

DÉBAT PUBLIC

EUROPACITY



VERBATIM

Conférence-débat « L'enjeu d'un pôle de centralité entre Paris et Roissy »
à Saint-Denis
Lundi 30 mai 2016

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Bonsoir. Si vous voulez bien vous installer, on va pouvoir commencer. On a déjà pris plus d'un quart d'heure de retard. Monsieur CARRE, qui est conseiller délégué de l'établissement public territorial Plaine Commune, va vous accueillir. Puis, je vais demander aux trois intervenants et à l'animateur de venir s'installer à table. Monsieur, FRÉBAULT, Monsieur LEVY, Monsieur FABUREL. Tu commences tout seul ? Les trois intervenants ne viennent pas tout de suite ? Comme vous voulez. Monsieur CARRE, à vous.

Dominique CARRÉ, conseiller délégué de l'établissement public territorial Plaine Commune

Chers habitants du territoire de Plaine Commune et au-delà. Je ne savais pas que je devais faire un mot d'entrée d'accueil. C'est donc un petit mot d'accueil républicain. Bienvenue à toutes et à tous, et en particulier à la Commission nationale du débat public sur le territoire de Plaine Commune qui regroupe, comme vous le savez, neuf communes au Nord-ouest parisien. Je souhaite que cette soirée soit une soirée importante pour favoriser les débats, les prises de parole, et je souhaite que tous puissent s'entendre dans leurs différentes interventions, l'objectif étant aujourd'hui de bien comprendre les enjeux de ce projet EuropaCity. C'est un projet d'importance au niveau du nord du territoire parisien et du territoire de Plaine Commune. L'objectif est d'échanger et de favoriser la compréhension par rapport aux différents acteurs. Merci à vous. Je vous souhaite une très bonne soirée de débat.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup Monsieur de cet accueil et d'avoir mis à notre disposition cette belle salle. Ce soir, c'est une réunion un peu particulière, puisque c'est une conférence-débat. Il y en a déjà eu une pendant la durée de ce débat public qui a porté sur le commerce et qui était tout à fait passionnante. Pourquoi cette séance ? Parce qu'on a souhaité aborder la dimension plus régionale, la dimension en termes d'aménagement, de fonction urbaine de ce projet. Donc, nous avons choisi de faire intervenir des personnes avec une capacité d'expertise et qui vous apportent des regards différents, des prismes différents, sur ce projet. C'est Jean FRÉBAULT qui animera ce débat. Jean FRÉBAULT a été directeur de l'architecture et de l'urbanisme, et il était encore jusqu'à très récemment président du Conseil de développement du Grand Lyon qui est une instance de concertation et de participation du public. C'est bien cela ? Je ne me trompe pas ? Je vais te passer la parole. Les trois intervenants peuvent-ils maintenant monter à tribune, si c'est possible ? Non ? Alors, un petit détail : une traduction simultanée est prévue. On m'a dit qu'en Français, il fallait se mettre sur le canal 1, et que pour entendre en anglais, il fallait se mettre sur le canal 2 ; c'est le canal 1 pour le français.

Je crois que tout le monde connaît maintenant les règles du débat public. Je rappelle que la Commission est une commission indépendante, et que nous n'avons pas d'avis pour ou contre le projet. Notre mission est simplement de faire que tous les avis s'expriment. Ensuite, on les consigne dans un compte-rendu. Je souhaite que cela se déroule le plus possible dans le calme, mais je suis sûre que ce sera le cas, puisque c'est seulement dans le calme qu'on peut échanger et argumenter. Chacun a un droit équivalent à la parole. Vous connaissez cela par cœur ; beaucoup de séances se sont déroulées de cette façon-là. Il y en a eu une un peu plus agitée récemment, mais j'aimerais que celle-là se déroule dans un climat qui ne serait pas forcément exempt de passion, mais exempt de violences verbales.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je voudrais d'abord remercier la Commission particulière du débat public et sa présidente, Claude BRÉVAN, de m'avoir proposé d'animer cette soirée. Je ne vous cache pas que je connais sans doute beaucoup moins que la plupart d'entre vous le projet et les débats qu'il suscite. Je sais qu'ils sont animés, parfois passionnés. Donc, je m'associe à ce que viens de dire Claude BRÉVAN pour que tout le monde puisse s'exprimer et, bien sûr, de manière aussi apaisée que possible.

Avant de faire signe successivement aux trois intervenants, je voudrais très brièvement introduire la problématique du débat. Aujourd'hui, on doit parler, pour résumer le fil conducteur, du sens du projet et un peu aussi des grands équilibres d'aménagement du territoire. Je vous propose trois questions :

- Le sens du projet dans une métropole à enjeux multiples. Quelle urbanité pour le projet ?
- L'enjeu d'un pôle de centralité ou d'attractivité entre Paris et Roissy. Cela fait écho au titre du débat ce soir.

- Plus largement, la question des centralités. Il existe un certain nombre de pôles de centralité au voisinage du Triangle de Gonesse, dans l'ensemble du territoire de Plaine de France et même au-delà. Et, comment EuropaCity interpelle cette question des centralités.

Pour illustrer ces trois questions, la première est : quels sont les points forts et les points critiques de ce projet dans un territoire d'une métropole mondialisée, marquée par des dynamiques économiques, culturelles, sociétales, mais où il existe aussi des inégalités, des fêlures, voire des fractures de la pauvreté ? Tout le monde connaît bien ce genre de questionnement dans ce territoire, donc nous aurons certainement des éclairages de plusieurs des experts sur cette question qui peut aussi se résumer : quelle urbanité pour ce projet ?

La deuxième question est l'enjeu d'un pôle de centralité. On s'est demandé s'il fallait parler d'un pôle de centralité ou d'un pôle d'attractivité, alors que le projet ne recouvre pas l'ensemble des fonctions urbaines attendues d'un centre au sens de la définition classique. Comment s'inscrit EuropaCity dans tout ce chapelet de composantes économiques et urbaines entre Paris et Roissy ? Et, quel sens donner à un morceau de ville géré par le privé sans présence importante de la puissance publique, ce qui est quand même une caractéristique forte du projet ?

Puis, une question un peu plus large encore est la question des centralités (avec un « s »). Il y a d'autres pôles de centralité dans les différentes communes voisines et celles du territoire de Plaine de France. Est-ce que le projet EuropaCity a un impact sur ces centralités ? Y a-t-il ou non des risques de siphonage d'une partie des fonctions ou d'absorption des potentiels de développement envisagé ? Il peut y avoir des points de vue différents sur ces questions-là. Je suis bien conscient avec vous que cette question ne s'adresse pas qu'à EuropaCity, mais aussi beaucoup aux acteurs publics ; certains sont dans la salle et j'espère qu'ils s'exprimeront. Est-ce que le maître d'ouvrage a également la capacité de contribuer à la dynamique de ces autres pôles ? Voilà une série de questions.

Je dois dire que je porte avec l'équipe ces questions. Je suis bien conscient qu'on ne pourra sans doute pas toutes les débattre aujourd'hui. Certaines ont d'ailleurs été abordées dans les débats précédents, donc je souhaite simplement qu'on puisse y contribuer au mieux.

Je vais vous présenter les intervenants ; il y a trois intervenants aujourd'hui. Tout d'abord, je voudrais saluer la présence de Bjarke INGELS, qui est proposé par le maître d'ouvrage. Bjarke INGELS est architecte danois. Il a fondé une grande agence internationale qui s'appelle l'agence BIG, chargée du projet architectural et urbain d'EuropaCity. Je voudrais rappeler que son agence a été retenue pour la reconstruction du World Trade Center à New York et le siège de Google aux États-Unis ; c'est aussi Bjarke INGELS qui a construit le pavillon danois de l'Exposition universelle de Shanghai. Je vais donc inviter Bjarke INGELS à monter à la tribune.

Je présente également les deux autres intervenants qui nous rejoindront tout à l'heure. Jacques LEVY, qui est un universitaire très connu, géographe dans le monde de l'urbanisme et de l'aménagement ; il est professeur de géographie à l'École polytechnique de Lausanne ; il dirige un laboratoire interdisciplinaire qui s'appelle Chôros ; il était aussi professeur en Français, notamment à Reims ; il est très investi dans la connaissance des villes et des politiques urbaines en Europe et dans le monde. Je souhaite donc qu'il puisse évoquer aussi des situations internationales. Puis, il a beaucoup travaillé sur la théorie de l'urbanité, ce qui fait écho aux questions posées tout à l'heure. Jacques LEVY a été proposé par la Commission particulière du débat public.

Enfin, le troisième intervenant s'appelle Guillaume FABUREL. Il va nous rejoindre tout à l'heure. Il a été proposé par le collectif du triangle de Gonesse. Guillaume FABUREL a un doctorat ; il a aussi été chercheur au MIT aux États-Unis ; il est professeur d'études urbaines à Lyon (il enseigne à Lyon 2, à l'institut d'Urbanisme de Lyon et à l'institut d'études politiques) ; il est chercheur à une UMR qui s'appelle Triangle (entre l'ENS, le CNRS et Lyon 2) sur l'axe Études urbaines ; et il enseigne la théorie de la planification, les instruments améliorables, la participation citoyenne, les politiques urbaines et les phénomènes métropolitains. Je pense donc qu'il est également qualifié pour intervenir aujourd'hui.

Je voudrais, pour terminer cette introduction, préciser les règles du jeu. J'ai eu un échange avec tous les intervenants qui étaient d'accord pour que leur intervention soit bien cadrée dans le temps ; elle dure 15 minutes. Elle est suivie non pas d'un débat, mais de questions que les uns et les autres peuvent poser pour avoir des précisions ou des éclaircissements sur leur exposé. Donc, une demi-heure maximum en tout par intervenant. Et au bout d'une heure et demie, nous ouvrirons un débat général qui pourra traverser les trois interventions ou d'autres questions que vous pourriez vous poser, et chacun pourra s'exprimer tout à fait librement en respectant la parole des autres points de vue exprimés.

Merci de respecter ces règles. Je donne la parole à notre architecte invité. À vous.

[Bjarke INGELS, architecte retenu pour le projet EuropaCity](#) Intervention en anglais

Bonsoir. C'est le seul mot que je dirai en français ! C'est un grand plaisir pour moi d'être ici ce soir.

Je voudrais commencer cette présentation en vous montrant quelques-unes des réalisations de BIG (Bjarke INGELS Group). Nous sommes à New York et à Copenhague où nos bureaux sont installés dans les anciens locaux de l'usine Carlsberg où était fabriquée la partie la moins intéressante de la bière, à savoir les capsules de bouteilles. Nous avons réalisé un certain nombre de projets tout à fait pertinents à vous présenter dans le cadre du projet EuropaCity :

— À Copenhague, nous avons construit un ensemble immobilier multiactivité, 8 House. Cet ensemble est construit à la périphérie de Copenhague au bord d'un canal. C'est une construction urbaine tridimensionnelle. On y trouve des maisons de ville avec leur carré de pelouse au 10e étage, créant ainsi une marque communautaire tridimensionnelle au milieu de la ville.

— À New York, nous venons de terminer un ensemble immobilier hybride, associant style européen et hauteur de gratte-ciel. Chaque partie est équipée de multiples terrasses. Au milieu d'un quartier très dense comme à Manhattan, on se retrouve avec un ensemble typiquement européen ce qui lui donne une silhouette étonnante sur les quais de Manhattan.

— Nous avons travaillé avec Google pour deux immeubles que nous allons construire pour eux. Ce sont les deux immeubles dont je vous parle. Nous avons essayé d'inventer le lieu de travail du futur dans un magnifique écrin de verdure, en réalisant ce mélange ville et nature à l'image du projet EuropaCity, avec des places urbaines importantes, créant un cadre de vie animé dans lequel nous apportons la nature dans un environnement de travail, donnant ce sentiment de liberté bénéficiant d'une grande luminosité pour les employés.

— À Copenhague, nous avons créé un espace urbain d'un kilomètre de long dans la partie la plus ethniquement diversifiée du Danemark. Plus de soixante nationalités différentes cohabitent dans ce quartier. Nous avons organisé une consultation publique afin d'associer toutes les communautés locales. On leur a demandé de faire des suggestions pour la conception de leur environnement. Nous avons ainsi une fontaine marocaine, un terrain de jeu en forme de poulpe japonais venant de Tokyo. Il y a des balançoires irakiennes, des arrêts de bus kazakhs, ils sont beaucoup plus enthousiasmants que les abribus traditionnels. Nous avons des palmiers trouvés en Chine qui poussent naturellement sous le climat de Copenhague. Tous les bancs que vous pouvez voir proviennent de différentes villes et de différents pays. Celui-ci vient de Mexico. C'est une sorte de causeuse, un fauteuil pour deux. Il y a un banc belge où les personnes semblent très éloignées les unes des autres. Là, c'est une cabane à oiseaux qui vient du Danemark. Même, les éclairages urbains viennent de différents pays. Vous avez une plaque de dentiste venant du Qatar.

— Sur le même principe, nous avons travaillé en collaboration avec la ville de New York au cours des deux dernières années pour protéger toutes les résidences le long des quais de New York. Avec l'ouragan Sandy, le quartier sud de Manhattan a été submergé. Nous avons été sollicités pour concevoir les protections nécessaires contre les inondations sans pour autant construire une digue qui aurait coupé la ville de son environnement maritime. Nous avons été inspirés par la High-Line (similaire à la coulée verte de Paris). Sur l'ancien tracé d'une ligne de chemin de fer a été conçu un espace de verdure et d'activités socioculturelles. Nous avons demandé si nous pouvions imaginer les protections nécessaires contre la montée des eaux du quartier sud de Manhattan en les associant aux activités courantes des populations vivant dans ce secteur. De nouveau, avec les habitants des quais de Manhattan, nous avons conçu ce Big-U qui en cas de tempête empêchera New York d'être de nouveau submergée. Vous voyez des tribunes pour assister aux événements sportifs. Les accès ont été améliorés pour aller de la ville jusque sur les berges. Ceci a permis de développer ce quartier, de créer de nouvelles animations tout en protégeant la ville en cas de nouvelle tempête. Ce projet a été coconçu à partir de consultations publiques similaires à celles organisées pour EuropaCity.

— Un dernier projet pourrait vous intéresser, il s'agit de la construction à la place d'une ancienne centrale électrique de Copenhague d'une centrale de valorisation des déchets ménagers qui fournit électricité et chauffage dans ce secteur. C'est en fait la plus propre des unités de traitement des déchets ménagers dans le monde. Cette unité de traitement ne produit aucun dégagement de polluants, seulement la fumée des cheminées et une petite quantité de CO2. Le toit de cette centrale a été transformé pour devenir un jardin public où vous pouvez pratiquer le ski en hiver et vous promener en été. Copenhague est une ville sans dénivelé. C'est le seul endroit où on peut s'élever un peu et contempler le paysage environnant Copenhague. Il y aura un mur d'une centaine de mètres de hauteur destiné à l'escalade. Cet endroit va devenir un repère important de Copenhague. Avec les technologies propres, on peut associer sur un même lieu des installations d'agrément et de services collectifs. Vous voyez une photo du chantier à ce jour.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Monsieur INGELS, si je puis me permettre, comme il reste un petit peu moins de dix minutes, si vous pouviez parler rapidement du projet.

Bjarke INGELS, architecte retenu pour le projet EuropaCity (intervention en anglais)

Nous en venons maintenant à Paris. Le centre de Paris est bien sûr un lieu incroyablement attractif et attirant. C'est la ville la plus visitée dans le monde. Ce n'est pas en raison de son ensoleillement, mais parce que c'est une ville magnifique. Quand les gens évoquent Paris, c'est bien sûr le cœur de Paris, mais dès que vous passez au-delà du périphérique, on trouve un autre type d'environnement qui modifie notre regard sur Paris. Vous pouvez voir ici au-delà du périphérique, les différentes autoroutes qui mènent à la capitale, les aéroports, La Défense avec la Grande-Arche, Disneyland, Versailles, et bien sûr Gonesse. Avec les nouvelles lignes de transport, certaines zones sont particulièrement bien connectées au centre de Paris.

En ce sens, elles sont devenues une prolongation naturelle de la capitale. Ces nouvelles lignes de transport ont permis un nouveau développement de nouveaux secteurs. Gonesse et EuropaCity disposent d'une position géographique tout à fait particulière en raison de ces futures lignes, allant et venant du centre de Paris. En raison de l'aspect actuel du triangle de Gonesse, un espace agricole ouvert, nous avons été fascinés par cette idée d'inventer une nouvelle forme de ville qui combine à la fois des paysages ouverts, une densité urbaine avec les activités très diversifiées qu'on peut trouver en ville. Cet espace permettrait de réunir en un seul endroit urbanité et ruralité.

