

DÉBAT PUBLIC
EUROPA  CITY

DOSSIER DU
MAÎTRE D'OUVRAGE

– janvier 2016 –



PRÉFACE

Le débat public qui s'engage sur le projet EuropaCity constitue une opportunité majeure pour nous, maître d'ouvrage, de rencontrer directement le public et de répondre à ses questions. Depuis le début de la concertation autour du projet, entamée dès 2010, nous avons voulu que tous ceux qui le souhaitent puissent participer à la construction du projet.

Ce débat va nous permettre de franchir une étape importante pour aller plus loin dans les échanges, avec tous, dans un cadre démocratique, et de débattre de manière approfondie autour du projet.

EuropaCity, nouvelle destination touristique regroupant des activités de loisirs, de culture et de commerce, est un projet structurant pour le Grand Paris et pour le territoire du Grand Roissy. D'initiative et de financement privés, il a pour ambition de créer un nouveau quartier contribuant à la dynamique métropolitaine tout en participant au développement économique local, notamment avec la création de nombreux emplois directs.

Le projet poursuit également un objectif d'exemplarité environnementale, respectueux des enjeux de biodiversité du site du Triangle de Gonesse qui fera l'objet d'une opération publique d'aménagement.

EuropaCity sera accessible par le métro du Grand Paris Express ; la future ligne 17 relierait les principaux pôles de développement économique que constituent les abords du Stade de France, l'aéroport du Bourget, le parc des expositions de Villepinte, l'aéroport international de Roissy et le Triangle de Gonesse.

Conscients de l'intérêt que suscite le projet, nous souhaitons, grâce à ce débat, apporter le maximum d'informations et recueillir un grand nombre d'avis, afin de les intégrer à nos réflexions pour l'évolution du projet.

À travers ce document de présentation que nous avons souhaité être le plus clair et le plus complet possible, vous pourrez prendre connaissance de ses enjeux, de ses ambitions et de son insertion dans le territoire.

EuropaCity a l'ambition de devenir une nouvelle destination, librement accessible et ouverte à tous les publics. Aussi, ce débat constitue un moment unique pour échanger avec tous afin de réussir ensemble ce projet, au service du développement social, économique et urbain du nord-est de l'Île-de-France et de ses habitants.



Christophe Dalstein
directeur d'EuropaCity

1/

LE CONTEXTE ET LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

1.1

page 15 Vers une société
du temps libre

1.2

page 21 Les dynamiques
du Grand Paris et
du nord-est francilien

1.3

page 29 L'aménagement
du Triangle de Gonesse

2/

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

2.1

page 39 L'inscription du projet
EuropaCity dans la ZAC
du Triangle de Gonesse

2.2

page 47 EuropaCity:
des expériences
multiples pour tous

2.3

page 57 La fréquentation prévisionnelle

2.4

page 59 Un objectif d'exemplarité
environnementale

2.5

page 71 La phase de construction

2.6

page 73 Les principes
du fonctionnement
économique

3/

LES EFFETS DU PROJET POUR LE TERRITOIRE

- page 77** 3.1 Les effets sur l'environnement naturel
- page 83** 3.2 L'insertion dans la trame urbaine et paysagère du Triangle de Gonesse
- page 87** 3.3 Les flux de déplacements liés au projet
- page 93** 3.4 La création d'emplois et les enjeux de formation
- page 99** 3.5 Les complémentarités avec l'offre francilienne
- page 105** 3.6 Un effet levier pour le développement économique du territoire

4/

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

- page 113** 4.1 Les suites du débat public
- page 113** 4.2 Les prochaines étapes réglementaires
- page 115** 4.3 La poursuite de la concertation
- page 119** 4.4 Le calendrier prévisionnel du projet
- page 120** -----
Glossaire
- page 125** -----
Sigles et acronymes

À proximité de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et à moins de 30 minutes par les transports en commun du centre de Paris, EuropaCity serait une nouvelle destination touristique et de loisirs.

D'ambition métropolitaine, EuropaCity contribuerait au renouvellement de l'offre dédiée au temps libre et serait accessible à tous les publics, qu'il s'agisse des familles franciliennes ou des visiteurs venant de toute la France ou de l'étranger.

Sur une emprise de 80 hectares, EuropaCity proposerait, à l'échelle d'un quartier, des espaces de loisirs et de détente, des lieux de culture et de commerce, ainsi que des restaurants, des hôtels et un parc urbain. Il accueillerait également des animations festives et événementielles. Lieu populaire et touristique doté d'une forte ambition architecturale et environnementale, ce projet créerait un pôle d'attractivité inédit pour le nord-est de l'Île-de-France.

EuropaCity ouvrirait en 2024. Cette date correspond à la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express. Le métro automatique desservira le site à la gare Triangle de Gonesse, où s'arrêtera également le Barreau de Gonesse^{1*}.

Il s'inscrit dans la dynamique du Grand Paris avec la volonté d'un développement urbain maîtrisé à proximité de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Il s'intègre à l'opération publique d'aménagement du Triangle de Gonesse, portée par l'établissement public d'aménagement (EPA*) de la Plaine de France.

Le projet EuropaCity est développé par la société « Alliages & Territoires », filiale d'Immochan, branche immobilière de Groupe Auchan. Dans le présent document, cette société est nommée « le maître d'ouvrage ». Financé exclusivement sur fonds privés, le coût d'investissement prévisionnel du projet s'élève à 3,1 milliards d'euros, à la charge du maître d'ouvrage et des futurs exploitants et opérateurs (dont 2,6 milliards d'euros à la seule charge du maître d'ouvrage).

La réalisation du projet mobiliserait environ 4 200 personnes par an pendant la phase de construction et générerait 11 800 emplois directs, non délocalisables, pendant la phase d'exploitation. Un dispositif de formation et de recrutement serait mis en place pour favoriser l'accès de ces emplois à la population locale.

L'objectif d'exemplarité environnementale est au cœur du projet EuropaCity. Sa taille, à l'échelle d'un morceau de ville, et la diversité de ses programmes permettraient d'intégrer à la fois la gestion de l'eau, de l'énergie et des déchets, au sein d'un écosystème urbain. Il s'agirait d'un quartier piétonnier garantissant le confort de ses visiteurs. Il participerait aussi aux enjeux de biodiversité du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse.

1. Le « Barreau de Gonesse* » est le nom d'un projet de transports en commun qui reliera la gare du RER D Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville à la gare du RER B Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte. Sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, en coordination avec le STIF* dans le cadre du Nouveau Grand Paris, la mise en service du projet est prévue pour 2020.

Les **DATES CLÉS** du projet

2006 > 2008



Naissance
du concept
EuropaCity

2009 > 2010



Choix du site
de Gonesse
en partenariat
avec les acteurs
publics

2011 > 2013



Choix de l'équipe
d'architectes **BIG**
(Bjarke Ingels Group)

2016 > 2018



Débat public
et procédures
administratives

2019



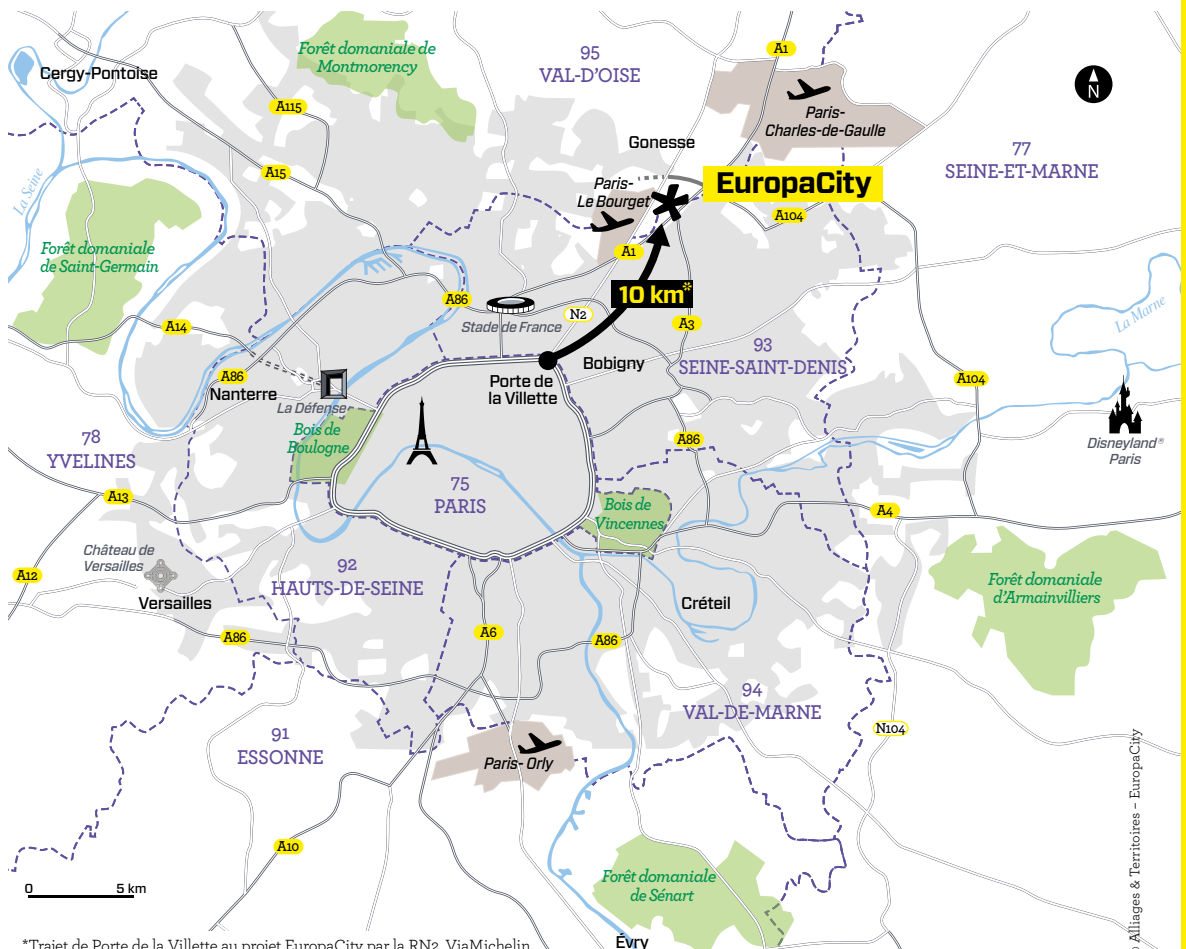
Lancement
de la **phase de**
construction

2024



Ouverture
d'EuropaCity

La **LOCALISATION** du projet



EuropaCity, une destination dédiée au temps libre, populaire et touristique

En un même lieu, il serait possible de s'évader dans le **parc aquatique**, de faire de la luge dans le **parc des neiges**, de tester la dernière attraction du **parc à thèmes**, d'assister à un spectacle de **cirque** ou à un **concert**, de visiter une **exposition internationale** ou les œuvres créées par les artistes de la **résidence de créateurs**, de découvrir des nouveautés dans un **grand magasin** ou une **boutique spécialisée**, de chiner dans une **brocante**, de dîner dans un **restaurant gastronomique**, de se promener dans un **parc**, de dormir dans une **auberge de jeunesse** ou dans un **hôtel de haut standing**...



Zoom: un projet concerté

Depuis 2010, le projet EuropaCity est partagé avec les parties prenantes publiques dans le cadre d'un comité de pilotage qui réunit les services de l'État, les communes d'Aulnay-sous-Bois, du Bourget et de Gonesse, la communauté d'agglomération Val de France, les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, la Région Île-de-France, l'association des collectivités du Grand Roissy (ACGR*) et l'EPA* Plaine de France. Ce comité est coprésidé par le préfet du Val-d'Oise et le maire de Gonesse.

Des experts et acteurs de différents horizons (historiens, géographes, spécialistes de la culture, économistes...) sont également consultés pour enrichir le projet, au sein d'un conseil d'orientation scientifique et de groupes de travail thématiques, appelés ID Factory, sur des sujets tels que la culture, le tourisme, le développement durable, le commerce collaboratif, le commerce augmenté par le numérique, etc.

Le projet a fait l'objet d'une exposition au pôle culturel Coulanges de Gonesse du 5 décembre 2012 au 2 février 2013. En 2015, plus de 1 000 habitants ont été interrogés au travers d'une étude qualitative et huit réunions de travail ont été organisées de mai à juillet 2015. Ces habitants et acteurs socio-économiques, concernés par le projet, ont partagé leur vision de l'avenir de ce territoire ainsi que leurs avis et leurs propositions pour le projet.



Zoom: le maître d'ouvrage

ALLIAGES & TERRITOIRES

La société Alliages & Territoires est le maître d'ouvrage du projet. Il s'agit d'une filiale d'Immochan, branche immobilière de Groupe Auchan. Groupe Auchan est une entreprise familiale française non cotée en bourse. Fondé en 1961 et implanté dans 15 pays, le groupe emploie aujourd'hui 330 700 collaborateurs et a réalisé un chiffre d'affaires de 63 milliards d'euros en 2014. Son activité est organisée en plusieurs branches: commerce, immobilier et banque de services.

PRÉAMBULE



150 000 M²
LOISIRS



50 000 M²
CULTURE



100 000 M²
ESPACES À USAGE
PUBLIC



230 000 M²
COMMERCE



20 000 M²
RESTAURANTS



31 MILLIONS
DE VISITES
ANNUELLES
DONT
6 MILLIONS
DE TOURISTES
PAR AN



2 700
CHAMBRES
D'HÔTELS



10 HECTARES
PARC URBAIN



7 HECTARES
FERME
URBAINE



11 800 EMPLOIS
DIRECTS ET NON
DÉLOCALISABLES
EN PHASE
D'EXPLOITATION



PLUS DE **50 %**
DES VISITEURS
EN TRANSPORTS
COLLECTIFS



100 %
DES BESOINS
EN ÉNERGIE
PRODUITS
SUR PLACE



3,1 MILLIARDS
D'EUROS
D'INVESTISSEMENT
PRIVÉ

Temps d'accès avec la ligne 17 du Grand Paris Express



← À **24 MINUTES**
DE SAINT-LAZARE
(Avec un changement
à Saint-Denis - Pleyel vers la ligne 14)

EUROPA  CITY



→ À **7 MINUTES**
DE PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

Pourquoi un débat public ?

En septembre 2013, EuropaCity a saisi, très en amont dans l'élaboration du projet, la Commission nationale du débat public (CNDP*) sur l'opportunité d'organiser un débat public associant l'ensemble des parties prenantes locales.

Le 2 octobre 2013, la CNDP* a décidé d'organiser un débat public sur le projet :

- ★ considérant que ce projet, par son ampleur, [...] par sa vaste zone d'attractivité dépassant les limites de l'Île-de-France, [...] par son inscription dans le projet du Grand Paris, revêt un caractère d'intérêt national ;
- ★ considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants ;
- ★ considérant que les impacts sur l'environnement, les zones agricoles et l'aménagement du territoire sont significatifs².

Compte tenu des dispositions législatives sur la création de la Métropole du Grand Paris et sur les intercommunalités en seconde couronne, des modifications du calendrier des élections départementales et régionales et des évolutions de la programmation et du calendrier des infrastructures de transports en commun, le maître d'ouvrage a demandé le report du débat, initialement prévu en 2015. Par une décision du 7 janvier 2015, la CNDP* a accordé à Alliages & Territoires un délai de neuf mois courants à compter du 23 décembre 2014 pour remettre le dossier du maître d'ouvrage et y intégrer les résultats de toutes les études préalables en cours.

Le débat public est un moment essentiel de la vie du projet EuropaCity. Grâce aux expressions de toutes les parties prenantes ainsi qu'aux questions soulevées, il « *a pour objectif d'enrichir le projet, de le faire évoluer et de l'adapter au mieux au contexte social et environnemental dans lequel il s'inscrira, s'il se réalise³* ».

2. CNDP, extraits de la décision du 2 octobre 2013.

3. <https://www.debatpublic.fr/a-quoi-ca-sert>



Vue depuis la gare du métro
du Grand Paris Express

1/

LE CONTEXTE ET LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

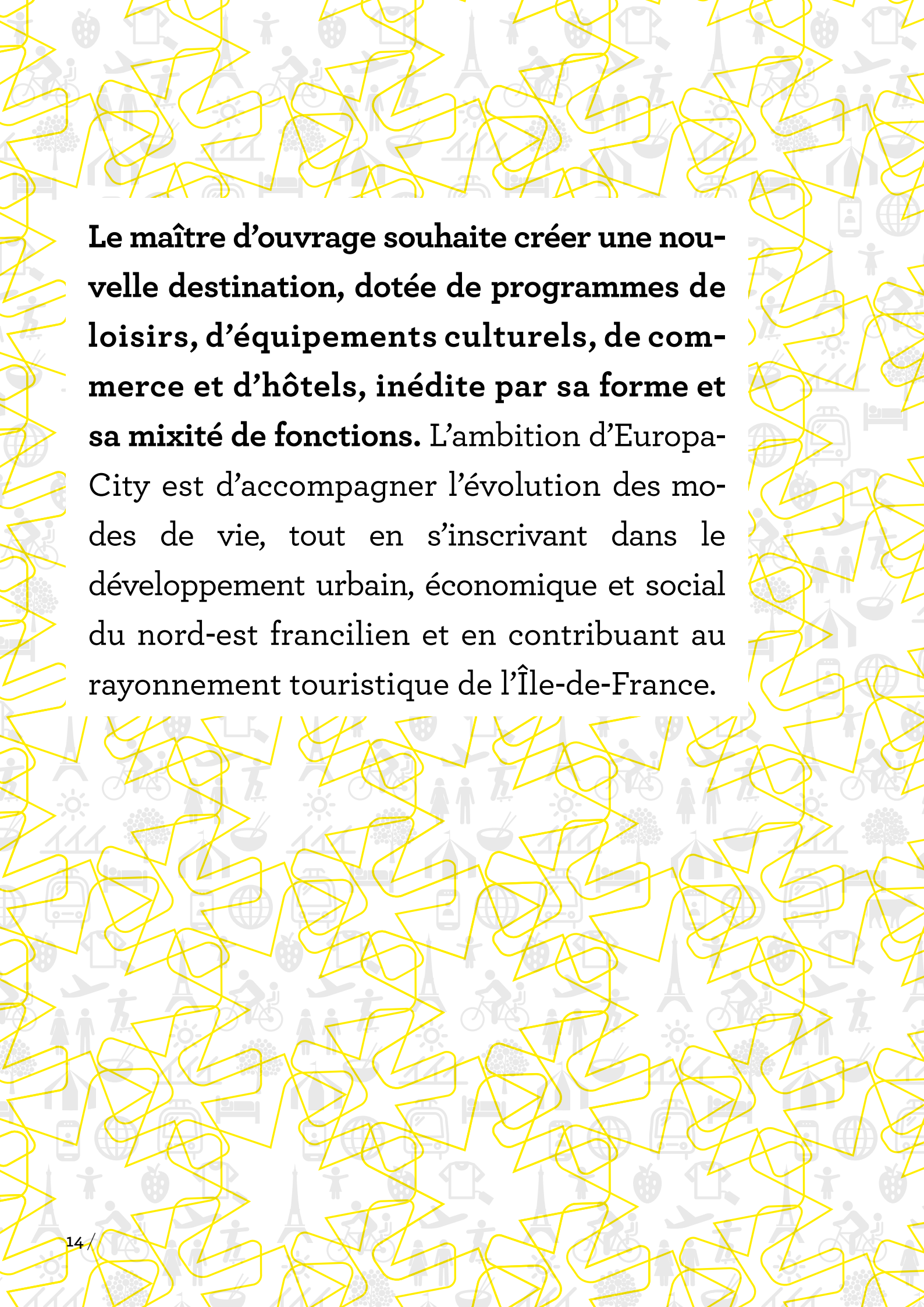


© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

1.1
Vers une société
du temps libre

1.2
Les dynamiques
du Grand Paris
et du nord-est
francilien

1.3
L'aménagement
du Triangle
de Gonesse



Le maître d'ouvrage souhaite créer une nouvelle destination, dotée de programmes de loisirs, d'équipements culturels, de commerce et d'hôtels, inédite par sa forme et sa mixité de fonctions. L'ambition d'Europa-City est d'accompagner l'évolution des modes de vie, tout en s'inscrivant dans le développement urbain, économique et social du nord-est francilien et en contribuant au rayonnement touristique de l'Île-de-France.

1.1 / Vers une société du temps libre

L'AMPLIFICATION DE LA DEMANDE DE LOISIRS

Le projet EuropaCity tire sa raison d'être de l'évolution du temps libre, dans sa durée et dans ses usages. Il y a un siècle, 40 % du temps de vie éveillée était consacré au travail, au lieu de 12 % aujourd'hui. L'allongement de la durée de vie – qui a presque doublé⁴ au XX^e siècle – et la diminution du temps de travail ont ainsi permis de multiplier par quatre le temps disponible de chaque individu. Avec l'instauration de la semaine de 35 heures au début des années 2000 et la mise en place des RTT*, les salariés privilégient le temps consacré au repos, à la famille et aux enfants, ou encore au bricolage et au jardinage⁵. Selon Jeremy Rifkin, prospectiviste américain, nous passons d'une société normée par le travail (*work*) à une société normée par le plaisir et le jeu (*play*).



Nous sommes passés de 100 000 heures disponibles, hors sommeil et travail, à environ 400 000 heures pour soi, sa famille, ses temps libres, sa culture, ses engagements et ses voyages."

Jean Viard, sociologue au Centre national de la recherche scientifique (CNRS*)

Les Franciliens, parce qu'ils ont de plus en plus de temps libre, développent un goût marqué pour les loisirs. Près de 80 % d'entre eux « sortent » (restaurants, bars, balades dans les parcs, shopping, brocantes, parcs de loisirs...), 67 % pratiquent des loisirs culturels (cinéma, musées, expositions, médiathèque, théâtre, concerts...), 60 % des sports, et 16 % des loisirs créatifs (photo, dessin, chant...)⁶. Pour 78 % des Franciliens, les loisirs sont l'occasion de s'évader, de se détendre et de sortir de chez soi⁷.

À ces activités de culture et loisirs sont associées des dépenses spécifiques en augmentation. D'après une étude du Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC*), « *le poste culture et loisirs [...] a occupé une part croissante dans le budget des ménages français sur une longue période. Le pourcentage est de 6,5 % du budget de consommation en 1960 pour atteindre 8,1 % en 2012, la crise ayant pour un temps freiné cette progression*⁸ ».

Le prix reste donc une barrière à l'entrée: en 2011, 25 % des Français ont renoncé à visiter une exposition, un musée ou un monument à cause du prix⁹. De plus, des barrières psychologiques, culturelles¹⁰, ou liées à l'éloignement des lieux culturels subsistent. Enfin, si les Parisiens se déclarent satisfaits de l'offre de loisirs dans la capitale, le jugement des Séquano-Dionysiens et des Valdoisiens est moins positif (cf. carte page suivante).

4. INED, www.ined.fr.

5. CREDOC, 2002.

6. Comité régional du tourisme (CRT) Paris Île-de-France, février 2014, *Baromètre des loisirs des Franciliens*.

7. Paris Région Lab, TNS Sofres, 2012, *Les Loisirs des Franciliens. Les pratiques printemps/été*.

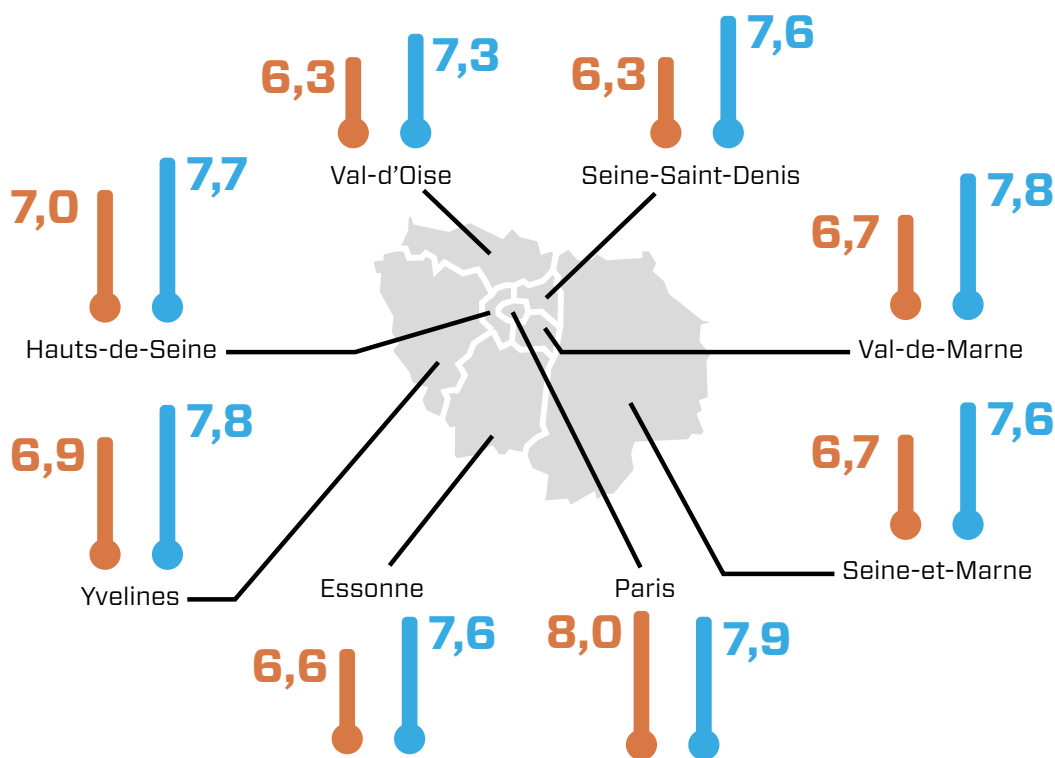
8. CREDOC, juillet 2014, *Consommation et modes de vies*, n° 268.

9. CREDOC, juin 2012, *La Visite des musées, des expositions et des monuments*.

10. Jacqueline Eidelman, Anne Jonchery, Lucile Zizi, Direction générale des patrimoines, département de la politique des publics du ministère de la Culture et de la Communication, juin 2012, *Musées et publics: bilan d'une décennie*.

Olivier Donnat, DEPS ministère de la Culture et de la Communication, 2015, *Les Inégalités culturelles. Qu'en pensent les Français ?*

Perception globale de **L'OFFRE DE LOISIRS** de la Région Île-de-France en 2012-2013



© Alliances & Territoires - EuropaCity

● Note moyenne sur 10 accordée à son département ● Note moyenne sur 10 accordée à la Région Île-de-France

Source: Comité régional du tourisme (CRT), Paris Île-de-France, TNS Sofres, février 2014, *Baromètre des loisirs des Franciliens 2012-2013*



La réponse d'EuropaCity:

Le projet fonde son concept sur la mixité de l'offre dans une unité de lieu permettant à chaque visiteur, ensemble ou séparément, de choisir les expériences de temps libre qu'il a envie de vivre.

À l'image du monde virtuel, où il est possible de faire successivement, dans un laps de temps très court, différentes activités (loisirs, apprentissage, commerce, partage, etc.), EuropaCity permettrait de « zapper » entre différentes expériences, mais cette fois-ci dans un même lieu physique. EuropaCity donnerait également une large place à la détente en proposant des activités de plein air, notamment dans un nouveau parc urbain.

LA TRANSFORMATION DE NOS MODES DE VIE PAR LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE

À l'ère d'Internet, le commerce se réinvente avec l'économie du partage d'informations et de la collaboration. Le rôle du point de vente est en cours de redéfinition. L'*e-commerce** a progressé de 30 % ces dix dernières années et devrait progresser de 13 % d'ici à 2020. Il est devenu un canal de distribution incontournable, et est utilisé par près d'un Français sur deux¹¹.

En permettant la géolocalisation, l'achat mobile et la comparaison instantanée, **le smartphone bouleverse et va continuer de bouleverser les comportements d'achat.**

Ces nouveaux modes de vie se caractérisent entre autres par des consommateurs plus exigeants et mieux informés et par une concurrence accrue où l'expérience joue un rôle central. Le consommateur utilise alors tous les canaux commerciaux, connectés et physiques, pour faire ses achats.

On constate que ces nouveaux usages ont provoqué la disparition de certaines enseignes ou la fermeture de certains magasins.

Le modèle du centre commercial classique, basé sur les flux générés par la récurrence des achats alimentaires, est remis en question. Ainsi, la fréquentation des centres commerciaux a baissé de 10 % entre 2007 et 2012¹².

Cependant, 72 % des consommateurs français préfèrent encore les magasins physiques à Internet. Les consommateurs sont à la recherche d'un acte d'achat intégrant une dimension de plaisir avec une offre plus personnalisée et un contenu enrichi en services. En effet, l'*e-commerce** apparaît comme une pratique nécessaire, utile, mais associée à une certaine « froideur »¹³.

Dans le même temps, émerge le besoin de partager avec ses proches des moments de vie et d'émotions, comme en témoigne l'explosion des réseaux sociaux.

Les consommateurs sont à la recherche d'un acte d'achat intégrant une dimension de plaisir avec une offre plus personnalisée et un contenu enrichi en services.

11. Selon la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD) et Médiamétrie.

12. CNCC, 2012, *Étude commerciale. Analyse commerciale du contexte du nord-est francilien*.

13. Sondage Ipsos, avril 2013, *Les Français préfèrent les magasins à Internet*.

Évolution et perspectives du **MARCHÉ DU E-COMMERCE** en France de 2005 à 2020



Source: FEVAD-Xerfi Médiamétrie

© Alliances & Territoires - EuropaCity



Zoom: exemple de lieu de type *retailtainment**

Dans la ville polonaise de Łódź, la Manufaktura est un lieu mêlant services, activités culturelles et commerces. On y retrouve des boutiques, des magasins spécialisés, un cinéma, un théâtre, des restaurants, des équipements sportifs, un hôtel 4 étoiles, plusieurs musées et des bureaux. Le site accueille également de grands événements populaires (concerts, concours, etc.).

Les lieux de commerce doivent évoluer en conséquence pour permettre aux consommateurs de vivre des moments plus riches et aux marques de créer un univers immersif unique.

La tendance est donc au rapprochement entre loisirs et commerce, autrement appelé *retailtainment**, terme anglo-saxon formé par la contraction de *retail*, commerce, et d'*entertainment*, divertissement.

Par ailleurs, dans leur recherche de sens, le développement durable fait l'objet d'une attention de plus en plus grande chez les consommateurs. Sept Français sur dix ont le sentiment qu'ils pourraient faire mieux ou plus au quotidien pour veiller au respect du développement durable¹⁴, notamment à travers leurs achats, et 53 % des Français privilégieront « *des produits et marques, soucieux de l'éthique et du développement durable quitte à payer plus cher*¹⁵ ».

Les Franciliens prêtent de plus en plus attention à la provenance des produits qu'ils consomment; en témoigne la montée en puissance du locavorisme*. Les Français sont 87 % à penser que les produits alimentaires doivent être issus de circuits courts¹⁶.



Zoom: le consomm'acteur

Sophie Dubuisson-Quellier, directrice de recherche au CNRS*, note l'apparition d'une figure hybride, celle du « consomm'acteur », promouvant l'idée de « consommation responsable » ou « consommation citoyenne » (consommation de produits issus du commerce équitable, achat de produits de saison, boycott des produits polluants, etc.). Cette aspiration recouvre une volonté d'optimiser ses dépenses, d'accéder à des produits de qualité et, si possible, d'avoir au travers de sa consommation un geste citoyen sur les plans environnemental et sociétal.



La réponse d'EuropaCity:

EuropaCity est un projet imaginé pour accompagner la transformation de nos modes de vie par la révolution digitale. EuropaCity proposerait ainsi une offre variée et diversifiée dont la thématique dominante serait le plaisir et le divertissement. Il serait également la pépinière d'une consommation collaborative, positive et durable pour permettre à chacun de concilier plaisir et éthique. La possibilité pour chacun de participer structure le projet EuropaCity et se décline dans tous les éléments de son programme¹⁷ (loisirs, culture, commerce). La mise en place d'outils de gouvernance collaboratifs et l'apport du numérique permettraient de créer une expérience sur mesure et de favoriser les échanges, propices à une appropriation du lieu par le visiteur.

14. ADEME, 2011, *Enquête sur les attitudes et comportements des Français en matière d'environnement*.

15. Observatoire CETELEM 2013.

16. Sondage BVA, avril 2015, *Les Français et le commerce équitable*.

17. Cf. partie 2.2.

L'ACCROISSEMENT DES FLUX TOURISTIQUES

Avec 83,8 millions d'arrivées de touristes internationaux en 2014¹⁸, la France est le premier pays touristique au monde. En 2014, l'Île-de-France a accueilli 47 millions de visiteurs¹⁹ dont 19,6 millions de visiteurs internationaux. Les projections font état d'une augmentation importante de ces chiffres puisque la France devrait accueillir 121 millions de touristes en 2030²⁰.

En 2013, le taux d'occupation* des hôtels était de 74,1 % en Île-de-France, avec un pic de 90,7 % au mois de juin²¹. À l'horizon 2020, compte tenu des perspectives de croissance de la fréquentation des touristes étrangers, les capacités d'accueil hôtelier en Île-de-France pourraient être saturées à certaines périodes, lors de grands événements notamment²². Pour que l'Île-de-France conserve son rang de première destination touristique mondiale, le Comité régional du tourisme (CRT*) Paris Île-de-France ainsi que la Chambre de commerce et d'industrie de la Région Paris Île-de-France estiment qu'il faudrait 20 000 chambres supplémentaires en 2020.

Les pratiques touristiques liées à Paris intra-muros restent au cœur des motifs de visite. Toutefois, la compétition entre les « villes-monde* » impose à Paris de diversifier son offre pour rester attractif. L'offre francilienne doit donc évoluer pour renouveler les raisons de visite et améliorer la satisfaction des touristes. Aujourd'hui encore, des critiques sur certains points récurrents sont relevées (accessibilité compliquée des sites franciliens autres que Paris, coût de l'offre d'hébergement, maîtrise des langues étrangères, standards peu adaptés à certaines clientèles, horaires d'ouverture des magasins)²³.

On constate également l'importance du tourisme d'affaires, qui a représenté 40 % du total des nuitées enregistrées en hôtellerie francilienne en 2013. L'Île-de-France est la première destination européenne pour l'accueil de congrès internationaux, avec 214 salons²⁴. Dans ce domaine, la compétition internationale est également vive et impose à l'Île-de-France de renforcer son offre pour maintenir sa position. **Il apparaît donc comme une nécessité pour les grandes métropoles de développer des activités à haute valeur ajoutée en lien avec les aéroports**, par exemple les activités liées aux séminaires et congrès internationaux.



La réponse d'EuropaCity:

Dans ce contexte, l'ambition d'EuropaCity est de participer au rayonnement touristique de la destination Paris Île-de-France en créant une offre de loisirs inédite et en apportant une gamme d'hôtels diversifiée. Cette offre nouvelle permettrait de soutenir la comparaison avec les services et les niveaux de standing se développant à travers le monde et contribuerait à l'augmentation de la capacité hôtelière de l'Île-de-France.

18. Direction générale des entreprises, juillet 2015, *Le Quatre Pages de la DGE*, n° 47.

19. CRT Paris Île-de-France, 15 décembre 2014, communiqué de presse.

20. Dossier de presse de clôture des Assises du tourisme, 19 juin 2014, hypothèse 5 % de captation de la croissance du tourisme mondial par la France.

21. INSEE, DGCIS, partenaires régionaux, 2013.

22. INSEE, Bénédicte Gualbert (CROCIS) et Philippe Pottier (INSEE Île-de-France), février 2013, *L'Hôtellerie francilienne, une offre importante mais potentiellement insuffisante*.

23. Étude CRT Paris Île-de-France / Enquête de l'office du tourisme et des congrès de Paris.

