



HAL
open science

Pourquoi Europacity est un projet à risque ?

Geneviève Zembri-Mary

► **To cite this version:**

Geneviève Zembri-Mary. Pourquoi Europacity est un projet à risque ?. Quand l'incertitude s'invite dans les projets d'aménagement. Nouveaux contextes. Nouvelles pratiques., Manuscrit, 2020, 978-2-304-04710-3. hal-03149676

HAL Id: hal-03149676

<https://hal.science/hal-03149676>

Submitted on 23 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

SOUS LA DIRECTION DE
GENEVIEVE ZEMBRI-MARY

Quand l'incertitude s'invite dans
les projets d'aménagement.

Nouveaux contextes, nouvelles pratiques.

Éditions Le Manuscrit
Paris EAN 9782304047103
octobre 2020

« Faire avec le risque projet » : analyse
de cas de conduite de projets
d'infrastructures de transport et de mall
en Europe et ailleurs

Pourquoi Europacity est un projet à risque ?

Geneviève Zembri-Mary
Professeure en Aménagement et Urbanisme
CY Cergy Paris Université

Introduction

Europacity est le premier méga projet d'urbanisme commercial et récréatif en France. Il a fait couler beaucoup d'encre et mobilisé de nombreux acteurs favorables ou défavorables, des habitants jusqu'à la présidence de la République. Europacity est un projet revu à deux reprises qui consiste dans sa dernière version de 2019 (juste avant son arrêt) à rassembler au sein d'une zone agricole située dans le Triangle de Gonesse (Val-d'Oise) un centre commercial, un parc de loisirs, des équipements culturels et des hôtels, pour un coût de 3,1 milliards d'euros. Il est porté par Ceetrus, filiale d'immobilier commercial du groupe Auchan et le conglomérat chinois Wanda, regroupés au sein de la société Alliage & Territoires. D'une superficie de 80 hectares, il s'intègre à une zone de 280 hectares aménagée en parc d'affaires par Grand Paris Aménagement, maître d'ouvrage de la zone et bras armé de l'Etat dans le domaine de l'aménagement de la région capitale. La dernière version annoncée devait être construite avec des matériaux bas carbone et ne devait pas générer d'artificialisation nette des sols.

Les projets d'aménagement et d'urbanisme peuvent être controversés, en particulier les projets d'urbanisme commercial de toutes tailles (Subra, 2008), ce qui en fait aujourd'hui des projets à risques. Les maîtres d'ouvrage peuvent de façon imprévue avoir à faire face à une opposition locale, un recours au tribunal administratif qui bloque le projet (notamment en raison de son impact sur l'environnement), un retard qui met en jeu l'ouverture du centre à la date prévue et fait apparaître un risque financier. La planification commerciale de la collectivité locale peut ainsi être remise en question, de même que les recettes fiscales attendues ou les emplois envisagés.

La littérature aborde les enjeux territoriaux de la réalisation de ces projets (choix de localisation, développement de centres périphériques, logique financière et économique de captation de flux locaux et non locaux et d'économies d'échelle, etc) mais elle n'aborde pas la prise en compte de ces enjeux territoriaux et de la participation du public dans les modalités de la conduite de projet. Elle

n'aborde pas non plus les risques qui peuvent être liés à la faible prise en compte de ces enjeux (risque de recours, risque du projet pour l'environnement, etc).

Ces risques inexplorés font l'objet de ce chapitre. Au-delà de leur identification, ce dernier cherche à expliciter pourquoi Europacity est un projet à risque. Pour cela, nous faisons deux hypothèses. La première est que les pratiques de conception et de conduite de projet des entreprises d'urbanisme commercial et récréatif sont guidées par une vision plus marketing que territoriale et un modèle économique fondé sur des flux de consommateurs plus régionaux et internationaux que locaux. La deuxième hypothèse est que certains secteurs à urbaniser définis par la planification publique en Ile-de-France sont anciens et encouragent le développement d'une attractivité régionale et internationale pour le Triangle de Gonesse en décalage avec des récentes lois et les intérêts exprimés par les habitants et les associations.

Ce chapitre est divisé en quatre parties.

La première partie présente un état de l'art focalisé sur deux approches scientifiques principales des malls :

- les conditions de la rentabilité et de la création de valeur (localisation, comportements des consommateurs, NTIC) des malls, et de la prise en compte de certains risques de la conduite de projet dans le succès de ces projets. Les risques de contestation, de recours, d'impact environnemental et financier liés à ces derniers ne sont pas pris en compte. Il s'agit en particulier de la littérature anglo-saxonne.

- le rôle majeur de la grande distribution dans les choix de localisation faits par les collectivités, et des pratiques de multiplication des projets en lien avec une stratégie économique globale de groupe fondée sur des économies d'échelle et une logique de captation de flux de consommateurs, parfois éloignées des besoins de consommation des territoires sur lesquels les distributeurs sont implantés.

La deuxième partie analyse en particulier les jeux d'acteurs opposés au projet Europacity pour des raisons environnementales dans une frange agricole, et les recours successifs des associations qui ont abouti récemment à son arrêt.

La troisième partie analyse le projet Europacity au prisme de trois risques projets qui ressortent de l'analyse rétrospective précédemment effectuée : le risque du projet pour l'environnement, le risque juridique, le risque social et politique. Cette partie montre en quoi le projet est à risque, mais aussi de quelles opportunités il a pu bénéficier.

La quatrième partie propose une analyse des pratiques des acteurs publics et privés qui permettent d'expliquer pourquoi le projet est à risque et est finalement bloqué. Il s'agit des pratiques d'aménagement régionales et de la nature du projet Europacity, très consommateur d'espace, qui entrent en conflit avec les principes plus récents de limitation de l'artificialisation des sols. Il s'agit également des pratiques d'information et de concertation de la maîtrise d'ouvrage privée qui restent assez standardisées et enfin des pratiques de planification publique d'une part et de conception et de choix de localisation des centres commerciaux par la maîtrise d'ouvrage privée d'autre part qui sont menées à des échelles différentes de celles des intérêts locaux.

La conclusion débouche sur deux points :

D'un point de vue théorique,

- la formalisation du risque de désynchronisation temporelle du projet (ici assez ancien) par rapport au contexte contemporain (ici l'acceptabilité sociale des centres commerciaux et récréatifs et l'évolution des principes d'artificialisation des sols) ;
- la formalisation du risque d'incompatibilité des échelles d'intérêts des acteurs, notamment dans le cas de l'urbanisme commercial.

D'un point de vue opérationnel :

- l'intérêt d'avoir une approche multirisques des projets d'urbanisme commercial et récréatif.
- la nécessité de territorialiser davantage les stratégies marketing des filiales d'urbanisme commercial de la grande distribution et les stratégies d'aménagement publiques.

Etat de l'art

Liu et Yang (2006) ont étudié les caractéristiques financières des malls (investissement important, retour sur investissement long, haut niveau de risques et de profits) et les modalités d'évaluation des risques pour un investisseur. Notamment ils ont étudié les risques de la construction, commerciaux, de conception, d'achèvement, de qualité de construction en montrant que les projets de malls peuvent être attractifs pour les investisseurs, mais que peu sont en définitive des succès, d'où la nécessité d'en évaluer les risques. On peut noter que cet article est le seul à traiter la question du risque dans le cas des projets de malls. Cependant, les auteurs abordent les risques liés à la réalisation des malls mais pas les risques sociaux (désaccord des habitants sur le projet), politiques (désaccord des élus), environnementaux (impacts négatifs du projet sur l'environnement naturel et humain) et juridiques (évolution de la réglementation) comme c'est le cas pour les infrastructures de transport et des projets d'urbanisme (Zembri-Mary, 2019).

Desse (2013) a montré que les élus locaux sont devenus depuis les années 1990 les principaux partenaires des filiales d'urbanisme commercial des groupes de la grande distribution, dans une démarche de co-gestion, et en étant souvent particulièrement réceptifs à leurs demandes d'implantation. Ces filiales se sont développées depuis les années 2000. Le projet de loi Piron Ollier de 2010 (dont le contenu a été repris en partie dans la loi Pinel n° 2014-626 du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises) a donné aux élus un rôle plus important dans la définition des grands projets commerciaux puisqu'ils ont pu rédiger les documents d'aménagement commercial (DAC) qui indiquent des localisations préférentielles selon une typologie et font partie du SCOT. Le PLU doit être compatible avec les DAC. Mais Desse a noté que les élus locaux peuvent imposer aux commerçants locaux de s'intégrer dans les projets de la DAC alors qu'ils ont tendance à répondre aux demandes des grandes enseignes, avec une sorte de sensibilité au discours sur la création d'emplois. Pour ce faire, les filiales d'urbanisme commercial ont pu se positionner dans des agglomérations lors de la rédaction des DAC pour faire valoir leurs projets et leur stratégie. La grande distribution spécialisée ou non a pu ainsi faire évoluer des orientations de planification selon la réceptivité de la collectivité.

La littérature de langue française et anglaise a aussi porté sur la transformation des centres commerciaux classiques en centres commerciaux et de loisirs et leurs conséquences urbaines. Les équipements commerciaux ou « boîtes » sont devenus plus urbains avec l'ajout d'activités récréatives (Desse, 2002 ; Sabatier, 2006). Certains centres commerciaux intègrent même un parc d'attraction, ce qui permet d'en faire des destinations touristiques (Lemarchand, 2008). Les équipements commerciaux et de loisirs, par les flux qu'ils attirent avec des horaires élargis et des expériences plus variées, peuvent aussi devenir des « centralités périphériques » (Dubois-Taine, Chalas, 1997). Gasnier (2007) a montré l'émergence au milieu des années 2000 de centres commerciaux et récréatifs destinés à diversifier l'offre très abondante de la grande distribution. Il a également insisté sur les limites de cette tendance en matière d'intégration urbaine. Les projets peuvent être

multifonctionnels, et associer acteurs privés et publics, mais ils restent souvent des espaces privés dotés d'une multifonctionnalité marchande dénuée d'équipements publics, ce qui ne favorise pas une véritable « *mixité fonctionnelle et sociale* ». Les projets peuvent être standardisés et pensés sans lien physique avec la ville existante, notamment en transport.

