

# DÉBAT PUBLIC EUROPACITY

15 MARS AU 13 JUILLET 2016



**seine-saint-denis**  
LE DÉPARTEMENT

Ce qui est en jeu, ce n'est pas seulement EuropaCity, le triangle de Gonesse et la stratégie d'aménagement du sud du Val d'Oise, mais l'évolution d'un vaste secteur qui intègre PSA, l'aéroport du Bourget, et le futur secteur Olympique de Dugny-le Bourget.

Et dans ce cadre là, de réfléchir à l'avenir du triangle de Gonesse, zone d'agriculture intensive mais qui aurait besoin d'un projet de développement au service de ces habitants. Ce que nous demandons c'est un modèle de développement et d'aménagement urbain qui permette de préserver les espaces verts, de développer l'agriculture urbaine, de promouvoir les filières d'avenir, de créer de l'emploi.

Sans cette ambition, il ne sera pas possible de soutenir un projet qui serait en contradiction avec la qualité de vie des séquanodionysiens, de leurs valeurs et d'une conception de l'avenir qui passe par la transformation écologique du territoire.

## CAHIER D'ACTEUR

### Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

**UN PROJET QUI NE REPOND PAS A CERTAINES INQUIETUDES MAJEURES POUR L'AVENIR DE NOTRE DEPARTEMENT.**

Le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis a déjà formulé à plusieurs reprises ses doutes et inquiétudes concernant l'aménagement du Triangle de Gonesse et en particulier le projet « EuropaCity » qui en serait le cœur.

L'aménagement de cet espace conformément au Schéma Directeur de la Région Île-de-France est légitime et souhaitable. Mais il doit se faire dans le cadre d'une réflexion globale, à l'échelle métropolitaine, dans le souci de protéger les espaces agricoles et naturels tout en assurant le développement d'un pôle d'équilibre du territoire entre la Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis.

Il ne sera pas possible de soutenir un projet qui serait en contradiction avec la qualité de vie des Séquanodionysiens, de leurs valeurs et d'une conception de l'avenir qui passe par la transformation écologique du territoire.

Par ailleurs, sur un territoire qui compte le plus d'allocataires du RSA en France métropolitaine, l'emploi est un combat pour lequel le Conseil Départemental est en première ligne. La fragilisation du tissu économique, y compris dans la grande distribution ou le secteur des loisirs en Seine-Saint-Denis, ne serait pas acceptable.

Le dossier présenté par le porteur de projet dans le cadre du débat public ne répond toujours pas à certaines des inquiétudes majeures sur des sujets essentiels pour l'avenir de notre département.

# NOS DOUTES SUR EUROPA CITY



## Un impact sur l'emploi et le commerce trop incertain en Seine-Saint-Denis

Le projet prévoit plus de 230 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales sur lequel pour l'instant, nous n'avons pas, ou très peu, de visibilité. Cet aspect du projet a d'ailleurs conduit la Commission Particulière du débat public à demander des précisions au maître d'ouvrage. Ce surdimensionnement pose question : même les centres commerciaux de nouvelle génération récemment implantés sur notre territoire rencontrent des difficultés pour atteindre leur point d'équilibre économique. Le positionnement loisirs/culture mis en avant dans le projet ne peut écarter le risque de concurrence exacerbée dans un secteur déjà bien très présent en Seine-Saint-Denis.

Aujourd'hui, rien ne garantit qu'il n'y aura pas de destruction d'emplois en Seine-Saint-Denis. Au contraire, les éléments apportés lors du débat public ont renforcé la conviction du Conseil Départemental quant à la possible menace que faisait peser ce projet sur le tissu commercial du département.

En effet, au-delà des impacts négatifs probables sur les centres commerciaux existants, le projet n'apparaît pas de nature à conforter le tissu commercial local pour les communes les plus proches du projet alors même que l'existence d'un commerce de proximité déjà fragile

nous semble être le gage essentiel du cadre de vie, du lien social et du vivre ensemble dans nos villes.

En ce qui concerne la création d'emploi, les estimations reposent sur les déclarations des investisseurs et ne tiennent pas compte des impacts négatifs déjà évoqués sur l'emploi local. Celles-là mêmes sont difficiles à évaluer sans plus de précisions sur la programmation commerciale réelle d'Europacity.

Le projet « Europacity Compétences », dont l'objectif est de développer des programmes de formation et accueillir 3.500 personnes sur les deux années qui précèdent l'ouverture afin de proposer une main d'œuvre qualifiée aux entreprises, serait de nature à rassurer. Mais il appelle plusieurs questionnements concernant les liens avec l'offre de formations existante (CFA de la restauration...) et les moyens financiers alloués. Plus globalement, sur un tel projet d'envergure francilienne, rien ne permet de s'assurer que l'offre de formations proposée est, in fine, utilisée par des habitants du territoire et de ses environs.

