

DÉBAT PUBLIC EUROPACITY

15 MARS AU 30 JUIN 2016



CAHIER D'ACTEUR

Des promesses infondées, un projet nuisible

ENJEU DU DEBAT PUBLIC : L'OPPORTUNITE DU PROJET

Dans la préface du dossier, le directeur d'EuropaCity explique que « *ce débat constitue un moment unique pour échanger avec tous afin de réussir ensemble ce projet* ». Un débat public ne peut se limiter à ce seul objectif. Avant d'envisager la réussite d'un projet, il faut s'interroger sur son opportunité : faut-il mettre ce projet-là, à cet endroit, d'ici 2024 ?

Quoiqu'en dise le maître d'ouvrage, avec 250 000 m² affectés aux commerces (dont cafés-restaurants) contre 150 000 m² destinés aux loisirs, EuropaCity est avant tout un centre commercial placé dans une zone déjà suréquipée qui ne pourrait supporter le doublement de l'offre, avec dix centres commerciaux totalisant 260 000 m² dans un rayon de 5 km.

Il ne répond pas à un besoin d'équipement du territoire. De plus, il occuperait un espace sous les pistes de Roissy qui a une triple fonction : constituer une zone dégagée facilitant la sécurité et le fonctionnement des aéroports, contribuer à la qualité de vie des populations proches par la dispersion des polluants et l'atténuation des pics de chaleur, alimenter les populations avec une production de céréales représentant la nourriture quotidienne en pain de 120 000 habitants.

URBANISATION DU TRIANGLE DE GONESSE : UNE QUESTION COMPLEXE ET ANCIENNE

Cette tentative d'urbanisation, n'est pas nouvelle. Elle est aussi ancienne que la création de l'aéroport. La situation de ces terrains - sous les pistes de Roissy et du Bourget - y interdit le logement, et exclut l'idée même de « *quartier à vivre* ». Le grignotage a pourtant commencé dès 1975. En 2006 lors de la révision du SDRIF, l'IAU Île-de-France a préconisé la remise en zone agricole des 700 ha non urbanisés. Mais l'EPA Plaine de France, sur la base d'une étude du cabinet Güller Güller a proposé un aménagement d'ensemble centré sur une technopôle. Sans débat, cette proposition a été retenue au SDRIF, inscrivant 300 hectares d'urbanisation dans la partie sud du Triangle sur la commune de Gonesse. En guise de technopôle, c'est un centre commercial qui a été proposé par Immochan en 2010 et très vite soutenu par l'EPA, la commune de Gonesse et des représentants de l'Etat, faisant fi de tout processus démocratique.



COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE – CPTG

Le CPTG s'est constitué en 2011, en réponse à l'annonce du projet EuropaCity.

Aussitôt des associations se sont réunies pour élaborer une position commune : Environnement 93 et MNLE 93, Val d'Oise Environnement, Les Amis de la Terre Val d'Oise ainsi que des associations locales comme CAPADE (Aulnay-sous-Bois), l'AFCEL 95 (Gonesse), une AMAP (Blanc-Mesnil), etc.

Contacts

nonaeuropacity.com

cptg@nonaeuropacity.com

Co-présidents :

Alain Boulanger

Bernard Loup

EMPLOI DES AFFIRMATIONS SANS PREUVE

On pourrait faire un bêtisier de tout ce qui a été raconté sur l'emploi d'EuropaCity. Au départ, on nous promettait 21 000 emplois, additionnant sans scrupule les 10 000 emplois du chantier et les 11 500 après l'ouverture !

Détruire plus d'emplois qu'en implanter

Avec une quarantaine de centres commerciaux recensés dans le nord de l'Île-de-France et des commerces de proximité en souffrance, il est clair qu'EuropaCity siphonnerait la clientèle et détruirait des emplois au passage.

Des emplois de chantier surévalués et déplacés

Promettre 4 200 emplois par an pour la phase construction est mensonger. La comparaison avec des chantiers équivalents conduit plutôt à 2 000 emplois en période de pointe (le Pentagone à Paris, 3,6 Md€ d'investissements). De plus, il n'y a guère que trois ténors en France capables d'assurer un tel chantier (Bouygues, Eiffage, Vinci). Ces entreprises amènent leurs salariés permanents et complètent avec des travailleurs détachés chez leurs sous-traitants et du personnel temporaire local. Auchan, contrairement à ce qu'il annonce, n'a aucun pouvoir coercitif sur ses prestataires potentiels.

Des emplois après ouverture peu accessibles aux populations locales

À l'ouverture d'EuropaCity, il est promis 11 800 emplois. Ces chiffres laissent à penser qu'il s'agit de « postes », et non d'« emplois ETP » (équivalent temps plein). En tous cas, l'étude Sémaphores ne le mentionne pas. Or, 30% du personnel de la grande distribution travaille à temps partiel¹.