Roussos, Kourouthanasis et Mouroussi (2003) ont montré l'émergence du nouveau consommateur au début des années 2000 grâce aux NTIC qui lui permettent d'être très informé sur les biens, prix et services, de comparer pour faire son choix et qui en font un client exigeant en termes de qualité et d'attention. Les NTIC, même si elles peuvent poser des problèmes de sécurité des données et de respect de la vie privée, permettent de proposer des biens et services en fonction de préférences individuelles au meilleur coût.

Madry (2012) a analysé en quoi le modèle économique de la grande distribution est fondé sur la vente de grandes quantités de produits et le choix de marges faibles sur les prix. Elle doit aussi augmenter le nombre de points de vente pour bénéficier de rabais sur les quantités importantes achetées en approvisionnement et réaliser des économies d'échelles sur la distribution. Elle se déconnecte de ce fait du marché et des besoins de consommation locaux. Le modèle économique repose sur les consommateurs locaux et les consommateurs de passage. Le raisonnement est donc fait en termes de flux et d'attractivité dans un contexte de concurrence entre centres commerciaux. Les réseaux de transport et de bonnes conditions d'accessibilité y participent largement. L'article a montré un double phénomène : « *une déterritorialisation des stratégies d'implantation des entreprises de la grande distribution et une déterritorialisation de la consommation* ». En effet, le rythme d'implantation des centres commerciaux est supérieur au rythme de la consommation, mais les coûts des nouveaux centres commerciaux sont absorbés par les économies d'échelle. L'auteur a conclu qu'une part croissante de la valeur ajoutée de la grande distribution « *repose non plus sur la demande de consommation des territoires mais sur la croissance organique et la concentration des entreprises de distribution* ». Si on rapproche ces conclusions de celles de Desse (2013), on peut constater que la production de centres commerciaux semble relever de logiques économiques et financières hors sol, même si les élus peuvent penser que c'est leur territoire qui fournira le bassin de consommateurs.

La question des conditions du succès des malls a été assez largement traitée par la littérature.

Saxena (2011) a examiné le rôle des activités commerciales et de loisirs et de la qualité de la localisation dans la création de services à valeur ajoutée et l'obtention d'avantages concurrentiels dans un contexte compétitif. Vukadin (2018) a montré que l'art a un rôle positif sur la valeur des achats et le comportement des consommateurs dans le cas des malls non luxueux. De ce fait, la stratégie marketing des opérateurs doit déterminer les éléments artistiques qui croisent le mieux les attentes des consommateurs. Lotz et alii (2010) ont montré que l'intention de fréquentation d'un mall dépend d'abord de la possibilité de pratiquer les activités de loisirs puis des activités d'achat. Ces deux activités sont liées aux motivations des consommateurs, la possibilité de choisir de fréquenter ou non le centre commercial et l'impact des compétences requises pour pratiquer les activités de loisirs sur l'humeur des clients (qui détermine la décision de fréquenter ou non le mall).

LeHew et Wesley (2007) ont analysé comment le segment de clientèle des touristes n'est pas celui qui concourt à produire le plus de valeur par rapport au segment des clients résidents, ce qui suggère que les exploitants de malls doivent être prudents pour modifier une stratégie marketing à destination des touristes de sorte à rendre le mall plus rentable. Les auteurs ont souligné que cette recherche n'a pas été randomisée ce qui n'a pas permis de généraliser les résultats à une population large de touristes. Néanmoins, la conclusion de cette recherche a montré une démarche marketing tournée vers la clientèle locale (plus rentable) dans le cas de malls et de centres commerciaux et de

loisirs nord américains alors que la grande distribution française semble privilégier une clientèle non résidentielle, soit de passage, soit touristique.

Pour conclure, on peut souligner que la littérature n'aborde pas les conséquences des pratiques des entreprises d'urbanisme commercial et récréatif exposées précédemment sur les modalités de la conduite de projet, sur la nature du projet et sur la prise en compte des enjeux territoriaux et de la participation du public. Elle aborde les risques projets internes comme les risques liés à la construction, aux objectifs de qualité ou à la conception, etc. mais pas les risques externes qui peuvent être liés à la faible prise en compte de ces enjeux, comme le risque de recours, le risque du projet pour l'environnement, etc.

La gestation complexe d'Europacity

Un vieux projet d'urbanisation de la frange urbaine agricole du Triangle de Gonesse porté par l'Etat, la Région et des élus locaux.

La volonté politique d'aménager le Triangle de Gonesse est ancienne. En 1991, AXA a acheté 120 hectares du secteur du Triangle pour y réaliser un centre commercial refusé par Aéroport de Paris (ADP) qui craignait la concurrence avec son projet de Airport City à proximité de l'aéroport de Roissy-CDG. Une ZAD a été créée par l'Etat le 10 avril 1991 sur toute la superficie du Triangle pour constituer une réserve foncière. Le SDRIF de 1994 élaboré par l'Etat prévoyait l'urbanisation de 450 hectares du Triangle. Le secteur était destiné à l'époque à accueillir des grandes entreprises nationales et internationales et des pôles de recherche. Il avait donc un caractère stratégique.

Une première zone consacrée à la culture des tulipes a été développée peu à peu sur 81 hectares, sans opposition notable. Des violences urbaines en Seine-Saint-Denis et Val-d'Oise en 2005 et 2007 ont ensuite incité l'Etat à rechercher une solution d'aménagement et de développement économique local pour des communes marquées par un taux de chômage élevé, notamment chez les jeunes, en profitant de l'opportunité de la réserve foncière du Triangle. En 2005, l'Etat a créé une nouvelle ZAD d'Etat qui a ensuite été transférée à l'établissement public foncier du Val-d'Oise par arrêté du 29 mars 2011. Elle est aujourd'hui échue¹. La partie nord du Triangle a fait d'objet d'une DUP « réserves foncières » par arrêté du 30 mai 2012 puis d'une ordonnance d'expropriation le 23 août 2013. Cette procédure permettait l'expropriation pour des opérations urgentes. La partie sud a fait l'objet d'une ZAD le 6 juillet 2015 et l'établissement public foncier du Val-d'Oise est devenu propriétaire des terrains en septembre 2015. La procédure de ZAD avait l'intérêt de donner un droit de préemption à l'Etat, à l'initiative de la démarche, puis à l'établissement public foncier. Le SDRIF de 2013 prévoyait également de conserver 400 hectares de terres agricoles au nord du Triangle. L'opération avait donc un intérêt majeur pour l'Etat, car elle contribuait à l'internationalisation de la région-capitale.

La mandature présidentielle de N. Sarkozy a apporté la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Cette loi a prévu la réalisation du métro automatique Grand Paris Express par la Société du Grand Paris et la mise en œuvre de contrats de développement territorial pour orienter la densification des quartiers des nouvelles gares appuyée sur plusieurs clusters spécialisés. Les travaux du tronçon de la ligne 17 Le Bourget Le Mesnil-Amelot destinée à desservir le Triangle ont été déclarés d'utilité publique par décret du 14 février 2017, ce qui impliquait la mise en compatibilité du PLU de Gonesse. Christian Blanc, secrétaire d'Etat en charge du Grand Paris, a conditionné la réalisation de la gare du Triangle de Gonesse à la réalisation d'un projet urbain conséquent à proximité (Vallérugo et al., 2016). La gare de Gonesse a été officialisée le 26 janvier 2011 après le

¹ En effet la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a mis fin aux ZAD existantes et a réduit à 6 ans (renouvelables) la durée des ZAD nouvelles.

débat public sur le métro du Grand Paris. Il fallait donc qu'un projet se concrétise dans le Triangle et l'habitat devait en être exclu en raison de la proximité des aéroports du Bourget et de Roissy-CDG.

Europacity est un projet initié par Immochan, la filiale immobilière du groupe familial Auchan, au milieu des années 2000. A cette époque, le groupe a compris que les pratiques d'achats en grande surface changeaient avec internet. Pour faire face à une baisse possible de la fréquentation de ses centres commerciaux, le groupe a envisagé de construire un mall commercial, culturel et de loisirs, le premier en France, sur le modèle de ceux existant en Amérique du Nord (Vallurégio, 2016). Le groupe Auchan a alors contacté la Région Ile-de-France, qui a proposé le site du Triangle de Gonesse, car le SDRIF en projet permettait l'urbanisation du Triangle et Jean-Pierre Huchon, président de Région, était également président de l'établissement public d'aménagement Plaine de France, en charge de ce secteur.

Christian Blanc a proposé également Versailles et les alentours de l'aéroport d'Orly. Il pouvait agir en parallèle de la Région qui révisait le SDRIF car il portait le projet du Nouveau Grand Paris et de la densification des quartiers de gares. Il pouvait aussi négocier directement la nature des projets de gare avec les collectivités. Le Triangle de Gonesse a finalement été retenu pour localiser Europacity. En 2010, Nicolas Sarkozy a présenté Europacity comme un élément du Grand Paris. Le soutien de l'Etat était acquis pour un certain temps.

L'artificialisation des terres et les impacts environnementaux et sociaux d'Europacity comme motifs de critique et de contestation

Au début des années 2010, le projet était soutenu par l'Etat, la Région Ile-de-France, des membres du Conseil départemental du Val-d'Oise, le député, le sénateur et la commune de Gonesse. Mais le débat public, les positions de l'Autorité environnementale et du commissaire enquêteur de l'enquête publique sur la révision du PLU de Gonesse ont montré un soutien limité au projet voire une véritable opposition.