Vous avez ici le site en question. D'après ce plan général du site, on voit les connexions créées avec les espaces environnants et EuropaCity en son centre. Il s'agit d'un espace de 80 ha avec des espaces environnants différents destinés à des programmes diversifiés. Nous avons imaginé les organiser le long d'un boulevard piétonnier, comme aux Champs Elysées, avec des rues adjacentes. Nous relient ce boulevard piétonnier à un boulevard circulaire continu qui débouche sur des espaces verts et un parc central. Nous l'avons étendu de façon à créer des connexions aux espaces adjacents. Ceci inclut la gare. La ligne des toitures monte en créant des points de vue et descend parfois jusqu'au sol, avec des espaces plus denses. Chaque partie comprendra une grande diversité d'activités au travers de différents programmes, des espaces où les gens travaillent, dînent, font leurs courses ou assistent à un spectacle, une conférence ou une pièce de théâtre. La totalité de la toiture devient une extension des espaces verts. Le parc s'étend du nord vers le sud relié aux différentes places du site. Il y a aussi des accès en voitures. Chaque rue du site a un prolongement vers les espaces verts.

Vous avez ici une vue aérienne. On voit la ligne des bâtiments descendre et aller jusqu'à toucher le sol. À d'autres endroits, c'est le contraire, par exemple pour rejoindre la gare. En matière d'accessibilité, le site est parfaitement relié aux transports en commun, au RER, les bus, les parkings à vélo et les pistes cyclables sur tout le site. Il y a des voies d'accès pour les véhicules avec des aires de stationnement en périphérie du site. Cela crée un paysage urbain de rues ouvertes relié au boulevard circulaire. Il crée ici des petites allées à une échelle plus petite afin de bénéficier d'espaces plus intimes qui sont reliés à l'intérieur du site et aussi aux quartiers environnants. Il y aura des équipements de loisirs, une ferme urbaine, des panneaux photovoltaïques pour la production d'énergies renouvelables pour le site.

Les toitures vont jouer un rôle important non seulement par son caractère durable d'un point de vue économique et social en donnant accès à de nombreux espaces extérieurs, mais aussi en matière de durabilité énergétique. Ici, vous pouvez voir un exemple de ferme urbaine donnant sur des espaces extérieurs d'activité. Vous voyez le boulevard circulaire piétonnier qui d'un côté fait partie intégrante du parc, mais qui devient un peu plus loin un passage urbain. Cela crée un écosystème sur mesure qui permet de canaliser les flux de personnes, mais également les flux de marchandises à travers le site.

Nous avons une production de chaleur qui provient des systèmes de climatisation de la zone commerciale que nous pouvons réutiliser pour chauffer l'eau des piscines. Nous imaginons ainsi utiliser les déchets locaux pour produire de l'électricité. Nous imaginons aussi utiliser l'agriculture locale pour les restaurants. En raison de la dimension du projet, nous pouvons parfaitement développer ces synergies. À l'intérieur de ce plan urbain, nous montrons bien sûr des images qui présentent des bâtiments achevés, mais c'est en fait plus un plan général où nous avons différents secteurs, avec chacun un volume différent. À l'intérieur de chaque volume, nous pouvons avoir recours à des façades diversifiées. Cela permet la même liberté que dans une ville où vous trouvez toutes sortes de constructions qui, prises dans leur ensemble, forment un tout. Ce sont en fait des projets séparés et nous souhaitons apporter une grande variété.

Je voudrais vous donner un exemple du type d'environnement dont nous parlons. EuropaCity est à peu près à la même échelle que le quartier de Montmartre. Ce site peut donc être considéré comme un nouveau quartier parisien. Le boulevard circulaire piétonnier est conçu à la même échelle que les Champs Elysées, de l'Arc de triomphe jusqu'au Grand Palais, il fait un kilomètre et demi. C'est aujourd'hui une bonne distance à parcourir en ville. Quand vous tournerez autour du site, compte tenu de la hauteur des bâtiments, vous pourrez voir le parc, avec de multiples niveaux d'espaces ouverts qui donnent accès aux boutiques, aux restaurants et aux équipements socioculturels. À certains endroits, vous pouvez monter. Certaines des rues adjacentes deviennent comme de grands escaliers qui vous conduisent à des points de vue d'où vous pouvez admirer le parc de loisirs,

les panneaux photovoltaïques qui produisent l'électricité. D'ici, vous pouvez aussi tout à fait comme à Montmartre bénéficier d'une vue étonnante sur Paris. Ce sont donc les idées principales qui soutiennent ce projet qui nous ont conduits à concevoir ce plan général.

Echanges avec Bjarke INGELS

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je voudrais vraiment remercier Bjarke INGELS d'avoir respecté le temps imparti. On se donne 10 à 15 minutes de questions, d'éclaircissements. Personnellement, je ressens que c'est un projet très riche d'imagination. S'il le permet, je vais ouvrir le feu. Faites-vous une traduction successive ou simultanée ? Oui.

J'avais envie de poser la question suivante : dans ce projet, les activités commerciales, culturelles et de loisirs sont-elles très mélangées ou plutôt séparées ?

Puis, deuxièmement, vous avez évoqué, mais très rapidement, ces espaces de connexion avec les quartiers environnants. Pourriez-vous en dire un peu plus ? Est-ce plutôt la partie loisirs ou la partie commerce ? Je voudrais que vous expliquiez un peu plus l'ouverture de ce projet vers son environnement.

Bjarke INGELS, architecte retenu pour le projet EuropaCity (Intervention en anglais)

La façon dont nous avons distribué les différentes fonctions et dont nous imaginons son développement, est très proche de programmes que vous pouvez trouver sur les sites développés aux environs de Paris. Dans certains cas, vous pourriez avoir une boutique ou un restaurant en rez-de-chaussée, mais on pourrait très bien avoir des chambres d'hôtels ou d'autres fonctions au-dessus. En ce sens, il y aura un mélange vertical, mais comme nous n'avons pas d'immeubles de grande hauteur, vous pouvez avoir un sol, mais parfois la toiture va jusqu'à toucher le sol. Le point le plus haut est seulement de 40 mètres. C'est très proche de la hauteur classique des immeubles parisiens de huit étages. Ce n'est pas un projet vertical. La combinaison des programmes se fait principalement de façon horizontale. Ce sont surtout au niveau des rues, des places ou du parc que les mélanges se font. Il en est de même pour les connexions aux espaces avoisinants. Au sud, c'est plus la poursuite du parc qui commence au nord de la gare et traverse l'ensemble du site d'EuropaCity. À l'ouest et au nord, ce sont plus les rues où nous nous sommes assurés que toute voie arrivant à EuropaCity ne se heurte pas à un mur, mais qu'elle assure une continuité à travers le site. Il s'agit de relier les rues entre elles. C'est le domaine public qui crée les communications avec les parties avoisinantes.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

J'aurais une deuxième question, mais j'invite d'autres personnes à en poser. Il se trouve que j'ai assisté en observateur au débat sur les commerces et j'ai cru comprendre que Monsieur DALSTEIN n'excluait pas un phasage du projet. Je pose la question à l'architecte. Quand on voit l'image de votre projet, vous présentez plutôt un projet fini. S'il devait être phasé, comment verriez-vous le phasage sur le plan architectural et opérationnel ?

Bjarke INGELS, architecte retenu pour le projet EuropaCity (Intervention en anglais)

Pour le moment, c'est toujours quelque chose que nous voudrions explorer plus en détail en fonction des commentaires que nous recueillons au travers de ces réunions de débat public, mais mon intention est de mutualiser le plan global de façon à avoir une logique complète. Nous réaliserons 60 % du programme au départ, donc environ les deux tiers. À partir de cette expérience, nous pourrions aborder la seconde phase. Dès le premier jour, quand la nouvelle ligne de RER entrera en fonction, nous arriverons à une forme complète de ce nouvel espace urbain alliant la nature et la ville.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci. J'espère que personne n'a de problème avec les écouteurs. J'en ai eu un au début, mais on me l'a changé. Donc, si certains ont des problèmes, qu'ils se signalent auprès des personnes compétentes qui sont dans la salle. Y a-t-il des demandes de précisions, d'éclaircissements, à Monsieur Bjarke INGELS ?

Un intervenant dans la salle

Monsieur INGELS, merci pour cet exposé. Je trouve que vous avez effectivement une esthétique d'architecture tout à fait intéressante, mais ce n'est pas là-dessus que je souhaite poser ma question ou plutôt ma réflexion. Vous parlez chaque fois d'une vraie ville, de types de quartiers, vous indiquez également qu'il y a des zones de loisirs et vous comparez, en quelque sorte, ce futur aménagement avec les Champs-Élysées, avec Montmartre, sauf qu'il y a une différence dans le sens où comparaison n'est pas raison. En effet, la caractéristique de Montmartre et des Champs-Élysées est d'être des quartiers animés, mais aussi remplis d'habitants. Or il y a un problème que vous ne soulevez pas, à mon avis, et c'est pour cela que je pose cette question. On est plutôt lié à un projet d'aménagement qui n'a aucun habitant. Est-ce que c'est le cas ? Est-ce que vous le confirmez ou des formes d'habitation sont-elles prévues à un moment donné ? On sait très bien qu'un quartier ou une ville ne fonctionne qu'à partir du moment où il y a une multifonctionnalité au niveau de l'urbanisme et qu'il y a de véritables habitants. Là, je crains qu'il n'y ait personne avant 10 heures du matin et qu'il n'y ait plus personne le soir après 22 heures. La caractéristique aussi de la qualité de Paris n'est pas seulement l'aspect patrimonial, mais c'est aussi le fait qu'il ait une vie par les habitants. En quelque sorte, c'est un projet de vie qui s'enracine au niveau d'un sol et d'un territoire.

Bjarke INGELS, architecte retenu pour le projet EuropaCity Intervention en anglais

L'ambition principale de ce projet est de maximiser la diversité de la jeunesse et les activités permanentes autant que faire se peut, c'est-à-dire 24 h sur 24. En raison de la proximité de corridors aériens des deux aéroports et en raison de l'impact sonore, et les dispositions légales françaises, il est interdit d'avoir des habitations permanentes. Cependant, dans notre programme, nous essayons de maximiser les installations avec des chambres d'hôtel, ou des appartements à louer sur une courte durée. Donc, on peut très bien imaginer après la fermeture des différentes activités qu'il reste une présence significative sur le site. Je voulais souligner un point particulier sur Paris. C'est la ville numéro un des voyageurs, plus que n'importe quelle autre ville. Ce n'est pas en raison du sable blanc de ses plages, ou de son soleil permanent, c'est le résultat de créations de l'homme. Paris a durablement investi dans cet environnement urbain. Pour le Grand Paris, la poursuite de cette tradition qui a permis la construction du Paris historique que nous connaissons et que nous aimons, ce courage a besoin d'être poursuivi. Il est indispensable de poursuivre l'expérience. Une grande partie des défis que les communes en périphérie ont dû relever après la guerre provient de ces espaces monofonctionnels à usage unique d'habitation, ou bien de bureaux, ou de zones commerciales. Avec ce projet, nous voulons arriver à défaire cette culture unique et créer un espace qui maximise la diversité des activités afin de créer de nouveau un lieu où vous pourrez trouver l'énergie que pour le moment vous ne pouvez trouver que dans le centre historique de Paris.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Il nous reste encore 5 minutes. Y a-t-il d'autres questions ? Essayez de poser des questions courtes, s'il vous plaît, pour qu'on ait le temps d'y répondre. On pourrait grouper quelques questions.

Franck VALLUREGO, professeur d'économie urbaine à l'ESSEC

Bonsoir. Franck VALLUREGO. Je suis professeur d'économie urbaine à l'ESSEC. Je voudrais compléter la réponse de Monsieur INGELS à la question qui vient d'être posée. Je trouve intéressant d'avoir choisi de citer les quartiers de l'Opéra et des Champs-Élysées, parce que ce sont justement des quartiers qui n'ont pas d'habitants ou très peu d'habitants et qui sont des centralités urbaines à part entière dans Paris. Je pense que la question, le débat, est posée sur la centralité que constituerait EuropaCity. Et je pense que dire qu'il n'y a pas d'habitants serait faire assez peu de cas de ceux qui travaillent toute la journée autour d'EuropaCity, qui sont des habitants récurrents, et des 600 000 habitants du territoire.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Vous n'avez pas de question particulière ?

Franck VALLUREGO, professeur d'économie urbaine à l'ESSEC

C'était simplement une remarque.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

D'accord. Il y a deux ou trois personnes ; on va peut-être enchaîner les questions.

Une intervenante dans la salle

On a l'habitude de procéder comme cela : quand le premier lève la main, on l'interroge en premier. Je remercie beaucoup Monsieur INGELS pour cette présentation brillante, voire tout à fait éblouissante, qui ne contredit en rien la première question qui lui a été posée, à savoir l'ancrage dans ce territoire. Vous avez rappelé que la population d'abord touchée par ce projet sera celle en transit entre deux aéroports. Vous avez bien indiqué le type de dessertes qu'il y aura autour d'EuropaCity : des métros, des bus, des RER, des parkings. Cela ne fait pas absolument pas un territoire de plain-pied. Le principe d'un territoire de vie, c'est qu'il est de plain-pied.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Posez votre question s'il vous plaît.

Une intervenante dans la salle

Je fais ce que je veux. Vous n'avez pas à me dicter la façon dont je pose mes questions, Monsieur. Merci. J'ai deux questions. La première est la suivante. Vous avez évoqué l'histoire de Paris qui attire les touristes. Dans l'histoire de Paris, même après guerre, il restait des champs et des maraîchages dans toute la petite ceinture parisienne. Aujourd'hui, Paris dispose d'environ trois jours d'autonomie alimentaire, indépendant de ses routes et de ses livraisons massives alimentaires. Vous paraît-il opportun de substituer à des champs cultivés une structure aussi active, brillante et séduisante qu'elle paraisse, même si vous l'appellez multiculturelle ? C'était la première question. La deuxième question est : y a-t-il des territoires non marchands dans EuropaCity et si oui, lesquels ? Et comment y accède-t-on ? Merci.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je propose qu'on enchaîne. J'ai vu deux personnes lever le doigt. On n'oublie pas votre question, Madame.

Un intervenant dans la salle

Monsieur INGELS, j'aurais une question pour vous. Vous êtes Danois et vous venez une fois dans votre vie à Paris, avez-vous envie d'aller dans un centre commercial situé juste en dessous d'une piste de décollage ? C'est ma question.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

La question est claire. On prend une troisième question et on laisse Monsieur INGELS répondre.

Un intervenant dans la salle

Comme vous le disiez, on est là devant un nouveau quartier de Paris qui va venir s'implanter dans un endroit où, pour le moment, il n'y a absolument rien. Tous les projets que vous avez menés à l'étranger sont déjà des zones urbaines. Là, c'est un endroit où il n'y a rien. Si le débat se passe aujourd'hui à Saint-Denis, c'est bien parce que vous proposez, et c'est le sens de cette entrée en matière, un pôle d'attractivité de centralité pour le nord de la Seine-Saint-Denis aux habitants de la Seine-Saint-Denis et de Saint-Denis. Il me semble qu'il y a là un mirage de leur dire : « On va vous faire les Champs-Élysées et le quartier de l'Opéra au nord de votre territoire », dans un endroit où il n'y a absolument rien. Et donc, on décide que cette attractivité du territoire va se faire par la ville, alors qu'il y a des espaces naturels qui pourraient aussi être quelque chose qui rendrait le territoire attractif. Il y a tout un raisonnement implicite derrière ce que vous démontrez qui tient à vouloir imposer à des gens à qui l'on n'a rien demandé de la ville dans un territoire où il n'y en a pas pour le moment.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci. Il y a des questions qui s'adressent à Monsieur INGELS, et peut-être aussi au maître d'ouvrage qui aura l'occasion d'intervenir dans le débat.

Bjarke INGELS, architecte retenu pour le projet EuropaCity Intervention en anglais

Je vais peut-être commencer par la fin sur la dernière question sur la création d'un nouveau voisinage. Il est étonnant de voir les gens poser des questions et quand vous commencez à répondre, ils se mettent à parler avec leurs voisins ! Pour répondre à votre question, que vous l'aimiez ou non, les villes se sont construites au départ autour de deux rues ou deux routes qui se croisaient entre elles. À ce croisement, on pouvait trouver une auberge et un marché où vous pouviez vendre des marchandises, bétails, chevaux et voitures à cheval. Dans les lieux où des liens se tissent, vous avez des accès. Partout où vous avez des accès, vous pouvez rencontrer des gens. Avec l'ouverture de la gare qui va combiner RER et métro relier directement au centre de Paris et à l'aéroport, ce sera par définition une aire urbaine. Il pourrait être agréable d'avoir des champs, mais il y a encore beaucoup de lieux où vous avez des champs, mais là vous avez un accès urbain et ce lieu va devenir un quartier de Paris. En conséquence, il deviendra un lieu vivant. La question est de savoir quelle sorte de lieu vivant ce sera, le type d'activités que nous allons y apporter. Allons-nous concevoir un site monoculturel ou bien allons-nous créer un site diversifié ?