¹ Note d'analyse de la DARES – Janvier 2013 – N°0005 – Le temps partiel en 2011

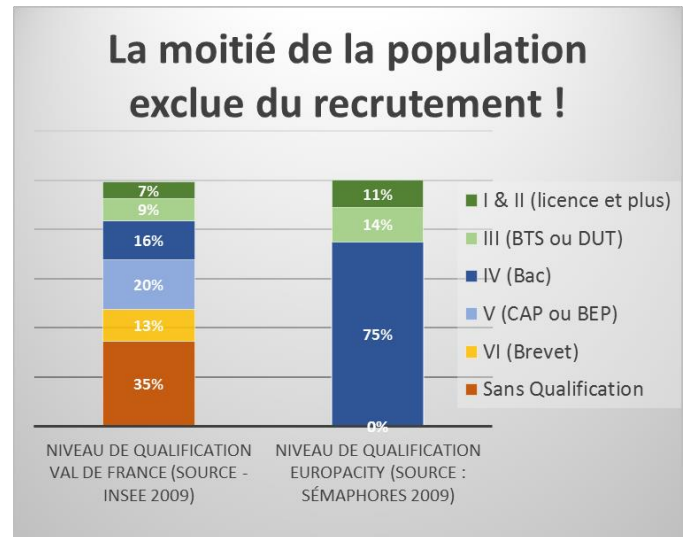


Figure 1 Qualifications des populations de Val-de-France 2009 - Crédit @J.LORTHOIS

Par ailleurs, Immochan prétend que « 75% des emplois seraient accessibles avec un niveau de diplôme inférieur ou équivalent au baccalauréat. » En globalisant le niveau V (CAP-BEP) et le niveau IV (Bac), on veut nous faire croire que les trois-quarts des emplois seraient accessibles aux populations peu ou non qualifiées. C'est oublier que serait exclue d'office près de la moitié (48%) de la population en âge de travailler de Val de France qui ne possède aucun diplôme (35%) ou le niveau VI (Certificat d'études-Brevet). Les nombreux organismes de formation existants sur le territoire n'ont pas réussi à qualifier la main-d'œuvre locale. C'est un problème de formation initiale et d'éducation nationale. Prétendre que le dispositif « EuropaCity Compétences » pourrait faire mieux dans un contexte défavorable (augmentation des sans diplôme depuis 1999), ne repose sur aucun fondement sérieux.

TRANSPORTS DES PROMESSES QUI NE REPONDENT PAS AUX BESOINS DES HABITANTS

Saturation des accès routiers

Le fonctionnement et le coût des accès routiers et du stationnement ne sont pas renseignés. Au lieu d'apporter des réponses à ces questions, le dossier du maître d'ouvrage les élude complètement p.31 «L'accessibilité routière du Triangle de Gonesse sera améliorée dans le cadre du projet de ZAC ». Celui-ci

génèrerait environ 300 000 déplacements par jour dont les deux-tiers pour EuropaCity. Ceux qui se rendraient à la gare en voiture ne sont même pas comptabilisés. L'autoroute A1 au bord de la saturation serait irrémédiablement bloquée par tout flux supplémentaire. Au bout de 40 ans de fonctionnement, 80% des salariés et des usagers du pôle de Roissy y accèdent par route. Quelle crédibilité peut-on accorder à l'affirmation d'EuropaCity d'atteindre 50% des déplacements en transports collectifs ?

Offre de transports en commun décalée au regard des besoins des habitants

Le barreau ferré de Gonesse : la fausse bonne idée la plus ancienne, pour faciliter l'accès aux emplois de Roissy. Aucune étude sérieuse de fréquentation ne justifie ce projet en zone péri-urbaine. Avec ou sans EuropaCity, la demande de déplacement Est-Ouest resterait insuffisante pour justifier une voie ferrée. Le BHNS « préfiguration du barreau ferré » qui sera mis en service fin 2016 en fera la démonstration par sa faible fréquentation sur le tronçon hôpital de Gonesse – Parc des Expositions de Villepinte.

La gare du Grand Paris sur la ligne 17 nord : elle constitue déjà une anomalie dans le réseau Grand Paris Express. C'est la seule gare en plein champ dans une future zone urbanisable interdite au logement. Cette gare est indispensable au fonctionnement du projet EuropaCity, mais inversement, ce n'est pas le tronçon spécialement dédié à la desserte d'EuropaCity qui rend le projet viable et opportun pour les habitants des communes environnantes.

Il serait bien plus utile pour les habitants de moderniser le RER D, de prolonger le tramway T5 Sarcelles-Saint-Denis, d'accélérer la Tangentielle Nord (liaison transversale, en zone urbaine dense, reliant toutes les radiales du nord de l'Ile-de-France) et de raccorder en gare de Saint-Denis-Pleyel la ligne H au réseau Grand Paris Express et à la ligne 14.

Notre proposition de tracé alternatif permet de proposer autre chose qu'une liaison entre pôles d'emplois qui ne représente que 3% des besoins de transports en commun en IDF.