Le débat public a montré le soutien des élus locaux précédemment cités et d'une partie de la population en raison des emplois escomptés, mais aussi une ferme opposition d'associations de protection de la nature regroupées au sein du Collectif pour le Triangle de Gonesse, créé en 2011 et d'une association contre les grands projets, la métropolisation et une décision trop centralisée : la Coordination pour la solidarité des territoires d'Ile-de-France et contre le Grand Paris (COSTIF). Le débat a été mené de mars à juillet 2016.

En ce qui concerne l'expression d'un soutien et d'une opposition au projet, le compte rendu du débat public notait en 2016 que « *Ce débat a peu fait « bouger les lignes ». Opposants comme partisans sont restés sur leur position de départ. (...) La commission a noté que les partisans, dans leurs propos de fin de débat ou leur cahier d'acteurs, ont précisé leurs exigences concernant notamment les emplois, les retombées économiques pour le territoire et les questions environnementales, et ont demandé que des instances de suivi permettent de suivre les engagements du maître d'ouvrage si le projet se poursuit. À l'inverse de cette démarche, les opposants les plus déterminés, et en particulier le CPTG (Collectif pour le Triangle de Gonesse) et la COSTIF ainsi que des associations représentant les courants écologistes n'ont à aucun moment souhaité entrer dans une démarche d'amendement du projet, refusant de s'engager dans un processus de « co-construction » que le maître d'ouvrage disait souhaiter. La plupart d'entre eux étaient fondamentalement hostiles à l'urbanisation du Triangle de Gonesse, souhaitant lui conserver sa vocation agricole et en faire un laboratoire pour une agriculture exemplaire. Ce refus d'urbaniser des terres agricoles était pour eux non négociable » (Barthe, 2016)². Une opposition forte a donc semblé se dégager dès cette période. Elle s'est traduite par la suite par des recours.*

² Source : Barthe, Isabelle, 2016, *Débat public Europacity*, 15 mars-13 juillet 2016, compte rendu, CNDP, 124 p.

A l'issue du débat, par un arrêté du 21 septembre 2016, le préfet du Val-d'Oise a autorisé la création de la ZAC du Triangle de Gonesse.

Le projet de ZAC du Triangle de Gonesse comportait :

- un parc d'activités destiné à accueillir des entreprises, au sein duquel étaient prévus la gare de la ligne 17 du métro automatique et un parc urbain.
- le projet Europacity développé par Alliage et Territoires avec des activités culturelles, de loisirs, sportives, commerciales, et un parc.
- une frange destinée au maintien des activités agricoles au nord de la ZAC faisait le lien avec les 400 hectares du Carré agricole de Gonesse.

Figure 1 - Le Carré agricole au nord de la ZAC du Triangle de Gonesse
(photo : G. Zembri-Mary)



En 2017, l'Autorité environnementale a également émis deux avis critiques sur l'étude d'impact du projet fournie par Alliage et Territoires, maître d'ouvrage du projet. Les premières pages du second avis donnaient le ton de cette critique : « *Même la simple mise à jour de l'étude d'impact, en cohérence avec l'état d'avancement du dossier, est très incomplète. Outre cette demande de mise à jour, l'Autorité environnementale est donc amenée le plus souvent à rappeler les recommandations de son premier avis. Les principaux enjeux environnementaux du projet sont la destruction d'au moins 210 hectares de sols agricoles de grande valeur agronomique, la consommation très importante des ressources nécessaires et les émissions de gaz à effet de serre liées à la réalisation d'un tel projet, les effets directs et indirects des déplacements induits (300 000 déplacements de personnes par jour), ainsi que l'exposition d'une population nouvelle aux nuisances des aéroports et infrastructures routières existants* ». L'Autorité environnementale a donc demandé que l'analyse des solutions de substitution pour toutes les composantes du projet et les impacts cumulés soit complétée, que la qualité de l'air, les nuisances sonores et les mesures de réduction les concernant soient bien caractérisées, que les engagements concernant les milieux naturels et aquatiques soient suivis (Autorité environnementale, délibéré 2017, p 3).³

³ Autorité environnementale, Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ZAC du Triangle de Gonesse (93-95) - Actualisation de l'avis n°2015-103. Avis délibéré n°2017-001 adopté lors de la séance du 22 mars 2017.

Le commissaire enquêteur a quant à lui émis un avis défavorable à la révision du PLU de Gonesse en 2017⁴, après avoir pris en compte les revendications et demandes des participants, émises lors de l'enquête publique qui s'est déroulée en juin, dans un contexte de manifestations contre le projet, en arguant que ce dernier était « *peu compatible avec la notion de développement durable à différentes échelles. En effet ses orientations sont :*

- *incompatibles avec le pilier environnemental par ses impacts sur le changement climatique, la destruction de ressources et l'atteinte à la biodiversité ;*
- *modérément compatibles avec le pilier économique. En effet, la création d'emplois et de richesses annoncée est mise à mal par des études extérieures. Elle pourrait se faire au détriment des activités présentes sur le territoire voisin (...).*
- *peu convaincantes sur le pilier social. (...) Les objectifs en matière d'emploi sont peu en phase avec le niveau de formation local »* (Hébert, 2017, p 212)⁵.

Le collectif pour le Triangle de Gonesse a proposé, à la place, un projet alternatif d'agriculture maraîchère biologique, appelé CARMA, à l'occasion du concours *Inventons la métropole* en 2017. L'idée était de développer cette activité sur 21 hectares pour alimenter les cantines des établissements d'enseignement et d'accueil de personnes âgées locaux. Ce concours a été le point de départ de la formalisation d'un projet alternatif à Europacity. Les associations ont reçu l'appui sur ce point du commissaire enquêteur.

Figure 2 - Les terres agricoles situées à l'emplacement du projet Europacity (photo : G. Zembri-Mary)



Les avis et conclusions des instances d'évaluation environnementale et de consultation du public ont donc été particulièrement critiques sur l'artificialisation des sols, le risque que les emplois escomptés soient moins nombreux que prévu et ne correspondent pas aux possibilités d'embauche locales. On a donc observé une convergence de positions entre ces instances et les collectifs associatifs.

⁴ Source : Barroux, Rémi, 2017, « Le projet d'EuropaCity, jugé peu compatible avec l'environnement », *Le Monde*, 29 août 2017.

⁵ Source : Hébert R. , 2017, *Rapport d'enquête publique portant sur la révision générale du PLU de Gonesse (95)*, enquête publique n° E170000019/95 du 29 mai 2017 au 30 juin 2017, 213 pages.

Parallèlement, les projets de ZAC et Europacity ont suivi leur cours.

Parallèlement à ces positions défavorables au projet, à la révision du PLU de Gonesse et à l'étude d'impact, les procédures de révision du PLU et de création et de réalisation de la ZAC ont été poursuivies par la ville de Gonesse.

En septembre 2017, le maire a eu une approche volontariste du projet en faisant voter par le Conseil municipal une révision du PLU qui intégrait les demandes de l'Autorité environnementale suite à sa critique : la surface de la frange agricole du projet a été augmentée, la zone devait être aménagée progressivement dans le temps, des normes plus élevées en matière de stationnement des vélos et de performance énergétique des bâtiments ont été prévues⁶.

Pour accompagner ce changement, Alliage et Territoires a proposé une deuxième version d'Europacity deux jours après la fin du débat public. Le projet présenté par le cabinet d'architecture BIG avait en effet essuyé de nombreuses critiques. Il lui avait été reproché de ne pas être conçu en lien avec les communes alentour, d'être replié sur lui-même. Il est apparu lors du débat que « *la principale interrogation porte sur sa capacité à faire évoluer (le projet) pour prendre en compte les enseignements du débat. Comme déjà évoqué, ce projet dont le concept a été travaillé en dehors d'un contexte territorial, n'a pas à ce stade établi de réelles ramifications sociales, fonctionnelles et urbaines avec son environnement* » (commission nationale de débat public, p. 92)⁷. La nouvelle version présentait le projet comme un quartier de ville plus en lien avec l'urbanisation existante.

Parallèlement, l'Etat a confirmé la ligne 17 du Grand Paris Express mais reporté la mise en service du premier tronçon à 2027. En janvier et février 2018 a eu lieu l'enquête publique préalable à la DUP des travaux et acquisitions nécessaires au projet et à la déclaration de cessibilité des propriétés concernées.

Le commissaire enquêteur en charge de l'enquête a donné un avis positif sur ces deux aspects car il a estimé que Grand Paris Aménagement (successeur de l'établissement public d'aménagement Plaine de France depuis 2017) avait pris en compte les demandes des commissaires⁸. L'avis rendu estimait que « *l'opération est globalement cohérente avec les objectifs annoncés et qu'elle présente des avantages certains pour la collectivité comme pour les populations. (...). Ces avantages sont nettement plus importants pour la collectivité et les populations que les inconvénients qui en résultent, notamment pour :*

- l'environnement rural, qui est actuellement anthropisé (artificialisé par l'homme) et voué à la culture de céréales et protéagineux.

- la qualité de l'air et le réchauffement climatique, qui dépendent plus de la croissance économique générale que de la localisation précise d'un projet, et qui seront ici minimisés par les importantes mesures prises dans le cadre du projet.

- les centres commerciaux alentours, qui semblent avoir quelques difficultés dès actuellement.

- les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles, dont le souci concerne plutôt les procédures de cession des terres et d'indemnisation » (Ferry-Wilczek, 2018, p 186).

Une suite de recours et de décisions favorables et défavorables à Europacity qui a bloqué la totalité des projets de transport et d'urbanisme commercial.