À New York, je vis à Brooklyn. Je vis près de Brooklyn Grange. C'est en fait la ferme en toiture la plus importante à New York. Au milieu de la ville, au sommet d'une tour de 16 étages, dans un immeuble de bureaux, vous avez aussi une ferme produisant une agriculture vivrière. Je pense qu'il est important d'avoir ce type de production dans une ville. Nous essayons ici d'être des précurseurs pour montrer qu'on peut très bien avoir en même temps une population dense et une production de produits frais.

Ensuite, il m'a été demandé quand je viens à Paris si j'avais envie de visiter un site juste au-dessous d'un corridor aérien. Je suis venu à Paris déjà au moins une cinquantaine de fois. Je pense que chaque espace dans une ville mérite qu'on y investisse et que l'on assure son développement afin de parvenir au meilleur résultat possible. On peut dire que traditionnellement le fleuve ou le port étaient des lieux industriels dont les populations se détournaient. Vous avez pu voir au cours des dernières décennies que la plupart des grandes villes équipées de port se sont réappropriées leurs berges. Elles sont devenues aujourd'hui les sites les plus fréquentés dans ces villes, même si cinquante ans plus tôt ces espaces étaient consacrés à des activités industrielles, déchargement de matières premières ou autres biens d'équipement. Si un lieu situé sous un corridor aérien dispose d'accès par les transports en commun ou par la route, il peut parfaitement devenir un terrain propice pour un voisinage étonnant. On peut aussi se demander pourquoi avoir envie d'aller au beau milieu de la France alors que sur la Côte d'Azur vous pouvez profiter du beau et chaud soleil de Cannes. Pourquoi voudriez-vous être à Paris ? Tout simplement parce que quelqu'un a construit Paris, c'est une ville étonnante et une des plus belles villes du monde. C'est parce que quelqu'un a décidé de faire quelque chose à tel endroit que cela vaut la peine d'y aller. Je pense que cela pourrait être la même chose pour EuropaCity.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci beaucoup, Monsieur Bjarke INGELS. Je crois que Monsieur INGELS ne peut pas rester jusqu'au bout, mais les questions soulevées pourront éventuellement être évoquées pendant le débat avec la maîtrise d'ouvrage.

Une intervenante dans la salle

Ce n'est pas du maraîchage. Pardon, je confonds. Excusez-moi. J'anticipe sur ce que cela pourrait être. Vous paraît-il opportun de se priver des dernières terres arables de la région ? C'était la première chose. La deuxième chose : existe-t-il des espaces non marchands ou accessibles gratuitement, puisqu'il faut prendre le métro, le RER, sa voiture, pour aller jusqu'à EuropaCity ? Merci.

Bjarke INGELS, architecte retenu pour le projet EuropaCity Intervention en anglais

Tout d'abord, nous avons pensé très sérieusement aux terres agricoles. Nous proposons une sorte d'exemple durable de ferme en toiture qui existe déjà aujourd'hui et de façon très productive. En fait, nous proposons une transformation des monocultures existantes en une ferme urbaine aux activités diversifiées.

À propos des espaces non marchands, une grande partie du plan global d'EuropaCity se compose d'un parc. Il sera totalement accessible. Si vous le comparez à ce qui existe aujourd'hui le site est pratiquement entièrement occupé par des terres agricoles. Donc, à moins de vous introduire sur ces terres ou de conduire un tracteur, vous

ne serez pas en mesure de profiter de ces espaces verts. Dans le futur, les espaces verts représenteront environ 40 % de la surface du site, y compris les espaces paysagers comme le boulevard circulaire. Tout ceci sera accessible au public. Cela représente donc une partie significative du site.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci beaucoup Monsieur INGELS. J'invite maintenant Jacques LEVY, s'il le veut bien, à nous rejoindre. J'ai présenté Jacques LEVY tout à l'heure. Je sais qu'il fait partie des géographes qui ont une grande vision de ce qui se passe aussi au niveau international, en Europe et dans le reste du monde. Je suppose donc que ce qu'il va nous dire bénéficiera aussi de cet éclairage international. Il va nous parler aussi de l'urbanité. Jacques, c'est à toi.

Jacques LEVY, professeur de géographie et d'urbanisme à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), directeur du laboratoire Chóros

Il est difficile d'être utile à ce débat public et l'on peut être tenté d'inonder le public sous des images agréables, de faire des tours de prestidigitation. Il me semble que cela peut être une dimension ; la séduction n'est pas forcément à rejeter, mais en ce qui me concerne, je vais plutôt me concentrer sur des questions. Je pense que le problème dans le débat public, qui est toujours complexe, est quand on place les réponses avant les questions. Il me semble qu'on est dans le temps des questions. Si l'on peut être utile en tant que chercheur, c'est en aidant les citoyens qui doivent finalement être les souverains, les décideurs, à formuler les questions — ils les formulent déjà, c'est juste une aide —, mais en insistant. Nous tous avons tendance parfois à donner des réponses avant d'avoir pris le temps de problématiser, et il me semble que sur projet de cette ampleur, cela vaut la peine de prendre son temps et de s'arrêter sur les questions avant d'essayer de donner les réponses. Il y aura beaucoup de points d'interrogation dans ce que je vais dire. Il y aura deux petites parties : des questions générales qui pourraient s'appliquer à n'importe quel projet de cette ampleur, puis, dans un second temps, des choses qui concernent plutôt EuropaCity en Ile-de-France dans l'espace métropolitain parisien.

Premièrement, des questions sur le commerce. On a souvent des visions très tranchées sur les centres commerciaux, souvent très critiques, parfois à juste raison. Je pense qu'il est important de se rendre compte que l'urbanisme commercial est très divers par le monde. Dans ce qu'on peut appeler le modèle brésilien — c'est une expression à moi —, il y a cette idée d'exclusion du monde commercial par rapport à la rue qui est un monde considéré, à tort ou à raison, mais en partie à raison, comme violent. Donc, on filtre les mouvements de l'espace public pour fabriquer des espaces isolés du reste de la ville, parce qu'on va pouvoir empêcher les indésirables ou les activités indésirables de s'y trouver. Ce sont donc des enclaves ou des exclaves par rapport au reste de la ville. Si l'on prend le modèle hongkongais, on a complètement l'inverse. Globalement, en Asie orientale, il y a de très fortes densités, mais à Hong Kong, il y a en plus le problème de la voirie primaire qui a été longtemps réservée aux voitures et compte tenu de la densité de la ville, il n'y avait plus la place pour les piétons. Donc, les centres commerciaux sont intégrés dans un système de circulation piétonne. Je dis cela pour qu'on prenne en compte le débat comme n'étant pas fermé sur l'urbanisme commercial, ce qui ne veut pas dire qu'on doit accepter n'importe quel urbanisme commercial.

La deuxième question que je voulais poser est la place des acteurs privés. Il est vrai que l'urbanisme privé, qui n'est pas une tradition européenne, mais qui est très présent en Amérique du Nord par exemple, est souvent synonyme d'un manque de vision, parce que la culture de ses acteurs est seulement une culture analytique économique qui manque de profondeur sur ce qu'on peut appeler l'urbanité. Mais, par ailleurs, il semble possible d'avoir des hybridations entre acteurs publics et acteurs privés ; il y a des tas d'exemples, y compris en Europe et en France. Là encore, il faut peut-être créer des règles d'urbanisme ou une base ou un consensus ou des principes, des choses dont on discute publiquement, mais qui ensuite s'appliqueront à tout le monde. On sait que ce n'est pas parce qu'on a un acteur public qu'il produit des biens publics. Et inversement, si l'on a un acteur privé auquel l'on impose des principes qui sont jugés bons par la société, il est possible de les intégrer dans un système d'acteurs qui sera finalement producteur de quelque chose d'intéressant.

Je montre cette image parce que, effectivement, en France, on a eu cette schizophrénie liée à la loi Royer : on pouvait faire absolument n'importe quoi quand on était en dehors des centres, alors que dans les centres, on a empêché le commerce, la grande distribution, de rentrer. Le résultat me semble globalement négatif, alors que le public pilotait l'ensemble, qu'il y avait des lois pour cela.

Troisième aspect, Jean FRÉBAULT en a parlé tout à l'heure : qu'est un pôle ; qu'est un centre ? Il faut se demander ce qu'on vise. Le modèle de l'épicerie, c'est la concurrence dans un jeu à somme nulle : un certain nombre de produits seront achetés par les gens, parce qu'ils ne vont pas manger plus que ce que leur estomac peut contenir, et si vous multipliez le nombre des épiceries — je simplifie — vous ferez de la concurrence sur le même volume global de commerce. En revanche, il existe des tas de situations pour lesquelles il y a une

coopétition, c'est-à-dire un mélange de concurrences et de complémentarités, et c'est le propre de l'urbanisme de permettre des activités qui génèrent une dynamique de développement. Quand on prend, par exemple, le cas du Guggenheim à Bilbao, Guggenheim arrive à la fin d'un processus où tout un ensemble d'actions pour régénérer la ville qui se portait mal va converger en apparence sur un objet unique, mais n'est en fait qu'un élément d'un processus d'ensemble. Donc, la question qui se pose pour EuropaCity est : pour quel ensemble plus grand que lui cet objet est-il un élément ?

Je ne m'attarde pas longuement sur la question de l'agriculture urbaine. Je pense qu'on en a déjà un peu parlé et on en reparlera dans le débat. Je ne crois pas du tout qu'on est ici dans l'agriculture vivrière. Ce qu'il est question de remplacer est un morceau de la grande agriculture industrielle du bassin parisien. On peut donc peut-être faire autre chose que de la construction, mais disons qu'on peut en tout cas discuter le fait de garder simplement ce morceau enclavé de grandes cultures dans un ensemble urbain.

Puis, le dernier point de cette première partie est la question : qui décide ? Je crois que l'alliance exclusive — on vient de le voir — entre un financier et un architecte est typiquement un urbanisme d'auteurs, alors que je crois que nous sommes entrés dans l'époque de l'urbanisme d'acteurs. La question est de savoir comment l'on fait intervenir, on invite à la table, des acteurs différents à ce qui a été appelé « forum hybride » par certains observateurs, par certains chercheurs, dans lesquels le fait d'avoir beaucoup d'argent ou d'être capable de faire de belles images n'est pas un critère suffisant pour faire passer un projet, mais c'est un long processus de traduction mutuelle. Cela ne veut pas dire qu'il faut dévaloriser les acteurs financiers ou les architectes, mais, par contre, les mettre dans un ensemble où ils ne sont pas les seuls et où ils n'ont pas un pouvoir hiérarchique déterminant. Je pense que c'est l'enjeu de ce débat public.

Trois grands enjeux pour l'Ile-de-France. Jean FRÉBAULT en a parlé aussi : quelle centralité ? On a une centralité majeure en Ile-de-France qui est Paris intra-muros dans son ensemble, plus ou moins selon la manière dont on mesure. Et l'on a un cadran nord-est qui est très encombré d'éléments centrés sur la logistique et qui est aussi une concentration maximale de pauvreté dans l'Ile-de-France, alors que l'Ile-de-France produit 30 % du PIB de la France, mais il y en a beaucoup qui part ailleurs qu'en Ile-de-France. Il me semble qu'une des questions qu'on peut se poser est : si l'on veut créer une nouvelle centralité dans cette zone-là, que doit-on faire pour qu'à la fois elle crée cette centralité, et l'existence de Paris intra-muros met la barre très haute, et qu'en même temps l'on contribue à résoudre les problèmes de cette partie de l'aire urbaine de Paris.

Puis, la question sur le fait qu'il n'y a pas de résidents. Je n'utiliserais pas le mot « habitants », parce que les habitants, ce n'est pas seulement les résidents, car même les touristes sont des habitants. Le fait qu'il n'y ait pas de résidents permanents prévus dans EuropaCity n'est pas de la faute des concepteurs, mais il est vrai que cela pose un problème de faiblesse structurelle de l'urbanité à cause du fait qu'une fonction majeure ne sera pas présente, donc un déficit de diversité. Si vous êtes d'accord avec moi pour dire que l'urbanité, c'est la densité plus la diversité, alors il y aura un problème d'urbanité, un déficit d'urbanité dans cette zone quoi qu'on y fasse. Donc, le fait-on quand même ? Et, dans ce cas, quelles contre-mesures prend-on pour ajouter de la fonction résidentielle malgré l'absence de résidents permanents ? C'est une question, à mon avis, pour laquelle la réponse n'est pas triviale. L'architecte a proposé des réponses à l'instant qui sont intéressantes, mais l'on peut peut-être aller plus loin dans ce sens et notamment augmenter la jonction avec ce qui est à côté d'EuropaCity qui, lui, comprend beaucoup de résidents. Ce n'est pas juste une question de suture comme les gens qui voient l'urbanisme uniquement comme de l'*urban design*, c'est-à-dire comme une composition géométrique des éléments matériels dans la tradition architecturale de l'urbanisme. Ce n'est pas seulement la suture avec le monde existant, mais c'est comment faire venir les alentours dans le projet.

Deuxième enjeu. Je ne change pas véritablement de sujet. On est dans un quartier multithématisé, certes, mais qui est construit à partir de rien, cela a été dit, et l'on sait que les quartiers thématiques tendent à devenir des parcs à thèmes. Plus le nombre de thèmes est peu important, moins il y a de thèmes, et plus il y a de thèmes et moins il y a de mélanges entre les fonctions, et plus il y a le risque de fabriquer un urbanisme monofonctionnel. Donc, là, il faudra bien vérifier qu'on ne nous propose pas seulement du commerce avec un emballage d'autre chose, mais qu'il y a la possibilité d'interactions. L'architecte a dit « synergies » et le mot est intéressant, encore faut-il vérifier qu'il y en a vraiment. De même, là, on a le problème de cet urbanisme *from scratch*, c'est-à-dire « à partir de rien ». Et — je parle en tant qu'observateur de l'Ile-de-France — les villes nouvelles sont, à mon avis, globalement un échec, en ce sens que le rapport prix/qualité, prix/avantages, est disproportionné. Les villes nouvelles ont effectivement été remplies en Ile-de-France, mais elles restent des lieux faibles en matière d'urbanité, surtout si l'on prend en compte leur coût effectif depuis plus plusieurs dizaines d'années. La Défense, qui n'est pas une ville nouvelle, mais qui est peut-être le pôle alternatif de l'Ile-de-France qui a le mieux marché, a toujours le même problème qu'aura EuropaCity, c'est-à-dire le faible nombre de résidents et, par ailleurs, le fait que son avantage est lié en partie au fait qu'on a eu pas mal d'avantages liés à la proximité, renforcée par un équipement massif en transports publics. C'est un avantage que n'aura pas EuropaCity, parce qu'on sera quand même sur une ligne radiale. On n'aura donc pas du tout le niveau de proximité en distance kilométrique et en topologie du réseau qu'on

a à La Défense. On a là un risque de maintien d'un faible niveau d'urbanité, d'autant plus qu'on est dans une construction à partir de rien. C'est tout le problème de ce type d'urbanisme auquel s'ajoute encore le fait qu'on a le risque d'avoir peu d'acteurs. Puisqu'on part de rien, il faudrait se concerter avec les gens, mais justement, les gens n'y sont pas. Le risque d'un urbanisme technocratique est encore plus fort quand on part de rien. Je ne pense pas qu'on en arrive là à EuropaCity : je vous montre le cas limite de la capitale de la Birmanie, Naypyidaw, et voilà ce que cela donne quand il y a un seul décideur qui décide dans un endroit où il n'y a rien, parce qu'il n'y a évidemment pas de contrepouvoir.

Le dernier point, c'est le fait que la gouvernance est centrale. L'Ile-de-France a un problème : elle n'a pas de gouvernement urbain, et je dirais qu'elle en a de moins en moins puisqu'elle a créé récemment, avec la métropole du Grand Paris, un gouvernement rival de celui qui correspond en gros à l'aire urbaine, c'est-à-dire la Région. On crée aussi de nouveaux territoires, donc le mille-feuille territorial est encore plus fort et dangereux en Ile-de-France que dans le reste de la France. Cet objet massif qu'on veut créer est d'ampleur de la Région, il est à l'échelle de l'aire métropolitaine. Il faudrait donc que l'espace qui correspond le mieux à l'aire métropolitaine soit impliqué, pas seulement le gouvernement de cet espace, mais l'ensemble des habitants. À mon avis, cet espace ne concerne pas que les habitants du Val-d'Oise ou de la Seine-Saint-Denis, mais l'ensemble de l'Ile-de-France. On sait aujourd'hui faire de la démocratie participative avec des panels qui pourraient impliquer l'ensemble des Franciliens.