24. International Congress and Convention Association, Classement ICCA 2014.

1.2 / Les dynamiques du Grand Paris et du nord-est francilien

L'OPPORTUNITÉ DU GRAND PARIS

Initié par l'État en 2008 et réaffirmé de façon continue depuis par les gouvernements successifs, **le Grand Paris vise à renforcer la compétitivité de la région capitale vis-à-vis des autres métropoles mondiales tout en améliorant le cadre de vie des Franciliens.** L'enjeu du Grand Paris est de construire une métropole vivante, multiple, solidaire et durable, notamment à travers une politique ambitieuse de construction de logements, de mixité sociale et d'amélioration de la desserte en transports en commun. Le Premier ministre Manuel Valls a affirmé en avril 2015 l'opportunité du Grand Paris « *comme levier pour bâtir une métropole innovante, une métropole durable, solidaire. Une métropole qui rayonne et fera rayonner plus encore notre pays*²⁵ ». Le Grand Paris est un projet global, à la fois économique, urbanistique, artistique, technologique et humain, s'élaborant dans le cadre d'une économie fondée sur la connaissance et l'innovation.

Le Grand Paris a notamment pour ambition de doter la métropole de pôles de rayonnement international, de participer au renforcement économique et à la revalorisation de territoires trop longtemps écartés des dynamiques métropolitaines et de redonner une identité aux territoires dévalorisés *via* des signaux urbains et architecturaux forts.

Le Grand Paris s'appuie sur la création d'un réseau de transports publics (métro du Grand Paris Express) dont le but principal est à la fois de relier les grands pôles économiques de la région mais également, par l'irrigation du territoire francilien, de servir de levier au développement local. Les futures gares du nouveau réseau seront les points de connexion entre ces deux dynamiques. Au sein de ce futur réseau, la ligne 17 reliera l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle à Saint-Denis – Pleyel en passant par la gare du Triangle de Gonesse et l'aéroport d'affaires du Bourget. Le Premier ministre²⁶ a confirmé le calendrier de réalisation des nouvelles lignes de métro pour permettre notamment de desservir les portes d'entrée et bassins d'emploi majeurs que sont les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et d'Orly. La mise en service de la ligne 17 est prévue pour 2024.

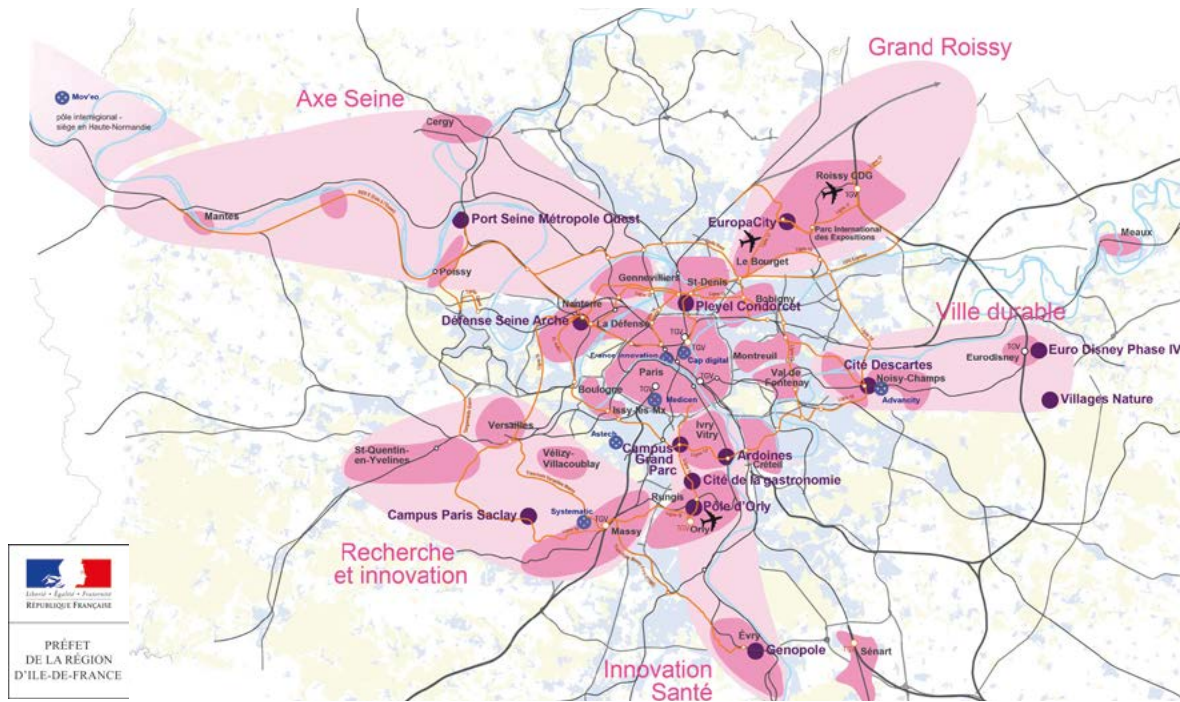
Les contrats de développement territorial (CDT) constituent un outil de planification et de programmation répondant à l'ambition du Grand Paris. À date, dix CDT ont été signés entre l'État et les collectivités locales, notamment celui de Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, dont EuropaCity constitue l'un des projets structurants²⁷. Ils mettent en œuvre le développement économique, urbain et social de territoires définis comme stratégiques, en particulier ceux desservis par le réseau de transports du Grand Paris Express. Le CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France concerne six communes : Arnouville, Bonneuil-en-France, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel.

25. Comité Interministériel du Grand Paris, 14 avril 2015, dossier de presse, *Réussir ensemble le Grand Paris*.

26. Manuel Valls, conseil des ministres, 9 juillet 2014.

27. CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, 27 février 2014.

Les **DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES** du Grand Paris



© DRIEA

- Grands pôles d'emploi régionaux existants
- Exemples de projets emblématiques du Grand Paris
- ★ Pôles de compétitivité de rang mondial (siège)
- Grands pôles de développement économique
- Projets de transports en commun

Source : Comité interministériel, 13 octobre 2014, dossier de presse *Grand Paris, le temps des réalisations*

Zoom : les dates clés du Grand Paris

3 juin 2010

Promulgation de la loi relative au Grand Paris.

26 août 2011

Publication du décret approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transports publics du Grand Paris.

1^{er} semestre 2012

Signature de 12 accords-cadres relatifs à un contrat de développement territorial (CDT*).

27 décembre 2013

Adoption par décret du nouveau schéma directeur de la Région Île-de-France.

27 janvier 2014

Promulgation de la loi prévoyant la création au 1^{er} janvier 2016 de la Métropole du Grand Paris.

19 mai 2014

Mise en place d'une mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris.

4 mars 2015

Arrêté préfectoral fixant le nouveau schéma régional de coopération intercommunale, redéfinissant les intercommunalités de l'aire urbaine parisienne.

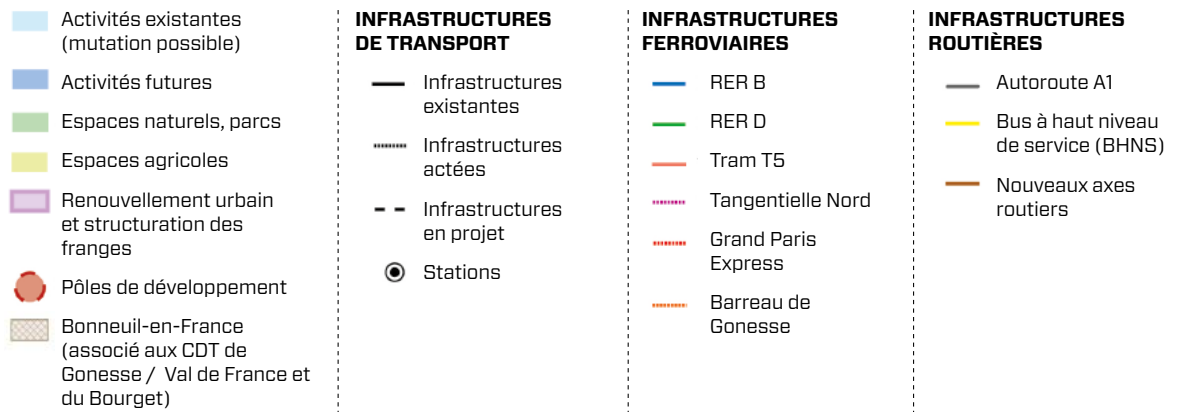
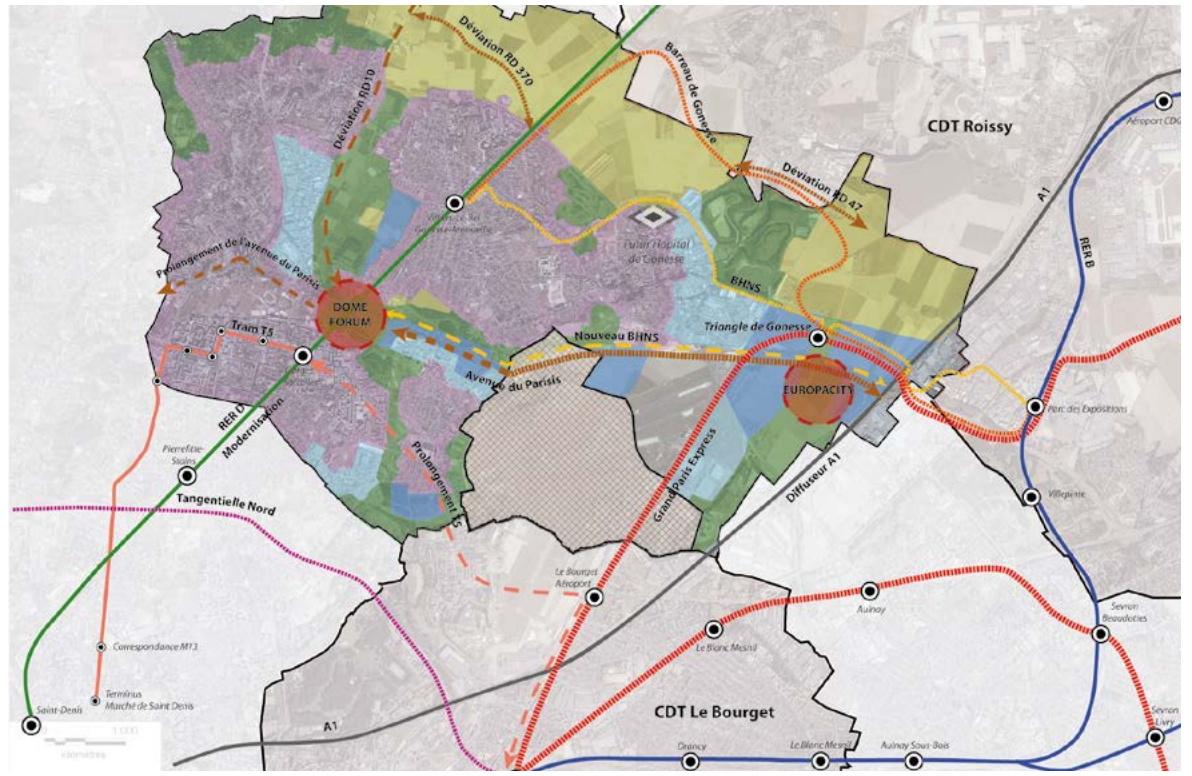
7 août 2015

Promulgation de la loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe). Cette loi définit notamment la gouvernance de la Métropole du Grand Paris, en créant des « établissements publics territoriaux ».

15 octobre 2015

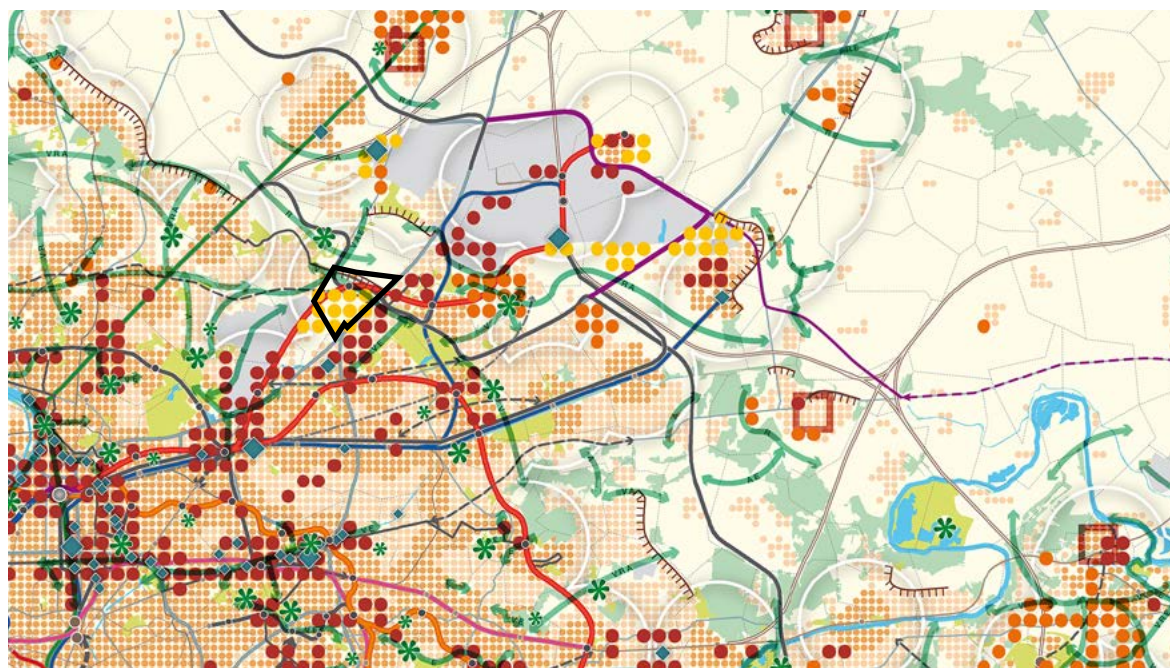
Comité interministériel du Grand Paris, 15 sites identifiés d'intérêt national. Un contrat d'intérêt national (CIN) est créé sur le territoire du corridor aéroportuaire (Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Dugny, Gonesse, Mitry-Mory, Roissy-en-France, Tremblay-en-France, Villepinte).

Carte de synthèse du **PROJET DE TERRITOIRE DU CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CDT) Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France**



Source : contrat de développement territorial (CDT) Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, signé le 27 février 2014

Zoom sur la carte de **DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE**, schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)



© IAU Île-de-France

RELIER ET STRUCTURER

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs			
	Existant	Projet (tracé)	Projet (principe de liaison)
Niveau de desserte national et international	—		↔
Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A (rouge) RER B (bleu) RER C (vert) RER D (jaune) RER E (orange)	Nouveau Grand Paris (tracés multicolores)	↔
Niveau de desserte territoriale	—	—	↔
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)	•		•
Gare TGV	•		•

Les réseaux routiers et fluviaux			
	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (principe de liaison)
Autoroute et voie rapide	—	—	↔
Réseau routier principal	—	—	↔
Franchissement			↔
Aménagement fluvial			↔

■ **Les aéroports et les aérodromes**

▭ **Zone d'aménagement concerté du Triangle de Gonesse**

POLARISER ET ÉQUILIBRER

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle
- Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares
- Pôle de centralité à conforter

L'armature logistique

- ◆ Site multimodal d'enjeux nationaux
- ◆ Site multimodal d'enjeux métropolitains
- ◆ Site multimodal d'enjeux territoriaux

PRÉSERVER ET VALORISER

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- ✱ Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- ➔ Les continuités
Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Source: Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) de la Région Île-de-France, Région Île-de-France, 2013, carte de destination générale des différentes parties du territoire, dans le schéma directeur de la Région Île-de-France adopté par la délibération du conseil régional n° CR97-13 du 18 octobre 2013 et approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013

Soumis à enquête publique en 2013 et signé en 2014 entre l'État et les collectivités territoriales concernées, il prévoit la réalisation de deux pôles structurants, reliés par l'avenue du Parisis (projet de prolongement du BIP*): l'ensemble constitué par le Triangle de Gonesse et EuropaCity d'une part, le Dôme Arena de Sarcelles incluant une salle multifonctionnelle de 20 000 places d'autre part. Le développement de ces pôles structurants doit s'accompagner d'une amélioration de la desserte du territoire par les transports en commun: Grand Paris Express, Barreau de Gonesse*, bus à haut niveau de service (BHNS*²⁸).



Zoom: le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF*)

Le SDRIF* est le document d'aménagement et d'urbanisme du territoire francilien. Depuis 1994, ce document classe le Triangle de Gonesse comme un territoire stratégique pour le développement économique de la Région. Cette vocation a été réaffirmée dans le projet de SDRIF* approuvé par la Région le 25 septembre 2008 et dans le SDRIF* en vigueur à ce jour, approuvé en Conseil d'État, par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

LE GRAND ROISSY : MOTEUR ÉCONOMIQUE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Le Grand Roissy, identifié comme territoire d'intérêt national (contrat de projets État-Région 2007-2013), est notamment porté par l'Association des collectivités du Grand Roissy (ACGR) qui regroupe 69 collectivités de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise limitrophes de la plate-forme aéroportuaire. Ce vaste territoire est identifié dans le SDRIF* de 2013 comme un territoire d'intérêt métropolitain et un pôle de développement majeur voué à concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole.

Le comité interministériel du Grand Paris qui s'est tenu le 15 octobre 2015 a identifié le corridor aéroportuaire (territoire réunissant les communes d'Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Dugny, Gonesse, Mitry-Mory, Roissy-en-France, Tremblay-en-France, Villepinte) comme l'un des quinze sites d'intérêt national du Grand Paris. Ce territoire bénéficiera d'un contrat d'intérêt national (CIN) à vocation économique, ouvert à la signature de tous les partenaires de l'opération, permettant d'articuler les projets en termes de transports, d'espaces publics, d'activités, d'habitat, d'équipements et de trame verte.

Les dynamiques de territoire et la logique de corridor aéroportuaire*

Jusqu'au début des années 1990, les zones aéroportuaires étaient essentiellement dédiées aux activités économiques nécessaires au fonctionnement de l'aéroport et au développement du trafic aérien: ravitaillement des avions, sécurité du fret et des passagers, services liés, maintenance des avions...

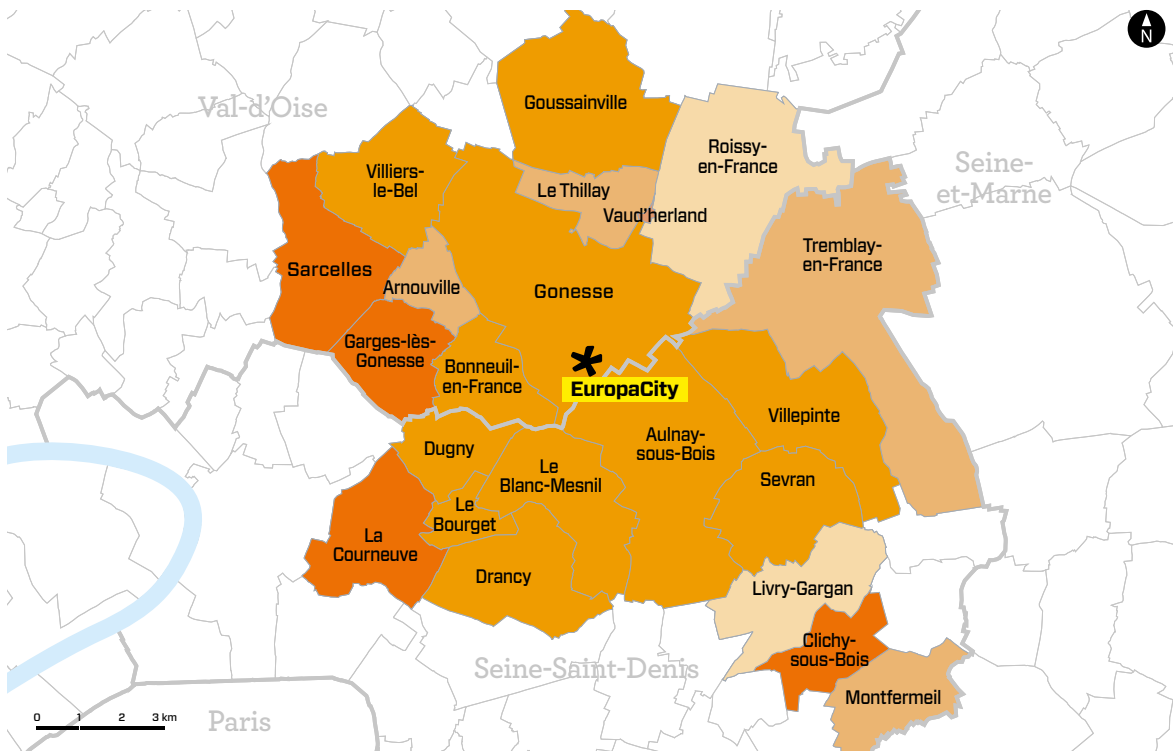
28. La ligne de bus à haut niveau de service (ligne 20) reliera la gare du RER D de Villiers-le-Bel - Arnouville - Gonesse à la gare du RER B Parc des Expositions - Paris Nord Villepinte dès 2016.



Zoom: exemple de l'aéroport Amsterdam-Schiphol, place aéroportuaire à forte valeur ajoutée

L'aéroport international d'Amsterdam-Schiphol fait aujourd'hui l'objet d'un développement urbain considérable. C'est l'un des premiers aéroports en Europe à se développer autour du concept de ville aéroportuaire. Il se compose d'un centre multimodal*, qui correspond au noyau dur de l'aéroport, avec son architecture forte et clairement identifiable; d'une première couronne vouée aux activités de logistique et de maintenance (liées directement au trafic aérien); et d'un espace de développement économique correspondant à un corridor urbain* et d'affaires (Schiphol-Zuidas-centre d'Amsterdam) qui bénéficie d'une excellente desserte et attire à la fois des bureaux, des commerces et des hôtels. La présence d'activités diversifiées, la qualité de desserte et la proximité avec le centre d'Amsterdam confèrent à Schiphol une forte valeur ajoutée.

Carte des **TAUX DE CHÔMAGE EN 2009** du territoire d'EuropaCity



© Alliances & Territoires - EuropaCity

Source : INSEE, 2009, taux de chômage des 22 communes des CDT Cœur économique Roissy Terres de France, Est Seine-Saint-Denis, Pôle métropolitain du Bourget, Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France

Pour John Kasarda²⁹, universitaire américain, spécialiste du développement des villes aéroportuaires: «*Le XXI^e siècle fera des aéroports des lieux d'affaires, de création d'emplois et de développement urbain comme l'ont été les autoroutes au XX^e siècle, les rails au XIX^e et les ports au XVIII^e siècle*³⁰. » Au regard des évolutions et enjeux actuels des territoires, les zones aéroportuaires se transforment en des lieux multifonctionnels, à savoir des lieux impulsant de nouvelles dynamiques de développement économique et urbain.

C'est dans cette perspective que les acteurs privés et publics du Grand Roissy, dont fait partie le projet EuropaCity, se rassemblent dans les démarches *Hubstart Paris** et *Aérotropolis Europe™**, afin de promouvoir un développement économique urbain et durable du Grand Roissy et de renforcer ainsi l'attractivité de l'aéroport international.

LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Le territoire d'implantation d'EuropaCity³¹ fait partie de l'agglomération centrale* de l'Île-de-France et se caractérise par sa forte densité de population. Ce secteur connaît une expansion démographique. Cependant, son dynamisme économique profite peu aux habitants. Le taux de chômage y est supérieur aux moyennes francilienne et nationale. La population active se caractérise par une faible proportion de cadres par rapport aux territoires voisins. On note en effet un phénomène d'évasion de la

classe moyenne et des cadres du territoire vers l'extérieur, en partie dû au déficit de parcs de logements privés³². Le territoire se caractérise par la jeunesse de sa population. L'indice de jeunesse (population de moins de 20 ans par rapport à la population de plus de 60 ans) sur la zone s'élève à 2,17 contre 1,5 en Île-de-France³³. À Gonesse par exemple, près de 24 % de la population a moins de 14 ans et près de 70 % moins de 44 ans.

La part des moins de 25 ans dans la population des départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, respectivement 38,1 % et 35,8 %³⁴, est la plus élevée de la région. Le territoire est marqué par un taux de chômage élevé et des revenus faibles. De 15,8 %³⁵, le taux de chômage est supérieur à la moyenne régionale (10,9 %). Il a augmenté de 4,7 % en dix ans (1999-2009), fragilisant essentiellement une population jeune. Le revenu moyen sur le territoire est sensiblement inférieur à celui de l'Île-de-France, avec 20 312 euros par foyer par an contre 29 808 euros³⁶.

Le niveau de qualification est relativement faible sur le territoire. Dans les six communes du CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, environ le tiers de la population n'a pas de diplôme. Le niveau d'études est également plus faible que la moyenne départementale, avec 8,5 % de détenteurs d'un bac+2, contre 12,7 %³⁷. De même, dans les cinq communes du CDT Est Seine-Saint-Denis, près du tiers de la population n'a pas de diplôme. Ce taux est de 18,7 % au niveau national.

29. John Kasarda, professeur de stratégie et d'entrepreneuriat, directeur du Frank Hawkins Kenan Institute of Private Enterprise (University of North Carolina, Chapel Hill).

30. John Kasarda, 2007, in Céline Galoffre, « Aérotropolis: la fusion des aéroports et des villes », <http://www.batiactu.com/edito/aerotropolis-fusion-aeroports-et-ville-diaporama-6059.php>

31. Le territoire s'entend ici au sens du périmètre des quatre CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, Pôle métropolitain du Bourget, Est Seine-Saint-Denis et Cœur économique Roissy Terres de France.

32. Christophe Guilluy, 2014, *EuropaCity: un projet dans son contexte social*.

33. DRIEA-IF, service aménagement, juillet 2012, *Portrait de territoire*.

34. INSEE, 2008.

35. INSEE, 2009 (moyenne des vingt-deux communes des quatre CDT).

36. INSEE, 2009 (revenu net déclaré moyen par foyer fiscal / moyenne des vingt-deux communes des quatre CDT).

37. CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, annexe 1, *Diagnostic Habitat, avril 2013* (chiffres INSEE, 2008).



La réponse d'EuropaCity:

Par sa mixité d'offres, ses équipements innovants et son architecture inédite, EuropaCity s'inscrirait dans les dynamiques de développement portées par le Grand Paris. Ainsi, il participerait au renforcement économique de la métropole francilienne et à la revalorisation du territoire à l'échelle régionale.

S'inscrivant dans les dynamiques portées par le Grand Roissy, EuropaCity développerait, en lien avec les aéroports et les offres déjà présentes sur le territoire, des activités à destination des touristes.

Souhaitant contribuer utilement au développement social du territoire, le maître d'ouvrage a l'intention de mettre en œuvre des outils pour permettre l'accès des emplois créés aux habitants du territoire.

EuropaCity est, parmi les projets privés porteurs de création d'activités et d'emplois, « emblématique pour le Grand Paris³⁸ ». Il est identifié comme grand projet d'aménagement et de développement économique du nord-est francilien. EuropaCity est d'ailleurs le plus important projet d'initiative et de financement privés à avoir obtenu le label Grand Paris*.

38. Comité Interministériel du Grand Paris, 13 octobre 2014, dossier de presse, *Grand Paris, le temps des réalisations*.

1.3 / L'aménagement du Triangle de Gonesse

LE TRIANGLE DE GONESSE, UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION

Situé sur les communes de Gonesse et de Roissy-en-France, le Triangle de Gonesse est un espace de 700 hectares aujourd'hui non urbanisé et constitué de terres agricoles. Il est entouré par des zones urbanisées regroupant des fonctions secondaires (entrepôts, logistique...) et tertiaires (bureaux...). Situé **entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle (63,8 millions de passagers en 2014) et du Bourget (premier aéroport d'affaires européen)**, sa valorisation est essentielle pour le développement économique du nord-est francilien. Aux franges de l'agglomération parisienne, à 10 km de la capitale³⁹, il est délimité par l'autoroute A1 à l'est, la RD 317 à l'ouest, la vallée verte au nord et la RD 370 au sud.

Au sud de cette zone, une première opération d'aménagement, le parc international des Tulipes, s'est développée sur 42 hectares dans les années 2000, sous la maîtrise d'ouvrage de l'Agence foncière technique de la Région parisienne (aujourd'hui Grand Paris Aménagement).

Appartenant à l'agglomération centrale*, l'aménagement de cet espace est programmé depuis plus de 20 ans dans les SDRIF* successifs.

Le SDRIF* adopté en 2013 prévoit l'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle, sous réserve de sa desserte par les transports collectifs, le maintien d'au moins 400 hectares de terres agricoles d'un seul tenant au nord et l'aménagement d'une voie dédiée aux bus sur le BIP*.

AMÉLIORER SON ACCESSIBILITÉ

Des projets de transports en commun contribueront à améliorer de façon significative la desserte et à renforcer la connexion du territoire avec le reste du bassin d'emploi francilien.

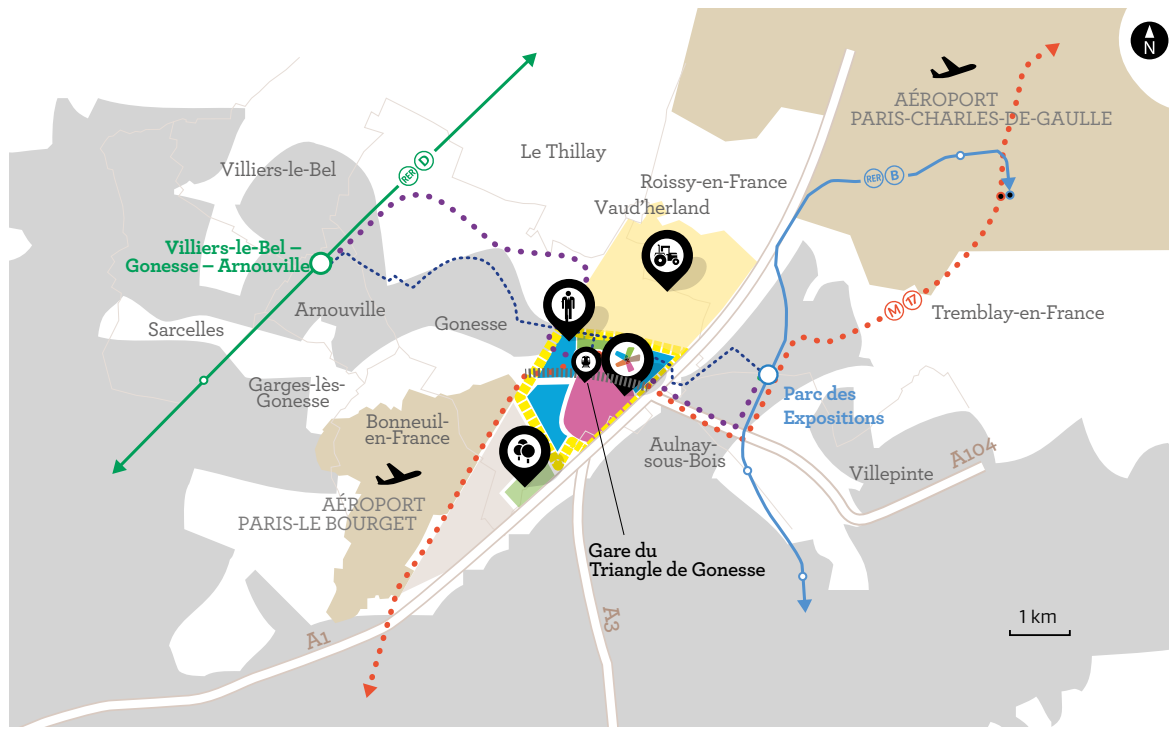
Sous la maîtrise d'ouvrage du département du Val-d'Oise, la réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS*) sera achevée en 2016. Elle desservira le Triangle de Gonesse par un arrêt au nord du BIP*.

Le projet du Barreau de Gonesse* marquera un arrêt à la gare Triangle de Gonesse et reliera la gare de Villiers-le-Bel – Arnouville – Gonesse à celle de Parc des Expositions – Paris Nord Villepinte.










La ligne 17 du métro Grand Paris Express, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est prévue pour 2024. La gare du Triangle de Gonesse reliera l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle en 7 minutes et Paris (gare de Paris Saint-Lazare) en 24 minutes, avec un changement à Saint-Denis – Pleyel. Ce métro aura une fréquence de 3 à 4 minutes aux heures de pointe⁴⁰.

39. Trajet de Porte de la Villette au projet EuropaCity par la RN2, ViaMichelin.
40. SGP, 2014, document de concertation renforcée de la ligne 17 Nord.

Le contexte du projet d'AMÉNAGEMENT DU TRIANGLE DE GONESSE



© Allisages & Territoires - EuropaCity

-  EuropaCity
 -  Quartier d'affaires
 -  Ligne 17 du Grand Paris Express
 -  Bus à haut niveau de service (BHNS)
 -  Carré agricole
 -  Butte des Tulipes
 -  Barreau de Gonesse
 -  Boulevard intercommunal du Parisis
-  ZAC du Triangle de Gonesse



Concertation de la ZAC du Triangle de Gonesse, réunion publique du 11 octobre 2013 à Gonesse

© EPA Plaine de France

L'accessibilité routière du Triangle de Gonesse sera améliorée dans le cadre du projet de ZAC. Le BIP*, aujourd'hui à caractère autoroutier, sera transformé en une voie urbaine multimodale*. Des aménagements en site propre sont prévus pour les transports en commun et les modes doux*. La reconfiguration de l'échangeur entre les autoroutes A1, A3 et la RD 370 créera un accès supplémentaire au sud du Triangle de Gonesse.

La performance économique et le potentiel d'adaptation des exploitations agricoles actuellement présentes sur le Triangle de Gonesse sont fragilisés par la présence de grandes infrastructures routières qui entraînent leur morcellement et des difficultés d'accès⁴¹. La puissance publique a initié une démarche de préservation et de valorisation de ces terres agricoles sur la partie située au nord du Triangle de Gonesse. Les éléments tangibles de cette démarche sont les suivants :

✳ **à l'échelle locale**, la préservation de 400 hectares sur les 700 hectares non urbanisés du Triangle de Gonesse :

— cette préservation est inscrite au SDRIF* en vigueur avec la mise en place de fronts urbains d'intérêt régional mettant en valeur la limite entre ville et campagne ;

— les communes de Gonesse et de Roissy-en-France ont délibéré au sujet de l'extension du périmètre régional d'intervention foncière (PRIF*) ;

— une procédure de création de zone agricole protégée (ZAP*) a été engagée le 15 mai 2014.

✳ **à l'échelle du Grand Roissy :**

— la construction collective d'un schéma directeur agricole⁴² du Grand Roissy qui vise à comprendre le fonctionnement global des espaces agricoles du territoire et à formuler des mesures de protection pour les espaces pérennisés à trente ans. Le respect de ce schéma implique un rythme d'urbanisation des espaces réduit de 90 hectares par an (rythme passé) à 50 hectares par an (rythme futur) ;

— l'engagement dans un projet agricole de territoire, avec une stratégie de valorisation des activités agricoles en relation avec les espaces urbains.

L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT DU TRIANGLE DE GONESSE

La puissance publique a fait le choix de dédier le Triangle de Gonesse au développement économique compte tenu des atouts de sa localisation, mais aussi des difficultés sociales rencontrées par les habitants du territoire et des possibilités d'aménagement contraintes (plan d'exposition au bruit, PEB*) par les infrastructures aéroportuaires et autoroutières. L'aménagement du Triangle de Gonesse, permis par la création d'une nouvelle offre de transports, contribuera au renforcement de l'ancrage territorial de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et de sa position de pôle économique majeur du Grand Paris. Il apportera plus de cohérence au corridor aéroportuaire* tout en complétant l'offre locale par des fonctions technologiques et tertiaires. Il améliorera les retombées de l'activité aéroportuaire sur le territoire. En outre, environ 50 000 emplois seront créés à terme⁴³.

41. Évaluation environnementale du SDRIF, 2013.

