

DÉBAT PUBLIC EUROPACITY

15 MARS AU 30 JUIN 2016



Tremblay-en-France

TREMBLAY-EN-FRANCE

La ville de Tremblay-en-France regroupe 35 000 habitants et constitue la plus vaste commune du département.

Située au Nord-est de la Seine-Saint-Denis, elle occupe un espace géographique stratégique à proximité immédiate de l'aéroport Paris CDG (dont un tiers de la surface se situe sur la commune) et d'axes importants de communication (RER B, future ligne 17 GPE, autoroutes A1 et A104, canal de l'Ourcq...).

Après avoir promu pendant cinq ans la coopération intercommunale et la solidarité au sein de l'agglomération Terres de France, Tremblay-en-France fait partie depuis le 1er janvier 2016 de l'établissement public territorial Terres d'envol, plus jeune Territoire de la métropole francilienne.

Coordonnées :

Mairie de Tremblay-en-France
18 boulevard de l'Hôtel de ville
93290 TREMBLAY-EN-FRANCE
Tel: 01 49 63 71 35
www.tremblayenfrance.fr

CAHIER D'ACTEUR

Un projet à rebours de la modernité

« Des décennies durant, la logique d'urbanisation en tâche d'huile a été dévastatrice pour la qualité de vie des Franciliens, en matière d'environnement, de transport, de logement et d'emploi.

Véritable folie urbanistique et commerciale, le projet Europacity s'inscrit dans cette logique dépassée, à laquelle la ville de Tremblay-en-France s'est toujours opposée. En 1993, en lançant un concours d'idées international avec l'aide de l'AFTRP, Tremblay a décidé de créer un « anneau végétal » permettant de freiner l'étalement aéroportuaire et de soustraire à l'urbanisation 500 hectares de terres agricoles. Aujourd'hui encore, un tiers de la ville demeure dédié à l'agriculture.

Parce que Europacity symbolise une société du « tout consommation », du grignotage des terres agricoles et de la hausse des nuisances, il est à rebours de la modernité. Dès les années 1990, notre commune avait refusé l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse par le SDRIF, avant de réaffirmer cette position en septembre 2015 au sein de l'EPA Plaine de France.

En accueillant le projet de ZAC Aérolians et ses milliers d'emplois, Tremblay-en-France met en place à la fois une locomotive économique pour le territoire, mais aussi un verrou face à l'étalement anarchique de l'aéroport. Ce projet s'accompagne en effet de la création d'un parc paysager de 100 hectares dans le Vallon du Sausset, en lisière de la plateforme aéroportuaire, et d'une réflexion sur la reconversion une partie des surfaces agricoles en agriculture biologique de type circuit court.

C'est cette vision solidaire et équilibrée de la métropole du Grand Paris que Tremblay-en-France souhaite promouvoir. »

François Asensi

Maire de Tremblay-en-France

Député de Seine-Saint-Denis

UN PROJET QUI NIE LES SPECIFICITES ET LES RICHESSES DU TERRITOIRE

Si Europacity incarne un projet de société, celui-ci est à l'image de sa dimension économique : en totale déconnexion avec les réalités et les besoins du territoire dans lequel il prétend s'insérer, et de celles et ceux qui y vivent. Il témoigne en outre d'un nouveau recul de la puissance publique en matière d'aménagement du territoire face à une initiative portée par le privé et ses propres intérêts.

Comment ce projet peut-il ignorer la proximité immédiate des 160ha de friches de l'ancien site PSA ? Les 198ha de la ZAC Aériolians, située sur Tremblay entre l'aéroport et le Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte et qui accueillera à terme plusieurs milliers d'emplois ? La ZAC Aériolians, pour laquelle la commercialisation est déjà bien avancée, ne sera pas un simple quartier d'affaires. Elle a été pensée par les acteurs locaux, dès sa conception, comme un véritable quartier de ville, avec des bureaux, mais aussi des commerces, des restaurants, des activités sportives, culturelles et de loisirs autour d'un équipement phare : le Colisée, une aréna qui pourra accueillir jusqu'à 10.000 spectateurs et dont le fonctionnement permettra également l'accueil de manifestations d'envergure intermédiaire, locale, départementale et régionale. La réalisation de la ZAC Aériolians s'accompagne également de celle d'un parc paysager sur le vallon du ru du Sausset, avec une réflexion sur le développement d'une agriculture biologique de proximité.