Je pense que le message provisoirement conclusif que j'aie envie de dire, c'est le fait que si l'on invite l'ensemble des acteurs, des gens qui ont quelque chose à dire et quelque chose à avoir ce projet, on diminue le risque d'un échec ou éventuellement d'une catastrophe. Merci.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci Jacques LEVY. Questions de la salle. Des mains se lèvent là-bas.

Échanges avec Jacques LEVY

Un intervenant dans la salle

Bonsoir. Vous êtes le deuxième intervenant. Vous nous parlez du Grand Paris. C'est bien, mais le Grand Paris, cela fait un certain temps qu'il se met en place et l'on voit bien qu'il y a des pôles d'attractivité tout autour : le plateau de Saclay, la Silicon Valley à la française, le prestige d'EuropaCity, Euro Disney, les Villages Nature. C'est censé booster l'Ile-de-France, mais la métropole du Grand Paris est au centre. Et la métropole du Grand Paris, cela veut dire que cela va renforcer le mille-feuille, mais cela ne va pas faire que cela. Je suis inquiet, parce qu'on s'aperçoit qu'à Ivry, Saint-Denis, La Courneuve, ce qu'on appelle la gentrification, c'est-à-dire l'embourgeoisement des cités populaires, est bien en route dans ce projet du Grand Paris. Nous, nous ne séparons pas le projet global prestigieux de ce qu'il y a derrière. Donc, on aimerait bien avoir des réponses à cette question-là. Dans ce grand projet de l'Ile-de-France, que deviennent les quartiers populaires ? Que vont-ils devenir ? Je comprends que les gens de Gonesse s'inquiètent et soient contents par rapport à la situation dans laquelle ils sont. Non seulement dans la petite couronne, mais l'on voit bien qu'à La Courneuve, il y a des projets urbains pour installer les classes moyennes autour du parc. Que vont devenir les quartiers populaires dans Ile-de-France ?

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Une deuxième question. Essayez d'être court, parce que le temps tourne.

Un intervenant dans la salle

Le premier point est la première page de votre présentation. Vous y avez écrit en lettres majuscules grecques « chóros ». Comme vous êtes actif en matière d'urbanisme, de mémoire, les cités grecques, autrefois, imposaient d'avoir une certaine taille. Je crois que dans les textes anciens, il était dit environ 50 000 habitants. Or, là, on est face à un centre commercial avec quelques activités supplémentaires qui est qualifié à longueur de journaux de pharaonique, de gigantesque, de démesuré, etc. Vous semblez être attaché à certaines racines grecques et, dans votre présentation, vous n'avez pas mentionné une seule fois la question de la taille ; vous parlez de haut lieu, etc. Mais quand on est face à un objet qui est totalement démesuré, n'avez-vous pas l'impression que c'est totalement opposé à la philosophie grecque, et notamment en matière d'urbanisme et de politique ?

La deuxième question est relative aux questions que vous posez. Vous posez des questions en disant qu'on n'a pas les réponses ; il faudrait les avoir. Vous n'avez sans doute pas été aux premières réunions du débat public qui ont eu lieu jusqu'ici, mais l'on y a appris que la promesse de vente des terrains de 80 hectares exigés depuis 2010 par Auchan pour construire son centre commercial a été signée entre Immochan, la filiale projets, et l'EPA Plaine de France. Il y a quelques conditions qu'on apprend peu à peu au cours du débat public, comme les 60 % minimum à réaliser dont parlait BIG tout à l'heure. Et il y a quelques autres conditions qu'on a apprises il y a quelques jours, comme le fait qu'Auchan devait s'engager sur une certaine durée. Mais à part cela, aucun engagement n'a visiblement été pris par Auchan sur les autres points que vous mentionnez, notamment la gouvernance, etc. Donc, est-ce que le ver n'est pas dans le fruit et, pour toutes les questions que vous posez, n'est-il pas trop tard ?

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je ne suis pas sûr que la question concerne directement Jacques LEVY.

Jacques LEVY, professeur de géographie et d'urbanisme à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), directeur du laboratoire Chôros

Je vais être très court sur la gentrification. Cela m'intéresse beaucoup. Justement, la question est : quel va être le rapport entre le centre de l'Île-de-France, qui a une dynamique qui n'est pas forcément uniquement négative, mais qui est ce qu'elle est, et ce projet ? C'est-à-dire, quel rôle cela va-t-il jouer dans la répartition entre les pauvres et les riches. Est-ce que cela va augmenter les disparités ou, au contraire, les diminuer ? Je pense que le projet n'en dit pas grand-chose pour le moment et il faudrait lui demander. Il faudrait exiger, si l'on pense les choses à l'échelle de l'Île-de-France, qu'il y ait un point de vue sur votre question qui est, je suis d'accord, une question importante.

Sur la taille, l'Hybris, j'ai dit « chôros », ce qui veut dire « espace » en grec, y compris en grec moderne. Ce n'est pas parce que cela s'est fait à l'époque de la Grèce ancienne que c'était bien. Sur la question du hors échelle, ce quartier n'est pas forcément hors échelle s'il était complètement urbanisé au sens d'une richesse en urbanité. Le problème est si un énorme quartier est déséquilibré en terme de fonctions, je suis d'accord avec vous, cela pose un problème d'une échelle inappropriée. La comparaison avec le centre de Paris, c'est les zones relativement monofonctionnelles, mais elles sont très petites : vous faites quelques dizaines de mètres et vous êtes dans une autre zone. On a là effectivement un risque de cet ordre.

Puis, sur la question/réponse. Je ne représente pas du tout l'autorité et je pense que vous raison. Personnellement, je pense qu'il est déjà trop tard en un sens, c'est-à-dire qu'on n'a pas fait les choses dans l'ordre. D'abord, on aurait dû faire un exercice de démocratie participative prospective, donc non pas en demandant aux gens seulement des réactions par rapport à un projet existant, mais en leur demandant quelles sont leurs attentes. Je pense que les Franciliens sont un magnifique réservoir pour proposer des choses intelligentes. De ce point de vue là, je vous suis, mais cela ne veut pas dire pour autant que tout est fichu et qu'on ne peut pas éventuellement améliorer le projet. Il ne faut pas forcément renoncer pour autant parce que le phasage n'a pas été parfait.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Une dernière question. Essayez de poser des questions qui s'adressent directement à l'exposé de Jacques LEVY.

Un intervenant dans la salle

Je me présente. Je suis un particulier. J'habite dans le Val-de-Marne, mais comme c'est un gros projet de l'Île-de-France, cela m'intéresse d'intervenir à ce sujet. Je pensais que les commissions de débat public étaient comme vous l'avez marqué : neutralité, indépendance, transparence, équivalence. Je pensais qu'il y aurait une alternance entre des gens pour et des gens contre. J'ai vu un premier intervenant qui avait l'air d'être vraiment pour le projet ; et le deuxième intervenant, je n'ai pas l'impression qu'il est contre.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Attendez le troisième intervenant.

Un intervenant dans la salle

Effectivement. On nous a parlé de concurrence entre plusieurs commerces qui existaient déjà. Justement, il aurait pu nous expliciter cela plus clairement parce qu'il y a déjà Parinor 2, il y a Beau Sevran, il y a Aéroville pas loin. Chaque fois qu'il y a des centres commerciaux, la plupart du temps, je suis sûr que les études commerciales montrent qu'ils sont toujours surdimensionnés. Cela va effectivement concurrencer les commerces alentour, etc. Et je ne vous parle pas de la perte des meilleures terres agricoles de l'Île-de-France, c'est encore autre chose. On est en crise depuis les années 70, et surtout depuis 2008. Alors, j'aimerais savoir s'il est vraiment réaliste de créer cela. Je me pose des questions sur le côté démocratique de la chose. Est-ce que la population a été consultée là-dessus ?

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je ne sais pas si Jacques a la réponse à cette question.

Jacques LEVY, professeur de géographie et d'urbanisme à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), directeur du laboratoire Chôros

Vous m'interpellez en tant qu'intervenant. Personnellement, je n'ai pas considéré que ce qui était le plus utile soit que je vous donne mes opinions personnelles qui, d'ailleurs, ne sont pas forcément établies moi-même. Je ne me considère pas comme un spécialiste de cet objet. J'ai essayé de poser des questions d'un certain niveau de généralité, parce que je pense qu'il n'y a pas seulement un « oui » et un « non ». C'est plutôt à vous, les participants au débat public, de construire votre propre avis à partir de la connaissance et pas forcément d'arriver avec un avis tranché et d'utiliser le débat public comme une tribune. Je ne dis pas que c'est impossible, mais il y a peut-être aussi d'autres choses à faire : on peut bouger ; on peut évoluer. Il me semble que l'urbanisme participatif, c'est cela, c'est-à-dire qu'à la fin, personne n'a les mêmes opinions qu'il avait au début, quand cela marche bien. Je me situe dans cette optique, même si je reconnais que ce n'est pas forcément le meilleur déroulement de ce point de vue là qui a été choisi. Il n'empêche que je pense qu'il est toujours possible d'essayer de mieux comprendre, d'avoir des prises de position mieux informées, de mieux comprendre la complexité des débats en urbanisme. C'est dans cette perspective que je me suis exprimé.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci. Étant donné l'heure qui tourne, je propose de passer au troisième intervenant qui exprimera d'autres préoccupations, vous le verrez. Guillaume FABUREL, qui a été proposé par le collectif triangle de Gonesse, a 15 minutes pour donner son analyse.

Guillaume FABUREL, professeur à l'université Lyon 2

Bonsoir. Juste un point de vue personnel et un billet d'humeur pour commencer. Je trouve assez inadmissible que l'architecte soit parti. Il n'y a aucune démagogie dans ce que je dis ; je parle aux costumes-cravates au premier rang. Je dis juste que voir un architecte vanter les mérites d'un tel projet et se barrer après son intervention est antidémocratique. Et la cour qui va avec, en tant que prof de fac, je n'ai jamais vu cela : tous les étudiants qui s'en vont et qui le suivent, etc. C'est juste un petit point de vue personnel ; vous pouvez lui relayer, puisqu'il n'est pas là.

Je vais rebondir sur ce que disait Jacques. Cela renvoie à la question des opinions personnelles. Mon opinion est faite. Vu l'introduction, vous ne pouvez pas en douter une seule seconde. Mon opinion est faite, mais je tiens à vous dire pourquoi : de quoi je parle et vers quoi je vais pour exprimer un sentiment plus que mitigé, pour ne pas dire septique, sur le projet EuropaCity. Pour moi, EuropaCity est anachronique. Il est anachronique par rapport à des politiques d'aménagement du territoire que l'on croyait un peu derrière nous, avec une somme de mythes, pour ne pas dire de mystifications, autour de ce qu'un grand projet pourrait créer de ville, que cela soit de l'urbanité, de la proximité, de la convivialité. On a rarement vu un projet comme celui-ci pour au moins une raison, et peut-être trois mystifications.

Je commence par la raison première. Pour moi qui travaille depuis pas mal de temps sur ces questions de grands projets, et la présentation en était la substantifique moelle, c'est du rêve qui est vendu. On a là un imaginaire de ce que devrait être la ville. C'est un imaginaire qui renvoie à sa propre façon de concevoir les choses. Les images qui nous ont été proposées, les corps que l'on voyait « photoshopés » ou implantés sur les images, le ciel bleu

permanent : c'est en fait tout simplement pour nous proposer un imaginaire de la ville, c'est-à-dire rendre désirable une chose pour laquelle ni vous, *a priori*, ni moi, je le sais, n'avons participé à la construction. Donc, pour moi, l'élément premier d'EuropaCity est qu'il incarne aujourd'hui ce rôle dominant, déterminant, des images, des symboles, de l'orientation vers une vision que nous aurions tous désirée de la ville, alors que, *a priori*, personnellement, je ne me sens pas représenté. Mais ce n'est que mon point de vue personnel et l'on pourra faire un sondage à la fin de la soirée.

De quoi cet imaginaire est-il le nom ? C'est la festivalisation de la ville : rendre le bien-être, les sports, les modes de construction désirables, susciter du plaisir, tout cela par la marchandise, bien évidemment. On a là, sur l'image, Robot Land non loin de l'aéroport ; chaque fois, on a des projets à la proximité immédiate des aéroports. C'est la festivalisation de la ville ; c'est la lucide application de la ville ; c'est le loisir ; le plaisir ; et EuropaCity en est une incarnation qu'on retrouve à ce jour dans six grandes métropoles dites internationales ou villes-mondes. L'imaginaire qui nous est proposé est là est un imaginaire de la ville mondialisée et de la ville globalisée. Jusqu'à présent, cela ne me dérange pas plus que cela si c'est une construction démocratique, et si la majorité des gens adhère à ce projet. Ce projet vise simplement à orienter les polarités, les fonctionnalités, puisqu'EuropaCity se propose de créer une nouvelle centralité à proximité de Paris.

Le problème est qu'il y a un premier mythe qui est allègrement perpétué, c'est la capacité structurante et structurelle de ces grands équipements dits structurants à pouvoir créer de l'urbanité, de l'humanité et de la richesse. Je vous livre deux informations : on a 60 % de centres commerciaux nord-américains qui se sont cassés la figure ces 20 dernières années. On est donc à une deuxième génération que vous proposez. Rien ne dit que cette deuxième génération aura une pérennité supérieure à ces grands centres commerciaux de l'immédiat après-guerre ou des années 60 ou 70. C'est donc le modèle économique de la marchandise et du commerce de masse qui est posé.

Un deuxième élément aussi de mythologie, comme le nomment mes collègues géographes, concerne la production de richesse, la création d'emplois. L'Association internationale des aéroports remet même en cause l'idée que, pour un certain type de flux, vous auriez un nombre d'emplois directs, indirects et induits, c'est-à-dire que toutes les constructions, toutes les statistiques qui accompagnent cette réalité de projet sont des statistiques remises en cause par les grands opérateurs, en l'occurrence aéroportuaires. Mais d'autres aéroports ou d'autres grands opérateurs sont aussi amenés à se poser un certain nombre de questions. Bref, c'est le mythe des effets structurants et une mystification ; c'est à la fois un mythe politique et une mystification scientifique. Il est démontré depuis 20 à 30 ans que ce type de réalité n'est pas consquentialiste, c'est-à-dire qu'il n'y a pas les effets directs et immédiats qu'on a bien voulu vanter dans les différents documents de présentation des projets.

Il y a un deuxième mythe qui me semble éventuellement à livrer à votre sagacité, c'est le mythe de *la tabula rasa*, le mythe de la table rase, c'est-à-dire ne partir de rien ; cela a été évoqué tout à l'heure. On en pense ce qu'on veut, mais en Ile-de-France, des démarches ont été engagées depuis les années 2008 et 2009 autour de prospectives régionales. On a appelé cela le Grand Paris, l'Atelier international du Grand Paris. On pense ce qu'on veut de ce que les équipes d'architectes et d'urbanistes ont pu proposer, mais vous avez des éléments communs derrière ces différents projets qui ont été soumis dans le cadre d'une exposition, et qui ont donné lieu à une deuxième salve avec d'autres équipes qui ont réfléchi dans un avenir plus ou moins lointain à ce que pourrait devenir la région-capitale ou l'agglomération francilienne. Et, comme par hasard, dans la très grande majorité des exercices de prospective proposés, il y a une conscience écologique : on se limite au front urbain ; on ne va pas empiéter sur les terres agricoles ; bref, on a un peu de respect pour l'écologie et l'écosystème régional. Cette expertise-là n'est jamais mise sur la table ; elle n'est jamais mise en débat ; elle ne vient jamais en contradiction avec le projet EuropaCity. Vous avez une expertise régionale, et je le dis avec d'autant plus de tranquillité que je ne traîne pas mes guêtres avec ces équipes dites pluridisciplinaires, mais il y a une intelligence collective qui n'est pas mise en discussion, qui n'est pas livrée à la sagacité collective. Ce qu'on retient globalement, c'est que le front urbain ne doit pas être enjambé ; c'est que les ceintures vertes évoquées comme maraîchères de manière un peu anticipative ou velléitaire, une volonté personnelle certainement, font partie de la myriade de propositions qui peuplent ces différents projets prospectifs. Et, à aucun moment, il ne s'agit d'artificialiser le Triangle de Gonesse ; à aucun moment, il ne s'agit de voir apparaître un projet tel qu'EuropaCity chez les équipes pluridisciplinaires qui ont reçu mandat pour réfléchir sur l'Ile-de-France à 20, 30 ou 40 ans. Donc, où est l'expertise ? Je me le demande. Donc, le deuxième mythe : la table rase, c'est-à-dire, *grosso modo*, on crée tout de toutes pièces et l'on n'a pas commencé à réfléchir à cette chose-là.