42. Schéma directeur agricole du Grand Roissy, 2013.

43. ECODEV, EPA* Plaine de France, mai 2012, *Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois du Grand Roissy*.

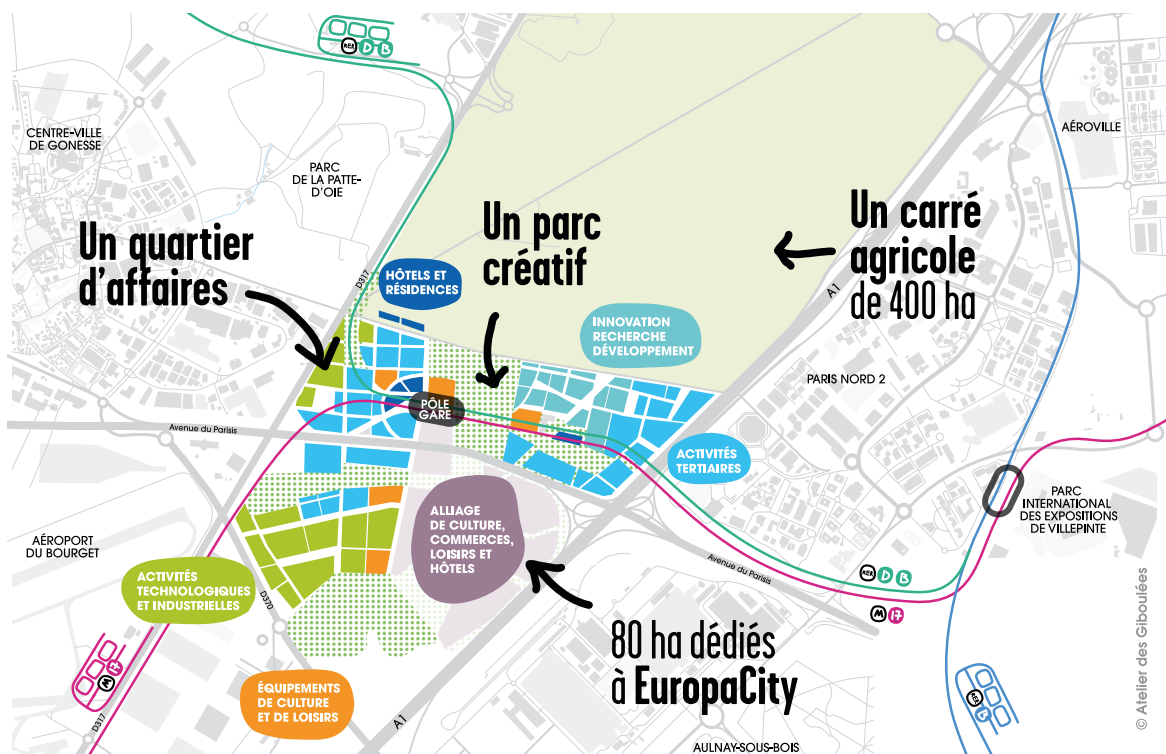


Zoom: les partis pris d'aménagement de l'équipe de maîtrise d'œuvre retenue

La proposition de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine Güller Güller - DHV - EBP - PaulvanBeek retenue se fonde sur le développement du corridor aéroportuaire et de son territoire d'influence, le Grand Roissy. À l'interface entre la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise, le Triangle de Gonesse* permettra de renforcer les liens est-ouest, contribuant à rapprocher ces territoires et à désenclaver les villes de l'est du Val-d'Oise en les reliant au pôle du Grand Roissy. La coexistence entre ville et agriculture constitue l'un des autres fondements du projet. L'urbanisation concerne environ 280 hectares permettant de préserver un grand espace ouvert à vocation agricole au nord. Son aménagement repose ainsi sur une forte densité permettant d'optimiser l'utilisation de la ressource foncière et la desserte par les transports en commun. Une continuité paysagère nord-sud située au centre du quartier permettra une mise en valeur des paysages et des vues sur la capitale. Elle permettra également de créer un lien avec l'ensemble des parcs environnants: parc de la Patte-d'Oie, parc départemental Georges-Valbon et parc départemental du Sausset.

L'opération d'AMÉNAGEMENT DU TRIANGLE DE GONESSE

La ZAC du Triangle de Gonesse*, qui prévoit l'urbanisation de 280 hectares, sera centrée autour du pôle gare (ligne 17 du Grand Paris Express et Barreau de Gonesse*) et du BIP*, reconfiguré en boulevard urbain multimodal*. Elle sera délimitée au nord par le carré agricole, au sud par la ZAC des Tulipes, à l'est par l'autoroute A1 et à l'ouest par la RD 317, la route de Paris à Senlis.



Source: EPA Plaine de France, 2013, concertation réglementaire préalable à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse

En qualité d'aménageur, l'EPA* Plaine de France a retenu, en avril 2008, à l'issue d'études de définition, l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine Güller Güller – DHV – EBP – PaulvanBeek pour le développement et l'aménagement du Triangle de Gonesse. Ce projet a notamment été choisi pour sa compacité et la préservation d'une vaste zone d'agriculture d'un seul tenant au nord.

L'EPA* Plaine de France, établissement public d'aménagement sous la tutelle de l'État, est aménageur en compte propre de cette opération. Un protocole entre la ville de Gonesse et l'EPA* Plaine de France, approuvé par délibération du conseil municipal en date du 24 novembre 2011, précise le cadre d'intervention de l'EPA* Plaine de France pour la mise en œuvre opérationnelle du projet Triangle de Gonesse*.

Le Comité interministériel du Grand Paris du 15 octobre 2015 a décidé de rénover les outils d'aménagement de l'État en se dotant de Grand Paris Aménagement, issu de la fusion de l'Agence foncière technique de la Région Parisienne, de l'EPA Plaine de France et de l'EPA Orly-Rungis-Seine-Amont. Cette fusion sera effective d'ici janvier 2017.

LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) DU TRIANGLE DE GONESSE*

L'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse* fait référence à deux secteurs distincts :

* La ZAC du Triangle de Gonesse*, correspondant à l'urbanisation d'une emprise de 280 hectares, comprenant :

— un quartier d'affaires de standard international avec 1 125 000 m² de surfaces à construire: bureaux, activités technologiques,

44. Cf. partie 2.



Zoom: l'EPA* Plaine de France

L'EPA* Plaine de France, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), a été créé en 2002 par l'État, la Région Île-de-France, les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise. Il veille à l'aménagement, à la restructuration urbaine et au développement économique, environnemental et social d'un territoire de 300 km², entre Paris et Roissy, composé de 40 communes et abritant 920 000 habitants. À ce titre, l'EPA* Plaine de France est en charge de l'aménagement du Triangle de Gonesse.

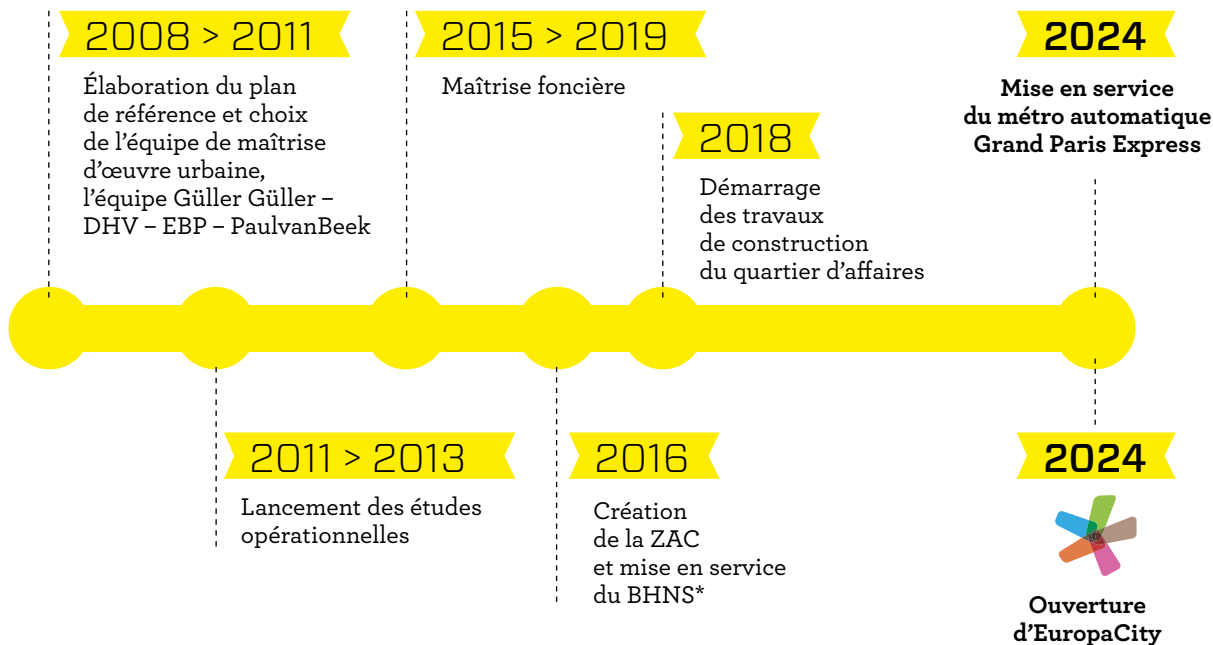
hôtels, établissements d'enseignement et de formation, équipements sportifs et culturels, commerces et services;

— le projet EuropaCity, dans lequel sont prévus 760 000 m² d'équipements sur une emprise de 80 hectares⁴⁴;

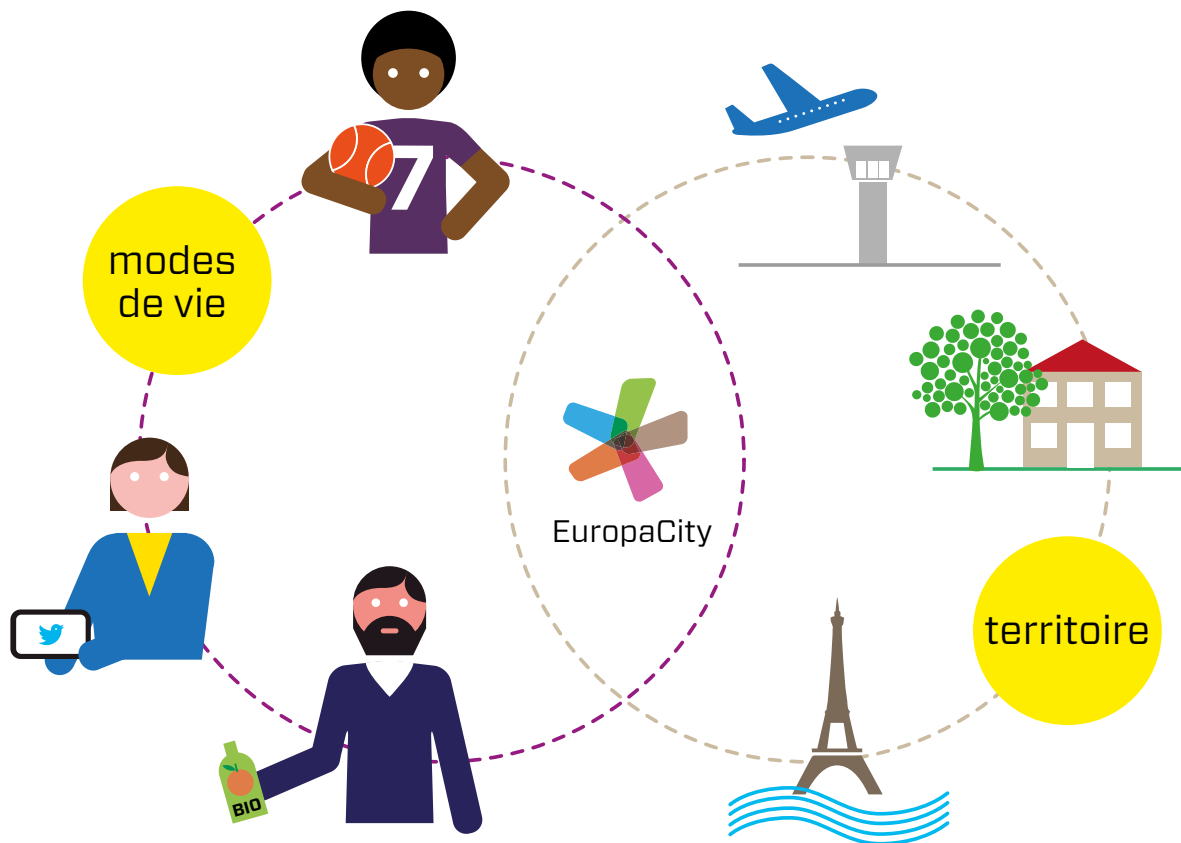
— une continuité paysagère nord-sud, espace vert inscrivant le projet dans une trame verte territoriale et constituant un espace de détente pour les visiteurs d'EuropaCity, les salariés du quartier d'affaires et les riverains.

* Le carré agricole de 400 hectares ayant vocation à préserver durablement l'activité agricole et à valoriser la qualité paysagère du site. Conformément aux dispositions du SDRIF*, son maintien participe à la cohérence du projet global en limitant l'étalement urbain tout en renforçant la fonctionnalité des espaces agricoles.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE LA ZAC du Triangle de Gonesse*



EuropaCity : une **NOUVELLE CENTRALITÉ URBAINE**



© Alliances & Territoires - EuropaCity

LA PRISE EN COMPTE DE LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE

Le projet EuropaCity s'inscrit dans le projet de la ZAC du Triangle de Gonesse*. Les démarches d'autorisations administratives et environnementales s'organisent donc à deux échelles complémentaires : d'abord, celle de la ZAC du Triangle de Gonesse* et, ensuite, celle du projet EuropaCity.

Dans le cadre des procédures de création de la ZAC, une étude d'impact du projet sur son environnement a été réalisée par l'EPA* Plaine de France. Celle-ci s'appuie sur l'analyse de l'état initial complet faisant ressortir les enjeux spécifiques au site d'implantation. Elle prend en compte les effets de l'ensemble de l'opération d'aménagement⁴⁵, incluant le projet EuropaCity.

LA PHASE DE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE MENÉE DANS LE CADRE DE LA ZAC

Dans le cadre du projet du Triangle de Gonesse*, une première phase de concertation réglementaire, au titre de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, préalable à la création de la ZAC, s'est déroulée de juin à octobre 2013 (réunions publiques, ateliers de travail portant sur l'agriculture, les déplacements et l'aménagement urbain, le développement économique et le développement durable⁴⁶). Une deuxième phase de concertation s'est tenue de mars à juin 2015.



La réponse d'EuropaCity :

Participer à la création d'une nouvelle centralité urbaine. Le projet EuropaCity, par sa programmation d'équipements de loisirs, culturels, de commerces et d'hôtels, est complémentaire au quartier d'affaires prévu au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse*. Apportant une dimension de loisirs et de culture au sein du projet de ZAC, EuropaCity participerait à la création d'un véritable projet urbain, ouvert sur la ville et libre d'accès à tous. Son fonctionnement, avec une amplitude horaire large, permettrait l'animation du quartier en soirée et le week-end.

45. Cf. partie 3.1.

46. L'ensemble de ces éléments est disponible sur un site dédié à la concertation : www.triangledegonesse.fr.



EuropaCity : la rue piétonne, devant l'entrée du parc à thèmes

2.1

L'inscription du projet EuropaCity dans la ZAC du Triangle de Gonesse

2.2

EuropaCity : des expériences multiples pour tous

2.3

La fréquentation prévisionnelle



2/ LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

2.4
Un objectif
d'exemplarité
environnementale

2.5
La phase
de construction

2.6
Les principes
du fonctionnement
économique

Inscrit dans le projet de ZAC du Triangle de Gonesse, sur la commune de Gonesse, le projet EuropaCity s'implanterait sur une emprise de 80 hectares. Le projet du maître d'ouvrage est de réaliser un équipement métropolitain, de financement privé, regroupant une offre d'équipements de loisirs, culturels, de commerces et d'hôtels à l'ambition inédite tant par sa dimension que par sa diversité. Ce lieu à la fois populaire et touristique, à l'architecture remarquable, créerait une nouvelle polarité urbaine à l'échelle du nord-est de l'Île-de-France.

2.1 / L'inscription du projet EuropaCity dans la ZAC* du Triangle de Gonesse

LE CHOIX DE GONESSE

La décision d'implantation du concept d'EuropaCity dans le Triangle de Gonesse* est l'aboutissement d'un long processus. Des hypothèses de localisation européennes puis françaises ont successivement été étudiées. Grande métropole et première destination touristique mondiale, parfaitement desservie par tous les moyens de transport, l'Île-de-France s'est vite imposée comme l'aire géographique idéale. Cette conviction s'est vue confortée par l'ambition publique du Grand Paris.

Le site recherché devait répondre aux critères suivants :

- * une emprise de 80 hectares environ en zone urbaine dense;
- * au sein d'une métropole européenne dynamique;
- * dans l'une des principales destinations touristiques mondiales;
- * dans une zone d'attractivité de 15 millions d'habitants à moins de 2h de transport;
- * directement connectée aux infrastructures de transport majeures (autoroute, train à grande vitesse, aéroport international);
- * permettant la création d'un projet avec une forte ambition architecturale et urbaine.

Entre le cœur de la métropole francilienne et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, en zone urbaine dense, le Triangle de Gonesse* forme une convergence d'infrastructures aéroportuaires, routières et ferroviaires exceptionnelle. Il offre également l'espace nécessaire à l'implantation d'EuropaCity au sein d'un nouveau quartier d'affaires confortant les potentialités économiques du Grand Roissy.

Entre quartiers densément habités et pôle économique francilien majeur, le Triangle de Gonesse est particulièrement adapté pour l'accueil d'un équipement pivot au rayonnement métropolitain. Au-delà des différents critères techniques d'implantation, le dialogue avec les représentants de l'État et des collectivités locales a permis au maître d'ouvrage d'aboutir à un choix concerté du site d'implantation. Ces échanges ont notamment révélé de fortes aspirations à faire émerger une dynamique positive bénéficiant des ressources sociodémographiques évidentes dans un territoire qui peine à s'affirmer face à de puissants pôles d'activités.

Insertion d'EuropaCity dans
le projet d'aménagement
du Triangle de Gonesse



LES MODALITÉS D'INSERTION D'EUROPACITY DANS LA ZAC DU TRIANGLE DE GONESSE*

Au regard des dynamiques du nord-est francilien et des potentialités socio-économiques, le maître d'ouvrage a, en partenariat étroit avec les décideurs publics, fait le choix de l'implantation du projet EuropaCity au sein de ce territoire. EuropaCity s'inscrirait dans l'ambition du Grand Roissy, principal pôle de développement économique d'Île-de-France. Le projet a pour ambition de conforter le développement de la ville aéroportuaire, tout en lui donnant un pôle de centralité majeur.

L'EPA* Plaine de France a défini avec le maître d'ouvrage les modalités d'insertion urbaine et environnementale du projet EuropaCity dans l'aménagement du Triangle de Gonesse, et celles de son insertion économique, sociale et sociétale dans le Grand Paris et le nord-est francilien.

LA CONSULTATION INTERNATIONALE D'ÉQUIPES D'ARCHITECTES

En 2011, en concertation avec l'EPA* Plaine de France, le maître d'ouvrage a lancé une consultation auprès de quatre équipes internationales pluridisciplinaires d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes et d'ingénieurs spécialistes de la conception environnementale. L'architecture devait permettre d'exprimer à la fois la vocation métropolitaine du projet et la diversité des activités proposées. Quatre équipes d'architectes ont été consultées: Bjarke Ingels Group (Danemark), Manuelle Gautrand (France), Snøhetta (Norvège), Valode & Pistre (France).

En 2012 et 2013, les travaux des équipes ont fait l'objet d'expositions à la Maison de l'architecture en Île-de-France, au couvent

des Récollets à Paris puis au pôle culturel de Coulanges à Gonesse. Après consultation de l'EPA* Plaine de France et des collectivités, le maître d'ouvrage a retenu l'agence danoise d'architecture Bjarke Ingels Group (BIG). BIG a constitué une équipe associant l'agence française d'architecture SCAU, le bureau d'études techniques Setec, le bureau d'études en stratégie environnementale spécialiste de l'ingénierie climatique Transsolar, l'agence de paysagistes BASE, l'acousticien Jean-Paul Lamoureux et l'économiste de la construction Michel Forgue.

Le projet élaboré par BIG a été choisi pour les caractéristiques suivantes :

- ✦ la création d'un nouveau quartier doté d'une forte ambition architecturale;
- ✦ la mise en œuvre d'une nouvelle typologie urbaine alliant ville dense et paysage ouvert;
- ✦ la capacité d'insertion urbaine du projet au sein du plan-guide du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse* : continuité des cheminements piétonniers, façades actives, mixité fonctionnelle;
- ✦ l'intégration de la continuité paysagère nord-sud;
- ✦ l'intégration dans la conception urbaine et architecturale de solutions environnementales qui participent à la création d'un écosystème vertueux à l'échelle du Triangle de Gonesse*;
- ✦ la qualité et la générosité des espaces publics dans le projet;
- ✦ le caractère fonctionnel du projet organisé en zones thématiques, qui lui donne une large capacité d'évolution et d'adaptation dans le temps.

Le concept architectural proposé par Bjarke Ingels fait cohabiter ville et paysage: « *L'idée force de notre projet est de combiner deux expériences: une, urbaine, vivante, dense et intense, et l'alternative de grands paysages et la jouissance de vastes espaces verts.* »



Zoom: l'agence Bjarke Ingels Group (BIG)

BIG

Bjarke Ingels est un architecte danois de renommée internationale qui a remporté de nombreux concours et dont l'agence est présente au Danemark et aux États-Unis. Parmi les réalisations à son actif figurent le pavillon du Danemark de l'Exposition universelle 2010 à Shanghai et le Danish Maritime Museum au Danemark en 2013. L'agence BIG a également été retenue en France pour la réalisation de plusieurs projets, par exemple la Maison de l'économie créative et de la culture en Aquitaine à Bordeaux. L'agence va également réaliser une tour sur le site du World Trade Center à New York et le siège de Google en Californie.



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Vue aérienne
d'EuropaCity



Plan des **ACCÈS PAR LES MODES DOUX ET LES TRANSPORTS EN COMMUN**



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

— BHNS Villiers-le-Bel / Parc des Expositions

— BHNS Stains-Cerisaie / Parc des Expositions

— BHNS Le Bourget / Roissypôle (proposition à long terme)

— Chemins piétonniers

— Aménagements cyclables

— Liaisns à envisager à plus long terme

● Gare du Triangle de Gonesse (ligne 17 du Grand Paris Express, Barreau de Gonesse...)

Source: agence Muriel Pagès, 2015, stratégies d'ancrage territorial aux échelles moyenne et proche

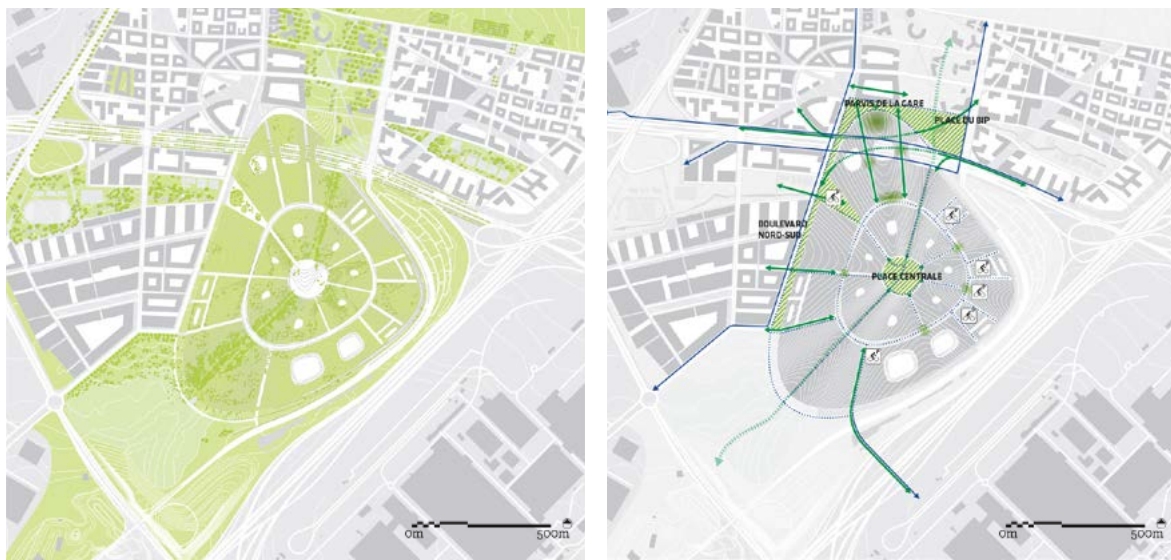


Zoom: favoriser un accès par les modes doux* et les transports en commun

S'inscrivant dans les orientations stratégiques du plan de déplacements urbains (PDU*) d'Île-de-France, le projet EuropaCity favoriserait les déplacements en transports en commun et en modes doux*.

Avec un accès direct à la gare multimodale* du Triangle de Gonesse*, EuropaCity serait en effet connecté à différents types de transports (Grand Paris Express, Barreau de Gonesse*, bus locaux, lignes BHNS*).

INSERTION URBAINE ET CONTINUITÉ PAYSAGÈRE



Source: équipe BIG, 2015, projet directeur

LE PROJET DIRECTEUR D'EUROPACITY

Le projet directeur d'EuropaCity présente les grandes orientations en termes d'insertion urbaine, d'architecture, de gestion des ressources et d'intégration au paysage. Il fixe les principes structurants nécessaires pour garantir une cohérence d'ensemble du projet tout en permettant à d'autres équipes d'architectes de concevoir certains bâtiments emblématiques.

Un quartier sans voiture

La mobilité des visiteurs au sein d'EuropaCity est pensée et organisée autour d'une multiplicité d'espaces piétons : des rues, des passages, des places... Conçus pour favoriser les modes doux*, ces espaces seraient accessibles à tous : les pentes, les surfaces, les matériaux et la signalétique seraient ainsi adaptés aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap. De nombreux mobiliers de repos et de confort seraient disponibles tout au long des parcours.

Des toitures accessibles

Le toit d'EuropaCity serait conçu comme un espace paysager offrant des activités, notamment sportives et récréatives, tout en ménageant des vues panoramiques vers Paris et le cœur de la métropole. Largement végétalisée, la toiture deviendrait un support de biodiversité, grâce à l'introduction de milieux naturels permettant le développement d'une faune et d'une flore locales. Certaines zones de la toiture seraient dédiées à la production d'énergie. Onze hectares de panneaux photovoltaïques seraient ainsi réalisés en toiture, pour répondre aux besoins énergétiques du projet.

Un parc paysager

Constituant une continuité verte au sein du projet, le parc paysager relierait le parc créatif du quartier d'affaires, au nord, à la butte dite des Tulipes, au sud. D'une superficie de dix hectares, le parc d'EuropaCity serait un élément structurant du programme, qui constituerait un maillon de la trame verte de ce territoire.

Protégé des nuisances sonores de l'autoroute par sa situation au cœur du projet et par les bâtiments construits en façade, le parc serait un lieu de promenade, de divertissements, de sports ou encore de découverte, en lien avec la ferme urbaine.

La place centrale

Située au cœur d'EuropaCity, la place centrale constituerait un point de repère dans le quartier, depuis laquelle les visiteurs pourraient accéder à l'ensemble des programmes.

La place est pensée comme une vaste surface libre et polyvalente conçue pour un usage à la fois quotidien et exceptionnel. Elle permettrait d'organiser de grands rassemblements tels que concerts ou retransmissions d'événements sportifs. Elle pourrait également accueillir tous types d'activités spontanées et d'événements saisonniers

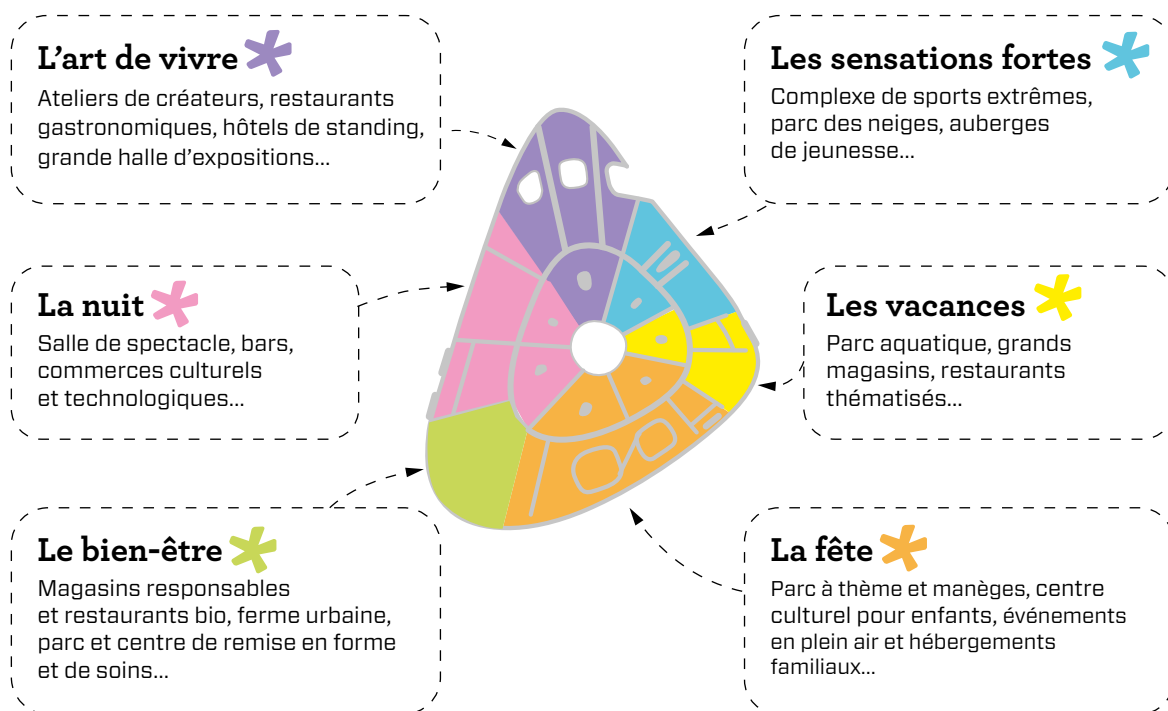
et festifs, pouvant regrouper jusqu'à 20 000 personnes.

Une rue desservant l'ensemble du projet

Une rue piétonne desservirait l'ensemble des programmes. Cette rue constitue une colonne vertébrale connectant les grands équipements aux différents espaces à usage public, formant un espace piétonnier qui se transformerait progressivement en largeur et en hauteur en fonction des spécificités de chaque zone.

Ces formes variées permettraient de créer des ambiances caractéristiques de la diversité des équipements de loisirs, de culture, de commerce et de divertissements. Elle serait reliée à la place centrale et serait ponctuée de places et terrasses pouvant notamment accueillir des restaurants.

Les **GRANDS ÉQUIPEMENTS** regroupés autour de thématiques



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

2.2 / EuropaCity : des expériences multiples pour tous

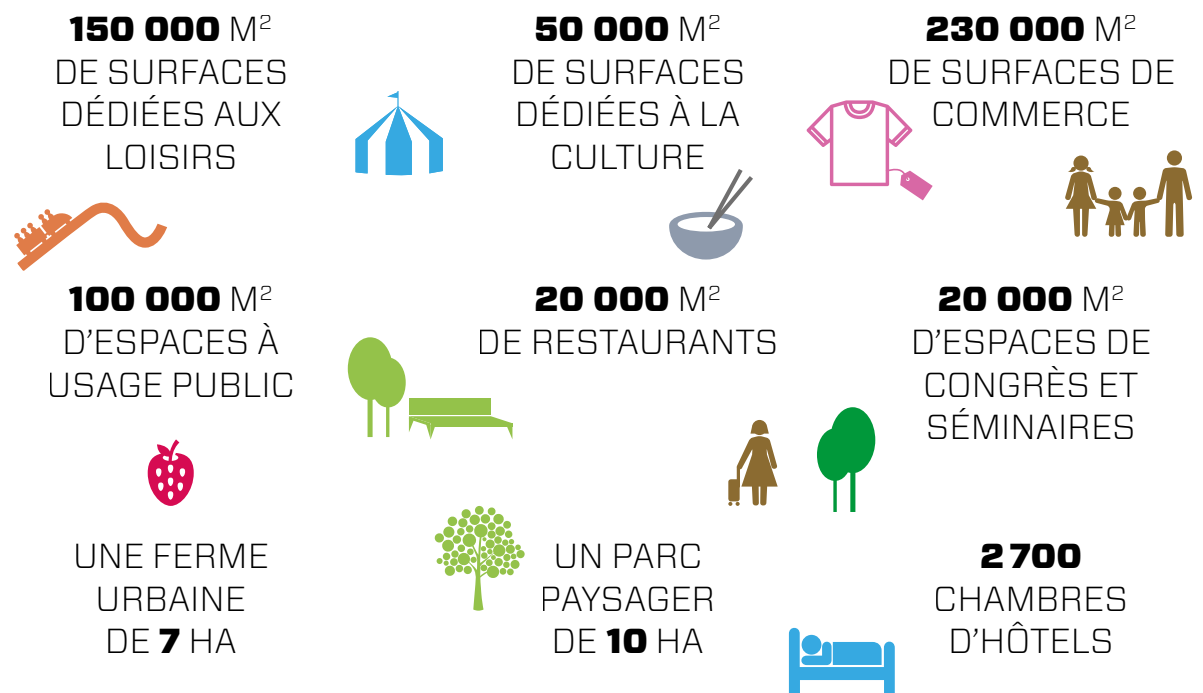
Le concept d'EuropaCity repose sur :

- * un alliage inédit de fonctions reproduisant le foisonnement et la fluidité d'expériences du monde virtuel dans un lieu physique où tous les sens seraient sollicités ;
- * une multiplicité d'offres de loisirs librement accessibles à tous les publics ;
- * une identité culturelle forte à la fois ouverte sur le monde et porteuse d'un art de vivre à la française ;
- * une liberté de choisir des expériences à vivre et à partager.

Ce concept s'inscrirait dans un lieu durable, collaboratif et à la signature architecturale ambitieuse.

Conçu pour les Franciliens comme pour les touristes, pour les adultes comme pour les enfants et les adolescents, EuropaCity serait un lieu source de découverte, de plaisir, de partage, de déconnexion. La disposition des équipements est prévue de telle sorte que le projet EuropaCity s'organiserait autour de six zones aux fonctions variées regroupées par thématiques : les vacances, les sensations fortes, le bien-être, l'art de vivre, la fête et la nuit. Les espaces administratifs (80 000 m²) comprendraient « EuropaCity Compétences⁴⁷ », dédié à l'orientation, à la formation et au recrutement des habitants, ainsi qu'un espace consacré à l'accueil de créateurs d'entreprises innovantes.

La RÉPARTITION DES SURFACES



47. Cf. partie 3.4.



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Vues du parc aquatique
et du parc des neiges
fonctionnant en synergie
pour l'eau et l'énergie



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

LOISIRS ET SPORTS

Les équipements de loisirs et de sports du projet visent à compléter l'offre francilienne, peu développée au regard du nombre d'habitants. Cinq équipements sont prévus et seraient gérés par des opérateurs spécialisés, français ou internationaux.

EuropaCity comprendrait:

✳ **un parc à thèmes couvert** avec des divertissements familiaux (manèges, spectacles, parades festives) et des attractions à sensations fortes (montagnes russes, simulateurs...). Se différenciant de l'offre existante par son caractère couvert et la densité d'activités proposées, il serait le plus grand parc à thèmes couvert d'Europe;

✳ **un parc des neiges.** Il comprendrait une piste de ski pour les débutants, un *snowpark** pour les *freestyleurs** confirmés, une piste de luge pour les enfants, une cascade de glace pour l'escalade... À vocation principalement ludique et pédagogique, il pourrait également accueillir des événements sportifs;

✳ **un parc aquatique.** Il serait thématiqué et principalement basé sur des attractions aquatiques et des toboggans. Il pourrait également comprendre des spas et de grands espaces de détente. Le parc serait couplé avec un hôtel pour créer une destination de type « *resort* » et comprendrait des espaces extérieurs;

✳ **un parc d'aventures couvert** combinant sports extrêmes et sports urbains (plongée, escalade, accrobranche, tyrolienne, saut à l'élastique...). Il disposerait d'une ouverture sur l'extérieur permettant de développer des activités en toiture et ainsi de créer des interactions avec tous les visiteurs;

✳ **un parc ludo-éducatif** pour enfants avec des activités pédagogiques et interactives centrées autour du jeu. Ce parc offrirait la possibilité d'alterner activités de création, d'apprentissage et activités physiques.

