

# DÉBAT PUBLIC EUROPACITY

15 MARS AU 30 JUIN 2016



## CAHIER D'ACTEUR

### EuropaCity : un projet très bien présenté



#### NATURELLEMENT ILE DE FRANCE - RESEAU HOMME & NATURE

Naturellement Ile-de-France, l'association francilienne du réseau Homme et Nature (MNLE), place l'Homme au centre de ses préoccupations, et n'oublie pas que le développement durable d'appuie sur trois piliers, environnemental, économique, et social, ce dernier souvent bien mal traité. C'est pourquoi le projet EUROPACITY a fait l'objet d'une étude attentive de notre part.

NATURELLEMENT ILE-DE-FRANCE  
Réseau Homme&Nature  
3 rue du VIEUX COLOMBIER  
75006 PARIS  
01 42 22 86 95

Contact : Christian CHASSEAU  
Tel : 06 09 89 56 72

#### MAIS QUE CACHE-T-IL VRAIMENT SOUS LE VERNIS ?

Le dossier du Maître d'Ouvrage EUROPACITY, dans le « Triangle de Gonesse » présente avantageusement l'opération. Normal. Il faut valoriser le projet.

Notre rôle sera d'examiner de qui ne figure pas dans le dossier, qui est plus un dépliant publicitaire qu'un document d'information. Ce qui n'est pas présenté par le promoteur, ce sont tous les effets négatifs, et qu'il est indispensable de prendre en compte si l'on veut réellement apprécier le projet.

Nous allons examiner ce dossier sous plusieurs angles, en nous posant toujours la question de l'opportunité d'une telle réalisation, pour le commerce, et en particulier local, pour la sauvegarde de l'environnement, pour les finances publiques, et enfin pour l'aspect social de l'opération.



LE COMMERCE FRANCILIEN SOUFFRE DEJA BEAUCOUP. N'ALLONS PAS EN RAJOUTER

Photos prises en Ile de France le 31 Mai 2016.

## LE PROJET EST-IL UNE OPPORTUNITE POUR LE COMMERCE LOCAL ?

Le commerce est la raison principale de cette opération. Le dossier présenté développe une étude de marketing prétendant à une fréquentation de 31 millions de visiteurs annuellement. Cela correspond-il à un accroissement de la population, à une réelle augmentation des loisirs, à une augmentation du pouvoir d'achat des ménages ? Rien ne le laisse penser.

L'accroissement de la population en Ile de France, même avec le ratio évoqué dans le dossier, ne suffit pas à assurer un tel chaland. Le temps de loisirs affirmé (400 000 h ! est largement surestimé : même si l'on compte courses, ménage, transport, enfants à prendre à l'école, rendez-vous avec les enseignants, le médecin... comme étant du temps de loisir, il faudrait vivre plus de 120 ans pour totaliser ce score !

C'est donc clair : la fréquentation espérée, même avec l'apport de touristes, va être prise par concurrence aux autres structures existantes. Et d'abord aux commerces locaux : les clients dont le pouvoir d'achat est en berne ne pourront dépenser deux fois leur argent. Cette concurrence va accroître les difficultés des autres centres commerciaux, avec leurs lots de fermetures et de chômage. Nous voyons bien, dans les centres existants, le nombre de coques vides. Europacity va aggraver les choses.

Chacun est aussi témoin que la disparition du commerce de proximité est regrettée par les habitants : c'est un facteur indispensable de vie locale, que la concentration dans des hyper centres ne peut remplacer.

Chacun sait aussi que les divers parcs de loisirs existant en Ile de France peinent à assurer l'équilibre de leur budget. En ajouter un rendra encore plus difficile la survie des autres structures.

La dimension culturelle du projet est mise en avant par les promoteurs. Mais il s'agit bien d'un prétexte (page 94 du dossier) : seulement 4 % des emplois prévus concernent la culture (contre 48 % pour le commerce. Et la grande salle de spectacles correspond plus, vue sa taille, à de grandes manifestations médiatisées, « dans

le vent », qu'à de réelles actions culturelles.

**A CETTE QUESTION, LA REponse EST : NON**

## LE PROJET EST-IL BON POUR L'ENVIRONNEMENT ?

### Disparition de terres agricoles

Le dossier met en avant certaines qualités du projet (mais en ce qui concerne la gestion de l'énergie, de l'eau..., le projet ne fait que se conformer aux exigences actuelles). Il oublie l'essentiel : nous sommes sur des terres agricoles, qui vont être bétonnées en grande partie. Il ne s'agit pas de densification urbaine, mais d'une extension au détriment des terres agricoles que tout le monde s'accorde à vouloir protéger (y compris le SDRIF).