Alors, vous me direz que c'est de l'expertise savante, que c'est de la projection collective. Vous avez des exemples, à l'étranger, d'aéroports — j'ai pris là l'exemple de Berlin-Tempelhof — où le désengagement de l'opérateur aéroportuaire a simplement conduit, moyennant des luttes locales — j'y reviendrais après, parce que la question du débat démocratique est le troisième mythe — à s'opposer à un projet de réhabilitation et de construction. Ceci a donné lieu à un tas d'activités plutôt de maraîchage, de culture. La question alimentaire, la question des sociabilités, les questions culturelles, éducatives ont peuplé le type de réaffectation. L'activité

aujourd'hui est tournée autour de construire, bâtir, peut-être autrement, ne pas toujours densifier, occuper, bâtir, et essayer de construire à l'intérieur de ces zones-là. En fait, on a une autre vision d'une parcelle et plus largement d'une dent creuse, d'une zone en friche. On a là un imaginaire alternatif, mais un imaginaire créatif qui s'est réalisé, qui s'est concrétisé. Et des exemples comme celui-là, il y en a : pour les aéroports, il y en a trois dans le monde, et pour les autres exemples dans le monde de taille comparable au projet d'EuropaCity, il y en a des dizaines et des dizaines. Qu'est-ce à dire ? Que ce n'est pas seulement la table rase du défaut de prise en compte pour l'intelligence collective de l'expertise locale, c'est tout simplement un aveuglement collectif sur des alternatives de projets différents qui, sur des bases comparables (Paris, cette ville-monde), proposent des projets qui ont une autre réalité, une autre envergure, et qui déploient d'autres imaginaires, d'autres visions et d'autres croyances.

Quelle est la croyance à Tempelhof ? Il faut arrêter d'accélérer. Les flux, à un moment donné, c'est peut-être ce qui nous fait aller dans le mur climatique. Et, à un moment, est-ce que la festivalisation des villes, est-ce que la marchandisation des rapports sociaux et des rapports humains est l'avenir que nous avons tous choisi collectivement ? Je sais, cela peut choquer. Vous me direz : « Mais ce n'est pas un universitaire qui parle. » Cette différence entre l'universitaire qui resterait neutre et dans les hauteurs confortables de la théorie versus les opinions personnelles, je vous le dis et j'aurais dû commencer par là : je n'y crois pas une seule seconde ; c'est une construction de la modernité ; cela fait bien longtemps qu'on aurait dû et qu'on est plusieurs à être revenus sur cette idée-là.

Alors, qu'est-ce à dire ? Et je terminerais là-dessus. Le troisième mythe est incarné, à mon avis, ce soir, mais plus largement, par la défiance aux politiques en général, et les croyances démocratiques qui ont fait qu'une démocratie dite participative serait advenue depuis 20 à 30 ans en France comme bien d'autres pays, puisqu'on emprunte cela à d'autres cas étrangers. L'argument qui est toujours utilisé est de dire : « Oui, mais à cette échelle-là, c'est dur de faire de la participation. À cette échelle-là, c'est dur de réunir un panel représentatif. » Alors, il existe des méthodes, mais les contradicteurs diront que ce n'est pas représentatif, que 15 personnes, 100 personnes, 200 personnes, cela n'a pas l'intelligence suffisante d'un groupe d'experts et d'un opérateur équipé de son architecte qui nous a quittés. Mais, *a priori*, vous avez des expériences partout en Europe : à Bologne, à Birmingham, à Venise, il existe des exemples de concertations, mais très en amont des projets, qui accouchent d'une vision alternative à une échelle régionale. Je vous livre comme ça un courant qui s'appelle Les Territorialistes nord italiens, c'est la culture provinciale et provinciste italienne, qui produit des alternatives avec les habitants. Je vous ai mis quelques exemples avec des fermes régionales urbaines sur des réaménagements, et cela va jusqu'à participer directement aux projets d'urbanisme locaux et à se convertir dans les *masters plans* dont on parlait tout à l'heure. Il y a une réelle performance sociale et démocratique à produire collectivement. Le concept qui existe derrière — parce que, pour moi, il y a énormément de concepts derrière EuropaCity ; cela s'appelle la mondialisation — s'appelle là la biorégion. Et des expériences sont menées avec des communautés locales et avec des groupes d'habitants sur des thématiques : faire remonter les enjeux et produire une alternative crédible, au point même que deux provinces italiennes viennent tout simplement non pas donner de quitus, mais ouvrir la porte à de telles planifications stratégiques alternatives.

Vous me direz que c'est gentil, mais que je vais voir à l'extérieur, etc. Et Jacques a dit qu'il y avait peut-être des ressources ici et qu'on pouvait éventuellement faire de la participation. Je terminerais juste là-dessus. La région Ile-de-France a mis en place des tables rondes citoyennes en 2012 sur les futurs urbains de la région parisienne. J'y ai participé, mais je n'étais pas seul, donc je mets tout le monde dans le lot. Des choses assez éloquentes en sont ressorties ; je vous en livre deux ou trois. Il y avait des gens de l'hyper-centre parisien, de la première couronne et de la grande périphérie, voire du mitage urbain et des plaines agricoles dont on parlait tout à l'heure. Tout le monde converge autour de trois idées fortes : l'idéalité d'un territoire commun ; l'idéalité d'un territoire partagé ; l'idéalité d'un territoire équilibré. Je tiens évidemment le rapport à votre disposition, et sa synthèse pour les lecteurs pressés que les architectes visiblement représentent. Donc, la majorité des gens réunis, quel que soit leur condition sociale et leur lieu d'existence, se pose la question du devenir urbain, de l'accélération généralisée, du mythe qui nous est en général proposé, de l'affecte qui nous est simplement amené comme bien-être collectif. En fait, tout converge pour justement remettre en cause ou interroger différemment de grands projets tels que celui d'EuropaCity. Ce travail-là mériterait peut-être d'être réinterrogé lui aussi, comme l'expertise, et d'être mis en discussion. Ce qui était assez éloquent — tu faisais la différence entre résider et habiter — est, indéniablement, le fait que des gens réunis se posent la question du devenir urbain comme cadre de vie et comme habiter, c'est-à-dire une ville qui échappe à sa définition originelle qui est un lieu d'urbanité, un lieu de convivialité, un lieu d'émancipation personnelle. La dialectique urbaine, qui est l'émancipation et l'anonymat, c'est-à-dire que je peux économiquement progresser, mais anonymement, par la diversité culturelle, je peux continuer à exister selon ma propre identité, cette dialectique-là, d'après ces gens — je le synthétise ; je dis avec mémo, car ce n'est pas comme cela qu'ils l'ont exprimé — est fondamentalement remise en cause par les évolutions urbaines que nous connaissons, celles de la standardisation et de l'homogénéisation des paysages urbains. EuropaCity en est un ardent témoin. Merci.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci Guillaume FABUREL. À travers ces trois interventions, il y a tout de même une diversité de points de vue. Avant d'ouvrir le débat, s'il vous plaît, des questions et des demandes de précisions à Guillaume FABUREL et, ensuite, on ouvrira un débat général. Allez-y, Madame.

Échanges avec Guillaume FABUREL et Jacques LEVY

Sophie CARRÉ

Bonjour. Ma question s'adresse à vous. Vous connaissez certainement cette parole qui dit que le peuple périt par manque de connaissance. Ce débat me fait penser à cela, puisqu'une question me vient à l'esprit depuis tout à l'heure : où est le maître d'ouvrage ? On a le débat de Monsieur LEVY et de Monsieur FABUREL qui fustigent le cabinet BIG de ne pas avoir considéré l'espace naturel de Gonesse. Mais je pense que l'architecte, la maîtrise d'œuvre, est un exécutant. On leur a passé une commande. Le maître d'ouvrage a passé une commande en demandant ce qu'il voulait. Le maître d'ouvrage est donc le client du cabinet d'architecture. Et je ne comprends pas qu'aujourd'hui, on demande à l'architecte d'apporter des réponses à des considérations factuelles. Ma question est celle-ci : où est le maître d'ouvrage pour apporter ses réponses à toutes ces questions ?

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Madame, le maître d'ouvrage est ici ; c'est monsieur DALSTEIN, qui pourra intervenir dans le débat. Je note plus généralement que toute une série de questions posées s'adresse au maître d'ouvrage, mais aussi à d'autres acteurs, notamment les acteurs publics. Je salue la présence de Monsieur Damien ROBERT qui est Directeur général de l'EPA Plaine de France. Je ne sais pas s'il y a des représentants de l'État, de la région, des communes. Donc, dans le débat, ils ont tout à fait la possibilité d'intervenir ou de répondre à des questions. Votre remarque est tout à fait opportune.

Un intervenant dans la salle

Bonjour. J'ai une question pour Monsieur LEVY et une question pour Monsieur FABUREL. Ikea a intégré des restaurants dans ses centres commerciaux parce qu'on sait que lorsque l'estomac a faim, le client ne consomme plus. Mac Do a intégré des jeux pour enfants, des piscines à boules, car les enfants y vont pour jouer et les parents, eux, consomment et paient. Qui peut croire ici qu'on est en train de réfléchir à la ville de demain, comme l'a dit l'architecte tout à l'heure, qui a fait un brillant exposé, et qu'on réfléchit à la ville de demain en créant une nouvelle centralité ? Alors, le mot a échappé tout à l'heure : on a dit aussi « attractivité ». Monsieur LEVY, l'objectif de ce machin est bien qu'Auchan attire et mette le consommateur dans de bonnes conditions pour ouvrir son porte-monnaie. Est-ce que je me trompe ? Auchan est-il un philanthrope qui aide à construire la ville de Paris ou du Grand Paris ou est-il là pour faire de l'argent ?

Monsieur FABUREL, on a vu des images de Berlin lors de votre exposé. Londres est cinq fois plus étendue que Paris, mais respire, difficilement d'ailleurs, grâce à ses parcs en plein centre. Monsieur KERSANTE, le dernier maraîcher de Saint-Denis, déplorait dans les pages locales du Parisien de voir disparaître les derniers maraîchages de Saint-Denis et de Stains. Monsieur FABUREL, n'y a-t-il pas là quelques projets révolutionnaires à conserver ces terres qui sont parmi les plus fertiles d'Europe, mais un projet à inventer ?

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Souhaitez-vous répondre tous les deux rapidement à ces questions ?

Jacques LEVY, professeur de géographie et d'urbanisme à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), directeur du laboratoire Chôros

Oui. Je trouve que vous illustrez bien le risque de manichéisme avec le fait de découvrir que les capitalistes essaient de gagner de l'argent. C'est une sacrée découverte. Félicitations. La question est : peut-on faire une ville intéressante ? Dans les quartiers qu'on aime bien, dans les villes historiques par exemple, il me semble qu'il y a aussi des commerçants, des gens qui ont des immeubles de bureaux, des propriétaires qui essaient de faire

fructifier, donc il me semble que si vous partez sur cette base-là (l'argent est sale ; tout ce qui n'est pas l'argent est propre), vous vous retrouverez dans une impasse. Je pense qu'il faut réessayer de penser la complexité urbaine, y compris avec les logiques monétaires. La question est de savoir où elles sont. Monsieur Auchan ou un autre, comment fait-on pour que ces gens-là, en poursuivant leurs propres intérêts selon leurs propres règles, contribuent quand même au bien public ? C'est la vraie question ; ce n'est pas de dire : « Cachez ce sein que je ne saurais voir », parce que là, vous serez en échec.

Un intervenant dans la salle

Ce n'est pas à eux de décider.

Jacques LEVY, professeur de géographie et d'urbanisme à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), directeur du laboratoire Chôros

En effet, c'est au maître d'ouvrage, et donc à la société derrière, de dire quelles sont les articulations entre les logiques. Il y a aussi la logique Nimby qui est contestable, c'est-à-dire que les gens qui ne veulent rien changé. Supposons que pour tous les projets, on donne uniquement la parole aux gens qui sont dans un périmètre de 100 mètres ; alors, il n'y aura jamais de changements, il n'y aura jamais de mixité sociale. Il faut faire attention au fait que si vous isolez un acteur, quel qu'il soit, même s'il est sympathique comme le maraîcher, contrairement au gros capitaliste avec son chapeau haut de forme et son sac de billets, il a des limites parce que le bien public n'est pas la somme des intérêts particuliers, mais autre chose qu'il faut construire ensemble. Je vous invite à ouvrir un peu le jeu de vos valorisations et de vos dévalorisations.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Guillaume FABUREL.

Guillaume FABUREL, professeur à l'université Lyon 2

Pour moi, sur la question de la nature en ville et de l'offre du végétal, il y a la manière dont écologiquement cela peut nous permettre éventuellement de restaurer un autre rapport à la ville qui semble échapper, d'après ce que les gens disent. J'aurais juste deux points de précision, de vigilance.

La ville contre nature remonte tout au plus à un siècle. Vous avez des utopies urbaines, vous avez des trajectoires de villes qui ont composé avec la nature. Cette idée de venir s'implanter et artificialiser est un pur produit de l'âge d'or de l'aménagement du territoire. Je ne vise pas la puissance publique en disant cela, mais un modèle de pensée qui est assez court et assez limité dans le temps et qui semblait, jusqu'à des projets comme celui-ci, se retourner ou s'inverser. Donc, regardons l'histoire. Par exemple, les utopies urbaines du 19^e siècle sont fantastiques pour nous donner des clés sur des tailles limites et sur le rapport à la nature dans les communautés urbaines.

La deuxième chose, c'est donc une vigilance historique, mais pour moi, il y a une vigilance spatiale géographique : il faut aller voir ce qui se fait ailleurs. Vous parlez de Londres ou de Berlin, mais j'attire votre attention sur le fait que ce qui explique beaucoup des trajectoires naturelles des villes étrangères est la construction du politique. Elles ne sont pas plus démocratiques ; elles sont autrement démocratiques. Par exemple, les *common laws* britanniques donnent un poids aux communautés locales et au pragmatisme du faire qui est bien supérieur, y compris dans le droit anglais, que le centralisme à la française dont nous héritons globalement. Il y a donc bien un lien dans le rapport nature/culture, c'est-à-dire ville/campagne, qui renvoie à la construction politique : une vigilance historique, une vigilance géographique, qui renvoie à cette construction du politique.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Autres questions à Guillaume FABUREL.

Une intervenante dans la salle

Bonjour. Je suis une habitante de Saint-Denis et je connais bien la Seine-et-Marne. Depuis des années, je vais souvent voir des villes comme Meaux, Montereau, Lagny, La Ferté-sous-Jouarre, Brie-Comte-Robert, ces petites villes qui sont des villes historiques, pour certaines très anciennes, et que je vois se paupériser considérablement

depuis des années. Des projets comme celui-ci, qui est une forme de pendant du projet de Disneyland qui s'est développé en Seine-et-Marne, ne contribuent-ils pas à dévitaliser ces petits centres historiques ? Ces villes sont aujourd'hui devenues, pour la plupart, tristes, vides, dépeuplées, les commerces ferment. C'est consternant, alors qu'il existe un réseau ferré qui fonctionne très bien et qui les dessert très bien ; il existe un réseau routier ; il existe un réseau de service public et des administrations en place depuis des dizaines d'années. Comment se fait-il qu'on ne repense pas le modèle de développement de cette région d'Ile-de-France ?

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je ne sais pas si vous avez des éléments de réponses à la question de Madame.

Guillaume FABUREL, professeur à l'université Lyon 2

Cela m'évoque deux points. Il se trouve que je connais assez bien La Ferté-sous-Jouarre qui est devenue une ville-dortoir, alors qu'une identité est attachée au lieu. Cela renvoie à la manière dont on considère aujourd'hui les rapports entre les territoires. Pour moi, le projet EuropaCity met d'autres projets à test ; c'est une d'attractivité, une compétition interterritoriale. Et La Ferté-sous-Jouarre ne rivalisera jamais avec Paris. On est dans des agglomérats urbains qui ne cessent de croître et de se densifier et qui vont, petit à petit, ingérer, digérer, leur périphérie de différentes couches et de différents cercles. À partir de là se pose la question de ces bourgs ou de ces villages, ces rues pour certains, de ces petites villes qui sont écloses sur les 30, 40 et 50 dernières années et qui ne peuvent pas rivaliser. On est dans un rapport concurrentiel entre les espaces urbains, ce qui renvoie globalement à leur taille.

Le deuxième point est que, pour moi, cela renvoie à une culture du politique. Un des moyens de peut-être envisager une complémentarité et une coopération territoriale — certains collègues parlent d'interterritorialité — serait de revoir l'organisation des pouvoirs. Or, originellement, sémantiquement, le polycentrisme qui, comme par hasard nous vient du nord de l'Italie, nous renvoie à l'idée de la pratique d'autogouvernement. Ce n'est pas la centralité fonctionnelle, ce n'est pas réattribution d'activités à 10 ou à 15 kilomètres, ce n'est pas un hôpital public, un projet attractif, un parc d'attractions, etc., mais c'est la manière dont ces collectivités-là décident de leur destin et ont leur libre arbitre politique pour pouvoir gouverner au devenir de leur cadre de vie. Or, aujourd'hui, ce polycentrisme en France, c'est-à-dire ce partage du pouvoir, même si le Grand Paris avait peut-être cet horizon-là à un moment donné, n'est pas du tout à l'ordre du jour.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Une autre question. Monsieur.