Les nouvelles pratiques sportives urbaines sont fondées sur la recherche du plaisir

De plus en plus tournées vers le partage et la convivialité, elles se démarquent de l'esprit de compétition: le but n'est pas de gagner mais de se divertir. La pratique sportive est considérée comme un loisir et une façon d'entretenir son corps au quotidien. Elle se déroule souvent dans l'espace urbain, en dehors des zones traditionnellement dédiées au sport. Un peu plus d'un tiers des activités physiques et sportives des Français se déroulent dans la rue, sans contrainte horaire ou géographique.

Le projet EuropaCity répondrait à ces nouvelles pratiques.

Ainsi, sa toiture paysagère créerait de nouveaux territoires ludiques propices à la pratique du sport, seul, en famille ou entre amis, et adaptés au besoin d'évasion. Elle constituerait un terrain de jeux pour les pratiquants du *Parkour**. Elle pourrait accueillir des parcours de *running* ou de VTT, ou encore des cours de tai-chi ou de *fitness*. Des démonstrations ludiques et participatives pourraient s'y dérouler, incitant à découvrir de nouvelles activités. Des jeux sportifs pourraient aussi y être organisés plusieurs fois dans l'année. Les pratiquants seraient incités à partager leurs expériences sportives sur les réseaux sociaux ou directement *via* les équipements numériques d'EuropaCity. Des sports comme le *freestyle** (acrobaties à l'aide de structures diverses utilisées comme tremplin) ou la plongée pourraient également être développés dans le parc d'aventures.



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Vue de la salle
circulaire de cirque
contemporain

CULTURE ET ÉVÉNEMENTIEL

L'un des objectifs du projet est de proposer une offre culturelle fondée sur la découverte, le divertissement et la qualité, accessible au plus grand nombre. **Six équipements sont prévus. Ils seraient gérés par des opérateurs culturels spécialisés**, dont des institutions emblématiques, publiques ou privées, françaises ou étrangères :

✱ **une grande halle d'expositions.** Elle serait un lieu d'accueil d'expositions d'envergure internationale. Grâce à des espaces modulables, créations contemporaines et œuvres patrimoniales y seraient présentées dans des conditions optimales. Une étude de préfiguration est actuellement en cours avec la Réunion des musées nationaux (RMN*) – Grand Palais ;

✱ **une salle circulaire.** Cet espace équipé pour créer et produire des spectacles sur mesure proposerait aux spectateurs une expérience immersive. Elle accueillerait en résidence une compagnie internationale de cirque contemporain développant un concept nouveau et participatif ;

✱ **une salle de spectacle multimodale*.** D'une capacité de 3 000 à 5 000 places, elle serait dédiée aux musiques actuelles et aux comédies musicales. Dotée d'une scène à double ouverture, elle pourrait également s'ouvrir sur la place centrale à l'occasion de grands rassemblements. Sa vocation est d'accueillir des *shows* exceptionnels et une programmation éclectique ;

Une offre culturelle
fondée sur la découverte,
le divertissement et la qualité,
accessible au plus grand
nombre.

✱ un centre culturel pour le jeune public.

Espace de découverte et d'éveil conçu pour les enfants de 2 à 12 ans, cet espace privilégierait les activités en groupe et en famille et développerait les relations intergénérationnelles. Il proposerait une approche éducative alliant divertissement et pédagogie active. EuropaCity a confié à Universcience (Cité des sciences et de l'industrie et Palais de la découverte) une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour développer un concept répondant au besoin de culture et de partage d'expériences en famille ;

✱ un lieu dédié aux cultures numériques.

À l'instar des *Fablabs**, ce serait un lieu de créativité, d'échange et d'apprentissage. Il permettrait aux visiteurs d'observer et d'expérimenter des procédés de création et de production innovants. Il se composerait d'une fabrique créative (atelier de pratique, de découverte et d'accompagnement fonctionnant avec un système d'abonnement) et d'un espace d'exposition des productions créées au sein de la fabrique. Un parcours d'animation numérique viendrait animer certains espaces à usage public d'EuropaCity ;

✱ **une résidence de créateurs.** Elle serait destinée aux jeunes talents et dédiée aux métiers d'art : gastronomie, *design*, mode... Elle aurait vocation à créer un lieu dynamique de coproduction avec des marques. Cet espace librement accessible aux visiteurs serait interactif et permettrait d'expérimenter des procédés de création (présentation de nouveaux produits, *expériences do it yourself**, conférences...).

Ces équipements seraient complétés par des rendez-vous festifs et des animations événementielles gratuites et participatives dans les espaces extérieurs d'EuropaCity. Les rues, les places et les parvis offriraient aux artistes des espaces pour des installations temporaires, des concerts ou des parades. L'architecture, les activités, la scénographie et les technologies d'EuropaCity participeraient à la dimension spectaculaire et vivante de ces événements.

Les espaces extérieurs accueilleraient également des manifestations locales telles que marchés, bals populaires, guinguettes, pique-niques géants ou vide-greniers, ainsi que des festivals, carnivals, performances, du théâtre de rue...

Les grands événements nationaux ou internationaux telles la retransmission de grands événements sportifs, la Fête de la musique, la journée de l'Europe pourraient également s'y dérouler. Complémentaire à l'offre existante, EuropaCity proposerait une caisse de résonance festive pour les événements du Grand Paris.

Les rues, les places
et les parvis offriraient
aux artistes des espaces pour
des installations temporaires,
des concerts ou des parades.

COMMERCES ET RESTAURATION

EuropaCity apporterait aux marques et enseignes la possibilité de proposer des concepts innovants grâce à des lieux modulables et à l'intégration des dernières avancées technologiques. Elles pourraient ainsi pleinement exprimer leur créativité et développer des formats inhabituels et surprenants, affirmant leur vision du commerce physique.

EuropaCity réunirait ainsi une offre commerciale aux formats innovants :

✳ **trois grands magasins** se démarquant des pôles commerciaux existants du territoire et répondant au potentiel touristique du projet ;

✳ **des enseignes inédites**, avec des marques qui trouveraient dans l'ambition du projet l'opportunité de s'implanter pour la première fois en France ;

✳ **des lieux d'expositions (*showrooms*)**, pour mettre en valeur une gamme de produits et tester les nouveautés ou les grands classiques, que l'acte d'achat s'effectue ou non ensuite en magasin ou par Internet ;

✳ **des magasins thématiques (*concept stores**)** proposant au sein d'un point de vente multimarque un ensemble de produits dont la gamme est définie par un univers thématique, tel que le *design*, le sport, la décoration, etc.

✳ **des magasins éphémères**, afin que les enseignes puissent créer, sur une courte période, l'événement lors d'un lancement de produit, animer leur réseau de distribution ou encore proposer des offres commerciales spéciales ;

* **des commerces collaboratifs et responsables** proposant la transformation d'un produit en service, des échanges de biens, de services ou de savoir-faire, du troc, de la revente, ou encore un lien direct avec les producteurs;

* **des boutiques-ateliers**, proposant de nombreuses activités autour d'une thématique (atelier de confection, conseils, achat et vente d'articles fabriqués sur place...). Conçues comme des lieux participatifs et conviviaux, elles favoriseraient l'établissement d'un lien fort entre les marques et leurs clients;

* **des ateliers de marque** pour faire découvrir la création de produits à travers l'apprentissage de techniques et de savoir-faire. Ils concerneraient aussi bien la gastronomie que les métiers d'art (art floral, couture, décoration...);

* **des magasins dits d'expérience de marque (*brand stores**)**, permettant à la marque d'exprimer son potentiel en donnant vie à son univers, en particulier par une architecture exceptionnelle;

* **des espaces pour les marques et enseignes nées sur le Web (*pure players**)** qui n'ont pas de magasins pour créer un premier contact physique avec leurs clients;

* **des boutiques de prescripteurs (*curated stores**)** de produits présélectionnés par des clients ou un groupe de personnes. Elles auraient pour objectif de répondre aux goûts et aspirations des visiteurs.

Les restaurants
seraient variés pour répondre
à tous les goûts et tous
les budgets.



Zoom : les restaurants

À EuropaCity, l'offre de restauration s'articulerait autour de deux axes : d'une part **la mise en valeur des savoir-faire**, du patrimoine culinaire, des terroirs et des cultures ; d'autre part **la découverte, la mixité des techniques culinaires et la valorisation de la création**.

Les restaurants seraient variés pour répondre à tous les goûts et tous les budgets : spécificités régionales, vente à emporter autour de cuisines de marché ou de rue, restaurants sans gluten, végétariens, gastronomiques... Des concepts diversifiés, régulièrement renouvelés, seraient proposés, du restaurant nomade ou événementiel au restaurant travaillant les produits de la ferme urbaine. Certains espaces de restauration seraient aussi des incubateurs* pour les concepts développés par des enseignes, des chefs confirmés ou débutants ou de nouveaux entrepreneurs.



Conference

© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Vue du centre de congrès
et de séminaires au sein du
projet EuropaCity

HÔTELS ET SÉMINAIRES

EuropaCity comprendrait une dizaine d'hôtels, exploités par des opérateurs spécialisés, allant des auberges de jeunesse aux hôtels haut de gamme en passant par les hôtels intégrés aux équipements de loisirs, les hôtels économiques ou familiaux. La moitié des 2700 chambres prévues relèveraient de la gamme économique, un quart correspondraient à la moyenne gamme et un quart au haut de gamme.

L'offre hôtelière s'adresserait non seulement aux visiteurs d'EuropaCity mais aussi aux touristes visitant l'Île-de-France, qu'il s'agisse de voyages dans un cadre personnel ou professionnel. Elle compléterait l'offre de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et de Roissy-en-France, ainsi que l'offre hôtelière parisienne. Elle bénéficierait de la création du nouveau quartier d'affaires du Triangle de Gonesse*.

EuropaCity comprendrait également une offre pour les touristes internationaux voyageant en circuit organisé, adaptée à leurs besoins en termes de langues, de service, de restauration, d'animation et de gammes de prix. Les hôtels proposeraient une offre de standard international, avec un niveau de services et de prestations élevé, dans un cadre original.

Le centre de congrès et de séminaires serait en lien avec l'offre hôtelière. Il viendrait compléter l'offre existante ou projetée sur le territoire, en y ajoutant une dimension ludique.

48. Cf. partie 3.4.

PARC ET ESPACES VERTS

Un parc paysager, aménagé en toiture et en pleine terre, serait conçu comme une respiration au sein du projet, mais aussi comme un lieu de promenade, de divertissement, de sports ou encore de découverte. Librement accessible comme l'ensemble des espaces à usage public du projet, chacun pourrait se l'approprier. Il pourrait ainsi être un point de rencontre pour partager des activités gratuites ou alors être un espace agréable le temps d'une pause lors d'une visite à EuropaCity.

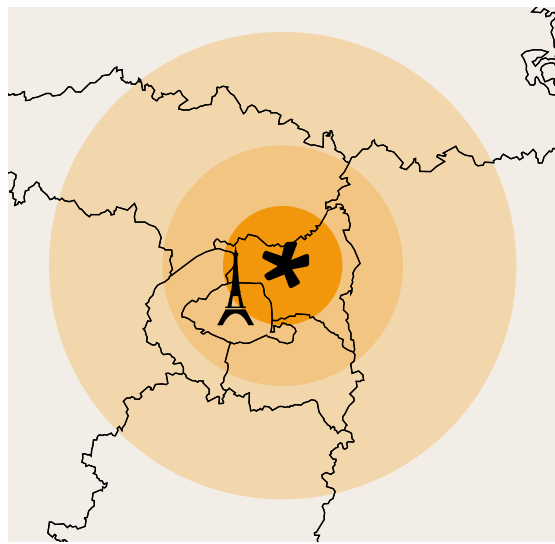
Une ferme urbaine serait située dans la partie sud du projet, en continuité du parc paysager ainsi que, pour partie, en toiture. Elle privilégierait un équilibre entre pédagogie, information et production agricole. L'accueil des publics serait possible lors des activités pédagogiques (visites et ateliers). Elle aurait également vocation à devenir un lieu de production maraîchère et fruitière, sous serre ou en plein air, à destination des restaurants du site. Cette production serait organisée de manière à permettre l'appropriation du lieu par les visiteurs d'EuropaCity, ainsi que par les habitants.

ESPACES DE SERVICES MUTUALISÉS

Au-delà des espaces dédiés à la gestion administrative et technique du site, des lieux seraient mis à disposition et mutualisés pour accueillir les habitants, les salariés ou les entreprises partenaires.

Ainsi, EuropaCity hébergerait un centre d'orientation, de formation et de recrutement dans le cadre du programme « EuropaCity Compétences⁴⁸ », ainsi que des salles de *coworking* et un espace dédié aux créateurs d'entreprises innovantes.

Zone d'ATTRACTIVITÉ D'EUROPACITY



moins de 15 minutes 650 000 habitants*	de 15 à 30 minutes 5 300 000 habitants*
de 30 minutes à 1 heure 12 400 000 habitants*	de 1 heure à 2 heures 19 000 000 habitants*

* Estimation sur la base des tendances passées et des projections des populations de l'INSEE pour 2025
Source : CRT Paris Île-de-France, 15 décembre 2014, communiqué de presse

FRÉQUENTATION TOURISTIQUE en 2014



**47 MILLIONS DE VISITEURS
FRANÇAIS ET INTERNATIONAUX
EN ÎLE-DE-FRANCE**

© Alliances & Territoires - EuropaCity

Source : CRT Paris Île-de-France, 15 décembre 2014, communiqué de presse

FRÉQUENTATION DES PRINCIPAUX SITES culturels, de loisirs et de commerce en Île-de-France

Sites	Nombre de visiteurs en 2014	Accès payant
Les Quatre Temps	45 800 000 ¹	
Forum des Halles	37 400 000 ¹	
Notre-Dame de Paris	14 300 000 ²	
Disneyland® Paris	14 200 000 ³	✓
O'Parinor	12 000 000 ⁴	
Musée du Louvre	9 135 000 ³	✓
Domaine de Versailles (hors parc)	7 700 000 ⁵	✓
Tour Eiffel	7 100 000 ³	✓
Centre Georges Pompidou	3 450 000 ³	✓

Sources :

1: Unibail-Rodamco, 2015, *Rapport annuel et de développement durable*

2: Office du tourisme et des congrès de Paris, 2015, communiqué de presse, *Fréquentation culturelle 2014 à Paris*

3: Disneyland® Paris, 2015, *Rapport d'activité 2014*

4: Hammerson, *Fiche détaillée O'Parinor*

5: CRT Paris Île-de-France, *Bilan de l'activité touristique de l'année 2014*

2.3 / La fréquentation prévisionnelle

EuropaCity serait destiné à accueillir des visiteurs d'origines variées. Avec de larges espaces à usage public, une offre de loisirs attractive, des équipements culturels de qualité, un choix de commerces innovants et une gamme d'hôtels diversifiée, EuropaCity a pour ambition d'attirer à la fois les Franciliens et les touristes, tant français qu'étrangers.

Les études de fréquentation⁴⁹ ont identifié deux profils de visiteurs : ceux issus de la zone dite « d'attractivité », c'est-à-dire les habitants situés à moins de 2 heures du site (tous modes de transport confondus : métro, RER, voiture, TGV), franciliens et excursionnistes d'une part, et les touristes, qu'ils soient français ou étrangers d'autre part. S'ajouterait à ces visiteurs une clientèle d'affaires (salons et congrès) issue des nombreux pôles d'activités à proximité (existants et en projet).

Ces études estiment le **nombre de visites annuelles à EuropaCity à environ 31 millions en 2025**, 25 des 31 millions de visiteurs attendus à l'année, soit 81 % de la clientèle totale, étant issus de la zone située à moins de 2 heures de trajet (Franciliens et excursionnistes).

La clientèle touristique est quant à elle estimée à 6 millions de visiteurs par an, avec environ 45 % de touristes français, 22 % de touristes européens, 21 % de touristes hors Europe et 11 % de touristes d'affaires.

À titre de comparaison, l'ensemble Haussmann / Opéra totalise plus de 120 millions de visiteurs par an. Val d'Europe (Disneyland® Paris, Vallée® Village, centre commercial Val d'Europe™) attire plus de 40 millions de visiteurs à l'année.

EuropaCity se positionnerait comme un nouveau pôle d'attraction tant aux niveaux régional que national et international. Ainsi, le projet s'adresserait à des visiteurs ayant des motivations, des attentes et des pratiques diverses :

★ **pour les habitants les plus proches**, EuropaCity apporterait de nouvelles activités dans une polarité urbaine qui pourrait devenir un lieu de promenade régulière ;

★ **pour les Franciliens**, EuropaCity deviendrait une destination pour une journée ou une soirée afin d'assister à un spectacle, une exposition, tout en profitant d'une offre commerciale renouvelée ;

★ **pour les touristes français et européens**, EuropaCity représenterait une destination complète de loisirs pour un court séjour ainsi qu'une offre d'hébergement à proximité de Paris ;

★ **pour les touristes internationaux**, EuropaCity serait une étape de leur séjour à Paris ou en France en proposant une offre, notamment commerciale, complémentaire de l'existant, que ce soit dans un cadre personnel ou professionnel.

EuropaCity
a pour ambition d'attirer
à la fois les Franciliens
et les touristes, tant français
qu'étrangers.

49. Données relevant du secret des affaires et commercial.



Zoom : la *Living City*[®], stratégie de développement durable*

EuropaCity est un projet ayant une démarche de durabilité économique, sociétale et écologique. Pour cela, le maître d'ouvrage a adopté une approche « nette positive* », afin d'optimiser les bénéfices que le projet pourrait apporter à son territoire d'implantation. La contribution socio-économique d'EuropaCity serait ainsi fondée sur une logique participative et une maximisation des retombées pour le territoire. Afin d'apporter une contribution écologique positive, le choix a été fait de concevoir les aspects environnementaux selon une approche écosystémique*.

Ces bénéfices lui permettraient également de participer au développement et à la mise en œuvre d'innovations, aussi bien techniques et numériques que sociales et environnementales, en créant la *Living City*[®].

Pour ce faire, EuropaCity s'est fixé dix objectifs principaux. Ils s'accompagneraient d'engagements et d'indicateurs préfigurés dans le plan d'actions durables et pourraient évoluer dans le cadre d'un comité de suivi⁵⁰.

Ces objectifs sont :



1 Soutenir le développement économique du territoire



2 Permettre l'accès à l'emploi et à la formation des habitants du territoire



3 Maximiser les retombées économiques locales



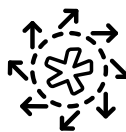
4 Créer une destination de loisirs métropolitaine répondant aux attentes locales



5 Contribuer aux enjeux de la démocratisation culturelle



6 Accompagner la transition vers des modes de vie responsables



7 Réaliser un écosystème urbain, modèle de la transition écologique



8 Privilégier les modes de transport ayant un faible impact sur l'environnement



9 Favoriser le développement de la biodiversité



10 Promouvoir le confort de ses visiteurs et employés

La démarche de développement durable d'EuropaCity s'intègre dans les principes de la stratégie de responsabilité sociale et environnementale (RSE*) du Triangle de Gonesse définis par l'EPA* Plaine de France. À ce titre, EuropaCity rechercherait les meilleures optimisations (gestion des ressources, déplacements, biodiversité, etc.) avec les activités tertiaires développées dans la ZAC du Triangle de Gonesse et viserait la certification environnementale « *BREEAM Communities* ».

50. Cf. partie 4.

2.4 / Un objectif d'exemplarité environnementale

L'objectif d'exemplarité environnementale est au cœur du projet EuropaCity. Sa taille et la diversité de ses programmes permettraient de créer un écosystème urbain conçu pour gérer simultanément l'eau, l'énergie et les déchets, au sein d'un quartier à l'échelle du piéton. Il garantirait le confort de ses visiteurs et participerait au développement de la biodiversité locale. EuropaCity pourrait devenir une nouvelle vitrine d'innovations durables, aussi bien techniques et numériques que sociales et environnementales.

PRÉSERVER LES RESSOURCES

L'opportunité, qui consiste à concevoir un projet de cette taille et non à l'adapter à des réseaux existants, permet d'adopter une démarche innovante sur le plan de la gestion de l'énergie, de l'eau et des déchets.

Afin de profiter de toutes les synergies possibles, ces trois services (eau, énergie, déchets) seraient gérés conjointement au sein d'EuropaCity, chacun bénéficiant des apports de l'autre (récupération de chaleur, valorisation énergétique des déchets...) en plus des synergies internes (optimisations thermiques, recyclage des déchets, réutilisation des eaux de pluie ou usées...).

Des travaux d'études prospectives avec les grands industriels français – fournisseurs d'énergie et spécialistes de la gestion de l'eau et des déchets – sont entrepris afin de permettre la mise en œuvre de solutions innovantes participant à l'émergence d'une *smart city** à la française.

Les objectifs environnementaux de la démarche de développement durable en quelques chiffres :

- ✳ **objectif 100 %** des besoins en eau non potable couverts par les dispositifs de recyclage des eaux de pluie ou usées;
- ✳ **objectif 100 %** des déchets organiques (et 75 % des déchets en général) valorisés en interne;
- ✳ **objectif 100 %** des besoins énergétiques couverts par une production sur site, avec un recours massif aux énergies renouvelables.

GÉRER L'EAU DURABLEMENT

La consommation d'eau potable serait limitée et strictement réservée aux usages pour lesquels elle est obligatoire: usages domestiques, réseau incendie, bassins aquatiques... De plus, ces consommations seraient limitées par la mise en place d'équipements économes en eau, de circuits intelligents prévoyant une détection des fuites et de dispositifs de coupure automatique en cas de fuite ou en dehors des horaires d'utilisation. Des actions de prévention auprès du public et du personnel seraient également menées.

Les eaux de pluie ainsi que les eaux usées seraient réutilisées au maximum afin de réduire la consommation en eau potable d'EuropaCity et de limiter les rejets. Des solutions de traitement des eaux de pluie et de certaines eaux usées sont actuellement étudiées (bassins de récupération, jardin filtrant, traitement spécifique...) en vue de les réutiliser pour l'arrosage des espaces verts, le lavage des sols, les chasses d'eau, etc.

Soumises à autorisations ou dérogations de l'Agence régionale de santé (ARS*), ces solutions de recyclage des eaux permettraient de couvrir 100 % des besoins en eau non potable. Au-delà du bassin d'orage, plusieurs petits bassins⁵¹ de rétention seraient également prévus pour permettre une gestion raisonnée des eaux résiduelles avant rejet, tout en aménageant des espaces paysagers.

VALORISER SUR PLACE LE MAXIMUM DE DÉCHETS

Afin de réduire la production de déchets, le maître d'ouvrage projette de mener des opérations de sensibilisation à la production et au tri des déchets en direction des visiteurs et des personnes travaillant sur le site. Le traitement et le recyclage des déchets se feraient à l'intérieur de l'emprise du projet. Tous les opérateurs partenaires auraient l'obligation contractuelle de limiter leur volume de déchets et d'inciter les visiteurs à collecter, trier et rapporter les déchets.

S'appuyant sur ce tri à la source, la collecte bénéficierait de l'infrastructure logistique du site ou de son propre réseau (collecte pneumatique). Des plates-formes de tri sélectif et de compostage des déchets organiques, couplées avec des unités de méthanisation, sont à l'étude. La présence de ces installations permettrait de réduire la production de déchets du site et obligerait à améliorer la qualité du tri. Le digestat pourrait être utilisé comme engrais au sein de la ferme urbaine. L'objectif serait d'atteindre 75 % de déchets valorisés sur place, pour optimiser leur réutilisation et réduire leur transport.

Les déchets non recyclables sur place (verre, ordures ménagères résiduelles, encombrants) seraient évacués vers les circuits classiques de recyclage, de stockage ou d'incinération.

ÉCONOMISER, PRODUIRE ET GÉRER L'ÉNERGIE

La sobriété énergétique a été intégrée dès la conception architecturale du projet. L'orientation des bâtiments en fonction du vent et du soleil a été optimisée selon une approche bioclimatique par l'équipe de maîtrise d'œuvre. Les besoins en chauffage, en climatisation et en éclairage seraient ainsi réduits le plus possible. La toiture largement végétalisée permettrait également d'améliorer considérablement l'isolation des bâtiments et de réduire encore les consommations énergétiques. La mise en place de ventilation naturelle de certains espaces et de dispositifs d'éclairage par *LED* permettrait une réduction d'environ 30 % des besoins énergétiques d'EuropaCity par rapport aux pratiques actuelles.



Zoom : l'architecture bioclimatique

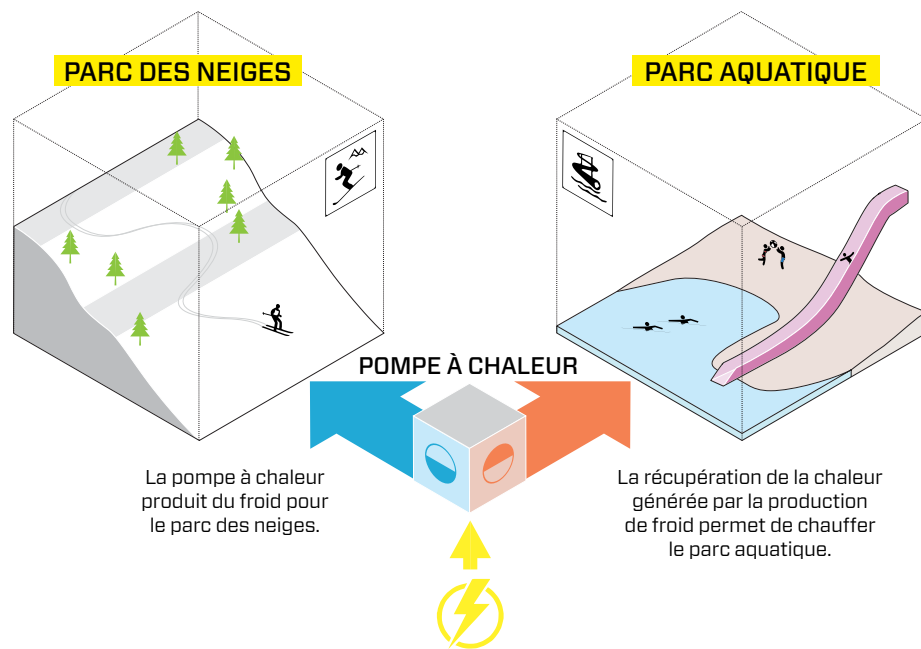
Branche de l'écoconception, l'architecture bioclimatique recherche l'harmonie entre un projet, son milieu naturel et les modes de vie des usagers, pour minimiser les besoins en énergie et améliorer l'insertion du projet dans l'environnement. Afin d'évaluer au plus près les besoins énergétiques des bâtiments, des simulations thermiques dynamiques ont été effectuées à partir des données techniques et de la gestion future, prenant en compte la géométrie de construction, les usages, l'éclairage, les équipements, les taux et horaires d'occupation, les besoins en ventilation et en eau chaude sanitaire.

51. Les bassins de traitement et de rétention des eaux devront répondre aux exigences de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour éviter que ces espaces ne deviennent des zones de nidification du fait de la proximité de l'aéroport du Bourget. Ainsi, le bassin de rétention serait dimensionné pour se vidanger en moins de sept jours et certaines espèces végétales seront proscrites du site.

Suivant les principes de l'économie circulaire, des synergies seraient mises en œuvre au profit de la sobriété énergétique et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En complément du compostage des déchets organiques (incluant les eaux usées issues des chasses d'eau), qui pourraient servir d'engrais pour la ferme urbaine, le biogaz qui se dégage lors de leur décomposition pourrait être utilisé par une unité de cogénération pour fournir de l'électricité et de la chaleur pour les besoins du site.

Par ailleurs, la chaleur issue de certaines eaux usées pourrait également être récupérée pour préchauffer l'eau chaude sanitaire. L'organisation spatiale des programmes d'EuropaCity traduit également la recherche d'optimisation énergétique: la contiguïté du parc aquatique et du parc des neiges permettrait de réduire de près de 40 % les besoins énergétiques de ces deux équipements, par rapport à leur consommation s'ils étaient pris séparément. Un système de pompe à chaleur serait utilisé pour maintenir à basse température le parc des neiges, produisant de la chaleur qui serait utilisée pour chauffer le parc aquatique.

SYNERGIE ÉNERGÉTIQUE entre le parc des neiges et le parc aquatique



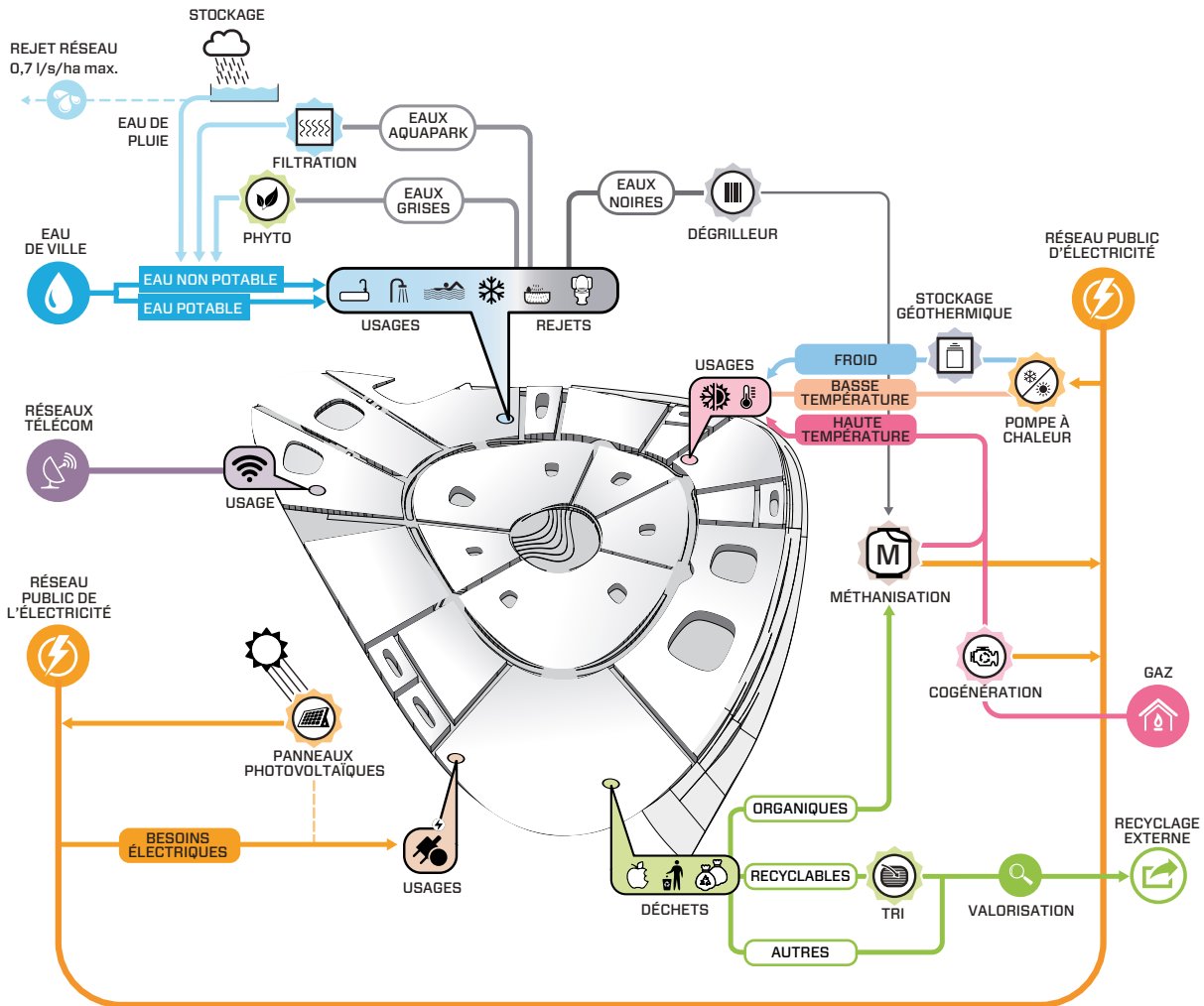
Source: équipe BIG, 2015, projet directeur



Zoom: principe de synergie entre le parc des neiges et le parc aquatique

L'organisation spatiale d'EuropaCity permettrait de favoriser l'échange d'énergies entre les différents équipements. La chaleur produite pour refroidir le parc des neiges pourrait ainsi être récupérée pour alimenter les autres programmes (notamment le parc aquatique). Cette synergie permettrait de réduire de près de 40 % les besoins énergétiques de ces deux équipements.

LA GESTION DURABLE du projet



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Source: équipe BIG, 2015, projet directeur

Pour répondre aux variations saisonnières des besoins en énergie, il est prévu de recourir à des solutions innovantes telles que le stockage géothermique, associé à une gestion intelligente des réseaux de chaud et de froid. Pour gérer au mieux la consommation électrique d'EuropaCity, un système de réseaux intelligents (*smart grid**) s'appuyant sur des solutions de stockage et d'effacement énergétique serait mis en place afin de piloter la consommation des différents équipements et faire face aux pics de consommation éventuels.

Plusieurs alternatives d'énergie verte*

Trois scénarios d'approvisionnement sont à l'étude, avec pour objectif de parvenir à produire l'ensemble de l'énergie nécessaire au projet sur place. Tous exploitent les synergies évoquées et accordent une part importante à l'énergie solaire photovoltaïque, des panneaux étant placés en toiture et au niveau du bassin d'orage, sur une surface de plus de 13 hectares au total (dont 11 hectares en toiture et 2 hectares au-dessus des bassins de rétention).

Le premier scénario se distingue par le choix de la géothermie, qui couvrirait tous les besoins en chaleur et en froid du site.

Il est prévu de recourir à des solutions innovantes telles que le stockage géothermique, associé à une gestion intelligente des réseaux de chaud et de froid.

Le deuxième scénario, plus prospectif, basé également sur la géothermie, mais cette fois très profonde, permettrait de produire de l'électricité à partir de cette eau à très haute température et dégagerait un excédent substantiel de chaleur qui pourrait être utilisé par les programmes de la ZAC du Triangle de Gonesse, ainsi que par les collectivités voisines.

Le troisième scénario privilégie la production d'électricité tout en couvrant les besoins de chaleur du site. Il repose sur la méthanisation des déchets organiques – génératrice de biogaz – et la combustion de bois issu de forêts locales, associées à des unités de cogénération de chaleur et d'électricité.



Zoom : la géothermie et la cogénération

La **géothermie** (littéralement chaleur de la terre) est une technique qui utilise la chaleur du sous-sol ou des nappes souterraines. Généralement vouées à la production de chaleur, des installations de géothermie profonde sont aujourd'hui développées pour produire de l'électricité.

Les installations de **cogénération** sont conçues pour produire dans le même temps de l'électricité et de la chaleur à partir d'une même énergie primaire (ici le biogaz). Le principe est d'exploiter la chaleur associée à la production d'électricité plutôt que de la perdre.



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Vue de la rue piétonne

FAVORISER LES MOBILITÉS DURABLES

Axe essentiel de la mobilisation sur la transition énergétique, le secteur de la mobilité est marqué par des mutations et des ruptures profondes comme le développement de la géolocalisation, du covoiturage, des vélos en libre-service, des expérimentations sur les voitures sans conducteur...

Les innovations numériques à venir et la transformation du réseau de transports avec l'arrivée du Grand Paris Express vont bouleverser nos modes de déplacement en Île-de-France. À titre d'exemple, le quartier de La Défense sera à 35 minutes⁵² de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle avec les nouvelles lignes 15 et 17 contre 1h05 aujourd'hui avec les RER A et B. L'ambition d'EuropaCity est de participer à ces nouvelles pratiques de mobilité, individuelles et collectives, en offrant des modes de déplacement et des supports d'information diversifiés à l'intérieur du site.

Un des atouts de la localisation d'EuropaCity dans le Triangle de Gonesse* sera la multiplicité des accès au site: transports en commun avec la connexion directe à la gare du Triangle de Gonesse* (ligne 17 du Grand Paris Express, Barreau de Gonesse*, BHNS*), accès dédiés depuis le réseau autoroutier (A1, A3, A104) et modes doux* avec les aménagements du quartier d'affaires et du BIP*.

