

DÉBAT PUBLIC EUROPACITY

15 MARS AU 13 JUILLET 2016



L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL PARIS TERRES D'ENVOL

Paris Terres d'Envol est un établissement public territorial (EPT) du Grand Paris, comprenant Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte en Seine-Saint-Denis. Directement concerné par l'implantation d'EuropaCity, dont il est limitrophe, il veut démontrer, en partant des postulats du maître d'ouvrage, les impacts du projet sur le territoire.

Contacts :

Paris Terres d'Envol

Bruno Beschizza,

Président de Paris Terres d'Envol

BP 10018

93601 Aulnay-sous-Bois Cedex

CAHIER D'ACTEUR

Paris Terres d'Envol, établissement public territorial n°7 de la Métropole du Grand Paris

EUROPACITY ICI ET MAINTENANT ? UN PROJET INNOPORTUN

À travers ce cahier d'acteur, Paris Terres d'Envol veut contribuer de manière transparente au débat et aider chacun à se forger une idée claire des impacts exceptionnels et irréversibles que subirait le quart nord-est du Grand Paris, si ce projet venait à se concrétiser.

Par son concept comme par sa manière de le promouvoir, EuropaCity opère une forme de « déni de territoire ». Par-delà les apparences et les discours, Europacity se conçoit dans une certaine ignorance du territoire supposé l'accueillir, de ses populations, de ses représentants élus, de ses acteurs économiques, sociaux, culturels, environnementaux, et surtout de leurs attentes et de leurs projets.

D'autre part, présenté comme une « destination touristique et de loisirs », il s'apparente davantage à un vaste centre commercial qui, malgré de grandes surfaces dédiées à la culture et aux loisirs, tire l'essentiel de ses revenus de la seule activité commerciale au détriment et non en complémentarité de l'emploi local.

Paris Terres d'Envol livre donc sa contribution sous trois angles : emploi, mobilité et aménagement urbain, sous forme d'une lecture critique étayée par des experts indépendants de grande notoriété. Elle exprime une autre conception d'avenir du territoire, loin de celle promue par EuropaCity.

EMPLOI

LA MENACE D'UNE DESTRUCTION SANS PRÉCÉDENT



Des hypothèses de création d'emplois plus qu'optimistes

EuropaCity a fait de la création d'emploi un de ses arguments majeurs pour séduire les populations d'un territoire très défavorisé en la matière.

Or, toutes les hypothèses sur lesquelles le maître d'ouvrage base son calcul de création d'emploi sont très optimistes :

- EuropaCity prétend attirer 6 millions de touristes annuellement. C'est l'équivalent de la Tour Eiffel, dont chacun connaît l'attractivité unique au monde.
- EuropaCity devrait réunir, dans sa composante commerciale, 500 à 600 enseignes différentes : c'est le double du nombre des plus grands centres commerciaux régionaux... Où les trouver, au détriment de qui ?
- EuropaCity prétend créer 4 200 emplois directs à l'occasion d'un chantier géant. Or une simple comparaison avec la construction d'autres équipements exceptionnels laisse espérer au maximum 2 000 à 2 500 emplois durant la phase de construction.

Même si les chiffres annoncés étaient plausibles — 11 800 emplois directs créés pour l'exploitation du centre — ils laissent dans l'ombre une certitude : chaque fois qu'il crée un emploi, EuropaCity en détruit pratiquement un autre sur notre territoire, comme le démontre le rapport qu'un grand cabinet d'audit international a réalisé en se basant sur des comparatifs internationaux et en s'appuyant sur la méthodologie du maître d'ouvrage : plus de 8 000 emplois pourraient ainsi disparaître.

Pourquoi ? Parce que le chiffre d'affaires du tissu commercial du territoire serait cannibalisé à plus de 75 % par le nouveau venu, impactant aussi bien les centres commerciaux majeurs que toutes les autres formes de commerce de proximité à Aulnay-sous-Bois, Roissy-en-France, Sarcelles, Gonesse, Tremblay-en-France, Sevrans...

Sur les 31 millions de visiteurs espérés, 25 millions ne viennent ni de Chine ni du Brésil mais de la région parisienne. La moitié d'entre eux est pratiquement à moins d'une heure de transport. Le pouvoir d'achat des consommateurs du secteur étant particulièrement contraint, ceux qui fréquenteront EuropaCity le feront sans le savoir au détriment direct des autres lieux commerciaux, culturels et de loisirs.

EuropaCity, un effet de cannibalisation

Cet assèchement économique du territoire qui concerne directement ou indirectement de très nombreux secteurs d'activité et entreprises affectera évidemment principalement la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise mais ses effets à l'échelle de la métropole ne sont pas inexistantes. Pourquoi ? Parce que EuropaCity va cannibaliser, c'est-à-dire faire perdre à ses concurrents, dans tous les secteurs d'activité, plus d'1 milliard €/an, en grande majorité sur les surfaces commerciales. Un simple exemple suffit à comprendre l'ampleur de l'effet induit. Pour le seul domaine des loisirs et des parcs à thème, EuropaCity devrait cannibaliser 100 millions d'euros par an. Or, le chiffre d'affaires annuel du parc Astérix s'élève, lui, à 90 millions d'euros par an...

DÉPLACEMENTS

LA MOBILITÉ CONFISQUÉE

Parmi les impacts possibles de l'implantation d'EuropaCity ceux qui affecteront la mobilité sont particulièrement préoccupants. Le cabinet spécialisé Ingerop les a considérés dans le cadre d'une étude globale conduite à l'échelle du quart nord-est de l'agglomération francilienne.

