour une durée limitée, aux fins de réalisation d'une seule et unique opération d'aménagement alors que l'aménageur de référence dont a besoin le territoire doit bien évidemment intervenir sur de nombreuses opérations: certaines seront en opération d'intérêt national, d'autres pourront correspondre à des territoires couverts par des projets d'intérêt majeur, d'autres pourront simplement se caractériser par un degré élevé de complexité.

4. Du concept de la ville aéroportuaire

Autrefois conçu comme une simple plate-forme d'échanges, l'aéroport se devait d'être loin de la ville dense et protégé de toute urbanisation en raison de ses nuisances et des risques qu'il engendre.

Aujourd'hui l'aéroport devient un lieu d'activités commerciales à part entière si bien qu'une forte partie de ses revenus se base sur ses redevances non aéronautiques. La meilleure preuve en est la privatisation de certains aéroports et les offres d'exploitation d'investisseurs misant sur les capacités commerciales de l'aéroport au regard de sa fréquentation.

L'aéroport devient un pôle économique à lui seul mais cela va bien au-delà de ses frontières et c'est ainsi qu'apparaît le concept de « l'airport city » car son influence irrigue l'économie des territoires adjacents dans une distance parfois de plusieurs dizaines de kilomètres. Tout dépend à ce sujet de la capacité à rejoindre très vite et de manière fiable les territoires adjacents. C'est ce phénomène qui explique le très fort développement de l'emploi autour des aéroports. Encore faut-il qu'une vision à bonne échelle ait été élaborée pour permettre un développement coordonné et que le territoire se dote d'infrastructures performantes. D'où l'intérêt que porte nombre d'investisseurs au foncier environnant.

L'aéroport apparaît donc bien comme moteur d'un développement économique et passe progressivement d'un lieu de transit à un lieu de destination. Pour les communes environnantes, de nouveaux centre-villes émergent sur la base de ce concept avec la recherche de lieux de vie et de pôles de centralité.

On peut ainsi citer :

- L'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (plus de 60 000 emplois) avec à 6 minutes en train la ville nouvelle « aéroportuaire » de Zuidas (9000 logements prévus à terme) ;
- l'aéroport international de Chep Lap Kok à Hong-Kong où l'on trouve 3 zones commerciales contiguës dont Sky City avec Sky Plaza et la ville nouvelle de Tung Chung (200 000 habitants) dans l'aéroville. Mais aussi le « Train Airport Express » vous amenant en centre-ville en moins de 30 minutes ;
- l'aéroport international de Dubaï avec le Dubaï World central et son offre commerciale ouverte 24 h sur 24 ;
- l'aéroport international Hartsfield-Jackson d'Atlanta (près de 58 000 emplois), proche du centre-ville et des quartiers d'affaires ;
- l'aéroport international Pudong de Shanghai, avec son lien direct sur les zones de libre échange et l'arrivée de Disneyland dans la ville nouvelle de Chuensha à moins de 10 km.

La ville aéroportuaire de demain se constitue donc progressivement, se focalisant tout d'abord sur l'accueil des activités économiques, des bureaux, des commerces puis des lieux de vie. Mais la forte attraction en termes d'emplois amène inéluctablement à intégrer les besoins en termes de logements pour une bonne adéquation entre bassin d'emploi et zones habitées. C'est tout l'enjeu de la ville aéroportuaire de demain, dont la croissance très forte du trafic aérien dans les années à venir ne fera qu'augmenter l'attrait et qui se jugera par la qualité de ses prestations, tant vis-à-vis de ses visiteurs que de ses employés et habitants.

5. Analyse comparative sur les commerces et parcs de loisirs

Les grands magasins dans le monde et la concurrence des mégacentres commerciaux doublés de parcs d'attraction

5.1 Les grands magasins en cœur de ville

Historiquement, le concept de grands magasins où l'on pouvait circuler librement et déambuler dans les allées sans but d'achat précis est né dans les cœurs de grandes villes. On peut citer par ordre chronologique :

5.1.1 Harrods à Londres dans le quartier de Knightsbridge.

Créé en 1849, devenu point fort du tourisme londonien, il est aujourd'hui propriété du Qatar Holding. Il mise beaucoup sur son architecture Art Nouveau et dispose de 92 000 m² de surfaces de vente sur 7 niveaux.

5.1.2 Le Bon Marché à Paris Rive Gauche

Créé en 1852, il a été imité ensuite par le BHV, la Belle Jardinière, le Printemps et la Samaritaine. Il possède 31 000 m² de surfaces de vente. Il a mis l'accent récemment sur son renouveau architectural dans l'esprit d'époque et parie sur l'attraction d'une clientèle aisée par la qualité de ses produits.