EuropaCity souhaiterait aussi proposer des outils permettant aux visiteurs de choisir le moyen de transport le plus adapté à leurs besoins. Cela passerait notamment par la mise en place de solutions logistiques qui ne les obligerait pas à prendre leur voiture s'ils veulent effectuer des achats sur le site (services de livraison), d'un outil de gestion d'itinéraires favorisant les modes doux*, les transports en commun ou le covoiturage, ainsi que par la création de stationnements sécurisés pour les vélos. Par ailleurs, les parcs de stationnement seraient intégrés aux bâtiments, ce qui favoriserait la compacité du projet.

EuropaCity serait un quartier à taille humaine, à l'échelle du piéton, accessible et adapté à tous les publics, favorisant les modes de déplacement doux* (piétons, vélos), permettant aussi le développement d'une offre de transport interne.

Un des atouts de la localisation d'EuropaCity dans le Triangle de Gonesse serait la multiplicité des accès au site.



Zoom: l'accessibilité du site

À l'intérieur de l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse*, EuropaCity serait accessible de tout endroit en moins de 5 minutes à vélo ou de 15 minutes à pied. Par ailleurs, EuropaCity sera accessible par le BHNS* en moins de 15 minutes depuis le centre-ville de Gonesse.

52. SGP, 2014, Document de concertation renforcée de la ligne 17 Nord.

Le PROJET PAYSAGER



PRAIRIES SÈCHES ET FLEURIES

Structure végétale / espèces:
prairie fleurie (hauteur 10-20 cm)
pelouses sèches et steppes (hauteur 40-70 cm)
arbres singuliers (hauteur 20-30 m)



JARDINS BRISE-VENT / BOCAGE

Structure végétale / espèces:
haies brise-vent (hauteur 1-10 m)
haies (hauteur 1-2 m)
prairie fleurie (hauteur 10-20 cm)



VERGERS

Structure végétale / espèces:
vergers (hauteur <10 m)
pelouses sèches et steppes (hauteur 40-70 cm)
prairie fleurie (hauteur 10-20 cm)



CORRIDOR ARBORÉ

Structure végétale / espèces:
boisement (hauteur 15-20 m)
jachères
haies (hauteur 1-2 m)

© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

PARTICIPER AU DÉVELOPPEMENT DE LA BIODIVERSITÉ

Avec le choix du projet architectural de BIG, qui comprend un parc paysager et une toiture végétalisée, EuropaCity contribuerait à l'amélioration de la biodiversité⁵³ du Triangle de Gonesse*, principe voulu par l'aménageur, l'EPA* Plaine de France. Sur une cinquantaine d'hectares en toiture, dont environ quinze accessibles au public, les espaces paysagers du projet pourraient devenir un support privilégié de biodiversité, tout en respectant les contraintes liées à la proximité de l'aéroport Paris-Le Bourget.

Le projet biodiversité

S'appuyant sur les enjeux identifiés dans le diagnostic de la ZAC du Triangle de Gonesse*, le projet biodiversité d'EuropaCity a pour objectif de participer au renforcement de la trame verte locale, afin de créer des conditions favorables pour l'installation puis la pérennisation d'une biodiversité locale, riche et diversifiée.

Plusieurs milieux naturels locaux ont été sélectionnés à partir de leurs potentiels écologiques et faisabilités techniques pour être implantés à EuropaCity : pelouses pâturées, prairies fauchées, parcelles agricoles (maraîchages, prévergers), haies bocagères et trame arborée. Les bassins prévus pour la gestion des eaux seraient également mis à contribution.

Le programme biodiversité d'EuropaCity prendrait modèle sur les modes de gestion écologique des parcs reconnus pour la richesse de leur biodiversité se trouvant à proximité, comme le parc Georges-Valbon et le parc départemental du Sausset.

La ferme urbaine prévue dans le projet aurait également un rôle prépondérant. En plus de la fonction de production de produits pour la consommation sur place et des aspects pédagogiques, elle serait le lieu de suivi de la biodiversité et de gestion de l'ensemble des espaces verts, pour lesquels est projeté l'écopâturage.

Les autres espaces d'EuropaCity, notamment techniques (production d'énergie) et les accès seraient aménagés pour ne pas gêner le développement de la biodiversité et veiller au respect des continuités (surélévation des panneaux photovoltaïques, création de passages pour la faune...).

Créer des conditions favorables pour l'installation puis la pérennisation d'une biodiversité locale, riche et diversifiée.

53. De naturalité* faible comme diagnostiqué dans l'étude faune-flore réalisée pour l'état initial du projet de ZAC.



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Vue de la ferme urbaine



Zoom : une ferme urbaine de 7 hectares

Les fermes urbaines, qui associent une agriculture raisonnée à la mise en valeur du terroir local et à la gastronomie, sont en plein essor et visent un large public. Leur développement reflète la recherche de solutions pour créer des circuits courts mais également de nouveaux rapports aux autres, aux ressources et à la nature. Située en pleine terre et pour partie sur les toits d'EuropaCity, la ferme urbaine aurait vocation à devenir un lieu de production maraîchère et fruitière, sous serre ou en plein air, à destination des restaurants du site. Elle centraliserait également la gestion des milieux naturels et notamment les espaces ouverts au pâturage afin d'accompagner le développement de la biodiversité. Le projet prévoit également la mise en place d'activités pédagogiques (visites, ateliers) à destination du public et notamment des familles et scolaires. Afin de favoriser les circuits courts au-delà des produits issus de la ferme d'EuropaCity, le développement d'un réseau avec des producteurs locaux serait privilégié.

GARANTIR LE CONFORT DES VISITEURS ET EMPLOYÉS

Sujets essentiels dans les réflexions sur les villes de demain, le confort et le bien-être sont associés à la sobriété énergétique mais aussi à la santé. Dans un environnement très contraint par les infrastructures de transport lourdes comme les aéroports et les autoroutes, EuropaCity composerait avec ces nuisances (sonores, qualité de l'air, confort thermique...) pour proposer un lieu de bien-être, en améliorant le confort thermique, visuel, et en réduisant les contraintes phoniques et les nuisances liées à la qualité de l'air.

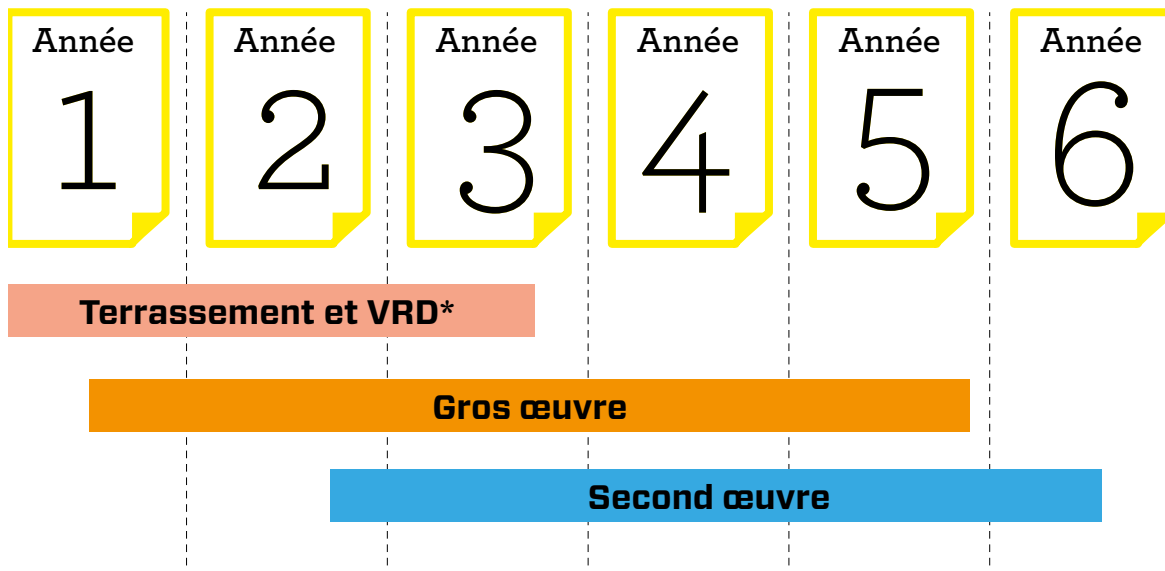
Afin de créer des conditions optimales de confort, des actions à mettre en place ont été formulées sur la base du diagnostic de la situation. En l'absence de standard reconnu pour le confort extérieur, l'expertise de Transsolar, membre de l'équipe de maîtrise d'œuvre, et l'étude attentive des diverses certifications environnementales (*BREEAM*, *HQE*...) permettent de proposer des classifications pour les différents espaces du projet, et notamment ceux à usage public.

Ces dispositions ont été intégrées dès la phase de conception du projet architectural.

L'organisation spatiale du site et les partis pris architecturaux (végétalisation du site, volumétrie) apporteront une première réduction majeure des nuisances phoniques (bâtiments écrans vis-à-vis de l'autoroute) et une amélioration de la qualité de l'air (absorption de particules par certains végétaux), du confort thermique (disposition des rues pour bloquer les vents, bienfaits de la végétation pour l'isolation) et visuel (points de repère, vues sur l'extérieur et la nature...). Des mesures complémentaires, actives ou passives, pourraient être mises en place pour améliorer le confort : fontaines et éléments aquatiques, dispositifs antibruit, parois actives chauffantes...

Des indicateurs seraient également mis en place pour surveiller régulièrement la qualité de l'air. Grâce aux dispositifs attractifs qui seraient mis en place, **les visiteurs pourraient aussi participer à l'évaluation du confort du site et ainsi à l'amélioration des conditions d'accueil d'EuropaCity.**

Le **CALENDRIER** de la phase de construction



© Alliances & Territoires - EuropaCity - 2015 - Reproduction interdite

* Voirie et réseaux divers (VRD)



Zoom: une charte de chantier vert

Une charte de « chantier vert » serait élaborée et intégrée dans les appels d'offres à destination des entreprises de travaux. L'enjeu serait de limiter les nuisances lors de la phase de construction d'EuropaCity pour les usagers des infrastructures routières qui bordent le site, les activités proches, les équipes de chantier et l'environnement.



2.5 / La phase de construction

ORGANISATION ET CALENDRIER DU CHANTIER

EuropaCity serait réalisé en plusieurs étapes de chantier. Au vu des complexités techniques et de coordination des différents corps d'état*, la durée de la phase de construction a été estimée à cinq ans et demi. Six « zones de chantier » ont été délimitées. Sur chacune d'entre elles se succéderaient les phases de terrassement et de viabilisation, de gros œuvre et de second œuvre. Le chantier serait essentiellement limité à l'intérieur de sa propre emprise.

En raison de la présence des aéroports de Paris-Le Bourget et Paris-Charles-de-Gaulle, des contraintes importantes de hauteur s'appliqueraient en phase de construction.

Les limites de hauteur imposées par le plan de servitudes aéronautiques* de l'aéroport de Paris-Le Bourget ont été intégrées par les équipes de maîtrise d'œuvre. L'utilisation de grues à tour serait possible pour la construction des bâtiments, dont la hauteur libre entre les éléments les plus hauts et le plafond imposé par les servitudes est supérieure à 13 mètres. Quand cela s'avérerait nécessaire, le mode de construction, les matériaux et les procédés constructifs seraient adaptés pour respecter les limites de hauteur. Pendant toute la durée des travaux, des mesures seraient prises pour minimiser l'impact du chantier en termes de pollution et de nuisances de toutes sortes.

UN CHANTIER RESPECTUEUX DE SON ENVIRONNEMENT

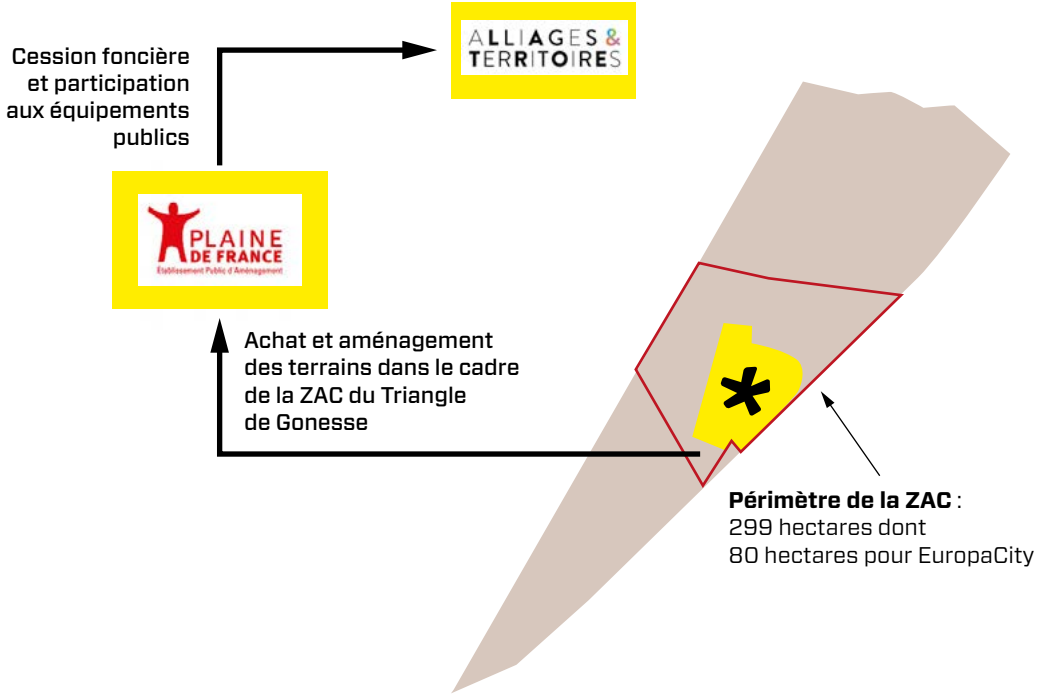
Afin de limiter l'impact de la construction du projet sur les cycles biologiques de la faune et de la flore, un plan d'installation de chantier (PIC*) serait mis en place. Celui-ci organiserait les différentes zones de chantier et serait réalisé en amont.

Au-delà des exigences réglementaires qui devront être respectées par toutes les entreprises, une politique environnementale ambitieuse permettrait de réduire à la source la quantité et la toxicité des déchets. Afin de limiter les besoins en énergie et en eau, des équipements économes seraient utilisés et les personnels sensibilisés.

Les accès aux zones de chantier seraient créés depuis le BIP* et la RD 370. Les horaires de livraison seraient planifiés afin d'éviter les heures de pointe. Un contrôle des engins en sortie serait mis en place, prévoyant notamment un dispositif de nettoyage des roues des camions.

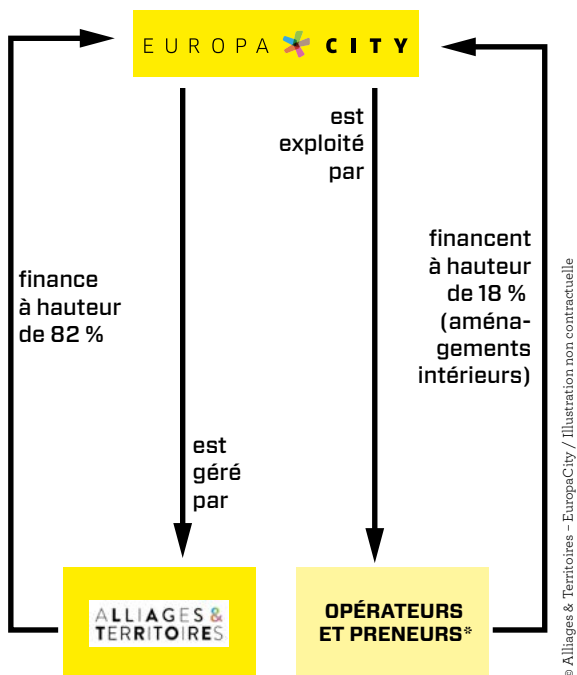
L'optimisation de l'équilibre global de déblais-remblais de l'ensemble des constructions prévues dans la ZAC* du Triangle de Gonesse* serait recherchée avec l'EPA* Plaine de France avec pour objectif de réutiliser la terre sur site et de limiter ainsi son évacuation du site et les nuisances sur l'environnement physique ou naturel.

CESSION FONCIÈRE



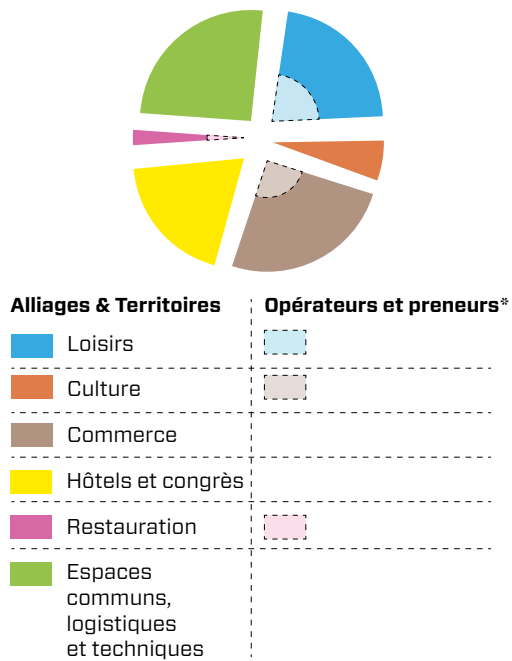
© Alliages & Territoires – EuropaCity / Illustration non contractuelle

MONTAGE FINANCIER et opérationnel du projet



© Alliages & Territoires – EuropaCity / Illustration non contractuelle

Répartition des INVESTISSEMENTS PAR PROGRAMME



© Alliages & Territoires – EuropaCity / Illustration non contractuelle

*Opérateurs et preneurs : exploitants d'hôtels, du parc à thème, du parc aquatique, des grands magasins, des commerces, des restaurants...

2.6 / Les principes du fonctionnement économique

LE MONTAGE FINANCIER

Le coût total d'investissement du projet est estimé à 3,1 milliards d'euros⁵⁴. Ce montant intègre le coût des études et des travaux ainsi que l'acquisition du foncier à l'aménageur public et les frais financiers. La charge foncière couvrirait l'achat des terrains aménagés ainsi que la participation aux équipements publics de la ZAC, dont la future station du Grand Paris Express et la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD 370. 80 % de l'investissement, soit 2,6 milliards d'euros, serait porté par le maître d'ouvrage, en capital et par emprunt. Les opérateurs exploitants, spécialisés dans les loisirs, le commerce et la restauration, prendraient en charge des aménagements intérieurs, contribuant à hauteur de 500 millions d'euros au financement de l'opération.

LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

Pour l'exploitation des éléments de programme d'EuropaCity, le maître d'ouvrage compte sélectionner des opérateurs nationaux ou internationaux reconnus, capables de mettre en œuvre des concepts inédits et d'implanter des marques attractives. L'objectif de ces partenariats est de créer une destination inédite et hybride dépassant l'attractivité de chaque élément de programme

pris individuellement. Cette approche d'attractivité à l'échelle du site soutient le modèle économique global du projet, fondé sur la complémentarité des offres dans une approche intégrée de rentabilité.

Le modèle d'EuropaCity est basé sur un objectif de renforcement de la fréquentation, qui tient d'une part à une zone d'attractivité très large et d'autre part à la multiplication des raisons de visite. Ce modèle se fonde sur la taille du projet et la multiplicité des expériences proposées, gratuites ou payantes, commerciales ou culturelles, exceptionnelles ou récurrentes, extrêmes ou relaxantes...

Il permettrait à EuropaCity de s'adapter à d'éventuels aléas de marché que pourraient rencontrer certains opérateurs dans l'exploitation des équipements. Cela minimiserait ainsi le risque par rapport à un projet monofonctionnel. Si toutefois un opérateur devait faire face à une restructuration, la taille et la diversité de l'offre d'EuropaCity garantirait la pérennité du projet et permettraient dans le même temps à d'autres opérateurs de reprendre les espaces laissés disponibles. Relevant de la stratégie de l'entreprise, le budget prévisionnel d'exploitation d'EuropaCity demeure confidentiel. Il a été établi en prenant en compte le dimensionnement des équipements et les estimations de fréquentation précédemment décrits.



Zoom: répartition des investissements par types d'équipement

Plus du quart de l'investissement (26 %) serait alloué aux espaces communs et à usage public (rue piétonne, espaces de déambulation, toiture, parc urbain, parcs de stationnement...). 25 % de l'investissement concernerait les équipements commerciaux et 22 % les activités de loisirs.

54. Tous les montants exprimés sont en valeur 2014.



Vue de Paris depuis
le toit d'EuropaCity

3.1

Les effets sur
l'environnement
naturel

3.2

L'insertion
dans la trame urbaine
et paysagère du
Triangle de Gonesse

3.3

Les flux
de déplacements
liés au projet

3/

LES EFFETS DU PROJET POUR LE TERRITOIRE



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

3.4
La création
d'emplois et
les enjeux
de formation

3.5
Les
complémentarités
avec l'offre
francilienne

3.6
Un effet levier
pour le développement
économique
du territoire

La réalisation d'EuropaCity apporterait des bénéfices de différentes natures au nord-est francilien, s'associant à la volonté publique de promouvoir ce territoire comme un pôle majeur de rayonnement international. Le projet participerait à la recomposition urbaine et économique de cette partie de l'Île-de-France, diversifierait l'offre existante par la création d'une nouvelle destination de loisirs, densifierait l'offre culturelle et la capacité hôtelière. Il développerait également l'emploi local. Il contribuerait aux orientations environnementales inscrites dans le SDRIF* et constituerait une nouvelle centralité urbaine créant des liens géographiques, humains et économiques.

3.1 / Les effets sur l'environnement naturel

IMPACT SUR LA BIODIVERSITÉ

Le site d'implantation du projet EuropaCity au sein de l'opération publique d'aménagement n'est inscrit dans aucun périmètre de protection Natura 2000* ou ZNIEFF*. La zone Natura 2000* la plus proche du site se trouve à 2 km à vol d'oiseau à l'est. Il s'agit du parc départemental du Sausset, situé en Seine-Saint-Denis, inscrit au titre de la directive oiseaux* pour son intérêt ornithologique et également classé ZNIEFF*. Sur le site même du projet, les enjeux liés à la faune et à la flore apparaissent limités selon les études conduites par l'EPA* Plaine de France, la végétation du site d'implantation ne possédant pas de particularités notables. L'activité agricole est à dominante céréalière.

La végétation sauvage est identifiée uniquement aux abords des infrastructures routières. Ainsi, seules deux plantes qualifiées de rare et assez rare (respectivement patience à crêtes et chlore perfoliée) ont été identifiées. Elles ne sont pas caractéristiques du site et de son écosystème.

Le site concentre une faune peu diversifiée concernant les mammifères, en raison de la faible surface à caractère sauvage. La zone est favorable à l'hivernage des oiseaux, mais il ne s'agit pas d'une voie migratoire. En tant que grand espace agricole ouvert, elle constitue un espace relais pour une avifaune* caractéristique et peu diversifiée, que l'on retrouve dans les parcs alentour.

La préservation de 400 hectares d'activités agricoles prévue par le SDRIF, au nord de l'opération d'aménagement, a pour objectif de limiter la modification des comportements des espèces. Il est à noter que la présence de la mante religieuse, espèce protégée en Île-de-France, aux abords du BIP*, nécessitera, dans le cadre de l'opération publique d'aménagement, une autorisation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées.

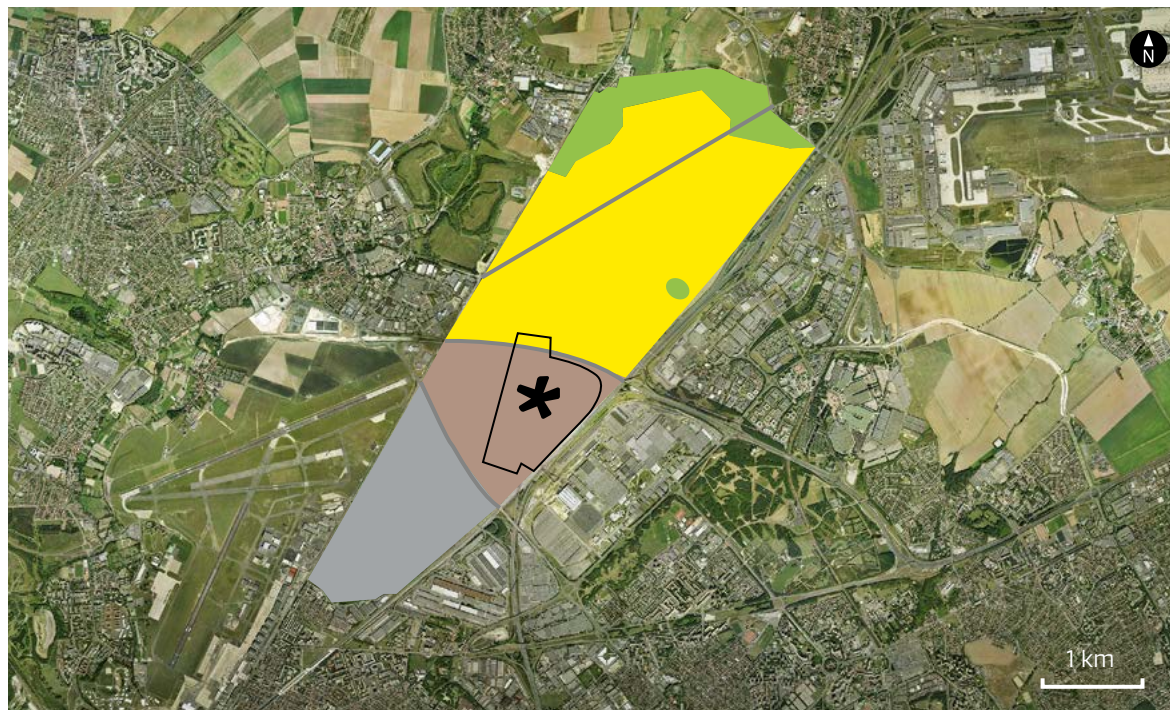


Zoom : état initial du site

Le projet s'inscrit dans l'opération publique d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse*. Dans le cadre de la création de cette ZAC, l'EPA* Plaine de France a réalisé une étude de l'état initial du site afin d'évaluer l'impact du projet d'aménagement dans son ensemble sur l'environnement naturel.

Une vingtaine d'études techniques spécifiques ont ainsi été menées. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ont été intégrées à la conception du projet de ZAC afin de minimiser ses impacts.

Évaluation des ENJEUX FLORISTIQUES ET FAUNISTIQUES



© Alliages & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Zone industrielle et aménagements d'espaces verts (naturalité très faible) Zone maraîchère et agricole (naturalité faible) Zone agricole en pleine exploitation, stationnement d'oiseaux important (naturalité moyenne) | <ul style="list-style-type: none"> Zone riche en habitats semi-naturels (naturalité forte) Zone de naturalité très forte (non identifiée sur le secteur) * Emprise du projet EuropaCity Routes |
|---|---|

Source: EPA* Plaine de France, bureau d'études Écosystèmes, décembre 2013, *Étude de l'état initial de la faune et de la flore, ZAC du Triangle de Gonesse*



Vue de la zone urbanisée du Triangle de Gonesse

© Alliages & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

S'implantant sur une zone destinée à l'urbanisation mais non urbanisée à ce jour, à la naturalité*⁵⁵ faible, EuropaCity a pour objectif de contribuer au développement de la biodiversité sur le site et à la recréation d'une trame verte locale, participant aux objectifs du SDRIF* et donc aux enjeux identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Les espaces paysagers du projet, en toiture comme en pleine terre, seraient constitués de milieux naturels locaux sélectionnés pour leur potentiel écologique et leur faisabilité technique : corridor arboré, bocage, prairies sèches et fleuries, pelouses pâturées, maraîchages et prévergers au sein de la ferme urbaine d'EuropaCity⁵⁶. Les différents bassins de rétention et de filtration au sein du périmètre du projet seraient également aménagés afin de faciliter le développement de la biodiversité⁵⁷.

IMPACT SUR LA NATURE DES SOLS

Les études du sol et du sous-sol conduites par l'EPA* Plaine de France ont révélé la présence d'anciennes marnières*, de poches d'argile et de gypse.

Une étude géotechnique sera menée par l'EPA* Plaine de France pour s'assurer de la stabilité du sous-sol. Par ailleurs, des investigations de sols seront également effectuées par l'aménageur afin d'identifier les éventuelles pollutions en présence sur l'emprise du projet EuropaCity.

Le projet architectural d'EuropaCity prévoit la revalorisation des terres végétales (terres superficielles sur 30 cm d'épaisseur). Environ 200 000 m³ de terre végétale pourraient être décapés et stockés pour être réutilisés notamment sur la toiture végétalisée.

IMPACT SUR LE RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

Il n'y a pas de plan d'eau ou cours d'eau présent sur le site mais un ruissellement lors de fortes pluies est possible, à cause d'une nature des sols qui limite l'infiltration. Il est à noter que la réalisation du BIP* a créé une rupture dans la continuité de ces ruissellements. Menée en 2015 par l'EPA* Plaine de France, une étude pédologique a mis en évidence les restes d'une zone humide particulièrement dégradée, qui sera prise en compte par l'aménageur public dans la conduite du projet de ZAC, préalablement à la cession du terrain au maître d'ouvrage.

La gestion des eaux pluviales est réglementée par le Syndicat intercommunal pour l'aménagement hydraulique (SIAH*) des vallées du Croult et du Petit Rosne. Le syndicat demande une gestion des eaux pluviales à la parcelle en les infiltrant (si la nature du sol le permet) ou en les restituant au réseau public avec un débit global maximum de 0,7 litre/seconde/hectare de parcelle.

55. EPA* Plaine de France, bureau d'études Écosystèmes, *Étude de l'état initial de la faune, et de la flore, ZAC du Triangle de Gonesse*.

56. Cf. partie 2.4.

57. Ces éléments devront être conformes à la réglementation de la DGAC, limitant les espèces qu'il est possible d'introduire et les larges plans d'eau ouverts afin d'éviter la nidification à proximité des aéroports.



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Vue de la rue piétonne

Les aménagements prévus dans le projet architectural d'EuropaCity (notamment les toitures largement végétalisées) permettraient de limiter les effets de l'imperméabilisation des sols et de gérer l'eau à l'intérieur de l'emprise afin de prévenir les risques de ruissellement. Le bassin d'orage et les multiples bassins de rétention paysagers (situés sur la place centrale ou en toiture du projet) réutiliseraient l'eau de pluie et limiteraient les volumes à traiter en aval. Sous réserve de l'avis de l'Agence régionale de santé (ARS*), des bassins de filtration et d'épuration permettraient de limiter les volumes d'eaux usées rejetées.

La consommation d'eau potable serait ainsi limitée aux stricts besoins, le recyclage d'une partie des eaux usées pouvant répondre à certains usages (arrosage, nettoyage des sols, chasses d'eau...)⁵⁸.

IMPACT SUR LE CLIMAT

Comme tout projet d'aménagement, celui du Triangle de Gonesse*, dans lequel s'inscrit EuropaCity, est susceptible d'avoir des effets sur le climat localement – sur le site – pouvant être causés par l'imperméabilisation d'espaces ouverts et par la construction de bâtiments pouvant modifier le couloir des vents et l'ensoleillement par rapport à la situation actuelle.

EuropaCity a fait le choix d'un projet architectural ouvert : les rues, le parc et les toitures paysagères sont imaginés pour optimiser la circulation des vents.

Afin de minimiser cet effet et de maximiser le confort (notamment thermique) de ses visiteurs et employés, EuropaCity a fait le choix d'un projet architectural ouvert : les rues, le parc et les toitures paysagères sont imaginés pour optimiser la circulation des vents.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage souhaite limiter les émissions de gaz à effet de serre du projet. Un bilan carbone sera partie intégrante de l'évaluation environnementale, qui interviendrait après le débat public, afin de mesurer les émissions liées au projet sur les différents périmètres d'influence (périmètre décisionnel, périmètre opérationnel ou d'influence secondaire). Plusieurs mesures sont déjà envisagées pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, notamment la production locale d'énergie à partir de sources d'énergie verte* et bas carbone, ainsi que la mise en place d'une charte de chantier vert.

Dans le cadre de sa stratégie en faveur du développement durable, EuropaCity souhaite mettre en place des actions auprès de ses partenaires, employés et visiteurs, ayant pour objectif de favoriser les modes de transport peu ou pas émetteurs de gaz à effet de serre : transports en commun, modes doux*, voiture électrique, covoiturage⁵⁹...

58. Cf. partie 2.4.

59. Cf. partie 3.3.

Représentation des grandes **COMPOSANTES DU TERRITOIRE**



©Agence François Leclercq

Source: Agence François Leclercq, 2015, *Schéma stratégique territorial*



Zoom: EuropaCity, une nouvelle polarité urbaine pour le territoire

EuropaCity s'inscrit dans l'ambition du SDRIF* de polariser et d'équilibrer la Région Île-de-France. En effet, « *les très grands équipements mêlant commerces, tourisme, loisirs ou encore culture sont [...] un levier d'attractivité pour la Région Île-de-France. [Leur] répartition spatiale représente un enjeu en termes de cohérence d'aménagement du territoire⁶⁰.* »

60. SDRIF, *Défis, projet spatial régional et objectifs*, p. 43.

3.2 / L'insertion dans la trame urbaine et paysagère du Triangle de Gonesse

LA QUALITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE

Le Grand Roissy est aujourd'hui morcelé par les infrastructures autoroutières.

Les aéroports Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget, les parcs d'activités Paris Nord 2 et des Tulipes, de nombreuses zones logistiques et de grands sites industriels forment un territoire distendu, caractérisé par de **grandes plaques monofonctionnelles, isolées les unes des autres, ne créant pas un sentiment d'urbanité**. De même, le Triangle de Gonesse* constitue aujourd'hui une rupture entre l'est et l'ouest, dans un territoire densément urbanisé, qui participe à cette fragmentation.

Un des principaux enjeux de l'opération publique d'aménagement de ce site est de **reconnecter ces éléments hétérogènes pour constituer un ensemble urbain cohérent, porteur des potentialités de développement économique du corridor aéroportuaire***.

Un des objectifs du plan-guide du Triangle de Gonesse*, document de référence élaboré par l'EPA* Plaine de France pour l'aménagement de ce site, est de mettre en œuvre des continuités urbaines et environnementales. Ce plan prévoit notamment la transformation du BIP* en boulevard urbain et la constitution d'un réseau de parcs qui s'insèrent dans la ceinture verte de l'Île-de-France.

La compacité du nouveau quartier du Triangle de Gonesse* est au cœur de ses principes de conception permettant d'optimiser la desserte par les transports en commun et de donner une large place aux mobilités douces, comme le vélo.

La conception des bâtiments et des espaces publics d'EuropaCity contribuerait à renforcer le caractère urbain de ce futur quartier grâce au projet architectural développé par l'équipe de maîtrise d'œuvre. Ses équipements et activités apporteraient une mixité fonctionnelle au quartier et contribueraient ainsi à l'animer la nuit et le week-end. Par-delà les infrastructures existantes, l'objectif est de favoriser l'ouverture d'EuropaCity vers son environnement proche, en le connectant au territoire par le réseau routier, les réseaux de transports collectifs, le réseau cyclable, la trame verte, le bâti et les fonctionnalités.

Favoriser l'ouverture d'EuropaCity vers son environnement proche, en le connectant au territoire par le réseau routier, les réseaux de transport collectif, le réseau cyclable, la trame verte, le bâti et les fonctionnalités.