Boris FILLON, architecte urbaniste

Bonsoir. Je me présente. Je suis Boris FILLON, architecte urbaniste. J'ai une question pour Monsieur Jacques LEVY. J'entendais bien l'argument quand vous répondiez à la question du monsieur à propos d'orienter des investissements privés en direction de l'intérêt général. Mais dans le cas d'EuropaCity, je me pose deux questions.

La première question est : où est l'intérêt général, dans le cas de cette opération, en termes de consommation ? Qui va consommer, sachant que nous sommes dans le département le plus pauvre de France ? Où est l'intérêt général quand la filiale Auchan va peut-être à un moment donné créer 80 % d'emplois précaires dans ce complexe ?

Deuxième chose. Où est la complexité tant recherchée dont vous parliez tout à l'heure ? Sauf si, miraculeusement, il y a une innovation constructive (si on se met à construire en bois peut-être), où est la complexité dans un territoire qui n'est aujourd'hui absolument pas complexe ? Voilà ma question. Il s'agit simplement de terres agricoles, et cela fait longtemps qu'on sait construire sur des terres agricoles. Merci.

Jacques LEVY, professeur de géographie et d'urbanisme à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), directeur du laboratoire Chôros

Je suis d'accord avec vos questions. On voit d'ailleurs bien que poser les questions, c'est déjà préparer les réponses. Il y a effectivement un problème. On peut poser la question très en amont. Pour le développement de l'Ile-de-France, y compris si sa population augmente, a-t-on besoin — Guillaume FABUREL l'a rappelé — de développer de nouvelles zones qui ne sont pas construites comme zones constructibles ? Si l'on regarde les

densités actuelles, sans compter l'emploi, la densité est purement résidentielle à Paris intra-muros. C'est plus de 20 000 habitants au kilomètre carré, et dès que vous passez le périphérique, quelques communes de première couronne mises à part, la densité baisse énormément. Donc, si l'objectif — et à mon avis, c'est un objectif intéressant — est d'augmenter la densité, c'est bon à tout point de vue, notamment pour l'environnement, à ce moment-là, il y a beaucoup de marge à l'intérieur de l'espace déjà construit. Donc, la question de savoir si l'on doit construire et pas seulement parce qu'il y a des terres agricoles... Mais si vous augmentez la population en n'augmentant pas la densité dans des zones déjà construites, vous contribuerez à faire baisser la densité générale, or ce n'est pas forcément un objectif à poursuivre. Donc, on peut poser la question de savoir s'il faut construire dans cette zone-là ; vous avez raison. Et le fait de construire à partir de rien est un problème supplémentaire.

Je me fais l'avocat du diable un instant pour qu'on comprenne bien les enjeux. Concernant ce que disait Guillaume FABUREL sur l'échec du centre commercial classique, en fait, les acteurs de ce projet l'ont intégré, et c'est justement pour cela qu'ils ne proposent pas un centre commercial classique. Ils proposent plein d'autres activités, pas le résidentiel parce que c'est interdit, mais plein d'autres. Je suis énervé comme vous par le fait qu'on a l'impression que les décisions ont déjà été prises et qu'on nous demande juste de les entériner ; à mon avis, ce n'est pas une bonne méthode. Indépendamment de cela, je pense que la question mérite d'être posée de savoir jusqu'à quel point l'urbanisme interfonctionnel, c'est-à-dire qui mélange toutes les fonctions, peut rejoindre, de façon à analyser, des initiatives qui viennent du monde l'entreprise, de l'urbanisme privé, pour créer quelque chose qui serait mutuellement intéressant. Parce qu'il est intéressant d'utiliser les investissements de gens qui ont beaucoup d'argent. Tout le principe de l'extension des gares au Japon, qui essayent d'ailleurs d'utiliser la Société du Grand Paris, est d'utiliser l'argent des investisseurs qui construisent des logements ou des centres commerciaux sur les gares, parce qu'ils vont profiter de la nouvelle accessibilité pour leur faire cofinancer les lignes de transport. La démarche n'est pas inintéressante. C'est pour cela qu'il faut sans doute être très dur avec l'urbanisme privé, mais pas forcément complètement fermer la porte si l'on a une idée claire sur les objectifs qu'on poursuit.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Bien. On glisse progressivement vers le débat général par la qualité des questions que vous soulevez. Une dernière question ciblée sur Guillaume FABUREL, puis on ouvre le débat général.

Un intervenant dans la salle

J'ai une question générale.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Allez-y.

Un intervenant dans la salle

Il est difficile de trouver rapidement des questions. Tout à l'heure, on ne m'a pas bien répondu, mais je vous pardonne, parce que j'étais un peu confus ; je cherchais ma question principale parce que ne l'avais pas notée. Je vais poser quelques petites questions, parce que beaucoup de questions viennent en tête devant un tel projet. Il y a déjà de grands centres commerciaux aux alentours. Je suis convaincu que toutes les études montreront que c'est un projet qui ne sera pas rentable ; c'est évident. Je vais résumer pour vous montrer que je peux faire très court. Dans la plupart des grands projets qui sont dans l'actualité dernièrement, je n'en ai pas d'autre en tête, mais pour Notre-Dame-des-Landes, j'ai entendu dire qu'au cas où le projet ne se ferait pas, les politiques ayant signé des contrats, le constructeur a des bénéfices garantis : il gagne quelque chose, alors que le projet ne se fait. Et j'ai entendu que c'était la même chose pour d'autres projets. J'aimerais savoir ce qu'il en sera dans ce cas-là, et pourquoi les politiques signent des contrats pareils. Il a été question de concurrence, et avec la modernité, on aimerait bien qu'il y ait moins de concurrence pour qu'il y ait plus d'égalité, moins d'inégalités, moins de capitalisme. Dans ces contrats, il n'y a plus de libre concurrence puisque l'industriel est garanti de gagner quelque chose sur des projets, même s'ils ne se font pas.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je voudrais dire un mot, parce que j'ai eu l'occasion de travailler sur Notre-Dame-des-Landes. Je crois que ce n'est pas strictement comparable, parce que sur Notre-Dame-des-Landes, il y a eu une concession qui a déjà été signée entre l'État et l'opérateur et, effectivement, si le projet ne se fait pas, il y aura des indemnités ; c'est tout à fait clair. Là, à ma connaissance, mais je pense que Monsieur Damien ROBERT, qui est là, va dire ce qu'il en est, si j'ai bien compris, il y a eu un préprotocole entre les parties. À vous, Monsieur ROBERT, de dire où cela en est, mais l'on n'est pas dans les mêmes cas de figure.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je propose qu'on ouvre le débat général. Je vais passer la parole à Damien ROBERT et au maître d'ouvrage s'ils souhaitent s'exprimer maintenant pour répondre à des questions qui n'ont pas eu de réponses des experts qui sont sur la tribune.

Échanges avec la salle – Débat général

Damien ROBERT, Directeur général EPA Plaine de France

Merci de me donner la parole. Je ne vais pas être long. Je vais répondre à deux ou trois questions qui ont interpellées directement les pouvoirs publics et plus spécifiquement l'aménageur. Je suis Damien ROBERT, le directeur général de l'établissement public d'aménagement de La Plaine de France. C'est un établissement public qui a en charge l'aménagement de tout le nord-est francilien, donc c'est vraiment le thème d'aujourd'hui, et plus spécifiquement qui pilote l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse ; je ne sais pas si l'on peut le remettre sur l'écran. Le projet d'EuropaCity s'inscrit dans le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse. Ce projet du Triangle de Gonesse est un projet exclusivement économique, puisqu'on est sous les cônes de bruit des deux aéroports. Il a la volonté de créer à la fois à proximité immédiate des deux aéroports de Bourget et de Roissy, et en connexion directe avec la métropole, un quartier d'affaires plus compact et plus qualitatif que ce que l'on peut trouver et ce qu'on a développé maintenant depuis plusieurs décennies autour de l'aéroport de Roissy.

Je voudrais dire deux mots pour répondre à Monsieur FABUREL sur la question de l'intelligence collective qui a été mise sur ce projet. Je parlerai du projet de ce Triangle de Gonesse et l'urbanisation de ses terres agricoles. Et pour répondre aux deux questions posées sur ce qui nous engage, je dirai ce qui a été conclu entre le porteur de projet qui est ici présent, Alliages & Territoires, et l'établissement public d'aménagement.

Je vais d'abord répondre à Monsieur FABUREL pour dire que je pense que son propos est un peu partiel sur le fait qu'il n'y a pas eu d'intelligence collective sur ce projet. Alors, on peut considérer que l'AIGP, l'Atelier International du Grand Paris, est une somme d'intelligences collectives ; ce n'est pas la seule. Deuxièmement, l'AIGP est composé d'un certain nombre d'architectes qui ont eux-mêmes soit travaillé sur ce projet, soit ont répondu quelques fois en voulant réorganiser encore un peu plus le Triangle de Gonesse sur ce secteur-là. Je pense donc qu'il faut être assez prudent sur ce qu'ont pu dire individuellement et collectivement les architectes de l'AIGP. Je voudrais surtout rappeler que la décision d'urbaniser, de faire un projet sur le Triangle de Gonesse est une décision des pouvoirs publics et plus spécifiquement de la collectivité régionale qui est en charge de cela, puisque c'est elle qui élabore le schéma directeur de la région Ile-de-France ; elle l'a été pendant beaucoup d'années et avec beaucoup de méthodes participatives. Vous avez d'ailleurs participé à un certain nombre de choses en 2012. Le schéma directeur de la région Ile-de-France a été élaboré pendant plusieurs années ; c'est une somme d'intelligences collectives qu'il ne faut pas négliger et surtout, c'est une somme d'intelligences collectives démocratique, puisque ce schéma directeur a été voté par une assemblée d'élus que tout le monde ici présent a élu. Ce schéma directeur a été voté fin 2013. Je rappelle aussi, pour l'histoire de l'urbanisation de ce secteur, qu'on n'urbanise pas des terres agricoles juste pour le plaisir de les urbaniser. L'idée est d'urbaniser là où les terres sont les moins exploitables, donc au plus proche de la métropole.

Interventions simultanées inaudibles dans la salle.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

S'il vous plaît, vous aurez la parole. Laisser terminer le directeur.

Damien ROBERT, Directeur général EPA Plaine de France

Je vais aller au bout de mon propos, s'il vous plaît. Je pourrais répondre à toutes les questions. Pour éviter aussi d'aller muter les territoires urbains au nord. On sait que l'aéroport de Roissy a généré beaucoup de développement économique, quelquefois peu qualitatif, notamment au nord de Roissy. Pour revenir aussi sur la question de territoire, je rappelle que ce n'est pas un territoire vierge et que dans les années 70, on y a implanté un des plus grands aéroports au monde.

Pour répondre plus spécifiquement aux deux questions posées sur le protocole, ou la promesse de vente puisque le mot a été dit, je serais très court et transparent là-dessus. Nous avons effectivement conclu avec la société Alliages & Territoires, en septembre 2015, un protocole qui n'est pas une promesse de vente ; je tiens à le rappeler, car c'est important. Une promesse de vente sert à fixer un prix et sur un volume de droits constructibles. On n'en est pas encore là, puisque le projet est en train d'être construit et, aujourd'hui, on n'a pas la capacité, nous-mêmes et, je crois, la Société du Grand Paris, à aller jusqu'à cette précision. En revanche, nous — quand je dis « nous », c'est les pouvoirs publics — avons eu besoin, avec la société Alliages & Territoires, de fixer un certain nombre de règles de processus de coordination sur un projet de cette ampleur. Le protocole a été conclu après beaucoup de discussions, et a été validé par notre propre Conseil d'administration qui est composé de l'État et de beaucoup d'élus, notamment des élus d'ici : l'établissement public d'aménagement de La Plaine de France et des élus de tout le Nord-est francilien, c'est-à-dire des élus de Seine-Saint-Denis et des élus du Val-d'Oise. Ce protocole a donc été adopté. Qu'y a-t-il dans ce protocole ? Beaucoup de choses ; un certain nombre d'engagements. Pour nous, un engagement qui était important pour le maître d'ouvrage, c'est qu'on aille au bout de la réalisation de la zone d'aménagement, notamment pour tout ce qui accessibilité et infrastructures et équipements publics qui permettent la viabilité de ce projet. Et du côté de la société Alliages & Territoires — je parle sous son contrôle, mais je pense qu'elle pourra aussi répondre — un certain nombre d'engagements fixant les questions très importantes pour les pouvoirs publics, c'est-à-dire les questions relatives à la gestion de la copropriété de cet équipement, la question de l'unicité de la gestion de cet équipement et la question plus globale de son insertion dans son environnement, à la fois son insertion dans le programme qui sera créé à côté — parce que vous n'êtes pas sans savoir qu'autour, un certain nombre d'infrastructures routières et de projets d'équipements seront faits — puis, plus globalement, et c'était le thème de ce soir, son insertion dans l'environnement plus global du Grand Roissy. Ce protocole est là pour fixer ces règles de coopération jusqu'à une possible (si le projet se poursuit après le débat public), promesse de vente.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je voudrais savoir si Monsieur DALSTEIN souhaitait compléter ou non.

Une intervenante dans la salle

Ce que vous ne dites pas, c'est s'il y a une indemnisation.

Damien ROBERT, Directeur général EPA Plaine de France

Il n'y a aucune indemnité prévue dans le protocole si le projet ne se fait pas.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

La réponse est précise.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity, Alliages & Territoires

Bonsoir. Christophe DALSTEIN. Je suis le représentant du maître d'ouvrage et je suis le directeur du projet EuropaCity. Je voudrais tout d'abord remercier Monsieur LEVY et Monsieur FABUREL de leurs questions et peut-être souligner un certain nombre de points que je voudrais mettre en perspective, parce que cela n'a pas été tout à fait possible de le faire dans la présentation de ce soir.

D'abord la mise en perspective de ce projet EuropaCity dans un territoire plus large, au-delà du projet lui-même et du Triangle de Gonesse, dans ce nord-est de l'Île-de-France, à cheval entre la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise. Il ne faut pas ignorer que c'est un territoire densément habité ; cela a été dit tout à l'heure. Il y a plus de 600 000 habitants sur les 22 communes qui entourent Gonesse. C'est un territoire qui a un certain nombre de caractéristiques sociodémographiques qui n'ont pas été présentées ce soir, et socio-économiques. Il fait face à

une désindustrialisation importante : je cite la fermeture du site de PSA Aulnay qui est juste en face. Un : j'ai donc souligné les caractéristiques de ce territoire.

Deux : ce projet est, certes, un projet d'initiative et de financement privé. S'il se réalise, il participerait aussi d'une ambition plus large qui est celle du Grand Paris. Le Grand Paris, c'est un métro, mais aussi une volonté publique de conforter l'attractivité de l'Île-de-France et de créer des polarités qui pourraient être alternatives à Paris. Est-ce que, et c'est l'enjeu ce soir, ce projet d'initiative et de financements privés, au regard du programme qu'il contient, participerait ou non de l'émergence d'une nouvelle polarité dans le Nord-est francilien ? J'ai bien compris : la question se pose. Le maître d'ouvrage en prend bonne note, mais mettre ce projet en perspective du Grand Paris.

Ensuite, Monsieur LEVY, vous avez dit : on est dans un jeu à somme nulle. Sur ce point-là, je voudrais dire deux choses. D'abord, il y a une évolution profonde de nos modes de vie et de nos modes de consommation et ça, que ce projet se fasse ou pas, ces évolutions sont à prendre en considération. On ne peut pas considérer que la situation est figée et que les acteurs économiques seront toujours les mêmes. De la même façon, mais cette fois, je l'ancrerais dans le territoire, pour ce qui s'appelle le Grand Roissy, le corridor aéroportuaire ; tout cela est un langage de professionnels de l'aménagement. Toutes les études, et l'on a déjà eu l'occasion de présenter cette carte dans des réunions antérieures de débat public, où l'on voit une densité de projet qui se traduit — c'est les services de l'État qui l'analysent — à plus de 200 000 habitants au minimum sur ce nord-est de l'Île-de-France entre l'aéroport du Bourget et l'aéroport de Roissy en incluant l'ensemble des communes du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, et plus 300 000 emplois. On voit bien que ce territoire n'est pas un territoire où l'on peut raisonner à somme nulle.