Alors que le gouvernement parle d'intérêt national pour ce qui n'est au final qu'un super centre commercial dont les activités annexes seront essentiellement destinées à une clientèle touristique de passage, il existe donc d'autres projets, construits par les collectivités locales, qui sont véritablement porteurs de sens pour l'aménagement du territoire.

Il convient aussi de rappeler l'existence du Contrat de développement territorial Cœur économique Roissy Terres de France, signé le 27 février 2014 entre l'Etat, la

Communauté d'agglomération de Roissy Porte de France et celle de Terres de France, identifiant notre territoire comme un cluster des échanges internationaux, de l'activité congrès-salons et du tourisme d'affaires. Ce travail de plusieurs années a abouti à la rédaction de fiches actions et projets dont l'articulation et la cohésion d'ensemble requièrent une forte implication de la puissance publique, notamment en matière d'infrastructures de transports : bouclage de la Francilienne, réalisation d'une nouvelle gare sur la ligne B du RER au niveau de la zone de fret de l'aéroport de Paris-CDG, mise en place du BHNS COMET pour une desserte des nombreux hôtels et zones économiques du secteur, actions visant à développer les formations qualifiantes sur le territoire... Le pôle du Grand Roissy est parmi les plus dynamiques de la région capitale, mais ce développement économique doit être accompagné pour qu'il profite en premier lieu à celles et ceux qui y vivent et éviter également la thrombose des artères routières et autoroutières qui l'irriguent. C'est le sens de la notion de développement durable, à l'encontre de laquelle va Europacity.



Figure 1 : A l'inverse du modèle Europacity, Tremblay-en-France a préservé ses terres agricoles, composant un tiers de la commune



Figure 2 : Avec la future création d'un parc autour du Vallon du Sausset, Tremblay-en-France contribuera à freiner l'étalement anarchique de la plateforme aéroportuaire

VERS UNE ASPHYXIE DU TERRITOIRE

Outre la consommation de terres agricoles parmi les plus fertiles de notre pays, le bilan énergétique d'Europacity s'annonce particulièrement lourd puisque sur les 30 millions de visiteurs annuels attendus –deux fois plus qu'Eurodisney– une part non négligeable n'empruntera pas les transports en commun. D'autant que ce projet ne rompt pas avec l'urbanisation par plaques spécialisées alors que l'heure est à la mixité des usages. L'impossibilité de construire du logement sur site ne fera qu'accroître les déplacements pendulaires et la saturation des voies routières.

En outre, bien que les efforts financiers portés par la collectivité pour la desserte du site soient conséquents, ils n'intègrent pas la problématique du transport de marchandises et son lot journalier de camions. Des études montrent les perspectives réelles de flux : alors que les promoteurs annoncent 46% des déplacements en transports en commun, ces derniers seront plutôt vraisemblablement aux alentours de 20-30%, avec comme corollaire une sous-évaluation par les porteurs du projet du nombre de places de parking nécessaires. Le trafic supplémentaire généré par l'aménagement du Triangle de Gonesse sera de 80.000 véhicules / jour !

Cette saturation des voies de circulation a des conséquences réelles sur la qualité de vie des riverains, par le temps passé chaque jour dans les transports mais

aussi par les émissions polluantes, néfastes à l'environnement et à notre santé.

De même, implanter des pistes de ski à Gonesse est une aberration sur le plan écologique et social. Par leurs tarifs élevés, ces équipements seront réservés à un certain type de clientèle. En somme, il apparaît clairement ici que si Europacity s'implante sur le territoire, il n'ambitionne pas d'accueillir celles et ceux qui y vivent.

DES FRICHES INDUSTRIELLES AUX FRICHES COMMERCIALES ?

Il existe 4.607 commerces dans la zone d'étude du projet EuropaCity dont 2.852 en Seine-Saint-Denis et 2 équipements commerciaux d'envergure métropolitaine déjà implantés : O'Parinor et Aéroville.