Les **ÉQUIPEMENTS EN PROJET** : modernisation, extension ou création

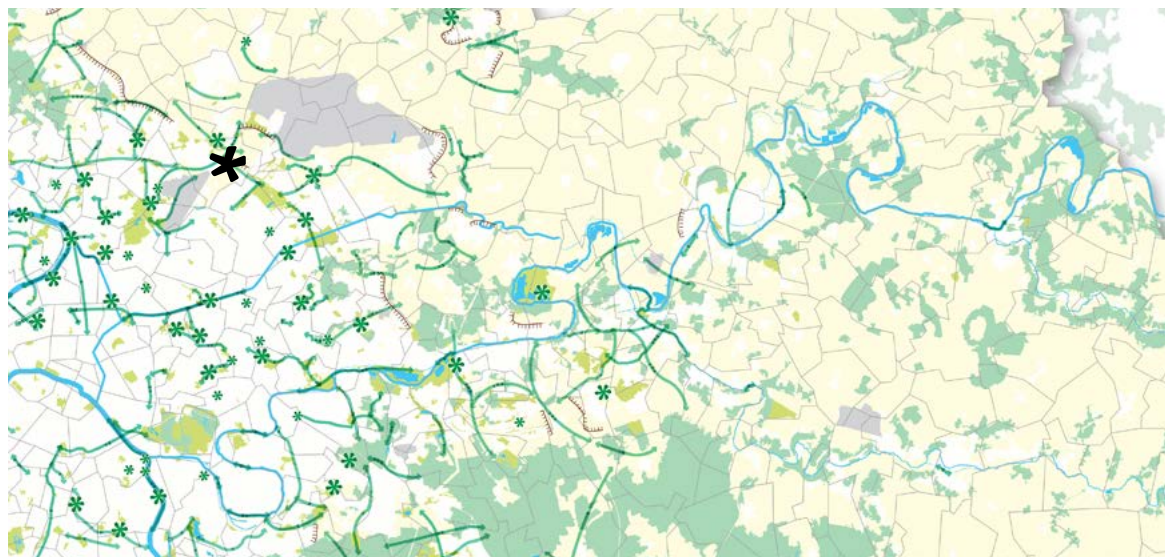


© Région Île-de-France 2013

- commerce
- enseignement supérieur
- tourisme d'affaires
- ★ EuropaCity
- culture
- sport
- tourisme

Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) de la Région Île-de-France, *Région Île-de-France, 2013. Défis, projet spatial régional et objectifs, dans le schéma directeur de la région Île-de-France adopté par la délibération du conseil régional n° CR97-13 du 18 octobre 2013 et approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, p. 141*

Déclinaison « **PRÉSERVER ET VALORISER** » de la carte destination générale du SDRIF



© IAU ÎDF 2013

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- ★ EuropaCity
- ★ Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités
Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) de la Région Île-de-France, *Région Île-de-France, 2013. Déclinaison de la carte de destination générale des différentes parties du territoire selon les 3 piliers du projet spatial régional, dans le schéma directeur de la Région Île-de-France adopté par la délibération du conseil régional n° CR97-13 du 18 octobre 2013 et approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013*

LA LISIÈRE DE LA MÉTROPOLE

EuropaCity se situe en zone urbaine dense, à la limite entre le cœur de métropole⁶¹ et l'arc agricole situé au nord.

Par son ambition architecturale, sa localisation et sa visibilité depuis les infrastructures de transport, le projet constituerait une porte d'entrée dans la métropole francilienne, marquant le début de la zone agglomérée en arrivant par le nord.

Le SDRIF* identifie par ailleurs la limite nord de la ZAC du Triangle de Gonesse* comme un front urbain d'intérêt régional. Le nouveau quartier du Triangle de Gonesse* a ainsi pour vocation d'assurer une transition douce entre l'espace urbanisé et les espaces ouverts ainsi que leur valorisation réciproque. C'est la raison pour laquelle il sera doté d'espaces paysagers (continuité paysagère nord-sud, lisière agricole, etc.) profitant aux usagers et mettant en valeur les vues sur le territoire : vers le cœur de la métropole au sud et vers les espaces agricoles au nord.

Le parc et la toiture végétalisée d'EuropaCity contribueraient à cet objectif et seraient aménagés pour favoriser l'installation durable de la biodiversité. Ainsi, le projet EuropaCity permettrait d'envisager un nouveau traitement des lisières de la métropole, avec le prolongement des espaces naturels sur la toiture, et de valoriser les grandes continuités écologiques.

LES CONTRAINTES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES

Le projet EuropaCity est soumis aux contraintes générées par les infrastructures de transport existantes autour du site d'implantation. Ainsi, l'architecture du projet et la couverture végétale respecteraient les servitudes aéronautiques* de l'aéroport du Bourget en termes de hauteur. De même, l'emprise du projet respecterait les distances de retrait par rapport aux infrastructures autoroutières. Les accès au site seraient conçus pour engendrer un minimum d'impact sur les circulations des voiries départementales au sud et au nord. Les contraintes d'exposition au bruit liées à la proximité des aéroports et des infrastructures routières ont également été prises en compte dans la conception du projet⁶².

Les accès au site seraient conçus pour engendrer un minimum d'impact sur les circulations des voiries départementales au sud et au nord.

61. Zone définie dans le SDRIF par l'ensemble continu des communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare en 2008.
62. Cf. partie 2.5

Répartition des déplacements par **MODES DE TRANSPORT** pour accéder à EuropaCity

Accès	Véhicules particuliers	Transports en commun	Cars	Modes doux
Employés	63 %	26 %	0 %	11 %
Visiteurs	45 %	48 %	5 %	2 %
Ensemble	46 %	46 %	5 %	3 %

Source: Egis, Systra, CDVIA, 2015, *Études de déplacements*

Répartition des déplacements en **TRANSPORTS EN COMMUN** entre les différentes offres

	Ligne 17	Navette RER B - RER D*	Réseau de bus
Employés	49 %	34 %	17 %
Visiteurs < 2 h	80 %	13 %	7 %
Touristes	89 %	9 %	3 %
Ensemble	81 %	12 %	7 %

*Navette RER D - RER B : sans préjuger des décisions qui seront prises sur le projet de Barreau de Gonesse, les études de déplacements ont considéré l'hypothèse la plus défavorable pour l'accessibilité à EuropaCity avec le seul BHNS reliant le RER D au RER B.

Source: Egis, Systra, CDVIA, 2015, *Études de déplacements*

Projet de **GARE DU TRIANGLE DE GONESSE**



Source: Société du Grand Paris, 2014, *Concertation renforcée pour la ligne 17 Nord (Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot)*

3.3 / Les flux de déplacements liés au projet

LA DESSERTE DU PROJET PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le site du Triangle de Gonesse* dans lequel s'inscrit le projet EuropaCity est aujourd'hui très bien desservi par la route, à la confluence des autoroutes A1, A3 et A104. L'arrivée du métro Grand Paris Express et du Barreau de Gonesse*, l'amélioration du réseau de bus et des accès en modes doux* entraîneront un changement massif dans les modes de déplacement, conformément aux orientations du plan de déplacements urbains d'Île-de-France. Ces nouvelles infrastructures offriront ainsi une qualité de service améliorée (réduction des temps de parcours, régularité et fréquence accrues).

Avec la gare du Triangle de Gonesse*, où s'arrêteront le Barreau de Gonesse*⁶³ et la ligne 17 du métro Grand Paris Express, le projet EuropaCity serait à 7 minutes de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et de sa gare TGV, à 12 minutes du pôle de Saint-Denis - Pleyel et à 24 minutes de la gare de Paris Saint-Lazare, dans le centre de Paris⁶⁴.

50 % des déplacements des visiteurs et employés attendus à EuropaCity seraient réalisés en transports collectifs.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS UTILISÉS PAR PLUS DE LA MOITIÉ DES VISITEURS

Le projet EuropaCity prévoit d'accueillir, en année pleine de fonctionnement⁶⁵, 31 millions de visiteurs et 11 800 personnes seraient employées sur le site d'EuropaCity. Afin de limiter les effets liés à ces déplacements, que ce soit sur le réseau routier ou sur l'environnement⁶⁶, EuropaCity souhaite favoriser les transports en commun et les modes de transport doux* pour ses visiteurs et ses employés. La réalisation du projet est ainsi conditionnée par la construction et par la mise en service des infrastructures de transports en commun prévues dans le cadre du Grand Paris, et en particulier de la ligne 17 du métro.

Avec cette nouvelle infrastructure, permettant une desserte performante par les transports en commun, et au regard de la nature du programme, les études de modélisation des déplacements concluent que **plus de la moitié des déplacements des visiteurs et employés attendus à EuropaCity seraient réalisés en transports collectifs⁶⁷ : 46 % utiliseraient les transports en commun et 5 % des cars dans le cadre de voyages organisés**. Parmi les déplacements en transports en commun, environ 81 % seraient effectués en empruntant le Grand Paris Express, 12 % la navette RER B - RER D⁶⁸, 7 % le réseau de bus locaux.

63. La non-réalisation du projet du Barreau de Gonesse engendrerait un report modal important vers la voiture et une perte de fréquentation estimée à environ 1 % du total des visiteurs d'EuropaCity (Systra, 2014).

64. Données issues des documents d'enquête publique de la SGP.

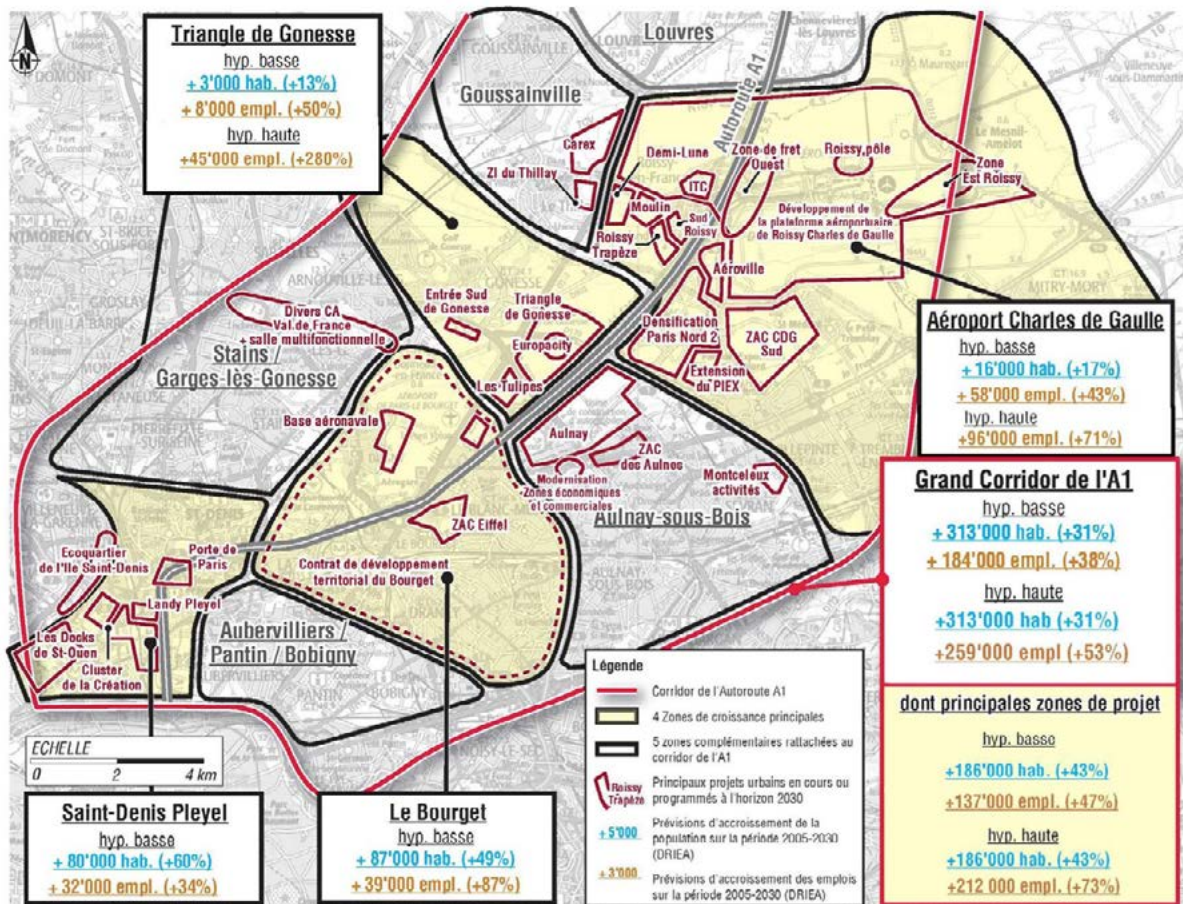
65. Cf. partie 2.3.

66. Cf. partie 3.1, Impact sur le climat.

67. Egis, Systra, CDVIA, 2015, *Études de déplacements*.

68. Pour les études de déplacements, la liaison entre les gares RER de Villiers-le-Bel - Arnouville - Gonesse et Parc des Expositions - Paris Nord Villepinte a été modélisée de façon à se placer dans le cas le plus défavorable en ce qui concerne les transports en commun.

Projets d'AMÉNAGEMENT DU NORD-EST FRANCILIEN



Source: Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA), 2015.
Dossier de référence sur le territoire de Roissy-Le Bourget « Porte Nord du Grand Paris »

© DRIEA

Zoom: de nouvelles infrastructures de transport pour le Grand Roissy

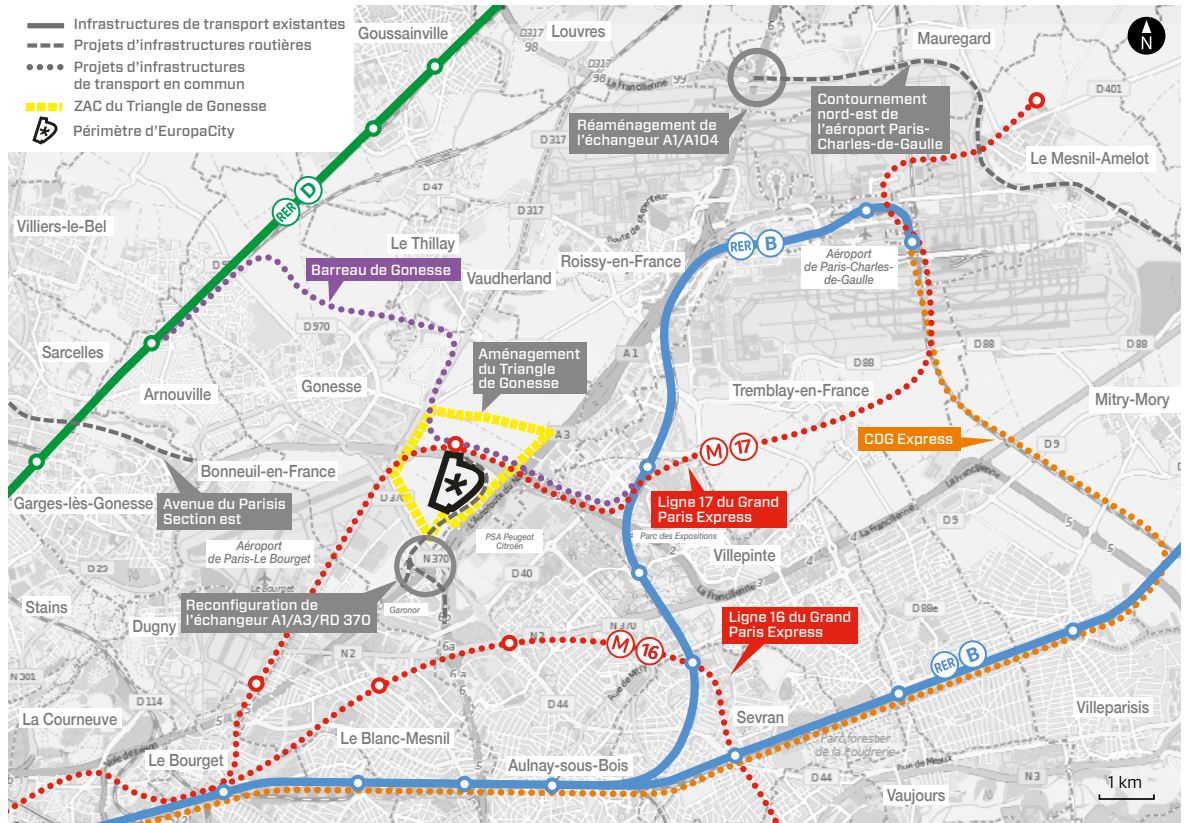
Plusieurs grands projets d'aménagement sont prévus dans le Grand Roissy à l'horizon 2030. Ce territoire va également bénéficier, dans le cadre du Grand Paris, de nouvelles infrastructures de transports en commun majeures, avec en particulier **les lignes 16 et 17 du métro du Grand Paris Express** et le projet CDG Express.

Ces nouvelles infrastructures vont induire un changement radical des pratiques pour accéder à l'aéroport international de Paris-Charles-de-Gaulle.

Le **projet CDG Express**, dont la mise en service est prévue en 2023, permettra de relier la gare de l'Est à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle en 20 minutes. Il a pour vocation de doubler la part modale des transports en commun ferrés pour accéder à la plate-forme aéroportuaire⁶⁹

69. Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 3 juin 2014, dossier de presse, *Lancement du Charles de Gaulle Express*.

Projets d'**INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**



(aujourd'hui, 70 % des passagers et 90 % des employés accèdent à Roissy par la route⁷⁰). Le projet CDG Express, mais aussi la ligne 17, répondant à des usages plus quotidiens, permettront ainsi de réduire très sensiblement les flux routiers entre Paris et l'aéroport, qui représentent aujourd'hui plus de 20 % du trafic des autoroutes A1/A3.

Le réseau viarie du Grand Roissy sera également amélioré avec notamment **le contournement est de la plateforme**

aéroportuaire, prévu au contrat de plan État-Région (CPER*) 2015-2020. Cette nouvelle voirie permettra le bouclage de l'A104 (Francilienne) par le nord de l'aéroport et allégera les tronçons les plus chargés de l'A1 et de l'A3.

Enfin, la **reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD 370**, prévue dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse*, permettra de décharger le tronçon commun des autoroutes A1 et A3.

70. ADP, 2015, dossier de presse, *Plan stratégique pour la période 2016-2020*.

DES DÉPLACEMENTS AYANT UN APPORT LIMITÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Afin de définir précisément le nombre de véhicules générés par EuropaCity, des taux d'occupation* ont été évalués sur la base d'enquêtes régionales liées aux loisirs et aux centres culturels, sportifs ou commerciaux.

Les visiteurs d'EuropaCity seraient en moyenne 2,5 personnes par véhicule pour les Franciliens et 2,8 pour les touristes et excursionnistes. Pour les employés du projet, le taux usuel en Île-de-France de 1,1 personne par véhicule a été retenu dans les études, se plaçant ainsi dans le cas le plus défavorable. Pour réduire davantage le nombre de véhicules et l'impact sur le réseau, plusieurs mesures seraient prises : mettre en place un plan de déplacement inter-entreprises (PDIE*), créer un outil de choix d'itinéraires

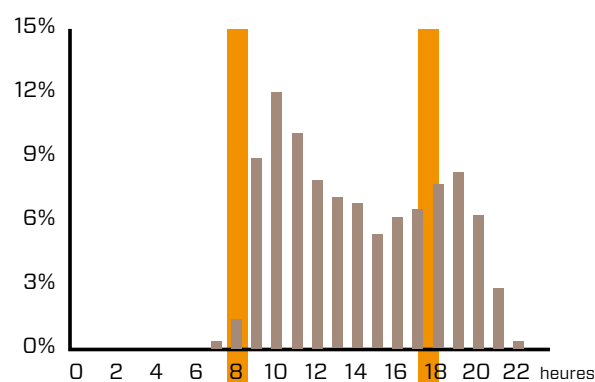
multimodal*, notamment pour encourager le covoiturage ; des places de stationnement seraient aussi réservées à cet effet.

À partir des études de fréquentation d'EuropaCity et des heures d'ouverture des différents équipements, les études de déplacements⁷¹ montrent que **les flux de visiteurs liés à EuropaCity seraient principalement en milieu de journée, en soirée et le week-end, ce qui correspond à des périodes en dehors des déplacements domicile-travail.**

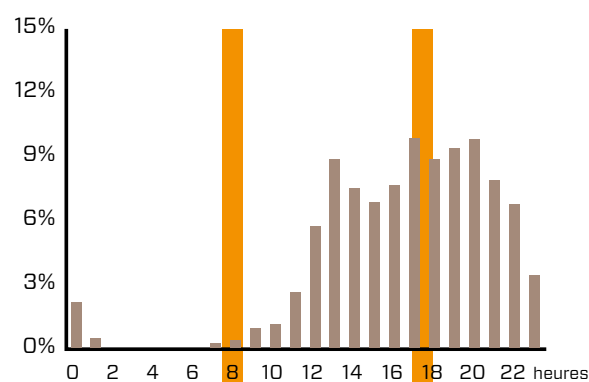
Le matin, les flux des visiteurs et des employés d'EuropaCity seraient décalés d'une à deux heures par rapport au pic de l'heure de pointe. Le soir, les flux d'EuropaCity seraient équilibrés en entrées et sorties, sans phénomène de pointe. Ils n'ont ainsi qu'un effet minoritaire par rapport aux déplacements domicile-travail.

Répartition moyenne sur la journée des **FLUX DE DÉPLACEMENTS DES VISITEURS** à EuropaCity

ARRIVÉES À EUROPACITY



DÉPARTS D'EUROPACITY



■ Heures de pointe du réseau routier

Source: Egis, Systra, CDVIA, 2015, *Études de déplacements*

© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

71. Egis, Systra, CDVIA, 2015, *Études de déplacements*.

Les résultats de la modélisation de trafic réalisée à l'horizon 2030, pour EuropaCity et l'ensemble des projets de développement prévus à cet horizon, ont permis d'identifier les différents itinéraires utilisés pour accéder à EuropaCity. **Parmi ces déplacements effectués en voiture (pour les visiteurs comme pour les employés), environ 85 % emprunteraient le réseau autoroutier, avec des accès directs au site, séparés des flux de transit et des flux Paris-Roissy.** Les autoroutes concernées (A1, A3 et A104) font partie du réseau routier national non concédé qui relève de la compétence des services de l'État en région pour son exploitation et son entretien.

La période retenue pour les modélisations de trafic d'EuropaCity est l'heure de pointe du soir (17h30-18h30), un vendredi de novembre. Cette période correspond à l'heure du jour de la semaine où la fréquentation est la plus importante, et qui coïncide avec le pic de trafic du réseau, situation la plus défavorable.

Les études de déplacements⁷² montrent qu'à l'heure de pointe du soir un vendredi de novembre en 2030, environ 1600 véhicules entreraient dans EuropaCity et environ 1800 en sortiraient. Ces flux représenteraient une part limitée de la circulation sur les axes permettant d'accéder au projet. Par rapport à la capacité des voies considérées, ces flux représenteraient, dans chaque sens de circulation, moins de 7 % de la capacité de l'A1 sud, environ 8 % de l'A3 sud, environ 3 % de l'A104, moins de 1 % sur l'A1 nord et environ 7 % sur le BIP ouest (calculs effectués à proximité du projet, hors bretelle d'accès). À l'approche du site, les véhicules se répartiraient suivant quatre accès en fonction de la provenance des visiteurs et des employés.

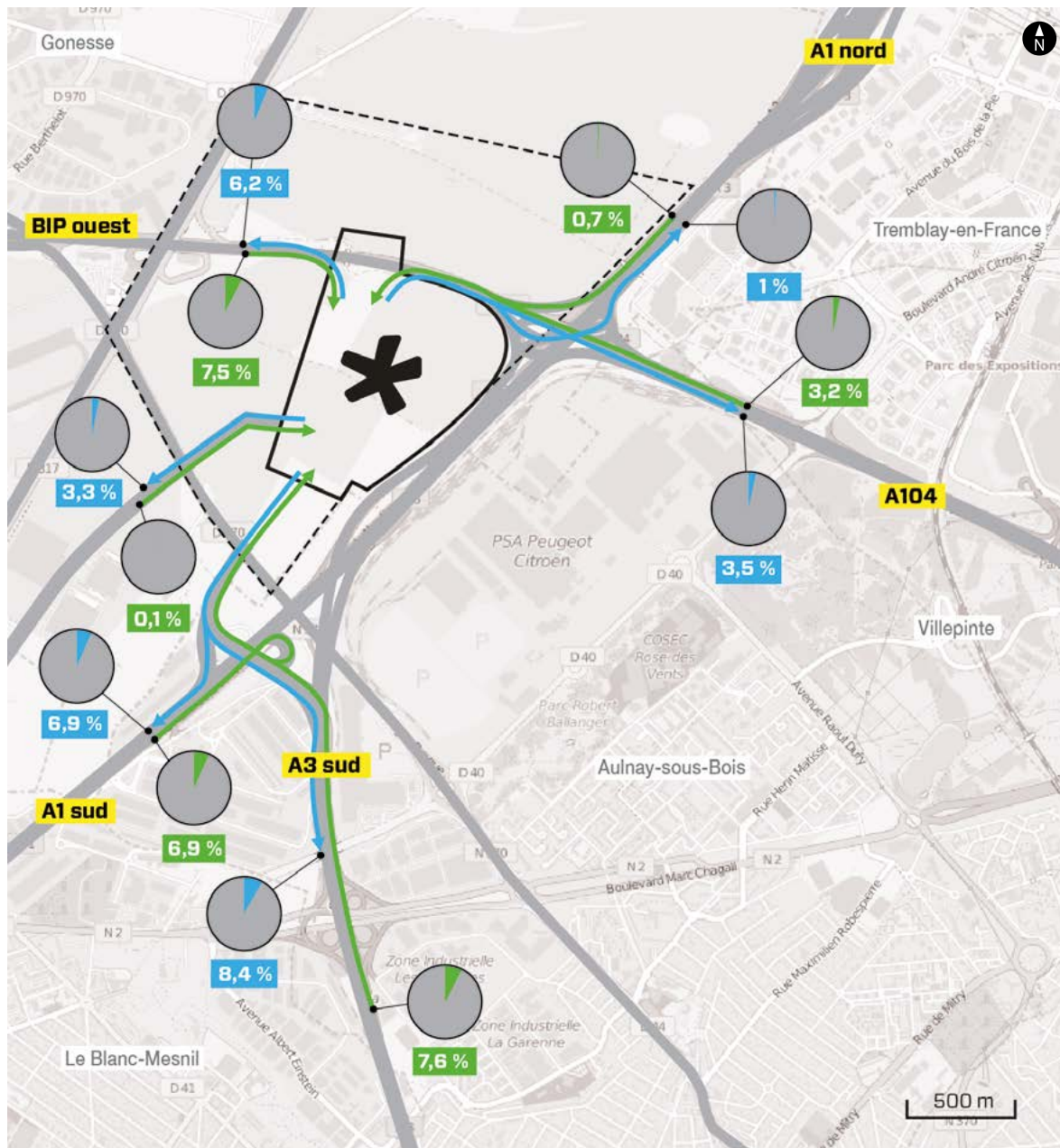
La reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD 370 prévue dans le cadre de l'aménagement du Triangle de Gonesse* permettra une connexion directe au réseau autoroutier par le sud pour compléter la liaison avec l'échangeur A1/A3/A104 par le BIP* au nord. Le reste des véhicules se répartirait sur les deux autres accès, à l'ouest, connectés au réseau départemental. Ainsi, seuls les employés et visiteurs les plus proches d'EuropaCity emprunteraient les routes départementales pour accéder au projet.

L'offre de stationnement au sein du projet serait limitée afin d'encourager les autres modes de transport. Les parcs de stationnement d'EuropaCity seraient intégrés à la structure des bâtiments (en sous-sol et dans les bâtiments) et répartis sur l'ensemble du site. Mis en réseau, ils permettraient de limiter les flux de transit et de favoriser leur utilisation tout au long de la journée. Une signalétique dynamique servirait à orienter les véhicules vers le parc de stationnement le plus adapté (localisation au sein du projet et places disponibles). De même, les flux de véhicules seraient régulés en sortie, en indiquant le meilleur itinéraire à emprunter en fonction du trafic.

Le matin plus particulièrement, les flux des visiteurs et des employés d'EuropaCity seraient décalés d'une à deux heures par rapport au pic de l'heure de pointe.

72. Egis, Systra, CDVIA, 2015, *Études de déplacements*.

Évaluation de la **PART DE TRAFIC LIÉE À EUROPACITY SUR LE RÉSEAU ROUTIER EN 2030**, à l'heure de pointe du soir, le jour de référence, par rapport à la capacité des voies considérées



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Les contributeurs d'OpenStreetMap (fond de carte) / Illustration non contractuelle

- Accès à EuropaCity (entrée)
 - Accès à EuropaCity (sortie)
 - Périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse
 - * Périmètre d'EuropaCity
- Part des flux, entrants et sortants, liés à EuropaCity par rapport à la capacité de la voie considérée, par sens de circulation, à l'heure de pointe du soir, un jour dimensionnant, en 2030

Source: Egis, Systra, CDVIA, 2015, *Études de déplacements*

3.4 / La création d'emplois et les enjeux de formation

UN PROJET FORTEMENT CRÉATEUR D'EMPLOIS

Du fait de son envergure, EuropaCity aurait un effet d'entraînement sur l'économie du territoire ainsi qu'aux échelles régionale et nationale. EuropaCity générerait des emplois non délocalisables que le maître d'ouvrage souhaite durables. Afin de dépasser les effets d'annonce de réservation de quotas d'emplois pour la population locale, le maître d'ouvrage souhaite mettre en place les conditions qui permettraient aux habitants d'accéder aux emplois créés.

Afin de construire un dispositif spécifique de formation à destination des habitants du territoire, le maître d'ouvrage a souhaité effectuer une première estimation des besoins d'emplois nécessaires au projet, tant dans sa phase de construction que durant sa phase d'exploitation. **Durant la phase de construction, EuropaCity mobiliserait environ 4 200 personnes⁷³ par an en moyenne.** Sur l'ensemble de la durée du chantier, 85 % des emplois seraient liés au bâtiment et 15 % aux travaux publics. Près de 40 métiers seraient concernés: compagnons (maçons, charpentiers, carreleurs, menuisiers, peintres, mécaniciens d'engins de chantier, étancheurs, etc.), personnels d'encadrement de chantier (chefs d'atelier, conducteurs de travaux) et techniciens (géomètres, topographes, etc.).

En phase d'exploitation, environ 11 800 emplois⁷⁴ directs seraient mobilisés sur le site d'EuropaCity par les hôtels, les enseignes et marques, les opérateurs culturels, les parcs de loisirs et pour la gestion, l'accueil et la sécurité du site, soit 80 métiers différents. À titre de comparaison, la plate-forme aéroportuaire du Bourget compte 4 500 emplois et les sièges d'Orange et de SFR à Saint-Denis, 7 000 emplois. Selon les estimations réalisées, les emplois indirects créés dans les entreprises locales et régionales atteindraient le nombre de 13 000⁷⁵, chez les fournisseurs, sous-traitants et prestataires de services intervenant pour EuropaCity.



Zoom: l'effet d'entraînement d'équipements commerciaux et de loisirs sur l'emploi

À Londres, les emplois créés par le centre *Westfield Stratford* sont occupés à 42 % par des jeunes de 16 à 24 ans et à 45 % par des jeunes de 25 à 34 ans. Ils ont bénéficié aux personnes habitant à proximité: 13 % des employés résident dans le quartier d'implantation (1 000 personnes) et 45 % dans six quartiers proches. Près de 2 000 personnes sont sorties du chômage grâce à la création de ce centre⁷⁶. Plus d'un tiers des emplois directs et indirects créés par le parc Disneyland® Paris l'ont été en Seine-et-Marne⁷⁷.

73. Sémaphores, 2011, *Étude impact emploi*. Personnes occupées par an sur toute la durée de la phase de construction.

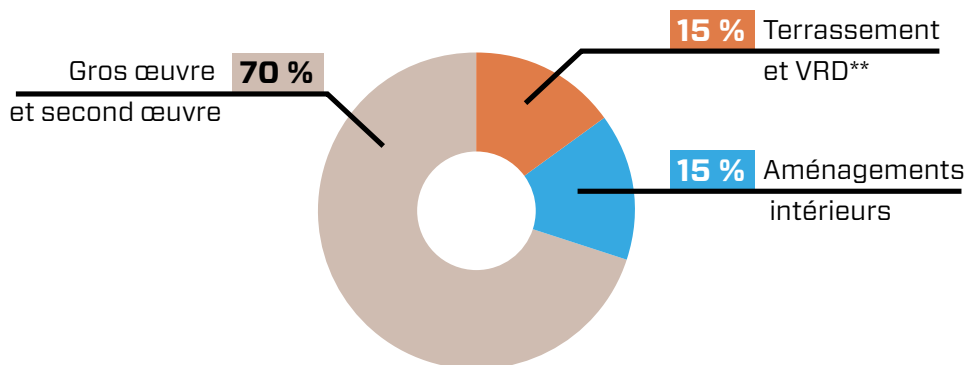
74. Sémaphores, 2011, *Étude impact emploi*.

75. Utopies, 2015, *Étude de l'empreinte économique du projet EuropaCity*.

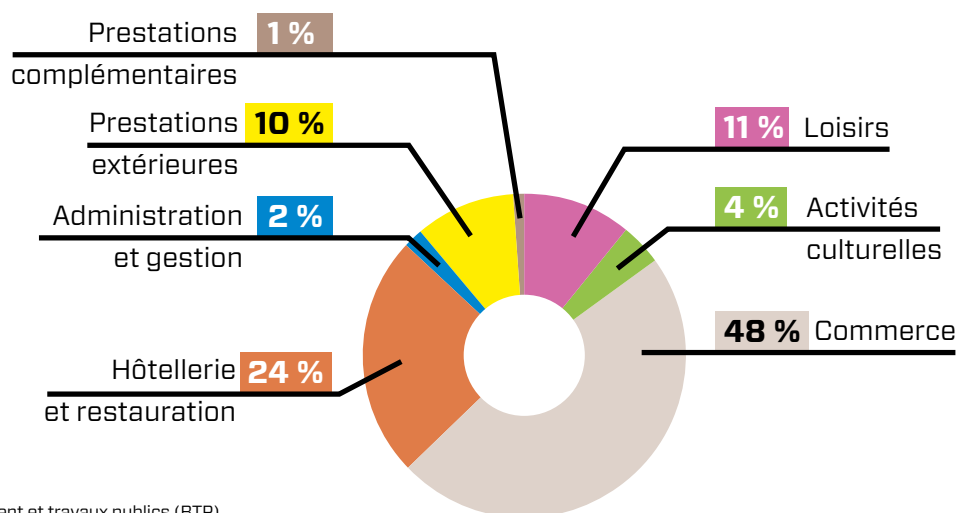
76. Westfield High Level Impact Assessment, 2013, *London Borough of Hammersmith and Fulham*.

77. EpaFrance, délégation interministérielle au projet Euro Disney, 2009, *Étude d'impact de DR Paris*.

Répartition des MÉTIERS DU BTP* EN PHASE DE CONSTRUCTION



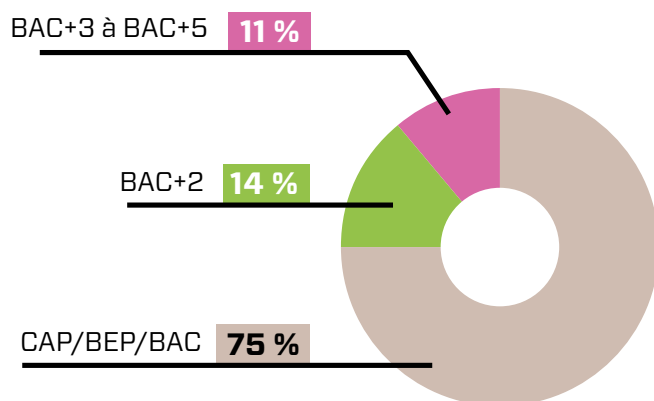
Répartition des MÉTIERS EN PHASE D'EXPLOITATION (à partir de l'ouverture)



* Bâtiment et travaux publics (BTP)

** Voiries et réseaux divers (VRD)

RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR NIVEAUX DE QUALIFICATION pour la phase d'exploitation



Source : Sémaphores, 2011, *Étude impact emploi*

© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle



Zoom : les emplois dans les pôles d'activités du territoire⁷⁸

On compte trois grands pôles d'activités sur le territoire : la plate-forme de Roissy, avec 86 000 emplois ; la zone d'activités de Paris Nord 2 et le parc des expositions de Paris Nord Villepinte, avec 20 000 salariés ; le pôle du Bourget et son parc d'expositions avec 4 500 emplois. De façon générale, sur le territoire, les zones d'activités se développent autour des axes routiers majeurs, comme Garonor ou la zone industrielle de La Molette.