⁶ Source : Moutarde, Nathalie, 2017, « Europacity, Jean-Pierre Blazy ne renonce pas à l'urbanisation du Triangle de Gonesse », *Le Moniteur*, 19 septembre. <https://www.lemoniteur.fr/article/europacity-jean-pierre-blazy-ne-renonce-pas-a-l-urbanisation-du-triangle-de-gonesse.891779>

⁷ CNDP, *Débat public Europacity, Compte rendu établi par la présidente de la commission particulière de débat public*, 12 septembre 2016.

⁸ Source : Ferry-Wilczek B.-G., *Rapport d'enquêtes publiques conjointes*, Juillet 2018, 192 pages.

Les années 2018 et 2019 ont été marquées par une suite de recours gagnés par les opposants, mais aussi des décisions du tribunal administratif alternativement favorables ou défavorables, qui ont finalement mis un coup d'arrêt aux projets de ZAC, Europacity, de la gare de Gonesse et de la ligne 17 au-delà du Bourget.

Le 6 mars 2018, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, suite à un recours des opposants à EuropaCity, a annulé l'arrêté du 21 septembre 2016 du préfet du Val-d'Oise autorisant la création de la ZAC du Triangle de Gonesse. Les principales raisons invoquées étaient au nombre de deux. L'étude d'impact n'avait pas assez évalué les effets environnementaux du projet de ZAC cumulés avec ceux du projet de ligne 17 de métro, même si cette étude a été complétée par le maître d'ouvrage à la suite de l'avis de l'Autorité environnementale. L'étude d'impact a aussi été jugée incomplète, notamment concernant l'effet du projet sur la qualité de l'air des Franciliens et sur la manière dont les besoins énergétiques du complexe seraient couverts. Ces lacunes de l'étude d'impact ont été considérées comme ayant pu nuire à l'information de la population et influencer la décision administrative⁹. La création de la ZAC a été juridiquement bloquée par le juge après annulation d'un arrêté du préfet, ce qui montre aussi le soutien de l'Etat au projet.

En octobre 2018, les permis de construire de la gare du Triangle de Gonesse et celle du Bourget Aéroport ont été accordés. Puis le préfet¹⁰ du Val-d'Oise a pris un arrêté déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse le 20 décembre 2018 suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur en juillet 2018, après l'enquête publique de janvier et février 2018. Le projet a pu légalement continuer.

Mais le 12 mars 2019, après l'avis du rapporteur, le plan local d'urbanisme de la commune de Gonesse portant sur l'aménagement de 280 hectares d'espaces agricoles pour la réalisation du projet a été annulé par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise suite à un recours de plusieurs associations nationales et locales de protection de la nature¹¹. Les motifs de cette annulation ont été basés sur ceux avancés par les associations. Le PLU prévoyait l'artificialisation de 248 hectares de terres agricoles avec un impact écologique fort, déjà souligné par l'Autorité environnementale dans son avis du 26 avril 2017 et le commissaire enquêteur dans son rapport du 30 juillet 2017. Le tribunal a estimé que le choix d'une seule solution d'urbanisation affectant l'environnement n'était pas justifié dans le rapport de présentation et qu'aucune autre solution de substitution avec moins d'impact n'avait été envisagée. La procédure a donc été considérée comme irrégulière et nuisible à l'information du public, à la délibération et a entaché d'illégalité la procédure¹².

Le 11 juillet 2019, la Cour d'appel administrative de Versailles, saisie par l'Etat et l'établissement public Grand Paris Aménagement¹³, a annulé le jugement en première instance du 6 mars 2018 qui avait lui-même annulé l'arrêté du 21 septembre 2016 du préfet du Val-d'Oise approuvant la ZAC du Triangle de Gonesse, ce qui a juridiquement permis de relancer la procédure de ZAC. La Cour

⁹ Source : Tribunal administratif de Cergy-Pontoise, arrêt n°1610910, audience du 6 février 2018, lecture du 6 mars 2018.

¹⁰ Cet arrêté est nécessaire dans le cas des ZAC portées par l'Etat, une région, un département ou faisant partie d'une opération d'intérêt national.

¹¹ France Nature Environnement, Collectif pour le Triangle de Gonesse, Val-d'Oise environnement, France Nature Environnement Ile-de-France, Les amis de la terre Val-d'Oise, Des terres pas d'hypers !, Les Amis de la confédération paysanne, Mouvement national de lutte pour l'environnement 93, Environnement 93 et Les amis de la Terre France.

¹² Source : Tribunal administratif de Cergy-Pontoise, audience du 28 janvier 2019, lecture du 12 mars 2019, jugements n°1711065, 1801667, 1801772 et 1801788.

¹³ Source : Arrêts n° 18VE01634 - 18VE01635 - 18VE02955 du 11 juillet 2019 EuropaCity Triangle de Gonesse.

a donc rejeté les demandes d'annulation de l'acte de création de la ZAC du Triangle de Gonesse de France Nature Environnement, du Collectif pour le Triangle de Gonesse, de l'association Comité aulnaysien de participation démocratique (CAPADE), et d'autres associations.

L'arrêt de la Cour précisait que : « *Contrairement au tribunal administratif, la Cour retient que l'étude d'impact préalable à l'arrêté du 21 septembre 2016 du préfet du Val-d'Oise approuvant la création de la ZAC du Triangle de Gonesse ne présente pas d'insuffisances qui auraient nui à l'information complète de la population ou exercé une influence sur la décision de l'Autorité administrative. La Cour estime ainsi que l'étude d'impact n'est pas affectée des illégalités relevées par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise* ». L'analyse des impacts cumulés temporaires et permanents du projet de ZAC et des autres projets (dont la ligne 17 nord du futur Grand Paris Express) a été estimée suffisante et la Cour a jugé que l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC ne devait indiquer ni les modalités de production hors site des énergies renouvelables nécessaires au fonctionnement d'EuropaCity ni les émissions de CO² induites par les déplacements de touristes, contrairement à ce que demandaient les associations.

En octobre 2019, Alliage et Territoires a annoncé une troisième version du projet, avec des matériaux de construction bas carbone, 80 hectares d'espaces renaturés par des arbres en compensation des espaces agricoles utilisés. La surface commerciale a été divisée par trois en accordant plus d'espace aux activités de loisirs et culturelles.

Finalement, dans un contexte conflictuel et complexe en raison des positions contraires des différents jugements, le projet a été mis en attente par l'Etat le 7 novembre 2019. Parallèlement le tribunal administratif de Montreuil a relevé deux irrégularités dans l'autorisation environnementale ce qui lui a fait suspendre les travaux de la ligne 17 pendant un an. Notamment il a noté des lacunes des études concernant les incidences cumulées sur l'environnement de la ligne 17 et d'EuropaCity. Les associations France Nature Environnement et le Collectif pour le Triangle de Gonesse à l'origine de ce recours ont finement joué en attaquant à la fois sur le front du projet de transport et du projet urbain.

Les élus locaux favorables au projet (le Département du Val-d'Oise, la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France et la Ville de Gonesse) ont fait un recours gracieux, le 7 janvier 2020 auprès d'Edouard Philippe, Premier ministre et président du Conseil de défense écologique. En février 2020, l'Etat a demandé un rapport pour étudier des scénarii d'aménagement pour le Triangle. La Région se disait « *impatiente de connaître la décision que l'Etat prendra pour ce territoire* »¹⁴, ce qui montre qu'elle attendait qu'un tiers prenne une décision contribuant à débloquer un projet conflictuel. En l'occurrence, il s'agissait de l'Etat, qui a semblé jouer un rôle central dans la décision et la nature du projet, comme à la grande époque de l'aménagement de la Région qui a commencé durant les années 1960.

On peut considérer que l'accumulation des recours assortis de décisions favorables du tribunal et les motifs avancés en ce qui concerne l'impact du projet EuropaCity et de la ligne 17 sur l'environnement (artificialisation de terres agricoles notamment) ont abouti au gel du projet par l'Etat, qui était face à des habitants et des associations qui n'en voulaient pas pour une partie d'entre eux, et qui ont mené des recours contre les décisions administratives avec la loi de leur côté. Notamment la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi ALUR, a posé le principe de la limitation de l'artificialisation des sols. Aller contre ces positions et les décisions des tribunaux fondée sur le droit pouvait générer un risque de conflit

¹⁴ Source : AEF info, Habitat Urbanisme, « Triangle de Gonesse : la région dans l'expectative » publiée le 26 février 2020, dépêche n°622644.

encore plus dur, voire de création d'une ZAD pour la puissance publique et la maîtrise d'ouvrage privée.

Europacity analysé au prisme des risques projets

Les risques et les opportunités

L'objectif initial de livraison d'Europacity était 2024 pour Alliage et Territoires. Le report de la date prévisionnelle de mise en service de la ligne 17 du métro automatique à 2027 jusqu'au Triangle de Gonesse et 2030 jusqu'à Roissy a entraîné celui de l'ouverture du site en 2027, quitte à phaser l'opération en ouvrant en premier lieu les équipements hôteliers en 2024 pour les Jeux olympiques.

L'enjeu de la ligne 17 du Nouveau Grand Paris pour la réalisation de la ZAC du Triangle de Gonesse

Le Triangle de Gonesse dispose d'une desserte routière (3 accès autoroutiers : A1, A3 (A86) et A104) et une desserte en TCSP de Villiers-le-Bel (RER D) au Parc des expositions à Villepinte (RER B), qui permet une liaison cadencée routière de banlieue à banlieue. La ligne 17 du métro automatique permettrait une liaison directe entre l'aéroport Roissy-CDG et Le Bourget RER en 16 mn contre 41 mn actuellement et entre Le Bourget aéroport et Saint-Denis-Pleyel en 9 mn à la place de 45 mn, ce qui serait plus rapide que par les transports en commun actuels.