Pour finir, je suis très sensible à l'argument qui a été soulevé sur la question de la gouvernance. Bien sûr, je comprends et j'entends, c'est normal et c'est légitime, qu'on s'interroge sur un projet d'initiative et de financements privés qui contient ces composantes. On s'interroge sur la façon de procéder avec d'abord les élus. On a un comité de pilotage qui est coprésidé par l'État, par les collectivités, qui comprend les communes du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis, qui se réunit depuis 2010 avec une fréquence régulière ; sans doute, ce n'est pas assez. Ce que je peux dire ce soir sur ces questions de gouvernance, si le projet se poursuit, puisqu'à l'issue du débat public, le maître d'ouvrage que nous sommes pourrait décider de ne pas poursuivre, mais si le projet se poursuit, c'est effectivement de pouvoir mettre en place une gouvernance qui permet d'associer les habitants, les parties prenantes locales, à l'élaboration de ce projet. Au cours des réunions antérieures, il y a eu un atelier très intéressant sur la culture et les loisirs. Une proposition a été faite pour pouvoir mettre en place un comité de pilotage sur les questions de programmations culturelles, de programmations de loisirs, d'accessibilité aux habitants (quel tarif préférentiel ?) ; je pense que c'est une illustration possible de ce que nous devons faire avec les habitants. Et je pense que cette gouvernance, au-delà de la gouvernance institutionnelle et du travail étroit mené avec l'aménageur public avec les collectivités locales, il faut sans doute, sur un projet de cette nature, ce que vous avez dit sur Tempelhof à Berlin ou sur les nouveaux modes de participation. Clairement, les choses ne sont pas figées. Et si ce projet se poursuit, il faudra qu'il se construise, et c'est l'engagement qu'on peut prendre dans le cadre de ce débat public, avec ses parties prenantes. Merci.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Jacques LEVY, une réaction ?

Jacques LEVY, professeur de géographie et d'urbanisme à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), directeur du laboratoire Chôros

Oui. On ne s'est peut-être pas très bien compris sur la notion de jeu à somme nulle. Je suis d'accord sur le fait que la dynamique d'une métropole comme Paris n'est pas du tout un jeu à somme nulle. La question est : est-ce que ce projet apporte quelque chose ? Je pense que ce serait caricatural de dire cela, mais il y a déjà beaucoup de centres commerciaux dans la zone, et si c'était juste l'appauvrissement de ce qui existe pour mettre la richesse dans le nouveau, ce serait un jeu à somme nulle de type épicerie. Mais, justement, on n'est pas condamné à cela. La question est de savoir en quoi un projet dans le Triangle de Gonesse et plus généralement dans ce nord-est de l'Île-de-France va contribuer à tirer vers l'avant l'ensemble de l'Île-de-France, c'est-à-dire à améliorer les modes de vie en fonction des attentes des habitants, à imaginer d'autres types de filières productives, etc. Et je pense qu'un des avantages comparatifs, un des effets positifs, des externalités positives de l'urbain, c'est justement l'urbanité, c'est-à-dire une chose qui n'est pas juste une somme d'emplois, une somme de mètres carrés construits ou pas construits d'ailleurs, mais quelque chose qui est systémique et qui fait que l'ensemble de la société est tiré de l'avant. Vos éclairages étaient très intéressants, mais il me semble qu'il y a des choses qui tirent vers le bas. J'en pointe deux et il serait intéressant que vous réagissiez tous les deux :

- Un, c'est un urbanisme qui consiste à faire un plan global, à donner à un architecte unique une fois pour toutes les clés du projet. Il me semble que c'est complètement *has been* ; je suis désolé. On ne fait cela nulle part ailleurs en Europe. Les villes françaises ont beaucoup progressé de ce point de vue là. Regardez ce qui se fait à Confluence à Lyon ou ce qui s'est fait sur l'Île de Nantes : il y a l'idée d'un phasage, c'est-à-dire qu'on refuse de dire au début du projet comment sera la situation à la fin. Or, là, il me semble qu'avec cet architecte un peu... — je vous laisse trouver l'adjectif vous-même ; il est très séducteur — on a l'idée d'un produit fini, d'un paquet cadeau sur papier glacé. Cela va à l'encontre des tendances, ceci pas juste pour faire plaisir à la démocratie participative, mais parce que cela ne marche pas bien, tout simplement parce qu'on ne sait pas au début ce que seront les besoins et les attentes à la fin. Donc, il est préférable d'avoir un système de décisions, y compris sur le volet technique de l'*urban design*, d'avoir des gens qui ont une conception globale intégrant un phasage complexe et, d'autre part, des gens qui traitent des lots plus petits et qui vont construire ou aménager des morceaux de l'ensemble. Il me semble que là, vous êtes mal partis.
- L'autre chose est le fait qu'il y a dans cet axe — vous avez bien fait de le rappeler — des problèmes structurels qui est la crise du monde industriel qui se prolonge, puisque c'était un axe très industriel, et le fait qu'on a rempli à partir des zones vides, ou qui se sont vidées parce qu'il y a eu une désindustrialisation, sur le même mode, un mode industriel avec de grosses masses compactes, monofonctionnelles, et donc cela continue. L'aéroport de Roissy, c'est bien qu'il existe, mais c'est une malédiction pour cette zone, car l'on a une chose plus grosse que Paris intra-muros qui est centré sur un petit nombre de fonctions. Donc ma question est : est-ce qu'on continue dans cette direction ? Vous parlez du quartier d'affaires. Qu'est un quartier d'affaires aujourd'hui ? C'est un quartier où il n'y a que des affaires, donc quelque chose où il y a une faible urbanité, une monofonctionnalité à nouveau. Donc on voit bien qu'il y a un risque de *path dependency* c'est-à-dire que ce qui a existé a tendance à se reproduire. Par exemple, dans la zone très industrielle de Plaine Commune où nous sommes, la tendance est de libérer les terrains et d'avoir encore de gros paquets qui vont par exemple servir à l'audiovisuel, mais c'est le même principe de l'urbanisme. Donc, ne serait-ce pas l'occasion de partir sur une autre piste ?

Guillaume FABUREL, professeur à l'université Lyon 2

Il est vrai qu'on fait jouer, je trouve, à l'architecte un rôle qui est clairement démesuré et toutes ses réalisations à l'international l'ont été parce qu'il y avait un portage politique fort. Or, quand j'entends l'EPA qui se repli derrière une décision, le SDRIF, pour dire que les terrains seraient constructibles, cela ne veut pas dire qu'ils peuvent être artificialisés sans un peu d'intelligence collective. Et je ne disais pas qu'il n'y avait pas d'intelligence collective dans le projet ; je dis juste qu'il y en a d'autres qui n'avaient pas nécessairement été impliquées. Je suis stupéfait de voir une gouvernance de projet qui se refile la patate chaude, alors que la puissance publique, à un moment donné, doit assumer la responsabilité d'implanter un projet comme celui-ci. On a un pilote qui dit : « On peut s'améliorer. La participation peut encore se développer. » On a un architecte qui pose là ce qu'il aurait pu poser ailleurs ; j'en suis désolé. Où sont le politique et la délibération derrière cette chose-là ? Et ça, pour les gestes d'auteurs à l'international, c'est toujours enchâssé dans une gouvernance participative ou non, mais qui est portée par un pouvoir affirmé. On parlait de Londres tout à l'heure ; c'est typiquement le cas. Où est la puissance publique ? Où est l'État dans la défense du projet et dans la délibération que ce type de projet appelle, délibération collective et démocratique ?

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Il y a plusieurs demandes de parole. Je vous demanderais d'être courts. Comme il y a des questions qui s'adressent aux pouvoirs publics, notamment l'État et la Région, s'il y a des représentants dans la salle, qu'ils n'hésitent pas à intervenir. Je dis cela parce qu'on ne devrait pas déborder au-delà de 22 heures, donc essayez d'être concis et forts dans vos messages. Allez-y, Monsieur, et ensuite le président d'un collectif.

Un représentant de la COSTIF

Je représente la coordination pour la sauvegarde des territoires d'Île-de-France, la COSTIF, qui est une coordination qui vise à regrouper les différents projets prévus sur l'Île-de-France, et qui vise à répondre au Grand Paris en proposant d'autres alternatives. Ce n'est pas une question, mais on est dans le débat général. Deux thèmes n'ont pas été tellement abordés ce soir, parce qu'on est dans un débat particulier, dans un débat d'experts. C'est des thèmes qui ont plus été abordés dans les réunions de débat public auxquelles j'ai assisté, parce que c'était des réunions qui avaient eu lieu sur le territoire et que la population y était plus présente que ce soir. Donc,

le thème est la question de l'emploi et la question de l'image du territoire que peuvent avoir les habitants du territoire et que le projet EuropaCity peut leur balancer. Sur ces questions-là, je n'attends rien du maître d'ouvrage, mais j'attends beaucoup des gens qui sont ici et au-delà, de la population, parce que je crois qu'il faut qu'on soit capable d'avancer des arguments contradictoires par rapport à ce qui nous est avancé du côté d'EuropaCity. Sur l'emploi, on nous dit que ce projet va créer de l'emploi. Je crois qu'il faudrait s'interroger sur quel type d'emploi. Je ne vais pas rentrer dans les détails, mais je crois qu'il faut poser les choses comme ça. Puis, quels emplois va-t-il détruire de l'autre côté ? Je crois qu'il y a des gens ici et sur tout le territoire qui ont une expertise. On aimerait bien les rencontrer et travailler ensemble sur ces thématiques.

De même, sur la thématique de l'image. Ce qu'on entend beaucoup dire dans les réunions, et ce que disent en particulier les jeunes du territoire, c'est qu'ils vivent sur un territoire complètement déqualifié. Cela se discute, mais ils le vivent comme cela. On ne va pas citer leurs propos ; c'est ce qu'a dit Monsieur FABUREL : une espèce de rêve qui ne correspond pas à la réalité. Nous, la COSTIF, travaillons sur une alternative par rapport à cela, qui est une alternative en termes d'écologie et en termes de promotion d'une agriculture qui n'est pas une agriculture intensive qui fonctionne sur ce territoire, mais un autre projet d'agriculture. Et là aussi, j'entendais diverses personnes intervenir. Je crois qu'il faut maintenant travailler ensemble et proposer un contreprojet non seulement sur EuropaCity, mais sur l'ensemble de la ZAC dont on parle à mon avis assez peu. Tout cela est lié. En plaisantant, je dis : « EuropaCity est la cerise sur le gâteau pourri », ce n'est rien d'autre. Je fais un appel et je le referai dans d'autres rencontres, parce que je crois qu'aujourd'hui, il faut proposer une alternative.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

On a compris votre message. Monsieur le Président du collectif Triangle de Gonesse.

Bernard LOUP, coprésident du collectif pour le Triangle de Gonesse

Bernard LOUP, coprésident du collectif pour le Triangle de Gonesse. Une première question que j'ai posée lors de la conférence/débat de Villepinte : y a-t-il des élus du Val-d'Oise dans la salle ? C'est exactement comme à Villepinte lors de la conférence/débat, il n'y a aucun élu du Val-d'Oise pour participer à ce débat. Une élue ? J'aimerais entendre des services du Conseil départemental. Il n'y a aucun élu du Val-d'Oise, comme à Villepinte, pour un projet métropolitain.

Par rapport à l'intelligence collective, Monsieur Damien ROBERT, sur un projet métropolitain de cette taille qui est connu par nous, associatifs, depuis 2010. On arrive en 2016. Projet métropolitain. Le Conseil régional, à la mandature précédente, n'a jamais eu de position sur ce projet. Vous ne trouverez nulle part un point de vue, une argumentation, sur la validité et l'intérêt de ce projet au niveau du Conseil régional. L'équipe d'aujourd'hui, Monsieur Jérôme CHARTIER, premier vice-président du Conseil régional, a au moins eu l'honnêteté intellectuelle de dire que la Région n'avait pas de position sur ce projet. L'intelligence collective, Monsieur Damien ROBERT, n'a pas fonctionné sur ce projet. Il serait temps de la mettre en œuvre pour la faire fonctionner, vous et votre prédécesseur, puisque vous êtes arrivés au cours du projet ; le projet était déjà annoncé quand vous êtes arrivé. Il n'y pas d'intelligence collective sur ce projet-là.

Sur l'architecte ; on est revenu en 2012. On a entendu. Je suis admiratif devant les architectes et l'imagination qu'ils ont, mais pour construire la ville, il ne suffit pas d'avoir de l'imagination, mais que cela soit vivable pour les habitants. C'est une œuvre d'art qui doit rester au mur et qui ne doit pas se réaliser.

Sur le sujet de ce soir, la question de pôle de centralité entre Paris et Roissy, je ferais d'abord remarquer qu'on est à Roissy. On est sous les pistes de Roissy ; on n'est pas entre Paris et Roissy. Je me pose la question, est-ce que Roissy peut être un pôle de centralité ? Au niveau institutionnel, qu'a-t-on sur l'histoire de ce territoire ? Roissy qui s'est implanté. On a une petite communauté de commune qui s'est constituée des petits villages qui étaient autour de Roissy, présidée par le président, Monsieur Patrick RENAUD. Cette petite communauté de communes est en train de grossir et fait une grosse communauté de communes qui a avalé Val de France, qui a avalé des communes de Seine-et-Marne, mais qui laisse de côté les communes de Seine-Saint-Denis. Et l'autre soir, à Sarcelles, on entendait un élu, un conseiller départemental, dire que Roissy était en concurrence avec Amsterdam. Roissy ! Le village de Roissy peut-il être un pôle de centralité ? L'aéroport de Roissy peut-il être un pôle de centralité ? C'est la question que je pose aux aménageurs. On n'est pas entre Paris et Roissy ; on est à Roissy. Est-ce que sur le Triangle de Gonesse, l'on peut faire un pôle de centralité ? Si sur ce territoire-là, il y a un pôle de centralité, c'est peut-être sur la ville la plus grosse, Aulnay-sous-Bois, de plus 80 000 habitants. Mais pour un certain nombre de décideurs, il y a une frontière, il y a un mur, un mur qui est l'autoroute, un mur entre le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis. Pour les associations, ce mur n'existe pas. On voudrait et il serait temps — cela devrait être le rôle de l'EPA, mais l'EPA ne l'a pas joué — de faire fonctionner cette intelligence collective. Merci.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Un représentant de la Région souhaite-t-il s'exprimer ? Un représentant ou une représentante de l'État ? Je crois qu'on aura tout à l'heure un représentant de Plaine Commune, et j'aimerais bien qu'il dise un mot compte tenu des questions posées. Monsieur, comme nous approchons de 22 heures, je vous demanderais d'être aussi bref que possible.

Joachim SOLDA, Conseil régional Ile-de-France

Bonsoir. Je voudrais m'exprimer. Je travaille à la région Ile-de-France et je travaille au sein des services. Je ne suis donc pas élu. J'en décevrais certainement une grande partie, car je ne vais pas ici livrer la position de la Région. Aujourd'hui, la Région est présente, par l'intermédiaire des services techniques, à l'ensemble des séances du débat public. L'objectif est d'écouter et de prendre bonne note de l'ensemble des points de vue livrés au sein de ces séances. Nous travaillons actuellement à une position qui sera livrée par nos élus, puisque c'est bien d'eux dont il s'agit. Cette position sera livrée à la fin du débat public lorsque le travail technique et politique aura eu lieu et que l'ensemble des points de vue aura été entendu.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci de ces informations. Madame.

Valérie FRESNEDA, Directrice du Grand Paris Est au Conseil départemental du Val-d'Oise

Bonjour. Valérie FRESNEDA, Conseil départemental du Val-d'Oise. Je suis directrice du Grand Paris Est au Conseil départemental du Val-d'Oise. Je représente les élus. Les élus du Conseil départemental du Val d'Oise ont le même positionnement que les élus de la Région, à avoir qu'ils laissent s'exprimer le débat public. Nous avons des élus qui prennent position aux réunions intermédiaires. Le président, Monsieur ARCIERO, a pris position à la réunion d'ouverture et à la réunion intermédiaire du 16 mai. Il sera vraisemblablement présent à la prochaine réunion intermédiaire et il sera présent à la réunion de clôture. Nous faisons des contributions sur chacun des thèmes qui donnent à voir une contextualisation sur chacun des thèmes, et nous faisons des interpellations à la fin de chacune des contributions au maître d'ouvrage qui nous répond sur le site de la Commission. Et nous ferons, en fin de débat public, un cahier d'acteurs qui donnera la position officielle du Conseil départemental sur le projet.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci. Monsieur, puis Madame.

Bernard BOUDET

Je me préoccupe d'une question qui a été d'actualité et qui l'est un peu moins, celle du dérèglement climatique. Le lien avec le projet EuropaCity, si j'ai bien compris, c'est que le projet se base sur l'idée qu'il s'intéresse à la clientèle des passagers de Roissy et il table sur un doublement du nombre de passagers internationaux qui arrivent à Roissy. Du point de vue de la protection du climat, cette affaire m'inquiète. Vous savez sans doute que le transport aérien, et le transport international notamment qui est en grande expansion, est basé sur la montée du *low cost*. Le schéma qui est à l'œuvre est un schéma de développement massif du transport aérien de masse. Or le transport aérien, on sait qu'il est extrêmement polluant ; on sait que cela représente 5 % de la production de gaz à effet de serre, c'est-à-dire la production des gaz à effet de serre comme l'Allemagne, donc ce n'est pas tout à fait rien. Pour moi, ce projet d'EuropaCity se situe dans la perspective d'augmenter massivement le transport aérien. Cela me pose problème.