5.1.3 Macy's à New-York sur Herald Square

Fondé en 1858, il fait partie des hauts lieux touristiques de New-York. Bâti sur 10 étages, il comprend près de 200 000 m² de surfaces commerciales. Il a largement pris en compte la dimension événementielle lors de grandes dates (Noël...).

5.1.4 Le Goum à Moscou face à la Place Rouge

Commencé en 1886, après un concours d'architecture, il dispose de 70 000 m² de surface de vente. Qualifié dès son ouverture de plus beau magasin du monde, nationalisé en 1917, il a été reprivatisé en 1985. Il accueille près de 30 000 visiteurs par jour.

5.1.5 Isetan à Tokyo, quartier de Shinjuku

Il date lui aussi de 1886. Il mise sur le renouvellement permanent de ses collections et produits en matière de créativité et est un attrait touristique important. Il reçoit plus de 100 000 visiteurs en moyenne par jour.

5.1.6 KaDeWé à Berlin près de Kurfürstendamm

Fondé en 1907, il est le plus grand commerce de Berlin et a dû être reconstruit après la seconde guerre mondiale. Il s'oriente résolument vers le secteur du luxe (gastronomie, maroquinerie, bijouterie).

5.2 Les mégacentres commerciaux

Face à ces grands magasins situés en centre ville et donc principalement accessibles en TC, la montée en puissance de l'automobile et l'essor métropolitain ont fait naître des grandes surfaces commerciales dans les secteurs en développement. Elles ont aussi recherché à attirer le client par leur taille et leur prix compétitif. Comme les grands magasins, elles ont progressivement misé sur une meilleure qualité architecturale mais souvent sur un terrain vierge. Certains ont cependant investi du patrimoine industriel pour retrouver une histoire des lieux. Elles sont maintenant à la recherche d'éléments d'attraction complémentaires basés principalement sur les loisirs, d'où l'apparition des concepts de « retail-park » ou de « fun-shopping ». On peut citer comme centres offrant réellement services et divertissements:

5.2.1 West Edmonton Mall (WEM) dans l'Alberta au Canada

Inauguré en 1981, il a une surface de 500 000 m² et comprend plus de 800 commerces, 130 restaurants mais aussi un grand parc d'attractions et des lieux de divertissements: Galaxyland, World Waterpark, Wem's Adventure Golf, Ice Palace, Deep Sea Adventure, Sea Lion Rock et un hôtel FantasyLand. Il bénéficie d'un parc de stationnement géant (20 000 places) et attire plus de 22 millions de visiteurs par an. Il est organisé sur un concept de lieux thématiques: Quartier chinois, Boulevard Europa, Rue Bourbon...

5.2.2 Centr'O à Oberhausen en Allemagne

Ouvert en 1996, appelé Die Neue Mitte (Le Nouveau Centre), il dispose d'une superficie de vente de 120 000 m², de 220 boutiques, 20 restaurants et 14 000 places de parking. C'est l'un des plus gros centres commerciaux et de loisirs car il abrite sous un toit géant de 830 000 m² nombre d'attractions: Métronome Theater, Sea Life Oberhausen, The Aquapark, L'égoLand Discovery, Coca Cola Oasis...

5.2.3 Centre Colombo à Lisbonne dans le quartier de Benfica

Ouvert en 1997, c'est le plus gros centre commercial portugais, car il s'appuie sur une surface de 120 000 m² et comprend 430 boutiques, un complexe sportif, 10 salles de cinéma, une boutique Disney et 65 restaurants.

5.2.4 La 8 Gallery, quartier du Lingotto à Turin

Situé dans le quartier du Lingotto, témoignage de l'architecture industrielle du début du siècle, l'ancienne usine Fiat a été réhabilitée progressivement pour permettre l'accueil d'un centre d'expositions, puis de congrès (1992) et un auditorium (1994), 2 hôtels (1995), et enfin un centre commercial de 90 magasins, restaurants et cinéma de 14 salles (2002) plus un hélicoptère et la piste historique d'essais sur le toit de l'usine. L'objectif pour son architecte Renzo Piano était de recréer « une partie originelle de la ville ».

5.2.5 Mall of the Emirates à Dubaï

Sorti du sable en 2005, il regroupe sur près de 220 000 m² de surface commerciale 520 boutiques. Il allie boutiques, restaurants et divertissements ainsi que 14 salles de cinéma et 2 hôtels de luxe. Son attraction phare est la piste de ski couverte (Ski Dubaï). Il attire plus de 29 millions de visiteurs par an.