La gare du Triangle de Gonesse sera située à proximité du site d'Europacity, ce qui est un atout pour sa fréquentation. Les deux projets ne sont d'ailleurs pas envisagés l'un sans l'autre par le maître d'ouvrage Alliage et Territoires et par les autorités publiques (Etat, Région, collectivités locales) dans les documents relatifs au projet de la maîtrise d'ouvrage ou les documents liés à la procédure de création et de réalisation de la ZAC, à l'enquête publique, etc.

On peut considérer que la réalisation d'un méga projet, de surcroît atypique, s'accompagne de nombreuses difficultés et que cela est normal. Cependant, si on se place dans la posture de la gestion de projet, ces difficultés peuvent être requalifiées en risques si le projet ne se réalise pas selon les délais, coûts et objectifs prévus au départ. Ces risques sont acceptés car cela fait partie du jeu et du métier. En effet, le projet peut être revu, retardé, phasé, coûter plus cher, etc. La tâche du praticien est alors d'identifier ces risques, de les traiter, de les financer avec une provision pour risque ou de les transférer à un tiers pour en limiter les impacts techniques, financiers, juridiques, etc. En effet, un risque s'accompagne souvent d'un surcoût. Une provision pour risque est prévue au départ lors de l'élaboration du projet, mais elle peut ne pas suffire selon les risques rencontrés par le projet. Parallèlement, un risque peut générer une opportunité qui peut avoir un impact positif sur le déroulement du projet, comme faciliter son acceptabilité, mieux l'intégrer à l'environnement, limiter une contrainte technique, limiter le coût, etc. Le maître d'ouvrage utilise des matrices de risques qui permettent d'identifier, d'évaluer la fréquence, l'impact et la gravité des événements ou difficultés qui peuvent représenter une menace pour le bon déroulement du projet, et être définis comme des risques. De plus, un événement peut représenter une incertitude, un risque ou une opportunité pour le projet selon les contextes. Dans cette perspective, nous avons retenu les principaux événements qui peuvent être considérés, du point de vue de la gestion de projet, comme des risques et des opportunités. Il s'agit d'événements qui ont pu avoir un impact positif ou négatif sur le délai de réalisation du projet par rapport aux prévisions.

Les risques projets peuvent être de natures diverses (Zembri-Mary, 2019). Analyser Europacity au prisme de ces risques nécessite d'un point de vue méthodologique d'attribuer aux événements négatifs et positifs rencontrés par le projet le qualificatif de risque ou d'opportunité. Le qualificatif de risque a été attribué à un événement si on a pu estimer son impact en termes de retard. Le qualificatif d'opportunité a été attribué à un événement qui permet au projet d'évoluer favorablement par rapport aux objectifs de départ de la conduite de projet (date de mise en service,

nature, qualité, etc). Il n'a pas été possible d'intégrer le critère du coût dans l'analyse des opportunités et des risques car les données manquent. Seul le coût de départ du projet est disponible (3,1 milliard d'euros)¹⁵.

Le risque juridique, le risque pour l'environnement, le risque social et politique

Nous pouvons distinguer plusieurs types de risques et d'opportunités. Nous reprenons ici les principaux (tableaux 1 et 2).

Risque juridique. Les recours des associations ont tous été couronnés de succès, notamment en raison de l'insuffisance des études environnementales soulignée par les tribunaux et de l'inadéquation entre le projet et la loi ALUR. Pour un projet de l'envergure d'Europacity, un seul recours est classique, et ne le remet pas en cause, au contraire de projets de ZAC beaucoup plus modestes qui peuvent être bloqués longtemps faute d'une solidité financière des aménageurs et des promoteurs. Cependant, la systématique des recours fondés sur la loi et leur validation par les tribunaux peut constituer, au fil du temps, un risque juridique pour un méga projet comme Europacity avec la nécessité de le revoir ou de l'arrêter, avec une remise en question du *business plan* du projet et un surcoût.

Risque du projet pour l'environnement. L'analyse de l'avis de l'Autorité environnementale et des avis des tribunaux suite aux recours montre que le projet représente un risque pour le maintien de terres agricoles, entre autres impacts. Ce risque a été identifié par l'Autorité environnementale en 2016 et en 2017 et repris ensuite par les associations dans leurs argumentaires, suivis par les juges dans de nombreuses procédures de recours. On peut préciser que cette artificialisation peut ne pas être perçue comme un risque par les partisans du projet et la maîtrise d'ouvrage qui peuvent arguer du financement de mesures destinées à la compenser.

Risque social et politique. Le nombre et la fréquence des recours peuvent être considérés comme des indicateurs de la formation d'un mouvement d'opposition qui s'endurcit (soit un risque social), ce qui représente un risque d'enlisement du projet. L'ensemble de ces recours et des décisions favorables des tribunaux a abouti au gel du projet par l'Etat, ce qui constitue en soi un risque politique.

Il existe aussi des incertitudes. Notamment les études ne convergeaient pas sur le nombre d'emplois induits par la création d'Europacity et sur la concurrence possible entre Europacity et les centres commerciaux proches. Selon les études, le nombre d'emplois directs induits par la construction allait de 2500/an (étude McKinsey demandée par l'établissement public territorial Terres d'Envol) à 4200/an (étude Sémaphores demandée par Alliage et Territoires). L'étude des

¹⁵ Les données disponibles étaient les suivantes avant le débat public. Le coût des aménagements préalables à la ZAC était de 686 millions d'euros mais n'a été communiqué qu'oralement aux rapporteurs de l'Autorité environnementale qui a examiné l'étude d'impact du dossier de création de ZAC. Ce coût concernait le montant des études et des travaux d'aménagement public, dont les acquisitions foncières, les transports en commun hors la ligne 17, la dépollution des sols et les mesures compensatoires.

Lors du débat, les modalités de financement de la ZAC n'ont pas été précisées, ni la répartition du financement entre les acteurs publics. Le *business plan* d'Europacity n'a pas été fourni non plus à cette occasion, pour des raisons de confidentialité. Le coût annoncé d'Europacity était de 3,1 milliard d'euros, dont 2,6 milliards financés par Alliage et Territoires et le reste par d'autres investisseurs. Cette somme comprenait le coût des études et des travaux, l'achat des terrains et les frais financiers. L'établissement public d'aménagement a indiqué en répondant à une question posée pendant le débat public que le plan de financement de la ZAC serait précisé dans le dossier de réalisation de la ZAC, après validation du conseil d'administration de l'établissement public d'aménagement (Source : Mémoire en réponse de l'EPA Plaine de France à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création de la ZAC du Triangle de Gonesse, n° 2015-103, 20 avril 2016, p 9).

opposants du Collectif pour le Triangle de Gonesse prévoyait entre 8000 et 9000 emplois sur la durée du chantier. Le nombre d'emplois directs induits par l'exploitation était estimé entre 4800 et 11800 (étude McKinsey demandée par l'établissement public territorial Terres d'Envol), et entre 10115 et 11780 par trois autres études (étude Sémaphores demandée par Alliage et Territoires, étude EcoDev demandée par l'établissement public d'aménagement Plaine de France, étude Arnaud Degorre commandée par la commission nationale du débat public) et à seulement quelques centaines de CDD par l'étude des opposants du Collectif pour le Triangle de Gonesse (étude de Jacqueline Lorthiois).

Le risque financier n'a pas pu être étudié dans cette recherche pour les raisons évoquées plus haut.

Tableau 1- Principaux risques rencontrés par le projet Europacity

Événement	2016 Avis défavorable de l'Autorité environnementale : le projet ne permet pas de maintenir les terres agricoles.	2017 à 2019 Recours systématiques des associations de protection de l'environnement ayant bénéficié de décisions du juge défavorables au projet.	2018 L'Etat reporte la décision de mettre la ligne 17 en service de 2024 à 2027.	2019 Fin du soutien de l'Etat à Europacity et au projet de ZAC.	2019 Le tribunal administratif de Montreuil reporte d'un an la réalisation de la ligne 17.
Type de risque	Environnemental	Social et Juridique	Politique	Politique	Juridique
Impact	Ce risque environnemental est repris par des associations sous la forme de recours.	Cristallisation de l'opposition associative, le risque de retard se profile.	Report de l'ouverture d'Europacity à 2027.	Gel d'Europacity.	1 an de retard.

Les opportunités juridiques et politiques

Opportunités politiques. Le soutien de l'Etat ou de la présidence de la République ou de la commune de Gonesse montrent que le projet a pu bénéficier d'opportunités politiques rares pour un projet d'aménagement, ce qui permet de comprendre son caractère particulièrement stratégique pour la Région capitale. Ce soutien a eu plusieurs impacts favorables au projet. Il a permis d'inscrire le projet dans la stratégie d'aménagement du Grand Paris en 2010, a permis à Alliage et Territoires de proposer une autre version du projet après la critique de l'Autorité environnementale sur la prise en compte insuffisante de l'environnement naturel et urbain du projet et de relancer une étude sur l'avenir du Triangle en 2020 (mais sans que l'on sache si ce sera avec un centre commercial et récréatif) (tableau 2).

Opportunités juridiques. Le projet a connu beaucoup de recours. Cependant, il s'est trouvé, comme pour d'autres projets, plusieurs acteurs (préfet, juge, commissaire enquêteur) pour prendre une décision qui annule les effets du recours contre le projet et permette à ce dernier de continuer. On peut souligner qu'en général une telle décision a occasionné un nouveau recours des associations. Il a pu s'ensuivre un jeu de recours favorables et défavorables au projet (tableau 2).