Deuxièmement, sur la question du transport, on sait que tout ce qui est centres commerciaux se traduit pas une fréquentation maximum d'automobiles ; il n'y a qu'à aller voir à Parinor 2. En gros, grande surface = parc automobile gigantesque, fréquentation automobile, etc. Là aussi, je m'interroge sur la cohérence entre les objectifs, qui sont ceux normalement des pouvoirs publics tels qu'ils ont été exposés lors de la COP 21, de réduction de gaz à effet de serre et de lutte contre le changement climatique, et sur ce projet d'EuropaCity qui du point de vue des transports va dans le sens inverse.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je crois qu'on a tous compris votre question. On n'a plus que 5 minutes de débat et je ne suis pas sûr qu'on ait le temps d'y répondre. Je suggère à la présidente qu'elle soit mémorisée pour être abordée plus tranquillement lors d'un prochain débat.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

On va la reformuler comme cela, si vous le voulez bien, Monsieur DALSTEIN : dans vos hypothèses de fréquentation par les touristes et les touristes venant de loin, est-ce que les évolutions notamment en matière de trafic aérien ont été prises en compte ? C'est un peu votre question. Puis, sur la question de la fréquentation par les automobiles, c'est quelque chose qui sera regardé lors de la réunion de demain soir et qui sera de nouveau examiné le 7 à travers la méthodologie du bilan carbone du projet tel qu'il pourrait être élaboré.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Il y a une demande d'intervention de l'élu qui représente le territoire de Plaine Commune.

Une intervention hors micro dans la salle.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Je ne vous oublie pas Madame.

Dominique CARRÉ, conseiller délégué de l'établissement public territorial Plaine Commune

Merci d'être venu sur le territoire de Plaine Commune pour ce débat public. Les élus du territoire de Plaine Commune ont souhaité s'exprimer collectivement. Ce soir, ce n'est pas le point de vue de Dominique CARRE, ce n'est pas le point de vue de Patrick BRAOUZEC qui est président de l'EPT Plaine Commune ; c'est en quelque sorte le point de vue pluriel de l'ensemble des acteurs, des élus du territoire de Plaine Commune, que je souhaite présenter rapidement. Nous avons décidé de formaliser cela à travers un cahier d'acteurs qui positionne Plaine Commune par rapport à ce projet. Pourquoi les élus ont-ils voulu prendre en compte ce projet ? D'une part, parce que c'est un projet qui est d'importance, et son envergure et son impact intéressent forcément l'ensemble des territoires avoisinants, dont le territoire de Plaine Commune. L'autre élément à prendre en compte est que la philosophie du projet EuropaCity – après, je reviendrai sur les questionnements — semble aller à l'encontre des objectifs fixés à l'échelle de la métropole, à savoir un développement, je cite : plus sobre, plus durable, plus solidaire, auquel s'est également engagé le gouvernement en ratifiant l'accord international de la COP 21 ; on l'oublie trop souvent. C'est une démarche dans laquelle Plaine Commune s'inscrit pleinement, ce qui se traduit par un contrat de développement territorial qui a été signé par l'État. À l'heure de la construction de la métropole, il est nécessaire que le développement économique, écologique et social se fasse en cohérence et en complémentarité des différents territoires. Quelles sont les questions que nous nous sommes posées ? Je ne vous livre pas l'ensemble des réponses, mais quelques éléments de réponse qui se trouvent dans le cahier d'acteurs.

- Quelle valeur ajoutée pour les habitants, notamment du territoire de Plaine Commune, par rapport à ce projet ? On nous dit souvent que c'est la création de 11 500 emplois. Par rapport à la création de ces 11 500 emplois, on s'interroge à la suite de notre propre expérience quant à la qualité et à la réalité de ces emplois. En effet, ces nouveaux emplois ne sont-ils pas de simples transferts venant d'autres zones économiques franciliennes ? De même, par rapport à l'expérience que peut avoir Plaine Commune en matière d'implantation d'entreprises sur son territoire, on s'aperçoit que cela ne donne pas forcément lieu à une offre d'emplois locale ; c'est un élément important. Ensuite, toujours sur la valeur ajoutée par rapport aux habitants, le projet d'EuropaCity, qui est loin de s'inscrire en termes de complémentarité et de développement, aggrave, selon nous, une certaine concurrence de territoires, notamment sur les centres commerciaux qui sont nombreux, sans parler d'Aéroville, de Quartz, Le Millénaire, So Ouest, L'îlot, et la rénovation dont Parinor.
- La deuxième question posée : un modèle commercial à remettre en question ou pas ? Si l'on prend la fréquentation au niveau de ces centres commerciaux, elle est régulièrement en baisse. Et les centres commerciaux qui viennent d'ouvrir ont du mal à trouver une fréquentation à leurs attentes. En termes

de recettes, on s'aperçoit que ces centres commerciaux ont une baisse de recettes qui se chiffre, selon les années, de - 5 à - 6, mais de manière régulière. Donc, on s'interroge sur ce modèle commercial qui continue à être mis en œuvre. De même que dans ce modèle commercial, ce qui est ciblé est avant tout le haut de gamme et l'on s'aperçoit que certains centres commerciaux qui visaient une certaine gamme de haute nature ont du mal à garder ce principe de haut de gamme.

- Le troisième type de question qu'on s'est posée porte sur l'articulation avec l'offre hôtelière existante et en cours de développement. En effet, l'offre hôtelière de 2 700 chambres et la création du centre de congrès d'EuropaCity doivent être mises en relation et en perspective avec un autre projet international, le Trade Center, situé à proximité immédiate de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et premier complexe intégré d'affaires de congrès en Europe avec 1 800 chambres. Dans ce cas de figure, est-ce qu'EuropaCity fait peser le risque de surcapacité du nombre de chambres par rapport à ce lieu.
- Le quatrième type de question posée est sur la préservation des terres agricoles franciliennes. Notre mode de développement, notre schéma de cohérence territoriale, l'inscription dans le cadre de la COP 21, font que nous sommes opposés à la destruction dans le cadre d'EuropaCity de 80 hectares de terres agricoles parmi les plus fertiles de France. Certes, aujourd'hui, ils sont dans le cadre d'une agriculture intensive, mais souhaitons effectivement qu'ils puissent développer une agroagriculture de qualité qui permettrait une transition écologique, et qui permettrait aussi en quelque sorte de favoriser les circuits alimentaires courts avec la métropole et aussi, ne l'oublions pas, de maintenir des îlots de fraîcheur et d'humidité.
- Le cinquième type de question : quelle exemplarité en matière de développement durable ? Là aussi, un questionnement un peu délicat. La question qui se pose à nous est la question de l'imperméabilisation et également de la consommation. En fait, derrière cette question, il y a une dernière question, car en termes de débat public à propos d'EuropaCity, pourquoi se déconnecter du reste du projet prévu sur le Triangle de Gonesse ? Il s'agit notamment de la ZAC de l'EPA Plaine de France, de la gare du Triangle de Gonesse et de la ligne 17 au nord du Grand Paris fait l'objet d'une enquête publique séparée, et ça, nous avons du mal à le comprendre.

Pour conclure, une phrase : le projet EuropaCity semble être déconnecté de la réalité des territoires et de leurs habitants, puisque nous préférons une dynamique territoriale qui par du bas pour aller vers le haut, et non pas une dynamique territoriale qui est imposée par le haut pour aller vers le bas.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci. Madame.

Une représentante du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis

On a fait le tour d'un certain nombre de collectivités sans demander si le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis était, lui, présent ce soir pour faire partie du débat. Vous aviez deux conseillères départementales ici pour représenter le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis. Contrairement à la Région ou au département du Val-d'Oise, nous avons pris position. Nous avons soumis un vœu la semaine dernière lors de la dernière séance pour nous positionner contre le projet EuropaCity. Ce vœu a été voté à la quasi-unanimité, puisque 40 conseillers départementaux sur 42 ont voté contre le projet EuropaCity. Je ne vais pas faire le détail de ce vœu, puisque pas mal de points sont assez proches de ce que vient de citer Dominique CARRE ; en tout cas, il est accessible. La plus grande incompréhension pour la plupart d'entre nous est cette friche industrielle de PSA Aulnay qui jouxte ce projet. On ne comprend pas pourquoi ce projet vient s'installer sur des terres agricoles, alors qu'on a cette friche qui est en attente de revitalisation et d'un projet pour faire revivre le site. Je ne serais pas plus longue.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci. Cela me paraît très clair. Je crois qu'il est l'heure et il me paraît difficile de prendre d'autres questions. Je pense que beaucoup de sujets ont été abordés, et il y aura encore d'autres réunions plénières pour le faire. Je voudrais demander à Jacques LEVY et à Guillaume FEBUREL de dire un dernier mot avant la conclusion du débat. Guillaume FABUREL, non ? Donc, cela vous sauve ; alors très court, Monsieur. Puis on demandera à Claude BRÉVAN de conclure le débat.

Franck CANNAROZZO, vice-président de Paris Terre d'Envol

Merci Monsieur. Merci Madame la Présidente. Franck CANNAROZZO, vice-président de Paris Terre d'Envol, territoire qui va du Bourget à Roissy et qui contient Aulnay-sous-Bois dont on vient de parler ; vous comprendrez mon besoin de m'exprimer ce soir. Je veux redire d'un mot l'essentiel. Tout le débat public est organisé pour juger de l'opportunité de ce projet. Cela a été dit tout à l'heure : c'est pas mal d'avoir un projet d'intérêt privé. Le tout est de savoir s'il rejoint l'intérêt général. Pour cela, souvent, il ne faut pas seulement s'interroger sur l'objet lui-même, mais il faut s'interroger sur les conséquences. Un grand homme politique disait : « Un homme d'État ne veut pas ce qu'il veut. Ce qu'il veut, c'est les conséquences de ce qu'il veut », et c'est ce qu'il est important de juger ce soir. Sur les conséquences, à mon avis, il faut regarder l'objet lui-même. J'ai assisté à trois réunions publiques et je n'ai toujours pas d'éléments qui me permettent de dire si l'objet lui-même sera rentable ; si oui, combien de temps ? Quand le point zéro économique sera-t-il atteint ? C'est-à-dire à partir de quand l'opérateur pourra-t-il se désengager ? Comme cela a été montré, il y a des centres commerciaux qui vivent ou qui ferment. C'est important pour les collectivités de savoir au bout de combien de temps il sera rentable et au bout de combien de temps l'on pourra se désengager. Donc : pérennité de l'objet ? On ne le sait pas.

Deuxièmement, sur les conséquences. Cela a été dit et ce n'a pas été représenté ce soir, car ce n'était pas l'objet de la réunion, mais sur 60 % de la surface du projet et 72 % des emplois du projet, ce sont des emplois à vocation commerciale, hôtelière et restauration. Donc, le poids considérable de l'objet commercial dans ce projet va influencer considérablement l'environnement. Or l'environnement est saturé d'un certain nombre de centres commerciaux. On nous parle de 500 boutiques, mais tous les spécialistes disent que 500 marques nouvelles ne pourront pas s'installer sans concurrencer les objets voisins, donc la question est aussi celle-là.

Et il y en a aussi une troisième en termes de conséquences : pour 31 millions de visiteurs, à peu près, et c'est écrit par le maître d'ouvrage, même si 40 % venaient en transports en commun, il reste 40 %, c'est-à-dire 40 000 véhicules/jour qu'il faudra passer sur l'A1 qui, je le rappelle, est saturée avec 180 000 véhicules/jour. On n'a toujours pas les réponses sur la façon de faire pour cela.

En dernier point, ces conséquences vont forcément amener des investissements importants, notamment, on le sait déjà, pour la ligne 17 et pour les voies autoroutières. Je rappelle que dans le même temps, aux collectivités qui sont autour — cela a été dit par Monsieur le Maire — on demande de construire à tout-va des logements pour engranger 200 000 personnes de plus sur le territoire. Nous, on nous demande 600 000 habitants de plus chaque année. Il faut que chacun le sache : il n'y a pas d'investissement public pour le faire. On va avoir des projets privés, mais l'on est incapable de construire les écoles qui vont avec, tout simplement parce que l'argent public s'est raréfié. On est donc sur un objet important, qui est joli, qui peut être attractif, mais dont on ne sait toujours pas s'il sera une locomotive pour le territoire ou un phagocyte pour le territoire. Et les conséquences pour les collectivités ne sont pas prises en compte par l'État, notamment pour les questions de financement des conséquences.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci de cette dernière intervention. Jacques LEVY et Guillaume FABUREL renoncent. Il y avait une dernière demande ?

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Monsieur DALSTEIN va dire quelques mots.

Christophe DALSTEIN, Directeur du projet EuropaCity, Alliages & Territoires

Je vous remercie. Je voudrais juste souligner à Paris Terre d'Envol, au Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis et à Plaine Commune que l'acteur économique que nous sommes prend, bien sûr, acte des expressions contre, des vœux qui ont été pris, mais ne peut que regretter le fait, alors même que nous sommes un acteur économique très important de votre territoire de la Seine-Saint-Denis, qu'il n'y ait pas eu d'audition des assemblées dont vous êtes les élus pour pouvoir avoir une vision et le point de vue du maître d'ouvrage sur le projet que nous portons. Donc, bien sûr, le débat public, c'est le moment qui conduit à ces positions, mais je vous le redis, nous sommes à la disposition du président de Plaine Commune, du président du département de la Seine-Saint-Denis, du président de Terre d'Envol, pour pouvoir présenter ce projet.

Sur ce que Monsieur LEVY a dit : « Le projet va vers le bas », s'agissant d'un projet qui ferait l'objet d'une architecture monofonctionnelle. Sur l'intervention de Bjarke INGELS, peut-être que cela n'a pas été dit assez clairement, mais nous sommes bien dans un projet urbain. À date, même si Bjarke INGELS l'a dit, même si l'on

voit des images finies, c'est bien un projet urbain au terme de *master plan*, et il y aura une diversité d'écritures architecturales, si ce projet se réalise, avec d'autres consultations d'architectes qui seront réalisées. Merci.

Jean FRÉBAULT, animateur de la conférence-débat

Merci Monsieur DALSTEIN. Avant de laisser Claude BRÉVAN conclure, je voudrais, à titre personnel, remercier tous les intervenants à ce débat pour la qualité de leurs propos et pour la qualité des échanges et d'écoute réciproque. Je pense que toutes les opinions ont pu s'exprimer et être écoutées et, personnellement, j'ai apprécié de pouvoir animer ce débat aujourd'hui à ce Saint-Denis.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je n'ai pas grand-chose à dire pour conclure. Jean FRÉBAULT l'a fait très bien.

Intervention inaudible (hors micro) dans la salle.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je ne comprends pas ce que vous dites, Monsieur. Il y a quelque chose à regarder à la sortie ? C'est cela ?

Très bien. J'espère que ces interventions, effectivement, ont apporté des éclairages complémentaires à ce qui se dit en séance. Des questionnements ont été posés. Quelques éléments ont été conceptualisés et je crois que cela peut vraiment aider dans la progression de la réflexion. Il est vrai qu'on arrive vers la fin du débat ; on a encore deux ateliers : un atelier sur l'environnement et un atelier sur les transports. Une réunion aura lieu de 16, qui est une réunion intermédiaire qui sera différente de la précédente parce que je ne referais pas le point de là où nous en sommes, puisque c'est très peu de temps avant la réunion de restitution. Mais ce sera une réunion d'auditions où ceux qui veulent intervenir s'inscriront préalablement, et ils auront un peu plus de cinq minutes pour exposer et présenter une position assez globale sur le projet ; en gros, c'est les auteurs des cahiers d'acteurs. J'en profite pour dire qu'on va imprimer ces cahiers d'acteurs qui seront donc à disposition dès qu'ils seront imprimés, le plus rapidement possible. Je ne peux qu'inviter ceux qui n'ont pas encore finalisé leur cahier d'acteurs à le faire très rapidement. Je remercie, bien évidemment, nos deux intervenants, Jacques LEVY et Monsieur FABUREL. Je crois savoir que, certes, l'architecte est parti prématurément et c'est fâcheux, mais qu'il avait une obligation et qu'il devait prendre un avion assez tard ; en tout cas, c'est ce qu'on m'a dit, Monsieur FABUREL.

Guillaume FABUREL, professeur à l'université Lyon 2

On a tous des obligations. Soit on participe jusqu'au bout... mais on a tous des obligations.

Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission particulière du débat public

Ce n'est pas faux et j'en sais quelque chose, puisque j'assiste à tous ces débats depuis maintenant trois mois. Je vous remercie, et bravo à ceux qui sont très assidus et qu'on voit à chaque réunion, car pour eux aussi, c'est un très gros effort. Merci.