L'installation promise d'une ferme de 7 ha ne peut compenser la perte des 80 ha de terres agricoles (en plus des 220 ha de la ZAC). Page 69, il est dit que cette ferme, outre sa vocation pédagogique, est destinée à fournir les restaurants du site. Les habitants à l'entour n'y seront donc pas intéressés. Et les franciliens – plus nombreux – devront s'approvisionner toujours plus loin en nourriture, accroissant encore le nombre de camions sur les routes. Le besoin est de développer ici des cultures maraîchères.

Le dossier évoque la BIODIVERSITE, qui serait bien traitée. Mais il n'échappera à personne qu'entre les terres agricoles de plain-pied et des toitures d'immeubles, fussent-ils de haute qualité environnementale, il y a un grand écart...

Déplacer 200 000 M3 de terre (P 79 du dossier) ne peut qu'apporter une rupture dans cette biodiversité. Et que dire de l'énergie dépensée à cette manutention mécanisée, alourdissant le bilan carbone de l'opération (curieusement absent du dossier).

Le dossier met en avant la conformité avec le SDRIF, qui prévoit dans cette zone, de développer l'activité. Personne n'a donc relevé l'énorme contradiction : préserver des terres agricoles, mais urbaniser ces 300 hectares ! Il faut choisir. Choisissons de sauvegarder l'agriculture, activité dont nous avons tant besoin ! Tant que le béton n'est pas coulé, il est temps de réagir.

## Davantage de circulation automobile

Le dossier prétend modeste l'augmentation des circulations automobiles due au projet (7 % sur l'A1 sud, 8 % sur l'A3, en pointe). C'est un PLUS à un trafic déjà saturé. Le dossier indique d'ailleurs que seulement la moitié des visiteurs utiliseront les transports publics. Les autres viendront en voiture. Rappelons que le Plan de Déplacement Urbain vise à réduire la circulation automobile. Cette hausse est donc contraire aux orientations régionales.

On parle de circulations douces, mais là aussi, c'est un leurre : seulement 2 % des visiteurs les utiliseront, ces modes n'étant pas adaptés aux grandes distances à parcourir.

Minimiser cet aspect des choses, parallèlement à la COP 21 n'est pas raisonnable. Le dossier n'évoque pas les NOMBREUX CAMIONS qui devront approvisionner le site, ajoutant encore du trafic routier (aucune voie ferrée pour les livraisons).

**A CETTE QUESTION, LA REPONSE EST : NON**

## L'OPERATION EST-ELLE BONNE POUR LES FINANCES PUBLIQUES ?

Le dossier met en avant sa participation aux dépenses publiques nécessaires (transformation des voiries pour permettre l'accès au site, amélioration des transports publics...) ainsi que les impôts directs locaux que générera le site. La taxe d'aménagement, estimée par les promoteurs entre 23 et 27 M€ (P 107) est une taxe, prévue par les textes, et non une générosité du maître d'ouvrage. Rappelons d'ailleurs que le groupe AUCHAN a bénéficié du CICE à hauteur de 93 millions d'Euros.

C'est donc plutôt les contribuables qui aident le groupe AUCHAN que le contraire.

Rien n'est dit du coût des aménagements réalisés par les services publics. Les stations de métro lignes 17 et barreau RER B / D, prévues spécialement pour desservir la ZAC ; les aménagements de voirie ; la prise en compte par l'aménageur public des « restes d'une ancienne zone humide particulièrement dégradée »... se

compteront par CENTAINES DE MILLIONS, bien au-dessus de la participation du maître d'ouvrage. Les CONTRIBUABLES devront donc mettre la « MAIN A LA POCHE ». Quant aux impôts locaux en phase de fonctionnement, il s'agit de contribuer, comme tout un chacun, aux coûts des services publics dispensés dont bénéficiera le site (entretien, maintenance de la voirie, de l'éclairage public, collecte et traitement des déchets, services de secours...). Si les récentes modifications de la fiscalité locale ont réduit la part des entreprises dans les budgets des Communes, c'est au détriment de la population qui supporte aujourd'hui plus qu'hier le coût des services publics. Si l'on comprend que GONESSE soit intéressée par cette participation, ce sera au détriment des Communes victimes des délocalisations. Nous voyons là l'effet pervers de la concurrence entre collectivités.