Tableau 2 - Principales opportunités rencontrées par le projet Europacity

Evénement	En 2010, Europacity a été officialisé par le président de la République Nicolas Sarkozy comme un élément du Grand Paris.	En septembre 2017, le Conseil municipal a voté la révision du PLU de Gonesse en prenant en compte les demandes de l'Autorité environnementale.	En octobre 2018, les permis de construire de la gare du Triangle de Gonesse et de celle du Bourget Aéroport ont été accordés. Puis le préfet ¹⁶ du Val-d'Oise a pris un arrêté déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse le 20 décembre 2018 suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur de juillet 2018 (enquête publique de janvier et février 2018). Le projet a pu légalement continuer.	Le 11 juillet 2019, la Cour d'appel administrative de Versailles a annulé le jugement en première instance du 6 mars 2018 qui avait lui-même annulé l'arrêté du 21 septembre 2016 du préfet du Val-d'Oise approuvant la ZAC du Triangle de Gonesse.	En février 2020, l'Etat a demandé un rapport pour étudier des scénarii d'aménagement pour le Triangle.
Type d'opportunité	Politique	Politique	Juridique	Juridique	Politique
Impact	Condition à la réalisation de la gare de Gonesse officialisée le 26 janvier 2011 après le débat public sur le métro du Grand Paris.	Présentation d'une version 2 du projet par Alliage et Territoires.	Le projet a pu continuer dans un contexte de recours.	Relance de la procédure de ZAC dans un contexte de recours.	Relance possible du projet.

¹⁶ Cet arrêté est nécessaire dans le cas des ZAC portées par l'Etat, une Région, un département ou faisant partie d'une opération d'intérêt national.

Retour sur les pratiques des acteurs privés et publics pour expliquer les risques

Le parti pris méthodologique est ici de mettre les modalités et conditions de conduite du méga projet Europacity en regard d'un autre méga projet, la LGV Sud Europe Atlantique (Tours Bordeaux). Europacity est un projet ponctuel, considéré comme un méga projet du fait de sa surface (80 hectares sur une ZAC de 280 hectares) et son coût (3,1 milliards d'euros). La LGV Sud Europe Atlantique est un projet linéaire (302 km de long et 38 km de raccordements, occupant 4200 hectares) d'un coût de 7,8 milliards d'euros. Les LGV ont la particularité d'avoir connu des vagues d'opposition qui ont obligé les maîtres d'ouvrage à adapter leurs pratiques et de proposer un retour d'expérience intéressant en matière de gestion des risques, notamment en lien avec l'environnement. Il ne s'agit pas de comparer les modalités de conduite de deux projets de natures différentes, mais de mettre en perspective celles d'Europacity par rapport à celles de la LGV qui ont été déjà étudiées (Zembri-Mary, 2014 ; 2019).

Un projet ancien qui ne correspond plus aux réglementations actuelles de protection de l'environnement

Les LGV ont pour la plupart été planifiées dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse en 1991. Europacity est un projet de méga centre commercial datant de 2005, à une époque où leur construction dans des espaces naturels ou agricoles ne posait pas encore trop de problèmes. Depuis, diverses lois de protection des espaces naturels ont été promulguées, dont la loi ALUR qui a posé le principe de la limitation de l'artificialisation des sols. Cette loi est fréquemment reprise dans les argumentaires des associations qui s'opposent par un recours à un projet ayant pour impact l'artificialisation des espaces naturels et par les juges, ce qui peut bloquer un projet (Zembri-Mary, 2019). La disparition de terres agricoles a été un motif des recours contre des méga projets. Si la LGV SEA a au final pu être réalisée, Europacity est bloqué pour le moment pour cette raison (parmi d'autres).

D'une façon générale, les réglementations relatives à la protection de l'environnement peuvent compromettre des opérations commerciales ou d'autres natures en étant utilisées lors de recours. Le risque est réel pour les projets de loisirs et de commerces, même si ils ont été « environnementalisés », comme le montrent les versions 2 et 3 d'Europacity. Les mesures compensatoires, de protection et d'intégration de la nature dans la conception du projet ne peuvent pas toujours suffire à contrebalancer l'ampleur physique de ces projets pour les opposants qui ont le droit de leur côté, ce d'autant que les superficies nécessaires ne peuvent souvent se trouver que dans des zones non construites, et donc naturelles ou agricoles, lors de leur planification.

Des méthodes de concertation peu territorialisées

La concertation et le débat public tels qu'ils ont été menés n'ont pas permis de lever les inquiétudes et les doutes des associations et de contrer leurs arguments concernant l'artificialisation des sols et les conséquences environnementales considérées comme importantes du projet.

La concertation sur le projet avant le débat public a été menée de façon assez fermée. Un comité de pilotage créé en 2010 devait faciliter les échanges entre les partenaires institutionnels du projet (préfet, mairie de Gonesse, aménageur, Etat). On peut noter qu'à cette étape, les habitants semblent avoir été omis. En 2012, un comité d'orientation stratégique regroupant des experts a été créé pour préciser la stratégie du projet. Les habitants, les élus locaux et les acteurs culturels ont été associés à la définition des tendances et des modalités d'accès à la culture, aux loisirs et à la consommation et à la stratégie du projet. Cette participation de la société prenait plus la forme d'une consultation pour une étude sur les orientations marchandes du projet qu'une concertation sur la nature d'un projet d'aménagement et d'urbanisme, menée dans le cadre d'une démarche participative.

Alliage et Territoires a suivi ensuite la procédure institutionnelle de débat public et de concertation post-débat. Le débat public a été mené de façon classique avec la présentation des documents sur le projet lors de réunions publiques, l'usage d'un site internet, des réseaux sociaux pour diffuser de l'information, et des médias.

La concertation post-débat a été menée dans le respect du code de l'environnement, avec des modalités de participation du public jusqu'à la fin de l'enquête publique, l'information du public jusqu'à la réception des ouvrages, la désignation de deux garants en raison de la complexité du projet, l'information de la commission nationale de débat public par le maître d'ouvrage de ces modalités de participation et d'information et des modes d'amélioration du projet. Le maître d'ouvrage a établi un bilan intermédiaire fin décembre 2017 de ces différents points¹⁷.

Face à l'opposition qui s'est manifestée pendant le débat, le maître d'ouvrage a ouvert les deux réunions annuelles du comité de pilotage du projet aux habitants, associations et entreprises. Les habitants ont été désignés. Un comité technique culture s'est réuni à plusieurs reprises. Il rassemblait les acteurs culturels locaux pour définir les orientations culturelles et leur territorialisation. Cinq ateliers de réflexion collective sur le volet culturel du projet ont été organisés à destination des acteurs culturels. Trois réunions publiques classiques permettant aux participants un échange de questions réponses ont été organisées, ainsi que trois ateliers thématiques sur trois thèmes ayant soulevé de nombreuses questions lors du débat public : emploi et formation, aménagement et environnement. Des séances de présentation du projet (27 à mi-concertation) ont été organisées à la demande d'habitants, d'associations, etc. et des permanences d'information ont été tenues par le maître d'ouvrage (tableau 3). Il s'agissait de réunions davantage destinées à informer le public et à répondre à ses questions qu'à entendre les demandes d'adaptation des habitants et faire évoluer le projet si possible en fonction de celles-ci, comme cela peut se voir dans le cas de certaines LGV. Europacity n'a pas été modifié suite à ces réunions mais à deux reprises, la première deux jours après le débat public et la deuxième en 2019 après les recours des années précédentes¹⁸.

On a pu voir que les échanges de vues entre personnes ou groupes favorables et défavorables au projet qui ont eu lieu sur twitter durant les 7 mois qui ont suivi la fin du débat public n'ont pas pris d'ampleur comme on aurait pu l'imaginer (Antolinos-Basso, Paddeu, Douay et Blanc, 2018).

Cet examen des modalités de consultation et d'information du public montre que le code de l'environnement a été suivi, mais que cela n'a pas suffi à convaincre les associations opposées au projet. Le débat public a pu être mené trop tardivement. Ce sentiment est fréquent chez les associations de protection de la nature.

¹⁷ Le bilan final n'est pas disponible.

¹⁸ La première modification a abouti à un projet plus tourné vers la ville alentour et la seconde à un projet avec des matériaux de construction bas carbone, des compensations plus importantes avec la renaturation des 80 hectares artificialisés du projet et la division par trois des espaces commerciaux remplacés par des équipements culturels, de loisirs, etc.

Tableau 3 - La concertation post-débat public d'Europacity (bilan intermédiaire)

Date du projet	Date du débat public	Date de la DUP	Réunions avec le public	Nombre de modifications du projet
2005	2016	2018	Comité Europacity : 2 réunions par an Comité technique culture : 1 réunion Réunions publiques : 3 Ateliers de réflexion collective : 5 réunions Ateliers thématiques (emploi, formation, aménagement environnement) : 1 réunion Séances de présentation du projet à la demande : 27 réunions Permanences d'information : 8	2

D'une façon générale, on peut noter que les modalités de concertation post-débat et d'information qui accompagnent un projet jusqu'à la livraison sont assez libres. Les maîtres d'ouvrage utilisent des modalités assez classiques (réunions publiques, internet, kit sur le projet, réseaux sociaux, réunions à la demande, etc) avec une intensité et un nombre laissés à leur libre appréciation. Dans le cas d'Europacity, le maître d'ouvrage a planifié quelques réunions publiques, des réunions à la demande, etc. et ne semble pas avoir anticipé l'ampleur de l'opposition environnementale qui se développait. La concertation post-débat a été assez standardisée et a surtout porté sur le projet en général et sur le volet culturel, des sujets qui intéressaient le maître d'ouvrage, et moins sur les volets environnementaux et sociaux, auxquels étaient sensibles des associations (on peut noter un seul atelier thématique sur l'environnement et un sur l'emploi). La démarche ne semble pas avoir été suffisamment territorialisée.