À Gonesse, de grands groupes se sont installés : General Motors, La Poste et son centre de tri européen, Movianto France, EADS, CAPRA, Manutan. Sur son territoire, l'EPA* Plaine de France a recensé 25 projets créateurs d'activités à l'horizon 2030, dont EuropaCity. Ces projets représenteraient 130 000 emplois directs potentiels. Parmi eux : Aerolians à Tremblay-en-France, le centre euro-chinois A-park au Thillay, Airbus Helicopters à Dugny, l'International Trade Center à Roissy-en-France, le quartier d'affaires du Bourget, ou encore la densification de la zone d'activités Paris Nord 2. Un projet de reconversion du site industriel de PSA à Aulnay-sous-Bois est par ailleurs à l'étude.

UN DISPOSITIF SPÉCIFIQUE DE FORMATION

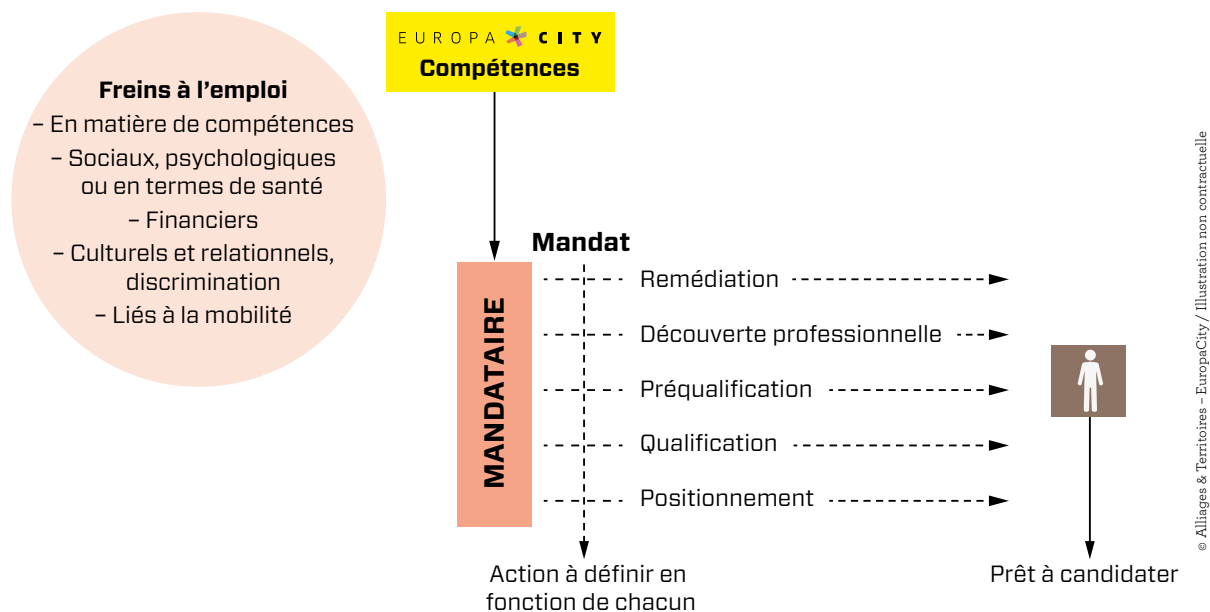
Ces estimations permettent de dégager un ordre de grandeur des besoins futurs du projet en termes d'emplois et de projeter les différentes catégories de métiers présentes dans le projet. L'ambition d'EuropaCity étant de rassembler le plus en amont possible les conditions permettant de rendre accessibles aux habitants du territoire les emplois générés par le projet, une première cartographie des métiers⁷⁹ a été réalisée.

Cette première évaluation permet d'établir que la majeure partie des besoins d'emplois générés par le projet seraient directement accessibles aux actifs disposant d'un niveau inférieur à bac + 2 :

- ✱ en phase de construction, près de 3 800 emplois seraient accessibles avec un niveau de diplôme inférieur ou équivalent au baccalauréat (représentant 90 % des emplois totaux) ;
- ✱ en phase d'exploitation, près de 9 000 emplois seraient accessibles avec un niveau de diplôme inférieur ou équivalent au baccalauréat (75 %) et 1 500 environ avec un bac + 2 (14 %).

78. EPA* Plaine de France, Ecodev Conseil, 2012, *Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois du Grand Roissy*.
79. Sémaphores, 2011, *Étude impact emploi*.

PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT d'EuropaCity Compétences



Zoom: le fonctionnement d'EuropaCity Compétences

Le maître d'ouvrage sélectionnerait par appel à propositions un groupement d'organismes de formation du territoire appelé à coopérer pour coordonner plusieurs approches singulières au service du projet (positionnement/remédiation/découverte professionnelle/préqualification/qualification/formations métiers).

Cela permettrait un maillage territorial important. Un mandataire serait en charge du fonctionnement du réseau et de la coordination dans une logique de complémentarité des interventions (et non pas dans une logique de juxtaposition), des obligations de RSE* (notamment accessibilité sociale et territoriale, non-discrimination, individualisation, modularisation, accompagnement pédagogique et de parcours) et comportant l'engagement d'accueillir pour orienter ou former chaque année 1 000 personnes en recherche d'emploi à compter de l'ouverture d'EuropaCity. 3 500 personnes disposeraient de ce même dispositif dans les deux ans précédant l'ouverture.

Afin de lever les freins d'accès à l'emploi, notamment en raison de l'éloignement des offres de formation des lieux de vie des habitants, le maître d'ouvrage mettrait en œuvre des solutions innovantes et partenariales⁸⁰ avec les acteurs du territoire en matière de formation, d'orientation et de recrutement.

Le maître d'ouvrage souhaite donc :

1 Mettre en place EuropaCity Compétences⁸¹, dont l'objectif serait de développer des programmes de formation en cohérence avec les exigences du projet, adaptés aux besoins des personnes concernées et en lien avec l'offre présente sur le territoire.

2 Accueillir, dans les deux ans précédant l'ouverture, **3500 personnes pour les former ou les orienter.**

3 Mettre en œuvre des actions pour lever les freins à l'accès à la formation et à l'emploi.

4 Intégrer au sein d'EuropaCity des salles de formation, des salles de *coworking* et un incubateur*.

5 Créer un centre de recrutement commun à toutes les entreprises présentes au sein du projet EuropaCity dans une démarche d'évaluation et de rapprochement entre les compétences des demandeurs d'emploi et les offres présentes sur site.

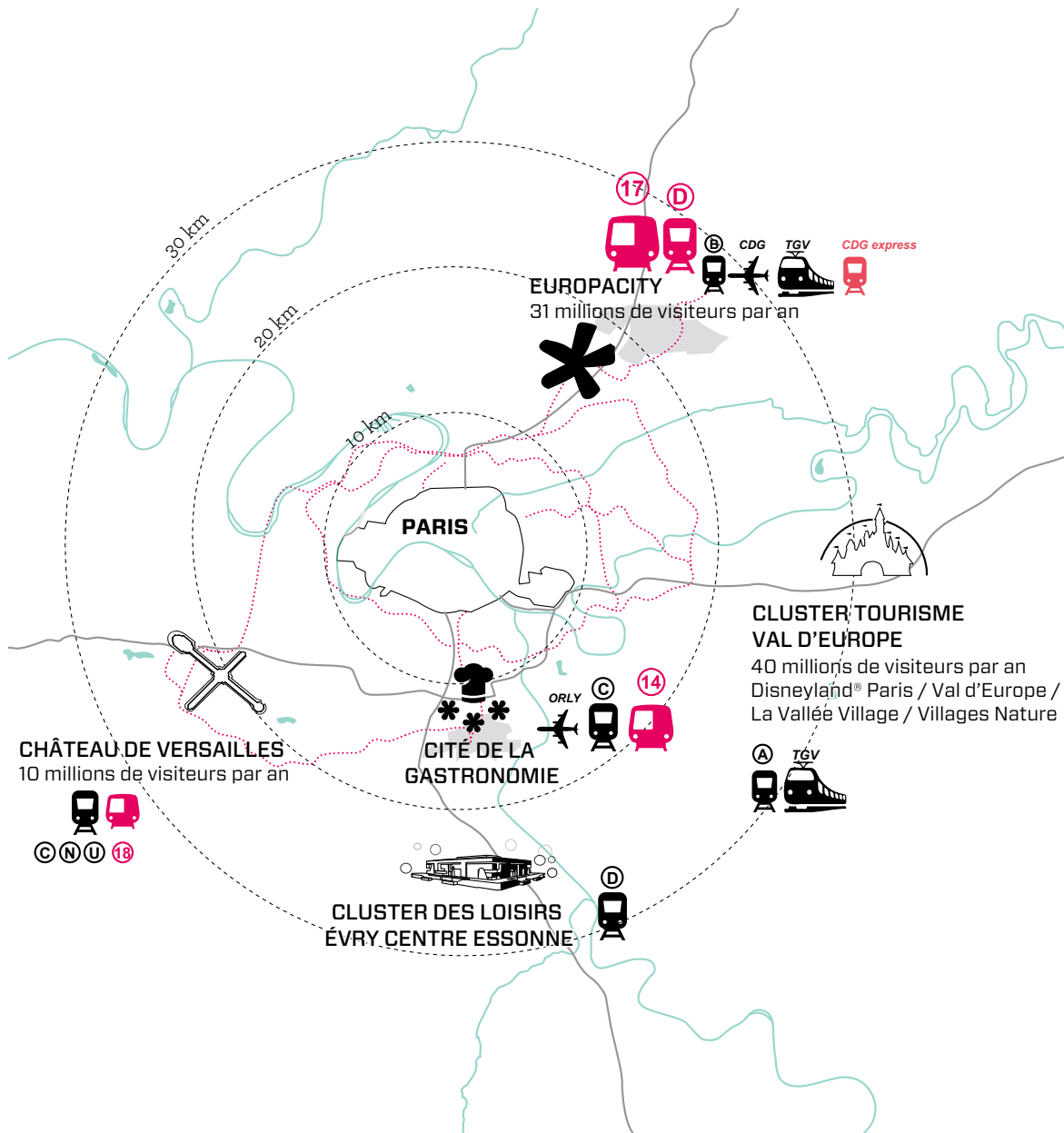
6 Développer un partenariat avec les acteurs en charge de l'emploi et de l'insertion aux niveaux local, départemental et régional, et associer les acteurs institutionnels réunis au sein d'un comité technique orientation emploi formation (CTOEF*), instance en charge de la concertation et du suivi de l'ensemble de la démarche emploi-formation.

7 Allouer un minimum de 5 % du volume d'heures générées par le projet en phase de construction aux personnes éloignées de l'emploi, et relayer cet objectif à chacun de ses partenaires (clauses d'insertion*). Des chantiers d'insertion pourraient être créés.

80. CCI, 2014, *Préfiguration d'un dispositif emploi-formation pour le projet EuropaCity.*

81. CCI, 2015, *Développement du projet EuropaCity en matière d'orientation, d'emploi et de formation.*

Cartographie des **PÔLES DE LOISIRS MAJEURS** du Grand Paris



Source: agence François Leclercq, 2015, *Schéma stratégique territorial*

© Agence François Leclercq

3.5 / Les complémentarités avec l'offre francilienne

UNE OFFRE DE LOISIRS INÉDITE SUR LE TERRITOIRE

L'offre d'équipements de loisirs de la métropole francilienne reste peu développée au regard du nombre d'habitants.

L'offre de loisirs est de même peu représentée à l'échelle du nord-est francilien. Si le Val-d'Oise dispose de nombreux équipements de loisirs (centres équestres, golfs, sports nautiques) par rapport à la moyenne régionale, ceux-ci sont particulièrement présents dans l'ouest du département: île de loisirs de Cergy-Pontoise (école de voile, machine à vagues, ski nautique, parc accrobranche), plage de L'Isle-Adam, casino et établissement thermal d'Enghien-les-Bains, hippodrome de Soisy-sous-Montmorency... L'est du Val-d'Oise est moins bien pourvu en équipements de loisirs. La Seine-Saint-Denis est quant à elle essentiellement structurée par le Stade de France, équipement au rayonnement international. Le territoire dispose ainsi d'un potentiel de développement très important.

Parc des neiges: le Grand Paris ne dispose pas d'équipement de neige couvert, contrairement au Grand Londres qui en compte deux à moins d'une heure⁸². En outre, les activités de glisse sont très appréciées des Franciliens mais seule une minorité d'entre eux les pratiquent (pour cause d'éloignement et/ou de budget disponible, seuls 10 % des Français déclarent aller au ski dans une station de sports d'hiver au moins une année sur deux⁸³).

Parc aquatique: si le nord de l'Île-de-France est bien pourvu en plans d'eau extérieurs (îles de loisirs de Cergy-Pontoise et de Vaires-Torcy), la Région Île-de-France ne dispose que d'un seul parc aquatique couvert de 7 000 m², inauguré en 1989: Aquaboulevard, situé à Paris dans le 15^e arrondissement. Il existe donc un potentiel important pour la création d'un nouveau parc aquatique couvert d'envergure et de nouvelle génération.

Parc à thèmes: la région francilienne compte plusieurs parcs d'attractions mais seul Disneyland® Paris a une envergure internationale. Tous sont en extérieur et donc soumis aux aléas climatiques (ainsi, le parc Astérix est fermé plus de cinq mois durant la période hivernale). Le parc à thèmes d'EuropaCity pourrait être le plus grand parc couvert d'Europe. Il pourrait ainsi renforcer la destination « Paris », particulièrement en termes d'image et d'attractivité touristique.

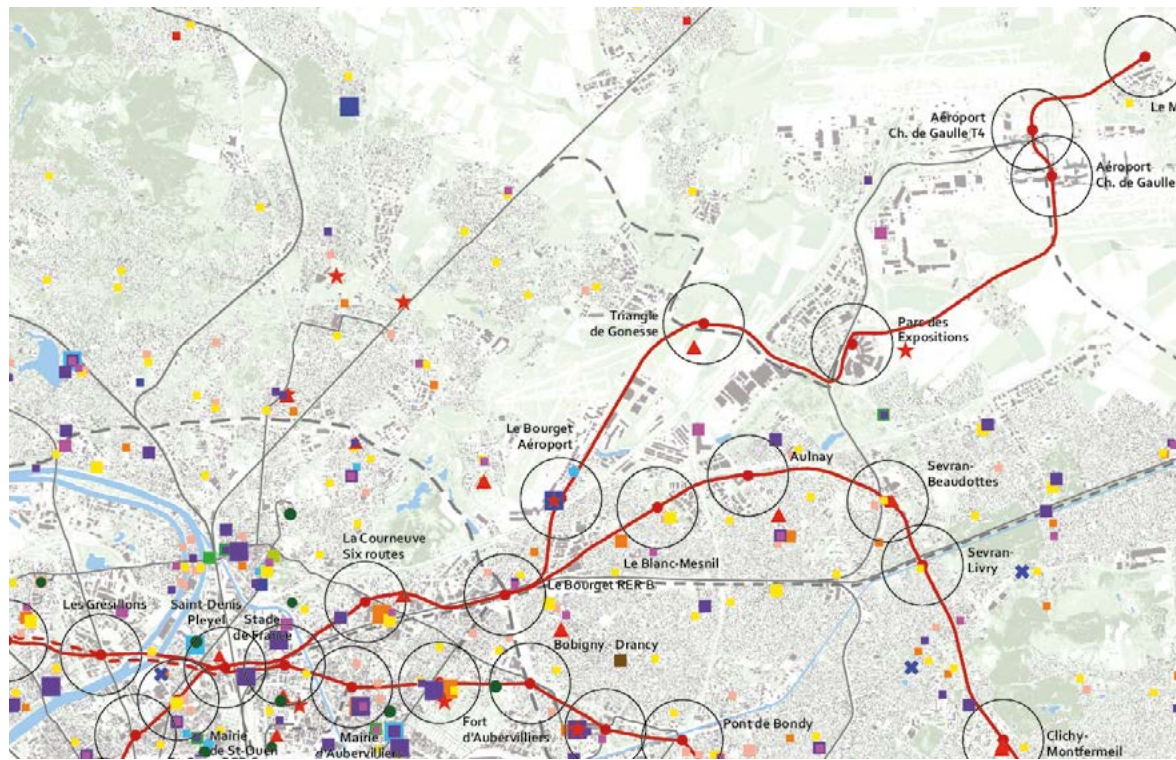
Parc d'aventures et parc ludo-éducatif: il existe une grande variabilité entre les équipements rassemblés sous ces dénominations, qui sont nombreux mais de petites dimensions en Île-de-France. Par ailleurs, le manque d'activités hivernales est également une source de frustration pour les familles franciliennes, qui aimeraient avoir un meilleur accès à des activités en intérieur. En outre, les familles privilégient des activités et des thématiques innovantes avec différentes options pour chaque tranche d'âge⁸⁴.

82. Milton Keynes, 30 minutes en train, 1 h 30 en voiture; Hemel Hempstead, 28 minutes en train, 1 heure en voiture (source Google Maps).

83. Didier Arino, cabinet ProTourisme, interrogé sur RMC en 2009.

84. CRT Paris Île-de-France/TNS Sofres, 2007, *Les Sorties des familles franciliennes*.

Cartographie des ÉQUIPEMENTS CULTURELS du nord-est francilien



© APUR - Société du Grand Paris (SGP) - Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France (DRAC Île-de-France)

LIEUX CULTURELS FRÉQUENTÉS PAR LE PUBLIC

- | | |
|--|--|
| ■ Bibliothèque-médiathèque | ● Enseignement supérieur lié à la culture |
| ■ Cinéma | ■ Galerie d'art |
| ■ Musée | ■ Librairie |
| ■ Centre d'interprétation | |
| ■ Lieu de mémoire | |
| ■ Lieu d'expositions (hors musées) | |
| ■ Spectacle vivant | |
| ■ Conservatoire | |
| ■ Autre lieu de pratiques amateurs | |
| ■ Lieu hybride | |
| | Projets |
| | ☆ En cours |
| | △ À l'étude |
| | ⊗ Lieu fermé |

Source : Atelier parisien d'urbanisme (APUR), Direction régionale des affaires culturelles (DRAC), Société du Grand Paris (SGP), 2015, *Grand Paris Express et lieux culturels*

Les équipements d'EuropaCity permettraient de venir compléter et de diversifier l'offre présente sur le territoire, en particulier à destination des familles.

UNE OFFRE CULTURELLE NOUVELLE COMPLÉMENTAIRE DE L'OFFRE PARISIENNE

De façon générale, le nord-est francilien se caractérise par la présence d'une grande diversité d'équipements culturels mais avec une moindre représentation des structures de création et de diffusion de l'art contemporain. Le cirque et les arts de la rue sont cependant bien représentés (Cergy-Pontoise, Tremblay-en-France, Rosny-sous-Bois, académie Fratellini à Saint-Denis et théâtre Zingaro à Aubervilliers). Le territoire accueille également de nombreux événements de musique avec Banlieues Bleues notamment, de théâtre et de danse avec les rencontres internationales de Seine-Saint-Denis... Enfin, il comporte des lieux plus alternatifs, comme le 6B à Saint-Denis ou le moulin Fayvon à La Courneuve.

S'inscrire dans la diversité culturelle du territoire qui constitue une richesse et un vecteur de cohésion sociale.

Hormis Cergy-Pontoise, on trouve dans le département du Val-d'Oise essentiellement des équipements à vocation locale (théâtres communaux, espaces culturels).

Ce département dispose également de plusieurs sites touristiques patrimoniaux, comme l'abbaye de Royaumont (plus de 60 000 visiteurs/an⁸⁵), le musée national de la Renaissance au château d'Écouen (60 000 à 80 000 visiteurs/an⁸⁶), le château d'Auvers-sur-Oise (70 000 visiteurs/an) et la tombe de Vincent van Gogh (106 000 visiteurs/an⁸⁷).

Le département de Seine-Saint-Denis comprend plusieurs lieux culturels patrimoniaux de rayonnement national, comme la basilique de Saint-Denis (plus de 170 000 visiteurs) ou le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget (près de 320 000 visiteurs⁸⁸). Les villes de Seine-Saint-Denis limitrophes de Paris concentrent une forte vitalité artistique. De plus, l'agglomération Plaine Commune s'est également positionnée comme un territoire de la culture et de la création dans le cadre de la dynamique du Grand Paris, comme en témoigne l'implantation de la Cité du Cinéma⁸⁹.

S'agissant du programme culturel du projet EuropaCity, le maître d'ouvrage souhaite s'inscrire dans la diversité culturelle du territoire, qui constitue une richesse, un vecteur de cohésion sociale. Le développement d'une offre culturelle et événementielle de qualité, conduite par des opérateurs de premier plan, contribuerait au développement d'équipements culturels dans un territoire peu pourvu.

85. Agence de développement économique du Val-d'Oise, « La fréquentation des sites touristiques en Val-d'Oise ».

86. EPA* Plaine de France, avril 2014, *Paroles du territoire. Le château d'Écouen, un joyau à découvrir aux portes de Paris*.

87. Agence de développement économique du Val-d'Oise, *La Fréquentation des sites touristiques en Val-d'Oise*.

88. Seine-Saint-Denis Tourisme.

89. CDT Territoire de la Culture et de la Création.

COMPARAISON DES MODÈLES



E U R O P A  C I T Y

Déclencheur de visite	Hypermarché	Loisirs, culture, événementiel
Fréquence de visite	15 à 20 fois par an	1 à 2 fois par an en moyenne
Zone d'attractivité	≤ 30 min de trajet (principalement voiture)	≤ 2 h : Franciliens et excursionnistes (+ de 50 % en transports en commun); touristes nationaux et internationaux
Offre	Magasins proposant des biens de consommation	Lieu hybride proposant des expériences inédites et/ou éphémères : de nouveaux formats de commerce (<i>showrooms, concept stores, commerces collaboratifs...</i>), des émotions, des échanges et de la coproduction culturelle (résidence de créateurs et centre culturel pour le jeune public...), des sensations basées sur le divertissement (parc à thèmes, parc aquatique...)

© Alliances & Territoires - EuropaCity / Informations non contractuelles

Par ailleurs, le projet participerait aux enjeux de démocratisation culturelle en amenant œuvres et créateurs dans un lieu populaire, librement accessible et destiné à accueillir un public nombreux et varié. Conçu comme un lieu mixte et ouvert à tous avec une programmation variée, le projet vise à atténuer la barrière symbolique existant vis-à-vis des lieux culturels⁹⁰. Cela contribuerait à élargir le socle de visiteurs et à favoriser le décroisement de l'offre culturelle.

La programmation telle que prévue refléterait non seulement la diversité des secteurs artistiques mais également l'évolution des pratiques, en proposant des lieux de diffusion, de production et de création. Les expériences de cocréation entre le public, averti ou non, les artistes et les institutions culturelles seraient favorisées.

EuropaCity participerait également à la création artistique et culturelle du Grand Paris en diversifiant l'offre au travers de nouveaux espaces d'expositions, de spectacles et de concerts⁹¹, contribuant ainsi au renouvellement de l'offre culturelle et événementielle du Grand Paris.

EuropaCity participerait également à la création artistique et culturelle du Grand Paris.

UNE OFFRE DE COMMERCE DIFFÉRENTE ET DIVERSIFIÉE

Sur le périmètre d'action de l'EPA* Plaine de France, qui regroupe 40 communes de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, l'offre commerciale est inégalement répartie. En effet, la densité commerciale est liée à la densité urbaine, qui est plus forte au sud qu'au nord. À l'exception des centres commerciaux O'Parinor à Aulnay-sous-Bois et Aéroville, ouvert en octobre 2013, à Tremblay-en-France et Roissy-en-France, ce périmètre ne possède pas d'équipement commercial d'échelle métropolitaine, capable d'attirer une clientèle non résidente.

En outre, ces pôles commerciaux ont été conçus sur un modèle classique, c'est-à-dire des lieux de commerce constitués autour d'une enseigne alimentaire qui fait office de locomotive, générant des flux récurrents de clients venant faire leurs courses. Il en est de même pour les pôles créés récemment comme Plein Air au Blanc-Mesnil, Le Millénaire à Aubervilliers ou encore *My Place* à Sarcelles. Cette typologie d'offre est aujourd'hui remise en cause par les évolutions des modes de consommation permis par le digital, qui aura un impact important dans l'évolution de l'appareil commercial existant.

Les facteurs sociodémographiques et économiques guideront également cette évolution⁹². Dans ce contexte, le projet EuropaCity n'aurait qu'un effet limité sur l'appareil commercial du territoire, compte tenu de la nature de son offre et de la largeur de sa zone d'attractivité, à la fois francilienne et touristique⁹³.

90. Jacqueline Eidelman, Anne Jonchery, Lucile Zizi, Direction générale des patrimoines, département de la politique des publics du ministère de la Culture et de la Communication, juin 2012, *Musées et publics : bilan d'une décennie*.

Olivier Donnat, DEPS ministère de la Culture et de la Communication, 2015, *Les Inégalités culturelles. Qu'en pensent les Français ?*

91. Malgré son patrimoine culturel très attractif centralisé pour l'essentiel à Paris et face à la concurrence des autres villes-monde, on note un certain recul de la création contemporaine et de la vie nocturne et festive d'après Daniel Janicot, 2012, *Rapport sur le Grand Paris culturel*. L'enquête menée en septembre 2011 a montré que 92 % des Franciliens souhaitent que la culture soit un axe important du développement du Grand Paris.

92. EPA* Plaine de France, CREDOC, Alphaville, Convergences-CVL, 27 mai 2013, *Analyse prospective du contexte commercial du nord-est métropolitain francilien*.

93. Cf. partie 2.

La motivation de visite ne serait en effet pas liée à la récurrence des courses alimentaires. La fréquence de visite serait donc beaucoup plus faible que pour les centres commerciaux traditionnels. Cependant, la diversité de l'offre globale d'EuropaCity, la nature différente et expérientielle des commerces et l'accessibilité directe par les transports en commun généreraient une attractivité portant sur une zone beaucoup plus large, sur l'ensemble de l'Île-de-France, contre celle d'un centre commercial traditionnel située entre 20 et 30 minutes en voiture. La fréquentation touristique y serait également plus importante.

De même, EuropaCity n'affecterait que faiblement la fréquentation du commerce local. En effet, sur les 25 millions de Franciliens attendus, seuls 11 % résideraient à proximité immédiate (moins de 15 minutes). En outre, l'offre développée par le projet serait de nature très différente de celle du commerce de proximité.

UNE OFFRE HÔTELIÈRE RÉPONDANT AUX NOUVELLES ATTENTES

L'offre hôtelière du territoire de la Plaine de France compte 120 hôtels et près de 17 000 chambres. Elle se concentre à proximité de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et du parc des expositions de Paris Nord Villepinte. Ainsi, treize communes regroupent la moitié de la capacité hôtelière, positionnée sur les gammes économiques et le haut de gamme⁹⁴, avec un taux d'occupation* moyen de 74 %.

La zone constituée des communes d'Arnouville, de Garges-lès-Gonesse, de Gonesse, de Villiers-le-Bel et de Sarcelles représente seulement 4 % du parc hôtelière du nord-est métropolitain, concentré sur les gammes économique et super-économique, avec un taux d'occupation* moyen de 60 %. Inférieur au taux de remplissage moyen du nord-est francilien, ce taux s'explique en partie par **le déficit d'image dont souffre ce pôle, par son éloignement des transports en commun et par une absence d'équipements d'affaires et de loisirs.**

Selon le CRT* Paris Île-de-France et la CCI* Paris Île-de-France, les besoins à l'horizon 2020 seraient de 20 000 à 30 000 chambres supplémentaires pour l'Île-de-France⁹⁵.

La Plaine de France offre un potentiel de développement de l'offre hôtelière estimé à 12 000 chambres, soit 40 % du parc actuel⁹⁶.

La programmation hôtelière d'EuropaCity comprendrait des hôtels de différentes catégories (hôtels économiques, milieu et haut de gamme) pour environ 2 700 chambres, élargissant l'offre présente sur le territoire. Une partie des hôtels serait couplée avec les équipements de loisirs d'EuropaCity, créant une typologie d'offre nouvelle. Une autre partie pourrait être dédiée aux besoins des voyageurs d'affaires, renforçant l'inscription d'EuropaCity dans le quartier du Triangle de Gonesse*, à vocation tertiaire, et dans le Grand Roissy.

94. On appelle « super-économique » l'hôtellerie classée entre 0 et 1 étoile ; « économique » l'hôtellerie classée 2 étoiles ; « milieu de gamme » l'hôtellerie classée 3 étoiles ; et enfin « haut de gamme » l'hôtellerie classée 4 étoiles et plus.

95. INSEE, DGCRIS, partenaires régionaux, 2013.

96. EPA* Plaine de France, Horwath HTL, 2012, *Étude du potentiel de développement de l'offre hôtelière en Plaine de France*.

3.6 / Un effet levier pour le développement économique du territoire

UN PROJET CRÉATEUR DE VALEUR ÉCONOMIQUE

EuropaCity aurait des impacts positifs en termes de retombées économiques à l'échelle du territoire du projet mais également aux échelles régionale et nationale. Selon les études réalisées avec la méthodologie du *Local Footprint*⁹⁷, EuropaCity exercerait un effet d'entraînement significatif sur l'économie. En phase d'exploitation, EuropaCity injecterait **2,5 milliards d'euros par an dans l'économie française, dont plus de 900 millions d'euros de valeur ajoutée sur le territoire proche**⁹⁷. EuropaCity exercerait un effet d'entraînement significatif sur l'économie.

Ainsi, pour chaque emploi créé dans le cadre du projet EuropaCity, 2,5 emplois seraient créés dans l'Hexagone⁹⁸.

À l'échelle du Grand Roissy, les secteurs d'activités concernés par ces retombées seraient principalement le commerce, l'hôtellerie et la restauration ainsi que les services aux entreprises.

DES RETOMBÉES FISCALES POUR LES COLLECTIVITÉS LOCALES⁹⁹

Parallèlement aux retombées économiques qu'EuropaCity serait susceptible d'engendrer à l'échelle du Grand Roissy, de la Région Île-de-France et à l'échelle nationale, l'ouverture du projet générerait des recettes fiscales pour les territoires accueillant cet équipement¹⁰⁰, auxquelles s'ajouteraient également la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE*) et les taxes de séjour.

À compter de son ouverture, EuropaCity générerait plus de 20 millions d'euros de recettes fiscales par an, selon la fiscalité actuelle. Celles-ci proviendraient :

- * des taxes foncières, à hauteur d'environ 11 millions d'euros, réparties entre la commune, le Département et l'État ;
- * de la cotisation foncière des entreprises (CFE*), répartie entre la commune, le Département et l'État ; celle-ci serait acquittée par les exploitants des programmes développés au sein d'EuropaCity¹⁰¹ ;
- * de la taxe annuelle sur les bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage en Île-de-France ainsi que de la taxe additionnelle sur les surfaces de stationnement en Île-de-France pour environ 4 millions d'euros¹⁰².

97. Utopies, 2015, *Étude de l'empreinte économique du projet EuropaCity*. Le territoire s'entend ici au sens du périmètre des 4 CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, Pôle métropolitain du Bourget, Est Seine-Saint-Denis et Cœur économique Roissy Terres de France.

98. Utopies, 2015, *Étude de l'empreinte économique du projet EuropaCity*.

99. Cf. partie 2.6.

100. Toutes les sommes mentionnées sont des estimations et ont un caractère indicatif. Elles ont été calculées en fonction des surfaces prévisionnelles du projet, de leur affectation, des taxes et impôts actuellement connus et selon des taux et méthodes de calcul à ce jour applicables. Elles sont donc susceptibles de modifications.

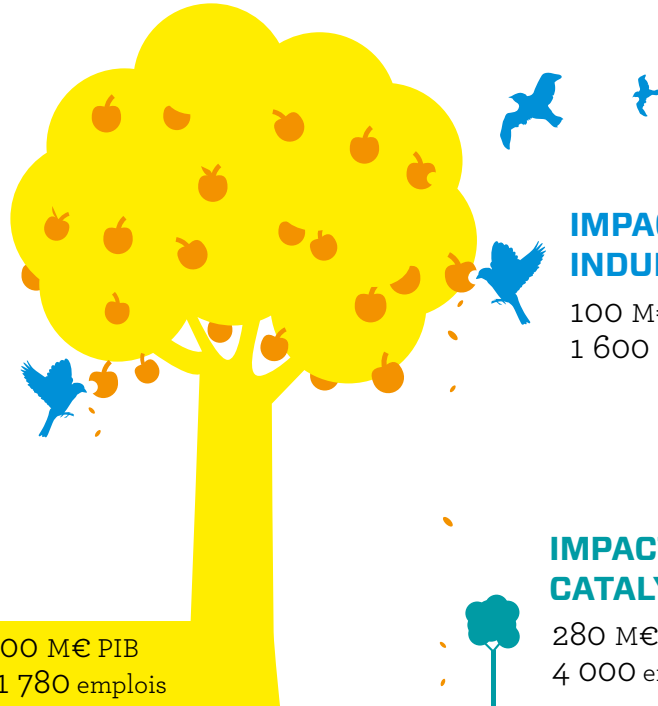
101. En application des articles 1447 à 1478 du Code général des impôts.

102. En application du Code général des impôts (article 231 ter notamment).

EMPREINTE ÉCONOMIQUE du projet

IMPACTS INDIRECTS

850 M€ PIB
13 000 emplois



IMPACTS INDUITS

100 M€ PIB
1 600 emplois

IMPACTS CATALYSEURS

280 M€ PIB
4 000 emplois

IMPACTS DIRECTS 600 M€ PIB
liés à l'exploitation 11 780 emplois

© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

Source: Utopies, 2015, *Mesure de l'empreinte économique d'EuropaCity*



Zoom: les emplois

Emplois directs: emplois générés en phase de construction et d'exploitation d'EuropaCity.

Emplois indirects: emplois générés par les fournisseurs, les sous-traitants et les prestataires de services en phase de construction et d'exploitation.

Emplois induits: emplois générés dans la zone d'impact par les dépenses des ménages, des salariés et des constructeurs en phase de construction et d'exploitation.

De plus, chaque année, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises ainsi que les taxes de séjour payées par les touristes dans les hôtels seraient également versées.

À ces recettes annuelles s'ajouteraient, lors de la construction du projet :

- * la taxe d'aménagement pour un montant compris entre 23 et 27 millions d'euros¹⁰³ ;
- * la redevance pour la création de bureaux, locaux commerciaux et locaux de stockage en Île-de-France, à hauteur de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Les autres recettes fiscales générées pour l'État n'ont pas été chiffrées à ce stade.

UN ESPACE D'EXPÉRIMENTATION ET D'INNOVATION

EuropaCity pourrait en outre devenir un lieu d'expérimentation pour plusieurs filières innovantes du territoire. Compte tenu de la nature du projet (innovation digitale, libre accès...), les acteurs de la filière numérique, y compris de nouvelles *start-up**, pourraient bénéficier de l'accès à certaines données selon le principe de l'*open data** et ainsi développer de multiples applications (conseil aux usagers, orientation des flux de visiteurs, vente en ligne, optimisation énergétique...). EuropaCity participerait ainsi à la création de la valeur technologique sur le territoire.

Le projet accueillerait également des laboratoires et incubateurs* de solutions innovantes, notamment au service du projet lui-même, pour expérimenter et mettre en œuvre de nouvelles approches en matière de gestion écologique d'un site, de consommation responsable, d'économie circulaire, etc.

EuropaCity mettrait à profit les nouvelles technologies pour permettre une transparence dans la gestion et la gouvernance partagée entre les parties prenantes grâce à des indicateurs et à des outils de suivi qui seraient rendus accessibles en ligne.

UNE DYNAMIQUE RÉGIONALE FRANCILIENNE RENFORCÉE

La candidature de Paris pour l'accueil des Jeux olympiques en 2024 donne une place importante au nord-est francilien, avec le Stade de France et le projet d'implantation du village olympique en Seine-Saint-Denis.

De même, la candidature potentielle pour l'accueil de l'Exposition universelle de 2025 donnerait une large place à ce territoire. La réalisation d'EuropaCity viendrait en consolider l'attractivité. Complémentaire à d'autres sites existants (parc des expositions de Paris Nord Villepinte) ou en projet (*International Trade Center* à Roissy-en-France, Dôme Arena de Sarcelles, Colisée de Tremblay-en-France, etc.), EuropaCity pourrait participer à l'accueil de grands événements mondiaux, par la polyvalence de ses espaces, le dimensionnement des espaces publics et sa capacité hôtelière.