5.2.6 La Manufaktura à Lodz en Pologne

Ouvert en 2006, c'est le plus grand complexe de Pologne: il comprend sur près de 27ha plus de 300 magasins, 2 hypermarchés, un cinéma de 15 salles, 60 cafés-hôtels-restaurants, des équipements sportifs, 4 musées, un centre de promotion de la mode et des bureaux. Il est en partie installé dans une ancienne usine classée monument historique et dans de nouveaux bâtiments conçus pour se marier avec l'architecture industrielle.

5.2.7 Les mégacentres commerciaux en Asie

- Golden Ressources Center à Pékin :	560 000 m ²	1000 boutiques	ouvert en 2004
- Mall de Pékin :	320 000 m ²	600 boutiques	ouvert en 2005
- SouthChina Mall Dangguan :	650 000 m ²	1500 boutiques	ouvert en 2005
- Grandview Mall à Guanzhou :	280 000 m ²		
- BenjayanTimesSquare à KualaLumpur :	320 000 m ²	1000 boutiques	
- HarborCity Mall à Hong-Kong :	1 850 000 m ²	700 boutiques	

5.3 Les Grands parcs d'attractions

Le couplage avec les parcs d'attraction devient très fort car l'expérience montre que le visiteur consomme beaucoup en achats en sus du paiement du ticket d'entrée:

5.3.1 Le Parc Asterix à en France

Il est géré par la compagnie des Alpes qui exploite aussi le musée Grévin et le Futuroscope. Il est loin derrière Disney Land Paris et attire une clientèle de proximité (à la journée); Son parc hôtelier est faible mais devrait passer de 100 à 500 chambres. Il considère que le marché est bien pourvu en Ile de France et n'est pas en expansion forte car les équipements d'attraction sont nombreux (Jardin d'acclimatation, Mer de sable, Zoo de Vincennes, Parc floral...).

5.3.2 Disney Land à Shanghai après Paris, Tokyo et Hong Kong

Ce futur parc Disney vient d'ouvrir en 2016, quatrième parc à l'extérieur des États Unis après Paris, Tokyo et Hong Kong. Sa proximité avec l'aéroport a été finement étudiée pour renforcer son attractivité.

5.3.3 Wanda City à Shanghai

Ouvert en mai 2016 par le conglomérat chinois Wanda, il est situé à Nanchang sur 80 ha. Il est couplé à un centre commercial avec cinémas interactifs et a coûté plus de 3 milliards d'euros d'investissement. Il est doté des plus hautes et rapides « montagnes russes » et d'un vaste aquarium; son propriétaire, le milliardaire Wang Jianlin a déclaré que « Mickey et Donald c'est du passé » et veut concurrencer le géant américain. À cette fin, le groupe compte ouvrir 6 autres parcs en Chine d'ici 2020.

5.3.4 L'île de Sentosa à Singapour

Ancienne base militaire, Sentosa est une île récréative visitée par près de 5 millions de touristes par an. Elle a été construite à l'image d'un grand parc d'attractions regroupant cinémas, divertissements, aquarium, zoo et plages artificielles: Universal Studio, Skyline Luge, Megazip Adventure Park, I Fly Singapore, Butterfly Park and Incest Kingdom, Sentosa Merlion...Elle est couplée avec des hôtels et resorts, casinos et terrains de golf. Cette île est très fréquentée par les touristes chinois, indiens et autres; Sa particularité est dans son portail d'entrée unique qui renforce son concept d'espace intégré dédié aux loisirs.

5.4 Le retour au concept de proximité et à l'économie collaborative

Face au développement d'espaces monofonctionnels totalement dédiés aux commerces et loisirs, face à la course au gigantisme partagé entre les grands magasins et les grands opérateurs de surfaces commerciales, il convient de noter le retour à un concept de proximité et à la montée en puissance d'espaces « alternatifs » dans la droite ligne des expériences de Berlin (Quartier Kreuzberg, RAW Temple, Yaam beach club), d'Hambourg (quartier Stemschanze) et de Londres (Quartier de Shoreditch, marché de Brick Lane).