La concertation et l'information qui accompagnent une LGV sont plus territorialisées et pragmatiques. Les maîtres d'ouvrage privés des LGV ont développé une concertation continue du débat public à la livraison du projet à partir des années 2004, date à laquelle le recours de l'Etat aux contrats de concession ou de partenariat a été plus fréquent. Cette concertation se traduit par la présence de personnes relais auprès des habitants, associations, élus locaux, pour détecter les points difficiles d'acceptation du projet, écouter les demandes locales et aboutir à un accord qui satisfasse les parties. Les personnes relais organisent des réunions publiques, présentent le projet, écoutent les demandes. Ces dernières peuvent concerner une adaptation technique du projet, une modification du tracé, des compensations environnementales plus importantes, etc. Le maître d'ouvrage peut accepter une demande, la refuser en la motivant, ou adapter le projet à la marge. Il peut aussi être amené à discuter le montant de l'acquisition des biens expropriés, les dédommagements, etc. (Zembri-Mary, 2014).

Cette concertation continue a deux qualités : elle existe dès le début du projet et couvre tout le linéaire de la LGV. Elle fait le lien dans le temps entre les étapes formelles que sont le débat public et l'enquête publique et la phase de réalisation du projet. Dans le cas de la LGV SEA (Sud Europe Atlantique), on a totalisé plus de 1150 réunions entre 2012 et 2017 (tableau 4). Ces très nombreuses réunions ont pu être prévues ou organisées spontanément en fonction des enjeux locaux ou des risques de cristallisation d'un point dur de concertation en un risque d'opposition et de blocage du projet (pour toutes sortes de raisons). Les LGV récentes sont en effet réalisées dans le cadre de contrats de concession ou de partenariat qui nécessitent une analyse précise de tout événement pouvant générer un retard par rapport au calendrier de livraison du projet, et de perception des recettes commerciales pour rembourser les emprunts. Les réunions ont abouti à 2000 modifications du projet, que d'une façon générale le maître d'ouvrage préfère faire si elles sont techniquement et financièrement possibles pour limiter la gêne ou le mécontentement d'un riverain, d'un élu ou d'une association. Au final, la LGV SEA a connu des incertitudes liées à une concertation difficile

avec des associations et des élus locaux (notamment pour le financement du projet et au sujet de la répartition des risques entre les collectivités et le concessionnaire). La mise en service du projet a été retardée mais a abouti. A partir des tableaux 3 et 4, on peut constater que la territorialisation des pratiques de concertation dépend de l'existence de réunions publiques et de négociations avec les habitants destinées à réduire des mécontentements ou des nuisances, ce qui a abouti à un nombre très élevé de réunions pour la LGV SEA (1150, sachant que le projet fait 302 km) et moins important pour Europacity (51).

Tableau 4 - La concertation post débat public de la LGV SEA

Date du projet	Date du débat public	Date de la DUP	Réunions avec le public	Nombre de modifications du projet
1992	1994-95 Et concertation recommandée par la commission nationale de débat public de 2003 à 2006.	2006 (section 1) et 2009 (section 2)	Plus de 1150 réunions ¹⁹ de concertation du concessionnaire à partir de 2011 - avec les élus, riverains et associations : 450 avant les travaux 200 pendant les travaux - avec les associations, l'Etat et les Conseils généraux : 500 réunions en parallèle.	2000

Europacity, méga projet hybride de commerces, loisirs, équipements culturels et d'espaces naturels a pu être un projet trop original, trop important, qui correspondait peu à une procédure de débat public et de concertation menée de façon standardisée. La procédure a aussi été sans doute insuffisamment territorialisée par une maîtrise d'ouvrage plus habituée à piloter des projets de centres commerciaux classiques et plus profane en ce qui concerne la concertation autour d'un projet comme Europacity.

La rencontre de deux initiatives privée et publique déconnectées des souhaits d'aménagement de certains habitants et des associations

Ce point montre en quoi les pratiques de conception et de choix de localisation d'Europacity par la maîtrise d'ouvrage privée et les pratiques de planification publique ont été menées à des échelles différentes de celles des intérêts locaux habitants et associatifs qui se sont exprimés, ce qui a pu contribuer également à des recours contre le projet.

- Une stratégie marketing construite sur une logique de flux internationaux et régionaux.

Les filiales d'urbanisme commercial et récréatif des groupes de la grande distribution développent, notamment dans le cas des malls, une stratégie d'attractivité renforcée de ces derniers qui est fondée sur une offre de services et d'expériences commerciales et de loisirs variées « qui parie sur une mutualisation des raisons de fréquentation des acheteurs cherchant à minimiser leurs efforts et sur la

¹⁹ Source : <https://www.lisea.fr/actualites/la-concertation-un-projet-concu-et-realise-en-partenariat-avec-les-territoires/>

maximisation de la valeur (trafic, chiffre d'affaires) des sites d'opérateurs tentant de s'exonérer des risques structurels de baisse du trafic » (Badot, Abouhazim, 2016, p 85). Le contexte de forte concurrence entre centres commerciaux, et entre agglomérations voire métropoles explique la nécessité d'optimiser l'attractivité et de renforcer la fréquentation des projets commerciaux et récréatifs. Dans cette perspective, le projet Europacity devait proposer des expériences très variées qui permettraient de multiplier les raisons d'y venir, et donc les flux. Une offre multimodale de transport est aussi importante pour diversifier les origines de la fréquentation. La localisation d'Europacity a donc été choisie à proximité de la future ligne 17 et de l'aéroport Roissy-CDG.

Alliage et Territoires a fondé le projet sur deux types de flux de consommateurs : des flux régionaux situés dans un rayon inférieur à 2 heures de trajet (20 millions/an) et des flux touristiques (Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, 2016). Ces flux régionaux plus réguliers devaient permettre de combler la fréquentation plus aléatoire et rare des touristes. Ces pratiques avaient pour objet d'assurer la rentabilité du projet, dont l'investissement est très lourd (plus de 3 milliards d'euros, soit presque autant que certaines LGV). Le projet devait en effet être pérennisé et pour cela générer des recettes quotidiennes élevées seules à même de permettre aux opérateurs de payer leur loyer à Alliage et Territoires qui serait alors en mesure de rembourser les emprunts²⁰, maintenir le site et continuer à l'équiper en prestations et équipements attractifs et différenciants. Dans cette logique, la rentabilité repose sur l'importance des flux, quelle que soit leur origine géographique. Une fréquentation très locale, concernant les habitants de Gonesse et des communes alentours, n'a pas été un critère fondamental dans le choix de la localisation du projet, notamment à la lecture du dossier du maître d'ouvrage pour le débat public (2016). Ce qui est logique, ce type de projet pouvant être localisé sur n'importe quel territoire comparable en termes d'accessibilité.

Les élus entrepreneurs de Gonesse ont vu l'opportunité économique, les recettes fiscales, l'emploi potentiel, l'image donnée par le projet, et ont mis en œuvre une planification locale calquée sur les besoins du projet, qui a fortement influencé le nouveau PLU. L'Etat et la Région ont vu quant à eux l'opportunité d'aménager le Triangle qui était en attente depuis les années 1990.

- Une politique d'aménagement régionale, avec des objectifs d'attractivité internationaux pour le Triangle portée par l'Etat, la Région et les collectivités locales.

L'aménagement du Triangle a été porté par l'Etat et la Région Ile-de-France qui souhaitaient en faire un pôle métropolitain capable de soutenir l'attractivité mondiale de l'aéroport Roissy-CDG. Les collectivités locales, dont Gonesse, ont largement soutenu et participé au projet, et ce depuis 25 ans. Le projet d'aménagement du Triangle montre donc une volonté politique forte jusqu'au plus haut niveau de l'Etat sur la longue durée et l'usage d'outils de planification régionaux destinés à permettre une urbanisation à grande échelle. Le projet d'aménagement a donc bénéficié d'un cadre institutionnel, politique et juridique très favorable.

Le SDRIF de 1994, élaboré par l'Etat et la Région, qualifiait le nord du Triangle de Gonesse de Pôle d'Intérêt Régional, dont 450 hectares étaient ouverts partiellement à l'urbanisation. Tous les niveaux institutionnels et politiques ont continué à travailler sur l'aménagement de ce secteur qui revêtait donc un caractère stratégique. En 1997, la Mission Roissy pilotée par le préfet Carrère a demandé au cabinet Grether de définir un schéma d'orientations urbaines et Euro-Val-d'Oise (association qui regroupait notamment les communes de Gonesse, Bonneuil-en-France, Vaudherland, Roissy-en-France et Le Thillay) a chargé le cabinet Healey & Baker d'étudier les

²⁰ 80 % du projet (soit 2,6 milliards d'euros) devait être financé par fonds propres et emprunt par Alliage et Territoires (source : Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, 2016).

options de développement économique. Cette orientation était affirmée par rapport à la construction de logements en raison des zones de nuisances sonores.

Gonesse et Bonneuil-en-France ont demandé à l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) en 1998 de réaliser les études préliminaires pour l'aménagement du secteur. Les communes concernées, le Conseil Général du Val-d'Oise, la DDE, la Mission Roissy, la SNCF, ADP, etc. ont aussi participé aux études sur le projet. Cela montre également une volonté institutionnelle unanime.

La partie 5 du SDRIF de 2013 « *Propositions pour la mise en oeuvre* » élaboré par la Région, indiquait que « *le Triangle de Gonesse revêt un caractère stratégique (...), que son aménagement doit être étudié au regard de l'évolution urbaine du territoire, en lien avec les projets d'aménagement prévus à l'est de l'autoroute* ». Les termes utilisés montrent le caractère volontariste du projet d'aménagement. Il « fallait » faire quelque chose dans ce secteur.