EuropaCity pourrait participer à l'accueil de grands événements mondiaux, par la polyvalence de ses espaces, le dimensionnement des espaces publics et sa capacité hôtelière.

103. En application du Code de l'urbanisme.



Vue de l'autoroute A1
entre le Triangle de Gonesse
et l'ancien site de PSA

Situé entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, le territoire du nord-est francilien est propice au développement de projets. Il s'agit d'un territoire contrasté, aujourd'hui morcelé et isolé par les grandes infrastructures de transport, et caractérisé par une cohabitation entre des grands ensembles, des cœurs villageois et des zones logistiques et d'activités économiques.

Marquée par des difficultés sociales et des disparités économiques fortes¹⁰⁴, son image actuelle limite ses capacités de développement. EuropaCity, par son ambition architecturale, sa mixité fonctionnelle, son attractivité et son impact socio-économique, contribuerait à changer profondément l'image du territoire.



Zoom: l'effet des JO de 2012 sur la revitalisation du quartier de Stratford

L'implantation du village olympique à Stratford, dans l'est de Londres, a entraîné une transformation radicale de la physionomie et de l'image de ce quartier autrefois industriel, aux caractéristiques sociales comparables à celles du nord-est francilien. Avec l'ambition d'en faire une nouvelle centralité exemplaire à l'échelle de la métropole, le Grand Londres a permis à ce territoire bien desservi par les transports de devenir une nouvelle attraction touristique.

Un nouveau Stratford résolument « métropolitain » est donc né du site olympique et de *Westfield Stratford City*, équipement commercial et de loisirs ouvert en septembre 2011¹⁰⁵.

104. Christophe Guilluy, 2014, *EuropaCity: un projet dans son contexte social*.

105. <http://westfield2012.sustainability-report.com.au/development-stratford-city>.



Vue d'EuropaCity
depuis l'A1

4.1
Les suites
du débat public

4/

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET



© Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

4.2

Les prochaines
étapes
réglementaires

4.3

La poursuite
de la concertation

4.4

Le calendrier
prévisionnel
du projet

À l'issue du débat public, et après qu'auront été établis le compte rendu et le bilan par la Commission nationale du débat public (CNDP), le maître d'ouvrage décidera s'il souhaite poursuivre son projet et ses éventuelles adaptations.

Différentes étapes d'études et de concertation seraient alors nécessaires avant que soient prises les décisions finales d'investissement et de lancement des travaux.

4.1 / Les suites du débat public

LE COMPTE RENDU ET LE BILAN DU DÉBAT PUBLIC

Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, un **compte rendu** sera établi par la Commission particulière du débat public (CPDP) et le président de la CNDP* en dressera le **bilan**. Ces documents ont pour objet de faire état de la participation du public au processus d'élaboration du projet. Ils recenseront les points de vue exprimés et les arguments qui les fondent.

Ils sont rendus publics sur le site Internet de la CNDP*.

LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Conformément à l'article L. 121.3 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage, Alliages & Territoires, disposera de trois mois maximum après la publication du compte rendu et du bilan pour faire connaître la suite qu'il souhaite donner au projet.

Considérant les enseignements tirés du débat public, Alliages & Territoires publiera sa décision concernant la poursuite du projet, et le cas échéant les principales évolutions. Il présentera également les modalités de concertation envisagées pour la suite.

4.2 / Les prochaines étapes réglementaires

À l'issue du débat public, le projet EuropaCity ferait l'objet de nouvelles étapes réglementaires. À noter que le projet est une composante de l'opération publique d'aménagement du Triangle de Gonesse*. Plusieurs étapes réglementaires sont donc liées à la réalisation du projet de ZAC du Triangle de Gonesse*.

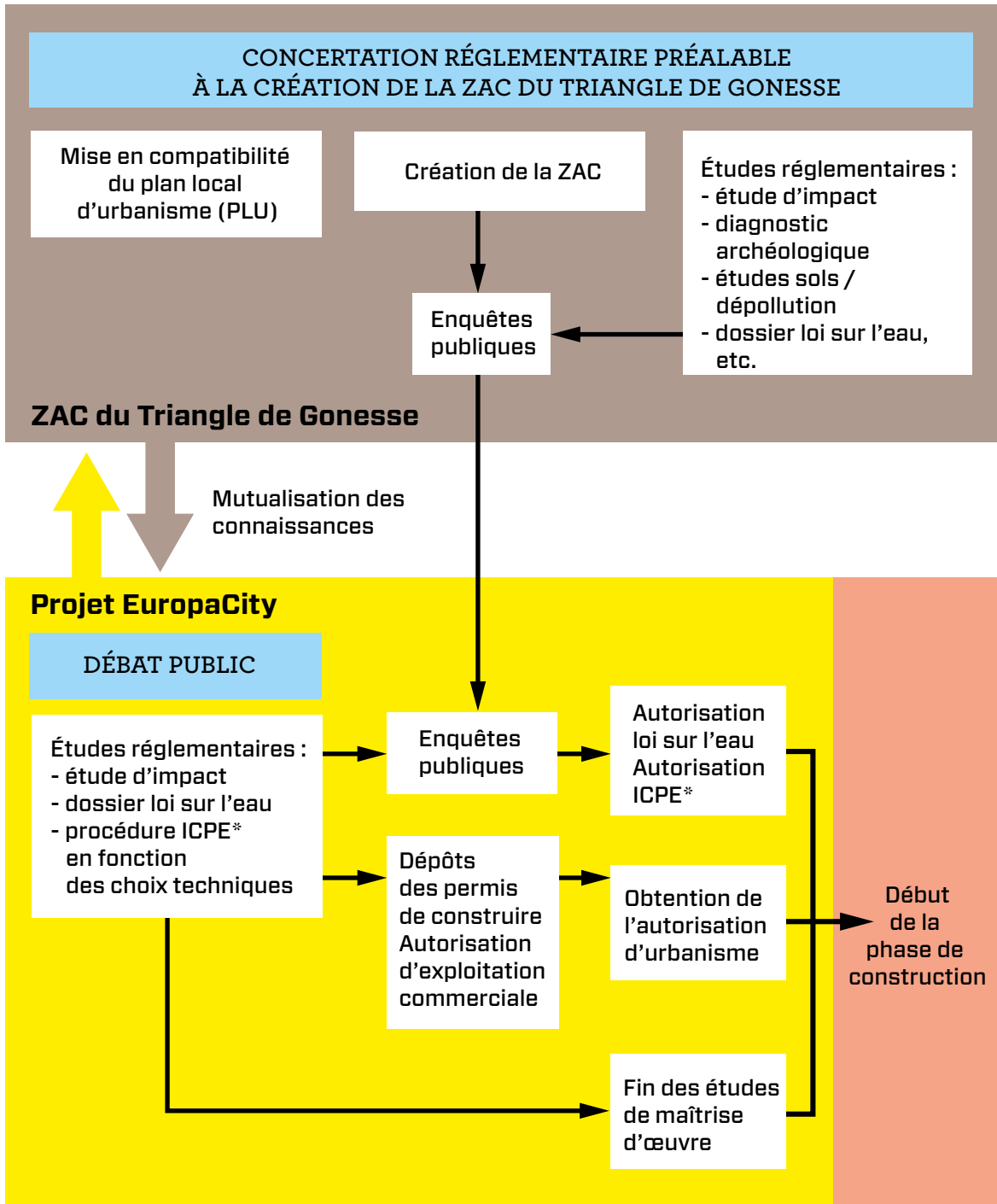
À l'issue du débat public, en fonction de la décision du maître d'ouvrage, des études seraient réalisées afin de préciser les caractéristiques techniques, les incidences environnementales et les mesures d'accompagnement envisagées. Ces études alimenteraient le dossier d'étude d'impact du projet.

Le schéma page suivante retrace les procédures réglementaires.

CONTRACTUALISATION AVEC DES PARTENAIRES OPÉRATEURS

À l'issue du débat public, le maître d'ouvrage finaliserait les partenariats avec les principaux opérateurs ayant vocation à exploiter les équipements. Cette phase est susceptible de faire évoluer les caractéristiques et la programmation de certains équipements du projet, sans toutefois remettre en cause son équilibre global et son ambition. La décision d'investissement finale conditionnant le démarrage des travaux serait prise à cette échéance, après confirmation de l'engagement de ses principaux opérateurs.

LES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES liées au projet EuropaCity



*Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)

4.3 / La poursuite de la concertation

Parallèlement à la poursuite des études, Alliages & Territoires prolongerait le dialogue établi en amont et lors du débat avec l'État, les collectivités locales, les acteurs socio-économiques, le monde associatif et le grand public. Il participerait également à l'ensemble des actions de concertation prévues

par l'EPA* Plaine de France dans le cadre de l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse*. Une démarche de participation et d'information se poursuivrait donc lors de la phase d'études approfondies et durant les travaux, jusqu'à l'ouverture du projet EuropaCity.



Zoom : le cadre légal de la concertation post-débat public

La **loi Grenelle II** (n° 2010-788 du 12 juillet 2010) portant sur l'engagement national pour l'environnement prévoit que le débat public doit également « *porter sur les modalités d'information et de participation du public après le débat* » (article L. 121-1) et que la décision du maître d'ouvrage doit comprendre « *les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements du débat public* » (article L. 121-13).

La loi Grenelle II prévoit également que pendant la phase postérieure au débat public et jusqu'à l'enquête publique relative au projet, le maître d'ouvrage informe la CNDP* des modalités de participation du public qu'il met en œuvre, la CNDP* pouvant « *émettre un avis et des recommandations sur ces modalités de mise en œuvre* ». Le maître d'ouvrage « *peut demander à la commission de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre* » de ces modalités d'information et de participation du public (article L. 121-13-1).

Le **Code de l'environnement** précise que « *la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique* » (article L. 121-1).

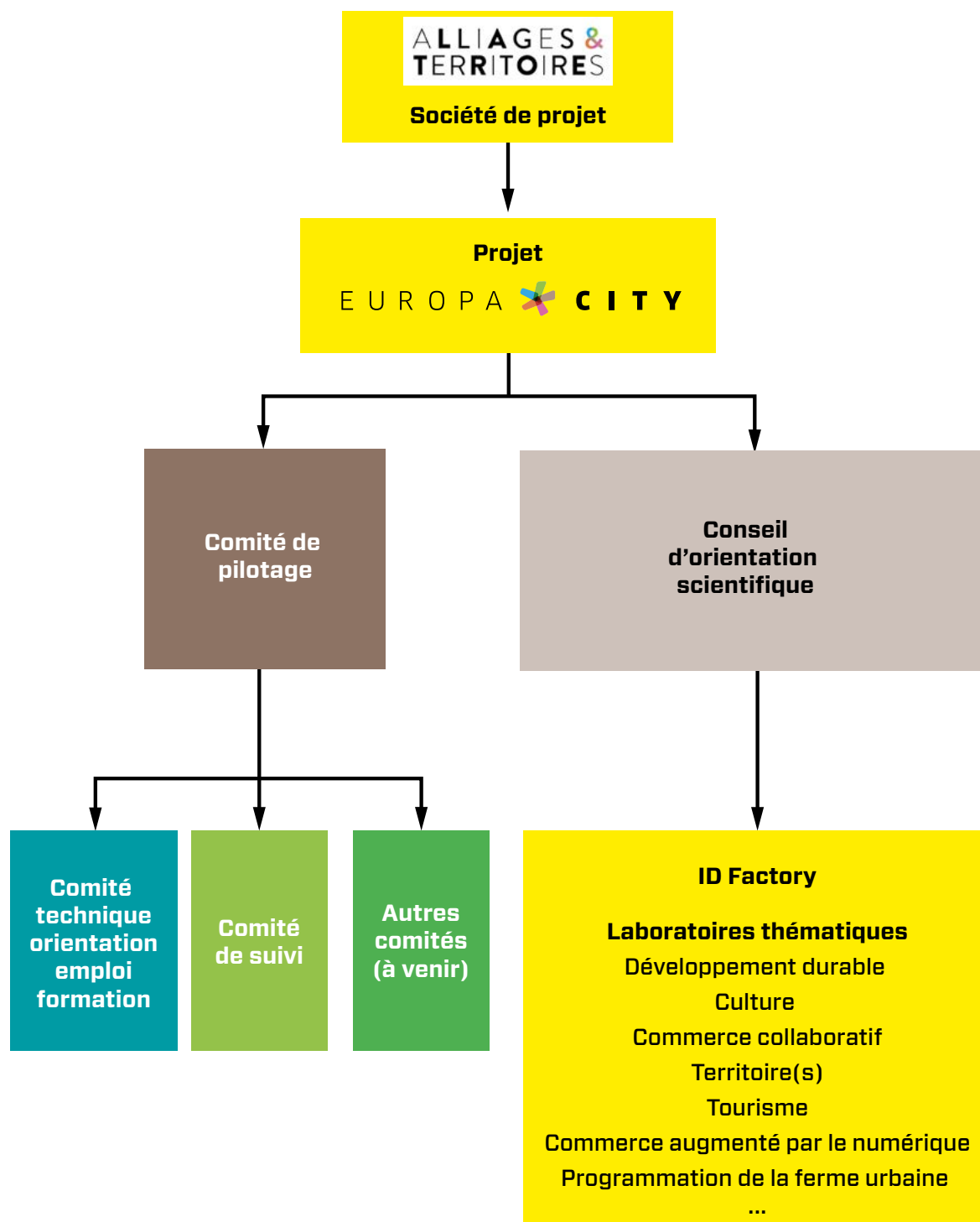
LES INSTANCES DE SUIVI DU PROJET

Dès la phase d'élaboration du projet, Alliages & Territoires a souhaité associer les parties prenantes (élus et administrations, acteurs du territoire, experts internationaux, partenaires spécialisés, etc.) pour travailler sur l'insertion du projet au sein du territoire francilien. Cette démarche s'est traduite par la création de différentes instances, dont un **comité de pilotage** et un **conseil d'orientation scientifique**, mais également au travers de

démarches participatives comme la mise en place de **laboratoires thématiques** sur la programmation culturelle, le développement durable, l'insertion territoriale, le commerce augmenté par le numérique, les attentes des touristes, etc.

Ces instances de suivi seraient maintenues, à l'issue du débat, et amenées à évoluer afin de répondre aux attentes du territoire exprimées dans le cadre du débat public et de faciliter le partage d'informations et l'expression des avis tout au long de la vie du projet.

GOVERNANCE du projet



Le comité de pilotage du projet¹⁰⁶

Créé en 2010, le comité de pilotage du projet se réunit régulièrement pour impliquer l'ensemble des partenaires publics dans l'élaboration du projet et favoriser ainsi le dialogue entre les différentes parties prenantes. Ce comité de pilotage est coprésidé par le préfet du département du Val-d'Oise et le maire de Gonesse et se compose ainsi :

- * des services de l'État (DRAC, DRIEA, DIRECCTE, DATAR);
- * de l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France;
- * de la Ville de Gonesse;
- * de la Ville du Bourget;
- * de la Ville d'Aulnay-sous-Bois;
- * de la Communauté d'agglomération de Val de France;
- * du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis;
- * du conseil départemental du Val-d'Oise;
- * du conseil régional d'Île-de-France;
- * de l'Association des collectivités du Grand Roissy;
- * de SNCF Réseau;
- * de la Société du Grand Paris;
- * de l'Atelier international du Grand Paris;
- * de la chambre de commerce et de l'industrie de Paris Île-de-France.

Le conseil d'orientation scientifique (COS)⁹¹

Créé en 2012, le conseil d'orientation scientifique réunit des experts français et internationaux issus de multiples domaines : culture, urbanisme, sociologie, architecture, économie, développement durable, nouvelles technologies...

Durant la phase d'élaboration du projet, le conseil d'orientation scientifique a pour mission de débattre, proposer et émettre des avis et recommandations sur les orientations stratégiques du projet EuropaCity. Les débats ont déjà permis d'identifier des thèmes prioritaires pour le développement du projet et de lancer des études et des recherches.

Ainsi, le conseil d'orientation scientifique continuerait son travail de réflexion portant sur les différentes caractéristiques du projet : la dimension numérique, les processus de cocréation artistique, l'interprétation des modes de vie et de consommation à l'horizon 2025...



106. Comptes rendus disponibles sur www.construisons-europacity.com.

Les laboratoires thématiques¹⁰⁷

Les laboratoires thématiques, appelés ID Factory*, sont des émanations du conseil d'orientation scientifique. Créés en 2013, ils sont ouverts aux élus, citoyens, acteurs culturels, économiques, sociaux, représentants associatifs, opérateurs de loisirs...

Ces réunions permettent de travailler sur plusieurs thématiques : tourisme, développement durable, commerce collaboratif, numérique, culture, territoire.

LE RENFORCEMENT DE LA PARTICIPATION APRÈS LE DÉBAT PUBLIC

Au regard des enseignements du débat public, la poursuite de la concertation pourrait reposer sur deux démarches complémentaires. Le maître d'ouvrage envisagerait de mettre en place :

✳ un **dispositif d'information du public**, qui pourrait se matérialiser par la mise à disposition d'études et d'**éléments actualisés** sur le site Internet, <http://www.construisons-europacity.com>, qui permettrait d'émettre des avis et de poser des questions. L'organisation d'expositions et la création d'une **maison du projet** seraient envisagées pour accueillir des visites pendant les travaux notamment ;

✳ dans le cadre de l'évolution des instances de suivi du projet, le **comité technique orientation emploi formation (CTOEF*)** se réunirait régulièrement avec tous les acteurs concernés pour piloter la création d'EuropaCity Compétences et veiller à la tenue des engagements en termes d'emploi et d'insertion ;

✳ un **dispositif de dialogue permanent sous la forme d'un comité de suivi composé d'habitants du territoire**. Ses membres seraient associés aux ateliers de travail réunissant régulièrement les acteurs concernés par le projet. Il s'agirait de créer des espaces d'échange et de travail en commun sur le projet et ses effets, en mettant en place un dialogue fondé sur l'échange d'informations et d'expertises. Son rôle serait également de définir puis d'assurer le suivi des indicateurs de la démarche de développement durable du projet jusqu'à son ouverture ;

✳ le développement et l'animation **d'une communauté EuropaCity sur les réseaux sociaux** qui serait associée tout au long du processus aux choix faits par le maître d'ouvrage dans le développement du projet permettraient de construire une démarche participative innovante.

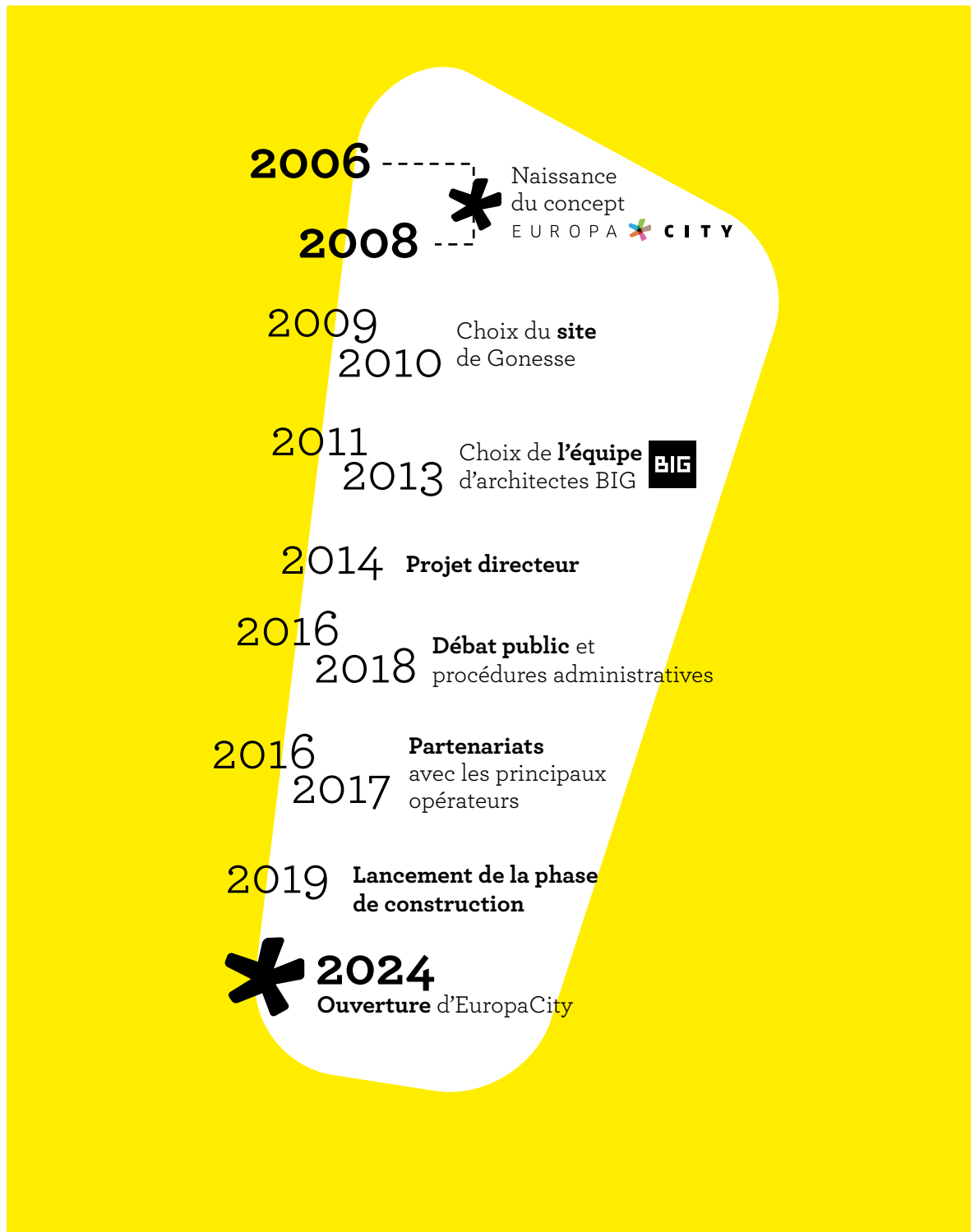


© Alliances & Territoires - EuropaCity

107. Comptes rendus disponibles sur <http://www.construisons-europacity.com>

4.4 / Le calendrier prévisionnel du projet

Le projet ouvrirait en 2024 avec la mise en service du métro Grand Paris Express.



Aérotropolis : contraction d'aéroport et de métropolis. Développé par John Kasarda, il désigne une vaste région urbaine cosmopolite et ouverte sur le monde qui se développe autour d'un grand aéroport comme Chicago, Memphis, Hong Kong, Bangkok, Dubaï ou Amsterdam (source: Géoconfluence ENS Lyon).

Aérotropolis Europe™ : association créée en 2009 par les plus importantes entreprises et institutions du Grand Roissy en vue de promouvoir le pôle économique autour de Roissy-Charles-de-Gaulle, de favoriser les implantations et de développer les échanges entre les plates-formes aéroportuaires internationales.

Agglomération centrale : l'agglomération centrale correspond aux grandes polarités urbaines à conforter entre cœur de métropole et espace rural, de manière à ajuster développement urbain et préservation des espaces ouverts; elle reprend l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'INSEE (SDRIF 2013).

Approche écosystémique : méthode de gestion où les terres, l'eau et les ressources vivantes sont intégrées pour favoriser la conservation et l'utilisation durable et soutenable des ressources naturelles, afin de respecter les interactions dans les écosystèmes dont l'être humain dépend.

Approche nette positive : se dit d'un projet contribuant à augmenter la valeur économique, sociale ou environnementale du territoire dans lequel il s'inscrit.

Avifaune : désigne l'ensemble des espèces d'oiseaux d'une région donnée.

Barreau de Gonesse : nom d'un projet de transports en commun qui reliera la gare du RER D Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare du RER B Parc des Expositions – Paris Nord Villepinte. Sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, en coordination avec le STIF dans le cadre du Nouveau Grand Paris, le projet est prévu pour 2020.

Bus à haut niveau de service (BHNS) : bus circulant sur une voie réservée (en site propre) à des intervalles de passage rapprochés et réguliers, avec une amplitude horaire élevée.

Brand store : boutique commercialisant une marque spécifique, dans un univers dédié.

BREEAM Communities : outil de certification environnementale des bâtiments développé par le *Building Research Establishment*. Il est l'équivalent des référentiels HQE en France.

Canal commercial ou canal de distribution : matérialisation du chemin suivi par un produit du producteur au consommateur. On distingue généralement les canaux directs, courts et longs.

Clauses d'insertion : appelées également clauses sociales ou clauses de promotion de l'insertion et de l'emploi, elles font partie des moyens juridiques offerts par le Code des marchés publics pour promouvoir dans l'emploi les personnes qui en sont éloignées. Elles donnent l'obligation pour les entreprises répondant à un appel d'offres public de réserver un temps de travail minimum à des personnes en insertion professionnelle. Elles ne s'appliquent pas réglementairement aux projets privés, mais constituent un langage usuel dans les actions menées pour favoriser l'emploi local.

Commerce collaboratif : se définit comme un ensemble de pratiques (et de modèles économiques) centrées sur l'accès direct et la suppression des intermédiaires, à l'inverse du commerce traditionnel. Il existe trois types de commerce collaboratif : l'économie du budget (ex. : covoiturage, achat mutualisé), l'économie locale (ex. : AMAP*, achat groupé...), l'économie circulaire (ex. : troc, occasion...).

Contrat de développement territorial (CDT) : défini conjointement entre le représentant de l'État dans la région d'une part, et les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'autre part, le contrat de développement territorial précise « *les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles* » (article 21 de la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010).

Corps d'état : les corps de métier dans le domaine du bâtiment et des travaux publics, communément désignés sous l'appellation collective de corps d'état.

Corridor aéroportuaire : zone située entre le centre-ville et l'aéroport, constituant un espace de développement économique.

Corridor urbain : espace linéaire et urbanisé reliant deux espaces urbanisés entre eux. Le corridor urbain se développe généralement le long des axes de transport.

Concept store : point de vente multimarque proposant un ensemble de produits dont la gamme est définie par un univers thématique, tel que le design, le sport, la décoration...

Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) : cotisation applicable aux entreprises soumises à la cotisation foncière des entreprises et dont le chiffre d'affaires est supérieur à 500 000 euros HT. La cotisation est calculée à partir de la valeur ajoutée produite par l'entreprise. La CVAE est l'une des deux composantes de la contribution économique territoriale (CET).

Curated stores : terminologie utilisée pour des boutiques dont les produits sont présélectionnés par des clients ou un groupe de personnes.

Directive Oiseaux : la directive Oiseaux – ou directive 79/409/CEE – du 2 avril 1979 a pour objectif la protection et la conservation des oiseaux sauvages du territoire européen.

Do it yourself : la traduction littérale en français serait « Faites-le vous-même », « Fais-le toi-même » (ex. : une activité visant à créer des objets de la vie courante, des objets artistiques, généralement de façon artisanale).

E-commerce : ou « commerce électronique », consiste en l'utilisation des réseaux d'information pour la réalisation de transactions commerciales, par exemple Internet.

Écopâturage : mode d'entretien écologique des espaces naturels et des territoires par le pâturage d'animaux herbivores : moutons, chèvres, etc.

Écosystème : système formé par un environnement et par l'ensemble des espèces qui y vivent, s'y nourrissent et s'y reproduisent.

Énergie verte : une énergie verte ou énergie propre est une source d'énergie primaire qui produit une quantité faible, voire nulle de pollution ou de déchets.

Fablab : contraction de *fabrication laboratory*, « laboratoire de fabrication », désigne un lieu ouvert au public où il est mis à sa disposition toutes sortes d'outils, notamment des machines-outils pilotées par ordinateur, pour la conception et la réalisation d'objets.

Freestyleurs (et Freestyle) : activité sportive considérée comme un sport extrême (ski acrobatique, etc.) pratiquée dans des zones spéciales appelées *snowparks** ou en hors-piste.

Hubstart Paris : *Hubstart Paris* rassemble plus de trente partenaires publics et privés au service du développement économique et de l'attractivité internationale du Grand Roissy. *Hubstart Paris* a pour ambition de valoriser le territoire du Grand Roissy et de promouvoir ses qualités et ses compétences à l'international (source: <http://www.hubstart-paris.com/>).

Hybridation : correspond à la formation d'un concept, par l'action d'une multiplicité d'éléments qui, comme l'indique sa définition, créent, génèrent une nouvelle catégorie de formes.

ID Factory : groupes de travail thématiques du projet EuropaCity sur des sujets tels que la culture, le tourisme, le développement durable, le commerce collaboratif, le commerce augmenté par le numérique, etc.

Incubateur : structure d'accompagnement de projets de création d'entreprises (ex. : appui en termes d'hébergement, de conseil et de financement, etc.).

Label Grand Paris : il a pour objectif de faire connaître et valoriser des projets qui contribuent à l'identité, à la visibilité et à l'architecture du Grand Paris. Ces projets doivent contribuer à l'amélioration des conditions de vie des Franciliens, dans les domaines économique, social, culturel et environnemental.

Locavorisme : le locavorisme, ou mouvement locavore, prône la consommation de nourriture produite dans un rayon allant de 100 à 250 km maximum autour de son domicile.

Marnière : cavité souterraine creusée par l'homme pour en extraire de la craie.

Métropole : aire urbaine importante par sa grande population et ses activités économiques et culturelles. Elle exerce des fonctions d'organisation sur l'ensemble de la région, permettant son intégration à l'échelle mondiale. La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM, transforme en métropole les aires urbaines de plus de 500 000 habitants.

Mixité fonctionnelle : concept qui qualifie un espace (immeuble, quartier, ville...) regroupant plusieurs types d'activités urbaines liées à l'économie, la culture, l'habitat, le commerce.

Modes doux : il s'agit des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine, comme la marche, le vélo, la trottinette, le roller... Ces modes de déplacement sont à considérer en lien étroit avec les transports collectifs (bus, tramway, train, métro), le covoiturage, ainsi que les aménagements cyclables, cheminements piétons et espaces dédiés.

Multimodalité : désigne la présence de plusieurs modes de transport présents sur une même infrastructure ou un même lieu.

Naturalité : associée à l'ancienneté de l'écosystème et à l'absence de signes de perturbation due à l'homme (source: INRA*).

Open data : ou données ouvertes, qui peuvent être librement utilisées, réutilisées et redistribuées par quiconque.

Parkour : activité physique qui vise un déplacement libre dans tous types d'environnement, en particulier hors des voies de passage préétablies. Ainsi, les éléments du milieu urbain ou rural se transforment en obstacles franchis grâce à la course, au saut, à l'escalade, au déplacement en équilibre, etc.

Plan de déplacement inter-entreprises (PDIE*) : ensemble de mesures visant à améliorer les déplacements des employés, qui s'applique sur une zone regroupant plusieurs entreprises.

Pure player : désigne une entreprise ou marque créée sur Internet et n'existant que sur Internet. Par extension, se dit également d'une entreprise ou marque ayant commencé sur Internet et qui peut avoir développé ensuite une activité dans le monde réel.

Retailtainment : terme anglo-saxon né de la contraction de *retail* (commerce) et *entertainment* (divertissement). Il représente un concept de distribution marchande qui intègre des activités de divertissement.

Servitudes aéronautiques : elles sont destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de façon à ce que les avions puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité. Il existe deux types de servitudes aéronautiques : de dégagement et de balisage. Les servitudes peuvent entraîner une limitation de hauteur pour les constructions, les arbres ou diverses installations (pylônes, antennes, obstacles filiformes, etc.) et la possibilité, pour l'administration, de demander la suppression des obstacles gênants existants.

Smart city : désigne une ville en capacité de répondre à l'évolution ou à l'émergence des besoins des institutions, des entreprises et des citoyens, sur les plans tant économique que social et environnemental, par l'utilisation des technologies de l'information et de la communication.

Smart grid : réseau de distribution d'électricité « intelligent » qui utilise des technologies numériques de manière à optimiser la production, la distribution et la consommation. Il a pour objectif d'améliorer l'efficacité énergétique du réseau électrique.

Snowpark : zone enneigée aménagée pour la pratique du *snowboard* et du ski *freestyle*.

Start-up : jeune entreprise à fort potentiel de croissance, principalement axée sur le marché de l'innovation et des nouvelles technologies.

Taux d'occupation : nombre moyen de personnes par véhicule.

Transport en commun en site propre (TCSP) : transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé (train, métro, tramway, bus sur voies réservées).

Triangle de Gonesse : nom du projet de ZAC* porté par l'EPA* Plaine de France, prévoyant la création d'un quartier d'affaires et d'un parc créatif autour de la future gare du Triangle de Gonesse. Le projet EuropaCity s'implanterait dans le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse.

Ville-monde : désigne une ville qui exerce des fonctions stratégiques à l'échelle mondiale, une aire urbaine vaste et peuplée avec des interconnexions faciles avec le reste du monde. Selon GaWC*, plusieurs critères permettent de définir une ville-monde, tels que la concentration des services aux entreprises, des sièges sociaux et des infrastructures de transports et la circulation des informations.

Zone agricole protégée (ZAP) : servitudes d'utilité publique instaurées par arrêté préfectoral, à la demande des communes, destinées à la protection de zones agricoles dont la préservation présente un intérêt général en raison de la qualité des productions ou de la situation géographique (article L. 112-2 du Code rural).

Zones d'aménagement concerté (ZAC) : zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains (article L. 311-1 du Code de l'urbanisme).

Zone Natura 2000 : ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats.

SIGLES ET ACRONYMES

ACGR : Association des collectivités du Grand Roissy
AMAP : Association pour le maintien d'une agriculture paysanne
ARS : Agence régionale de santé
BIP : boulevard intercommunal du Parisis
BHNS : bus à haut niveau de service
CCI : chambre de commerce et d'industrie
CDT : contrat de développement territorial
CFE : cotisation foncière des entreprises
CNCC : Conseil national des centres commerciaux
CNDP : Commission nationale du débat public
CNRS : Centre national de la recherche scientifique
CPER : contrat de plan État-Région
CREDOC : Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie
CRT : comité régional du tourisme
CTOEF : comité technique orientation emploi formation
CVAE : cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises
DGAC : Direction générale de l'aviation civile
DRIEA : Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France
EPA : établissement public d'aménagement
GaWC : Globalization and World Cities Study Group and Network
ICCA : International Congress and Convention Association
INRA : Institut national de recherche agronomique
PDIE : plan de déplacement inter-entreprises
PDU : plan de déplacements urbains
PEB : plan d'exposition au bruit
PIC : plan d'installation du chantier
PRIF : périmètre régional d'intervention foncière
RMN : Réunion des musées nationaux
RTT : réduction du temps de travail
RSE : responsabilité sociale et environnementale
SDRIF : schéma directeur de la région Île-de-France
SGP : Société du Grand Paris
SIAH : Syndicat intercommunal pour l'aménagement hydraulique
SRCE : schéma régional de cohérence écologique
TCSP : transport en commun en site propre
ZAC : zone d'aménagement concerté
ZAP : zone agricole protégée
ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Le maître d'ouvrage : EuropaCity est porté par la société Alliances & Territoires, filiale d'Immochan, branche immobilière de Groupe Auchan.

**ALLIAGES &
TERRITOIRES**

EuropaCity est un projet mis en œuvre par Alliances & Territoires, filiale d'Immochan, branche immobilière de Groupe Auchan. Ce document et son contenu, sans valeur contractuelle, sont la propriété exclusive d'Alliances & Territoires. Leur utilisation, adaptation, modification, reproductions, représentation, diffusion, ainsi que celles des logos ou marques y figurant, en tout ou partie, sous quelque forme et par quelque procédé que ce soit, sont interdites, sans l'accord préalable et écrit d'Alliances & Territoires. Tout contrevenant s'expose à des sanctions civiles et/ou pénales, notamment pour délit de contrefaçon. Certaines informations contenues dans ce document sont susceptibles d'évolutions, sans que cela puisse engager la responsabilité d'Alliances & Territoires. /// Conception/rédaction: Patrimoine / Illustrations : cartes p. 40 - p. 78 : Extrait de données - BD ORTHO® - © IGN - 2015 - Autorisation n° 80-1554 - Reproduction interdite / © Alliances & Territoires /// janvier 2016

Retrouvez le projet sur www.europacity.com
et les documents du débat public sur
europacity.debatpublic.fr