Citons en France le retour dans les quartiers denses des Daily'Monop, Carrefour City et autres magasins de ce type mais aussi l'arrivée des « Food trucks » ainsi que la mise en œuvre d'installations basées sur des principes éphémères et improbables: les Grands Trains derrière la Gare du Nord à Paris, le magasin central Darwin à Bordeaux ou les Grands Voisins dans l'enceinte de l'Hôpital Saint Vincent de Paul en sont les exemples les plus frappants. Ils visent à promouvoir les circuits courts et le retour à une dimension plus humaine et surtout moins internationale, en créant du lien social. Ces exemples restent toutefois très liés à une clientèle jeune et universitaire et d'autre part sont très vulnérables au regard du renforcement des normes de sécurité s'ils doivent se pérenniser. Ils dénotent toutefois une volonté de donner au consommateur une liberté de comportement dans un univers commercial et culturel ayant tendance à se banaliser. Ils exploitent enfin la volonté d'une maîtrise de la consommation par le recours au local dans toutes ses dimensions (production, énergie, patrimoine...) et le contact direct avec le producteur tel qu'on peut encore le retrouver dans les marchés de rue.

6. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ADP	Paris Aéroport anciennement Aéroports de Paris
AOP	Autorité organisatrice de proximité
BHNS	Bus à haut niveau de service
BIP	Boulevard intercommunal du Parisis
CDT	Contrat de développement territorial
CNAC	Commission nationale d'aménagement commercial
GIFAS	Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales
GPA	Grand Paris Aménagement
OIN	Opération d'intérêt national
PEB	Plan d'exposition au bruit
SPLA-IN	Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National
TOL	Territorialisation de l'offre de logements

7. Bibliographie

- EPA Plaine de France Dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse
- Etude d'impact-avril 2016
- La stratégie multimodale d'accessibilité du triangle de Gonesse- 19/05/2016
- avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création de la ZAC du Triangle de Gonesse;
- projet Europacity : dossier du maître d'ouvrage, bilan du président de la CNDP et compte-rendu de la présidente de la CPDP;
- schéma directeur régional d'Ile-de-France-Propositions pour la mise en oeuvre-point 3.3 Le grand Roissy
- Quand l'aéroport devient ville-Géographie d'une infrastructure paradoxale : thèse de doctorat présentée et soutenue le 11 septembre 2015 par Lucie Emmanuelle Drevet-Demetre; décembre 2015
- rapport du séminaire international sur les places aéroportuaires durables;
- Stratégies d'ancrage territorial à l'échelle moyenne et proche-Propositions pour l'intégration urbaine d'Europacity - Agence Muriel Pagès décembre 2015;
- Grand Roissy : les dix principes d'aménagement -Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy -DRIEA juillet 2012
- comité interministériel du 14 avril 2015 - Dossier de presse Réussir ensemble le Grand Paris (mesure n°17 : valoriser le potentiel du Grand Roissy);
- Europacity - Schéma stratégique territorial - Alliages et territoires et Agence François Leclercq décembre 2015;
- Europacity : un projet dans son contexte social - Analyse démographique et sociale prospective du territoire du projet Europacity - Christophe Guilluy et Christophe Noye - décembre 2014;
- Étude impact emploi - projet Europacity - groupe Alpha novembre 2011;
- Europacity Le projet économique - Ernst & Young - Synthèse - décembre 2015;
- Porte Nord du Grand Paris- Dossier de référence sur le territoire de Roissy-Le Bourget - Livret 1 : éléments de contexte du grand territoire - Livret 2 : monographie des dossiers en cours ou à l'étude - DRIEA - septembre 2015;
- schéma des espaces économiques du Grand Roissy (à compléter);
- analyse prospective du contexte commercial du nord-est métropolitain francilien - Convergences-CVL. Alphaville; Credoc - étude septembre 2012-avril 2013;

- SDRIF et Grand Pari(s) : 40 ans d'aménagement francilien en débat(s) PSS ARCHI EU;
- le SDAU de la région parisienne et le développement durable - L'encyclopédie du développement durable -mai 2009;
- Variations sur l'urbanisme d'Etat en région parisienne - Bernard Valade (GEPECS Université de Paris-Descartes);
- Europacity-étude d'aménagement et de déplacements du nord francilien - DRIEA - janvier 2016.
- Europacity- Etude de déplacements – EGIS-SYSTRACD-VIA 23/10/2015
- DRIEA- Etude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien janvier 2016
- STIF Europacity – Atelier au site et enjeux de circulation 19/05/2016-31/05/2016
- Aéroport du Bourget- Ambition métropolitaine 2024- Le Bourget-Dugny-AdP-Musée air+espace-SGP-unibail-SPL
- Paris Terres d'envol- Etude mobilité quart nord-est francilien- INGEROP- 31/05/2016
- PRIF- Le grand Paris-L'île de France de demain s'invente aujourd'hui- juin 2016
- SGP- Grand Paris express -Ligne 17 nord- Réunion publique 19/05/2016
- Alliages et territoires- Europacity- Atelier accès au site et enjeux de circulation- 19/05/2016-31/05:2016
- CEREMA Régulation de trafic 31/05/2016