Ce caractère volontariste se retrouve aussi dans les modalités d'aménagement du Triangle qui s'intégraient à celles du Grand Paris. Europacity a été conçu comme un « *projet structurant* » sur lequel reposait le « *pôle de développement* » du Triangle, relié aux autres pôles prévus par les gares du réseau de transport dont le métro automatique du Grand Paris Express. Il était présenté comme devant contribuer au rayonnement du pôle mondial de Roissy (Contrat de développement territorial de Val-de-France-Gonesse-Bonneuil-en-France, 2012). L'aménagement du Grand Paris élaboré en 2008 consistait à construire le Grand Paris Express en favorisant la réalisation d'opérations urbaines d'envergure à proximité des nouvelles gares, dont certaines devaient, comme celle de Gonesse, être construites dans des secteurs réservés pour des opérations d'aménagement depuis longtemps. La localisation des nouvelles opérations comme Europacity étaient subordonnée à ces orientations et principes d'aménagement.

L'aménagement du Triangle avec un centre commercial et récréatif d'envergure a été le résultat de la rencontre de deux initiatives à grande échelle : l'initiative des élus et des organismes institutionnels d'aménagement locaux, régionaux et nationaux, portés par une volonté d'aménagement à l'échelle régionale, avec des objectifs d'attractivité internationale, ancienne de deux décennies, et l'initiative privée d'Immochan qui cherchait un site pouvant accueillir un projet de 80 hectares en zone urbaine dense, dans une métropole européenne, également destination touristique mondiale, et constituant une zone d'attractivité de 20 millions d'habitants à moins de 2 heures de trajet, bien connectée aux grandes infrastructures de transport (Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public Europacity, 2016).

Cependant, les intérêts locaux exprimés lors du débat public et dans les supports associatifs ne semblaient pas croiser les intérêts régionaux, nationaux et internationaux de la planification publique et de la maîtrise d'ouvrage privée. Le maître d'ouvrage a argué que le projet générerait 11800 emplois en phase d'exploitation, notamment pour les habitants locaux. Cet argument a été critiqué par les opposants (dont le Collectif pour le Triangle de Gonesse) qui ont estimé que les emplois envisagés seraient moins nombreux (entre 7400 et 8100²¹), ne correspondraient pas aux qualifications de la main d'œuvre locale du Grand Roissy, de Gonesse et des communes proches, et seraient plutôt couverts par des candidats non locaux (Le Roy, 2019). Les opposants ont également souligné le fait qu'il y avait déjà beaucoup de centres commerciaux à proximité du projet (Paris Nord 2, Beausevrain, Rosny 2, Aéroville, Le Millénaire, etc.), en difficultés pour quelques-

²¹ Etude de Jacqueline Lorthiois pour le Collectif pour le Triangle de Gonesse.

uns²². Europacity pourrait, selon eux et certains acteurs économiques, les concurrencer, en diminuer les recettes et conduire à des licenciements (Le Roy, 2019). Le projet présentait donc à leurs yeux peu d'intérêt pour le territoire local.

On a donc pu noter un télescopage d'intérêts d'échelles trop différentes entre les acteurs publics et privés d'une part, associatifs d'autre part, pour que les recours soient évitables.

Conclusion

Europacity n'a pas fait la preuve de son intérêt d'utiliser des terres agricoles ni de son intérêt pour les habitants et les associations, lors du débat et de la concertation qui a suivi. Les opportunités n'ont pas permis de contrer les risques à ce jour. L'analyse permet de formaliser deux conclusions théoriques et deux conclusions liées aux pratiques.

D'un point de vue théorique, le cas met en évidence un **risque de désynchronisation temporelle du projet** par rapport à l'acceptabilité sociale des centres commerciaux -qui a diminué- et par rapport à l'évolution des principes en matière d'artificialisation des terres. Il s'agit d'un projet d'aménagement francilien ancien, fondé sur une démarche d'urbanisation de terres agricoles antérieure aux lois sur les principes de limitation de l'usage des sols agricoles et naturels, mais porté en l'état sur la longue durée par la puissance publique. Le principe de densification autour des gares propre au projet de métro automatique n'a pas suffi à convaincre les associations.

Ce cas met aussi en exergue **le risque d'incompatibilité des échelles d'intérêts des acteurs**. On a pu lire des études de cas montrant des objectifs divergents ou convergents des acteurs (notamment pour les infrastructures de transport ou des projets urbains de petite taille). Il s'agit ici de souligner la différence notable d'échelle entre la démarche de planification et de conception des projets par le secteur public et privé et les intérêts des acteurs locaux associatifs et des habitants. L'exemple des malls est particulièrement éloquent dans le sens où ils reposent sur une logique de flux régionaux et internationaux et une aire de chalandise la plus large possible. Cette incompatibilité des échelles d'intérêts rend la concertation centrale.

Du point de vue des pratiques, il ressort pour les maîtres d'ouvrage en urbanisme commercial la nécessité d'avoir une **approche multi risques des projets**, en insistant en particulier sur la prise en compte des intérêts locaux dès la conception, et de tous les risques qui peuvent leur être liés, comme le risque du projet pour l'environnement, le risque social, le risque politique, le risque de recours, le risque financier résultant d'un retard et d'un blocage du projet. Enfin, il semble que les stratégies marketing des filiales d'urbanisme commercial et récréatif peuvent gagner à intégrer une **plus forte dimension territoriale à la logique de flux** dès la conception du projet et à anticiper la concertation.

Références

ANTOLINOS-BASSO, Diégo, PADDEU, Flaminia, DOUAY, Nicolas et BLANC, Nathalie, 2018. « Pourquoi le débat EuropaCity n'a pas pris sur Twitter ? », *RESET* [En ligne], 7.

BADOT, Olivier, 2016. « Chapitre 2. Hypothèses sur l'avenir du commerce », *Commerce et urbanisme commercial. Les grands enjeux de demain*, sous la direction de BADOT, Olivier, MORENO, Dominique, EMS Editions, pp. 83-124.

²² Par exemple Le Millénaire comptait 6 millions de visiteurs par an en 2014 à la place des 12 à 14 millions prévus en 2011 (source : Guérin Y., « Les nouveaux centres commerciaux à la peine », *Le Figaro*, 9 août 2014. <https://www.lefigaro.fr/societes/2014/08/09/20005-20140809ARTFIG00008-les-nouveaux-centres-commerciaux-a-la-peine.php>).

- DESSE, René-Paul, 2013. « La fin de l'urbanisme commercial à la française », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°108, pp. 4-15.
- DESSE, René-Paul, 2002. « Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ? », *Flux*, 50 (2002/4), pp. 6-19.
- DUBOIS-TAINE, Geneviève et CHALAS, Yves (ed.), 1997. *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- GASNIER, Arnaud, 2007. « Dynamiques et enjeux des pôles commerciaux périphériques : études de cas français », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 3 | 2007, mis en ligne le 15 octobre 2012, consulté le 24 avril 2019.
- LEHEW, Melody L.A. et WESLEY, Scarlett C., 2007. "Tourist shoppers' satisfaction with regional shopping mall experiences", *International Journal of Culture tourism and Hospitality Research*, 1 (1) April.
- LEMARCHAND, Nathalie, 2008. *Géographie du commerce et de la consommation : les territoires du commerce distractif*, mémoire présenté en vue de l'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris IV-Sorbonne.
- LIU, Ping, YANG, Dong Lang, 2006. "Research on risk evaluation of shopping mall investment", communication au *CRIOCM 2006 International Symposium on "Advancement of Construction Management and Real Estate"*.
- LE ROY, Alice, 2019. « Terres fertiles contre projet stérile : la lutte contre EuropaCity », *Métropolitiques*, 3 octobre.
- LOTZ, Sherry, EASTLICK, Mary Ann, MISHRA, Anoubha, and SHIM, Soyeon, 2010. "Understanding patrons' participation in activities at entertainment malls: A study in "flow"", *International Journal of Retail & Distribution Management*, Vol. 38, n°6, pp. 402-422.
- MADRY, Pascal, 2012. « La fin de l'urbanisme commercial », *Études foncières*, novembre-décembre, n°160.
- ROUSSOS, George, KOUROUTHANASIS, Panos et MOUROUSSI, Theano, 2003. "Designing appliances for mobile commerce and retailtainment", *Personal and Ubiquitous computing*, July, pp. 203-209.
- SABATIER, Bruno, 2006. *La publicisation des espaces de consommation privés : les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique*, thèse de doctorat en géographie, Université Toulouse-Le Mirail.
- SAXENA, Ravindra, 2011. "Dubai mall: a multipurpose destination in the Middle East", *Emerald Emerging Markets Case Studies*, vol. 1 n° 2.
- SUBRA, Philippe, 2008. « L'aménagement, une question géopolitique ! », *Hérodote*, vol. 130, n°3, pp. 222-250.
- VALLERUGO, Franck, GONGUET, Jean-Pierre, GUENOD, Jean-Michel, 2016. *Europa City, L'aventure d'un projet*, Ed. de l'Aube.
- VUKADI, Ana, WONGKITRONGRUENG, Apiradee, ASSARUT, Nuttapol, 2018. "When art meets mall: impact on shopper responses", *Journal of Product and Brand Management*, vol. 27, n° 3, pp. 277-293.
- ZEMBRI-MARY, Geneviève, 2014. *Risques, incertitudes et flexibilité du processus de décision et de planification des projets d'infrastructures de transport*, Habilitation à diriger des recherches en Aménagement et Urbanisme, 3 volumes, Université de Lille 1.
- ZEMBRI-MARY, Geneviève, 2019. *Incertitude et risque en aménagement et urbanisme. Entre maîtrise et instrumentalisation des risques projets*, ISTE, London, 314 p.