La création d'environ 500 boutiques à proximité immédiate aura de lourdes conséquences sur le devenir de ces centres : pour éviter les doublons, les enseignes fermeront les boutiques des centres commerciaux les plus anciens, prémices d'un cercle vicieux. Contrairement encore aux annonces du maître d'ouvrage, Aéroville n'a pas été créé sur un modèle classique autour d'une enseigne alimentaire qui ferait office de locomotive. Il repose sur de nombreuses enseignes nouvelles ou peu implantées (Marks & Spencer, Forever 21, David Naman, etc.) et sur une offre de restaurants et de loisirs importante (Europa Corp, multiplexe de cinéma), complétée par l'offre de O'Parinor. Cette offre apparaît comme suffisante aux besoins des populations de la zone de chalandise ciblée par le projet Europacity.

Le commerce de proximité se trouverait également directement impacté et fragilisé par Europacity : 11% des 25 millions de Franciliens attendus résideraient à moins de 15 minutes d'EuropaCity, soit 2.750.000. Bien que ce chiffre soit peu crédible, il témoigne de l'appétit vorace des promoteurs dans ce qui s'apparente comme une opération de syphonage des surfaces commerciales proches, petites et grandes. Cet impact négatif sur le tissu commercial local existant se traduira nécessairement par des destructions d'emplois.

DES ESTIMATIONS DE CREATIONS D'EMPLOIS FANTAISISTES

Pour sa construction, Immochan indique que le chantier mobiliserait environ 4200 personnes par an en moyenne. Or, une mobilisation ne signifie par une création nette d'emplois, mais inclut des redéploiements de personnels. En outre, sur un chantier, les corps de métiers se succèdent.

De plus, on peut également s'interroger sur les réelles retombées pour notre population en termes d'emplois. D'une part, la réalisation d'un tel chantier fait intervenir un nombre important de strates de sous-traitants vers qui il est très difficile de relayer et faire appliquer les clauses d'insertions. D'autre part, Europacity annonce que 75% des futurs emplois générés correspondront à un niveau de qualification CAP/BEP/BAC, ce qui ignore la nécessité de la maîtrise linguistique pour la clientèle internationale, alors que les demandeurs d'emplois de nos territoires pâtissent d'un manque de formation en langues étrangères.

Enfin, à l'ouverture, les enseignes font souvent le choix d'installer des collaborateurs déjà expérimentés en provenance d'autres magasins, pour répondre à un enjeu de forte rentabilité à court terme. L'estimation de 11 800 emplois directs créés en phase d'exploitation

semble donc largement surévaluée.

CONCLUSION

IL Y A URGENCE A ROMPRE AVEC LE MODELE DE SOCIETE INCARNE PAR EUROCAPACITY

La COP21 a mis en lumière la nécessité de changer nos modes de consommation et de production. Sinon, très bientôt, nous ne serons plus en mesure de maîtriser l'évolution du climat. Or, Europacity se propose d'être un temple de l'hyperconsommation. Il n'innove en rien mais accentue une tendance qui nous mène dans l'impasse en matière de développement durable.

L'heure n'est pas à l'étalement urbain, mais à la reconstruction de la ville sur la ville. Il serait dès lors plus judicieux de laisser ces terrains à leur vocation agricole en les incluant dans une politique agricole régionale ambitieuse. D'autant que les friches ne manquent pas pour développer l'activité industrielle : il suffit de voir les abords de la ligne B du RER mais aussi bien évidemment, plus près de nous, les 160 hectares des terrains PSA.

Dénoncer Europacity, ce n'est pas, pour nous, être les défenseurs du statu quo, mais rappeler les richesses et les potentiels économiques dont dispose d'ores et déjà notre territoire et que cette initiative privée viendrait briser. C'est dire aussi que les terres de Gonesse sont une richesse qui doit être préservée afin de répondre de manière intelligente et pertinente à l'accroissement de la population francilienne, au changement climatique et à l'autosuffisance alimentaire des populations, à travers le développement des circuits courts.

Construire dès maintenant une alternative au modèle de société qu'incarne Europacity n'est pas une option, c'est une nécessité écologique, économique et sociale.