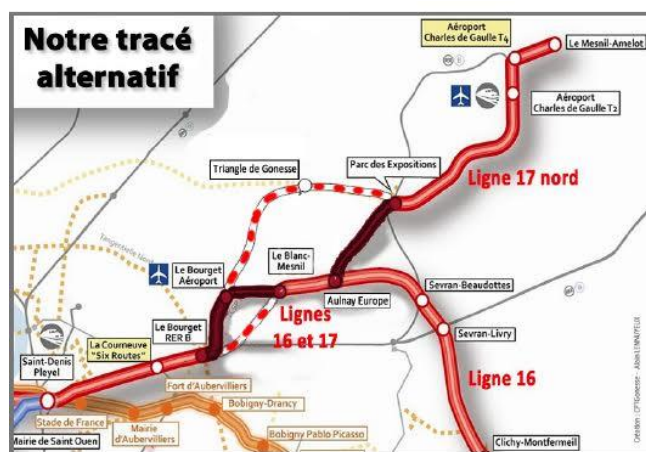


Figure 2 Tracé alternatif à la ligne 17 proposé (en rouge foncé) par le CPTG Crédit @CPTG

CULTURE VERSION AUCHAN

Côté culture, Immochan met en avant un début de partenariat avec Universcience et une possibilité d'accord avec le Cirque du Soleil, récemment tombé dans l'escarcelle d'un fonds d'investissement états-unien pour cause de gestion financière hasardeuse. Derrière cet hypothétique vernis culturel, on trouve la seule « culture » lucrative pour Immochan et Wanda, qui copie le succès nocturne de Las Vegas aux Etats-Unis : des boîtes de nuit, une salle de concerts de 3 000 à 5 000 places comme le Colosseum du Caesar Palace où 4 000 spectateurs assistent à des shows, pour la modique somme de 45 à 450 euros. Et pour qu'Auchan puisse cloner vraiment Las Vegas, il manque encore un casino à EuropaCity, mais patience ce n'est peut-être qu'une question de temps, le gouvernement français ayant envisagé en avril 2015 d'autoriser en Ile-de-France l'ouverture d'autres casinos que celui d'Enghien !

PROJET CONTRAIRE AUX ENGAGEMENTS DE LA COP 21

Une débauche énergétique

Que ce soit en plein été ou au plus fort de l'hiver, il serait toujours possible de profiter d'une neige abondante ou de se prélasser au bord d'une plage tropicale. Mais, promis, l'éclairage serait fait avec des LED ! Le « greenwashing » bat son plein.

La débauche énergétique associée à ces attractions a de quoi surprendre. Si on y ajoute les déplacements routiers et par avion des visiteurs et fournisseurs, puisque la vocation du projet est de faire venir des touristes du monde entier, les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par le projet seraient majeures. Cette hausse massive des émissions est en totale contradiction avec les objectifs français de réduction des GES de 40% à l'horizon 2030.

L'artificialisation des sols

Enfin, c'est bien 80 ha des terres les plus fertiles de France qui seraient sacrifiées mais, comble du verdissement de projet, le promoteur promet de décaper la terre actuelle pour la mettre sur le toit de l'édifice qui accueillerait des potagers ouverts à la cueillette. De qui se moque-t-on ?

Un cocktail de nuisances pour les usagers et riverains

Coincé entre deux aéroports et une autoroute, avec le bruit incessant des avions et la pollution atmosphérique (NOx, particules...) que ne manquerait pas d'aggraver un afflux de près de 300 000 véhicules supplémentaires par jour, nous avons quelques raisons de douter du côté bucolique que nous promet le maître d'ouvrage avec ce centre commercial, même gratifié d'une "ferme urbaine"! et d'un parc..

CONCLUSION

Au lendemain de la COP 21, le type de développement proposé dans le cadre de ce projet, basé sur des émissions massives de gaz à effet de serre liées à la nature des attractions proposées et des trajets induits, ainsi que sur une destruction de terres agricoles de grande qualité est aux antipodes de celui à mettre en œuvre pour offrir un monde viable aux générations futures.



Figure 3 Commerce abandonné en centre-ville de Gonesse -
Crédit Photos @Yann Guillotin

Par ailleurs, prétendre que ce projet bénéficierait aux populations du territoire, sans jamais admettre qu'il pourrait impacter négativement les villes avoisinantes, relève d'un marketing partisan et lucratif, contraire à l'intérêt général.

Le maître d'ouvrage affirme que son « complexe » s'inscrit dans la complémentarité de « l'existant » tout en affirmant lui-même, ou par ses relais d'opinions, que les centres commerciaux actuels, le parc Astérix et Aquaboulevard seraient promis du fait de leur obsolescence à une mort programmée.

Quand bien même les emplois promis seraient au rendez-vous - ce qui n'est aucunement garanti - le nombre d'emplois qui seraient détruits dans le commerce existant n'est pas pris en compte, sachant que dans la zone de bruit des aéroports aucun chaland supplémentaire ne viendrait s'installer et que la reprise de la croissance toujours annoncée pour demain, n'est pas perceptible. Il s'agit donc d'un simple transfert de consommation dont les effets négatifs sont bien connus. Rien de surprenant que ce ne soit pas la préoccupation du groupe Auchan, mais bien moins normal pour des représentants de l'Etat en charge de lutter contre l'« apartheid social », pour éviter que nos banlieues ne deviennent des villes-dortoirs.