Le modèle d'accessibilité proposé par EuropaCity se fonde exclusivement sur les grandes infrastructures, ferroviaires et routières, en contradiction avec celui porté par l'État comme par les collectivités locales, notamment Paris Terres d'Envol, qui favorise la proximité et le maillage urbain. Son analyse soulève de nombreuses questions, d'autant plus que le maître d'ouvrage semble ignorer les critères communément admis. Aussi exceptionnel que puisse être à ses yeux le projet, il ne peut s'affranchir des contraintes du monde réel.

Une surcharge de la ligne 17 du Grand Paris Express prévisible

Ainsi, si l'hypothèse d'un recours massif aux transports en commun (46 % des accès) était confirmée par les faits, près de 35 % de la capacité de la ligne 17 du Grand Paris seraient réservés aux seuls visiteurs d'EuropaCity et de la gare Triangle de Gonesse. Au risque d'une surcharge de la ligne 17 aux heures de pointe. Quant à l'autre moitié des 31 millions de visiteurs annuels, elle se retrouverait contrainte d'emprunter un réseau autoroutier et routier déjà saturé. Et que dire si le recours aux transports en commun fluctuait plutôt en réalité entre 20 % et 30 % comme habituellement constaté ?

Le trafic supplémentaire s'opérant majoritairement avec le cœur de l'agglomération via l'A1 et/ou l'A3, on pourrait relever sur l'A1, par exemple, une augmentation très significative :

- + 14 % de trafic supplémentaire si part modale de 50 % transports en commun
- + 22 % de trafic supplémentaire si part modale de 25 % transports en commun

Une saturation du réseau routier amplifiée

S'y ajouterait un important trafic logistique évalué à 390 camions de livraison par jour entre 6 heures et 18 heures, soit un toutes les 1 min. 50 s.

L'approvisionnement constituerait donc un facteur aggravant de la surcharge routière.



DÉVELOPPEMENT URBAIN

POURUIVRE DES PROJETS ANCRÉS SUR LE TERRITOIRE

Une valorisation de l'existant

EuropaCity veut incarner une conception avant-gardiste de la ville et du territoire. Pourtant, cette conception rappelle fortement celle des années soixante durant lesquelles des objets déconnectés de leur contexte d'implantation et desservis par des grandes infrastructures de transports ont été disséminés sur le territoire national. Les hypermarchés, désormais en perte de vitesse, ont concrétisé cette logique de développement dont on mesure bien aujourd'hui les effets néfastes : gaspillage foncier, étalement urbain, défiguration du paysage, destruction de l'environnement naturel et agricole, augmentation du trafic automobile, désertification et perte d'attractivité des centres-villes commerçants... Paris Terres d'Envol souhaite, lui, envisager le devenir de son territoire et de ses populations en privilégiant un modèle de développement durable appuyé sur l'ensemble de ses composantes économiques, sociales, culturelles, environnementales.

Il se concrétisera dans la pluralité des projets actuels et à venir mis au service de la mixité, de la proximité, de la valorisation de l'existant et de l'économie des ressources ; l'inverse du gigantisme et de la concentration des moyens.

David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008, estime le projet d'EuropaCity fortement déconnecté du territoire et soutient que l'attractivité internationale, métropolitaine et locale émergera plus certainement d'un schéma durable que d'une mégastucture extraterritoriale.

Les huit gares du Grand Paris Express de Paris Terres d'Envol : un dynamiseur urbain, résidentiel et économique

Plutôt que de consommer encore des terres agricoles dans un territoire déjà largement sacrifié aux infrastructures de tous types, ne conviendrait-il pas plutôt de s'appuyer largement sur le potentiel de sites existants, enrichis par des projets complémentaires déjà programmés ou à l'étude ? Certains sont déjà soutenus par le Territoire, d'autres par les villes ou les anciennes communautés d'agglomérations et visent, par exemple, à désenclaver les quartiers et traiter l'habitat dégradé en lien avec le développement économique. Ils s'appuient notamment sur les gares du Grand Paris Express ou du réseau francilien actuel, pensées comme des dynamiseurs urbains, résidentiels et économiques.

D'autres concernent des sites majeurs dont l'attractivité internationale et métropolitaine bénéficierait à l'environnement local : Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires européen, Villepinte-Tremblay, deuxième aéroport fret/voyageurs d'Europe et pôle international de congrès-expositions, les 180 ha des terrains PSA à Aulnay-sous-Bois. D'autres encore, associent — à une toute autre échelle qu'EuropaCity — culture, loisirs et commerces dans des équipements attractifs pour générer de l'animation et de la vie

urbaine sur tout le territoire. Tous ces projets entrent en interaction les uns avec les autres, d'autant plus qu'ils sont reliés par le Grand Paris Express. Ici, les investissements consentis sont rentabilisés au profit du plus grand nombre et non monopolisés par un équipement disproportionné et ses utilisateurs. Cette dynamique préexistante risque de pâtir de l'arrivée d'EuropaCity.



CONCLUSION

Les promoteurs d'EuropaCity ont dépeint un projet idyllique mettant en avant ses multiples retombées pour le territoire. Mais, ils l'ont fait en méconnaissant trop souvent les perspectives de développement portées par les acteurs locaux et en minimisant les impacts négatifs sur l'emploi, la mobilité et l'aménagement urbain.

Une autre vision du territoire, s'appuyant sur les dynamiques préexistantes, peut être opposée à EuropaCity. Elle est porteuse de richesses économiques, sociales et environnementales. Elle pourra, elle, se développer harmonieusement et progressivement avec des effets bénéfiques plus durables et sans les inconvénients immédiats d'un concept contestable.

L'ensemble des éléments et arguments sont détaillés à travers des contributions associées et les études annexées à ces contributions, publiées sur le site du débat public.