Rien n'est dit sur ce qu'il adviendra du site en fin de vie. Sa friche sera-t-elle laissée à la charge des collectivités (donc des impôts) lorsque les promoteurs l'abandonneront, comme on le voit trop souvent ?

Non, l'opération ne sera pas bénéfique pour la collectivité.

Notons que le dossier mentionne que le budget d'exploitation du site est confidentiel (P73).

**A CETTE QUESTION, LA REPONSE EST : NON**

## CE PROJET AMENERA-T-IL DES CONSEQUENCES SOCIALES POSITIVES ?

Notre association a la particularité de placer l'Homme au centre de ses préoccupations. Il ne l'oppose pas à la nature, dont il fait partie. Les questions sociales, et en particulier l'emploi de chacun, sont donc regardées avec soin.

Le dossier met en avant de nombreuses créations d'emploi, espérées sur le site en fonctionnant à plein (sans coques vides). Rien n'est dit sur les pertes d'emploi des autres sites suite aux effets de la concurrence. Une étude récente montre que la création de grands centres commerciaux fait perdre 4 emplois pour 3 créés ! Le bilan net en création d'emplois sera donc négatif. C'est donc un leurre.

Le dossier nous dit : 75 % des emplois seront peu qualifiés. Mais une procédure d'insertion est prévue, dispositif légal dans les opérations aidées par l'Etat (pas générosité du promoteur). Cela confirme notre appréciation : il s'agit d'un centre commercial. On sait ce que sont les emplois dans les commerces de ce genre de centre : les employés sont mal payés, jetables à volonté et leurs horaires sont « élastiques ».

Les heures de fonctionnement du site seront étendues. En parallèle avec les évolutions en cours du code du travail, des autorisations données aux « zones touristiques » de fonctionner le dimanche, on imagine bien la qualité de vie dont vont « bénéficier » les employés du site. Ces horaires influent sur le taux de déplacement des employés en voiture individuelle : 63 % (P 86), davantage que l'estimation pour les visiteurs.

Comme, en raison de la proximité de l'aéroport, il est impossible de bâtir des logements sur ce site, les employés, comme tous les clients, devront venir d'ailleurs.

Rappelons qu'un quartier à vivre, un éco quartier, suppose d'y trouver tout le nécessaire dans une réelle proximité : logements, écoles, commerces, travail, services publics... EROPACITY est bien loin de cette définition.

Nous préconisons de créer des emplois plus qualifiés et localisés près du lieu d'habitat. Il y a des hectares de friches industrielles à deux pas du site. Ne bétonnons pas de terres agricoles éloignées du lieu de vie des gens, et reconstruisons la ville sur la ville.

L'île de France dispose de nombreux points d'intérêt patrimoniaux. Nous proposons d'accueillir les nombreux touristes dans des hôtels, restaurants, commerces et loisirs à proximité des lieux d'intérêt, dans les cités existantes, plutôt que de vouloir les installer dans un méga centre sans âme.

**A CETTE QUESTION, LA REPONSE EST : NON**

## EN CONCLUSION

Les inconvénients générés sont plus nombreux que les avantages : **IL NE FAUT PAS DONNER SUITE A UN TEL PROJET.**

Pour EUROPACITY, mais aussi **POUR TOUTE LA ZAC** : la concurrence à laquelle se livrent les territoires conduit à des décisions aberrantes, laissant se pourrir des zones urbanisées ici, pour bétonner des zones agricoles ailleurs.... Qui deviendront à leur tour friches dans quelques années.

Nous ne sommes pas contre tout. Face à la casse industrielle et à son taux de chômage induit, il convient de recréer de l'emploi. Mais respectueux des êtres humains, de l'environnement, aussi qualifié que possible, créateur de vie sociale réelle et non factice : celle de la Cité.

Nous sommes d'accord pour agir, différemment du promoteur. Nous préconisons :

- De se tourner vers des sites plus appropriés, les nombreuses friches industrielles existantes, y compris non loi de GONESSE, comme l'ancien site PSA, à deux pas....
- De revitaliser le cœur des cités existantes : c'est là que l'on a besoin de trouver du travail, et c'est là que les habitants veulent voir se développer loisirs, commerces de proximité, permettant de s'y rendre en circulations douces.

Que les territoires travaillent en coopération et non plus en concurrence. Une ville monde n'existera pas sans qualité de vie, sans démocratie réelle.