En termes de clauses sociales dans le cadre des travaux de construction et dans la phase d'exploitation, ce projet questionne sur la manière d'associer les Structures d'Insertion par l'Activité Économique (SIAE) et les facilitateurs notamment de la Seine-Saint-Denis. Dans la même logique, il pose la question de la manière dont les différents territoires seront associés aux recrutements à venir.

Ainsi, le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis conteste aujourd'hui la capacité de ce projet à avoir un solde d'emplois positifs sur son territoire à l'horizon 2025.

## Vers une embolie du réseau routier ?

Sur le plan des déplacements, toutes les études (et notamment une étude récente de la DRIEA) montrent que le développement économique du corridor aéroportuaire Roissy-le Bourget risque de créer une congestion majeure du réseau routier et autoroutier du secteur. Cela concerne le réseau majeur, et en premier lieu l'A1, mais également le réseau secondaire et notamment les routes départementales déjà

surchargées. Sur ce point, le dossier du maître d'ouvrage est peu précis : les données comptages sur le réseau autoroutier sont anciennes (2010) et les données trafic sur la Francilienne ne sont pas indiquées. Or, l'échangeur Francilienne/A1 fait partie de l'échangeur sensible.

Comment croire qu'avec 35 millions de passages en plus par an, le projet ne risque pas de renforcer cet engorgement et donc de pénaliser les habitants qui doivent utiliser ces axes pour aller travailler ?

La Seine-Saint-Denis est la terre d'accueil de l'accord historique de la COP21 de décembre 2015. Nos territoires ne retrouvent pas dans ce projet l'ambition de transition énergétique des territoires de périphérie urbaine qu'ils se sont fixée, notamment en ce qui concerne la réduction des GES, incompatible non pas tant avec le type de construction HQE choisi pour le bâtiment qu'avec le taux de fréquentation escompté et la philosophie du projet.

Si un réseau dense de connexions écologiques sur cette zone avec les trames qui permettent notamment de connecter le parc départemental Georges-Valbon et le parc départemental du Sausset, sont identifiées par le SDRIF et le SRCE comme un enjeu au niveau régional, les dispositions du projet et notamment la proposition de trame verte arborée sur toiture ne constitue pas une proposition fonctionnelle permettant de rétablir la continuité écologique entre les deux parcs.

Le projet réduit les milieux à un espace fortement artificialisé et à faible valeur écologique. Il est aussi indiqué que la biodiversité présente n'a rien de remarquable. Elle est néanmoins typique des milieux agricoles. D'après le STOC (suivi temporel des oiseaux communs), programme national, les oiseaux des milieux agricoles sont en forte régression au détriment des espèces plus généralistes. Cela est dû notamment à la destruction et au manque d'entretien des milieux agricoles. Les oiseaux sont des espèces indicatrices du bon fonctionnement des habitats.



### **Un projet qui semble incompatible avec la transition écologique engagée dans le département de la Seine-Saint-Denis**

Le projet Europacity présente des intentions qui sont éloignées de celles du Département dans les domaines de l'écologie alors que le dossier du débat public cherche à mettre sur le même plan les parcs départementaux et les espaces paysagers créés au sein du complexe.

Malgré la création de nouveaux milieux, les espèces locales ne pourront pas y vivre.

On peut souligner que les milieux proposés ne sont pas adaptés au contexte local. Les pelouses sèches et les steppes sont des milieux très peu présents en Ile-de-France et qui nécessitent une gestion et un climat particulier.

La forte fréquentation (estimée à 33 millions de visiteurs par an sur 80 ha) rend impossible la colonisation de la biodiversité attendue. A titre d'exemple, le parc départemental Georges-Valbon de 400 ha accueille environ 2 millions de visiteurs par an. Le rapport entre les deux espaces est de l'ordre de 100 (environ 1130 personnes à l'hectare par jour contre 13 personnes à l'hectare par jour au parc départemental Georges-Valbon). La pression sur les milieux jardinés sera donc très importante.

De plus, la terre est en grande partie excavée (200 000 m<sup>3</sup>) ce qui constitue une aberration autant pour la production de gaz à effet de serre (au lendemain de la COP21) qu'au niveau du coût que cela représente, alors que la question de la protection des sols est essentielle. La structure, composée de grandes baies vitrées et très éclairées constitue un piège mortel pour la faune (oiseaux et insectes notamment).

Le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis conteste donc la compatibilité du projet avec une transformation écologique de la zone limitrophe du projet dont elle a la charge.

### **Un changement d'échelle nécessaire pour penser ce projet ?**

Il y aurait une spectaculaire anomalie à faire la plus grande zone commerciale d'Europe à quelques mètres de la plus grande friche industrielle d'Europe. L'engagement de l'Etat en faveur d'un projet d'investissement de 3,1 Mds€ mérite l'attention. Mais comment expliquer le fait que rien ne soit proposé, depuis plus de trois ans, pour les 160 hectares du site de l'ancienne usine PSA, situés à quelques centaines de mètres du Triangle de Gonesse ? Aujourd'hui, le SDRIF conditionne l'aménagement du Triangle de Gonesse.

Mais il classe également le site de PSA en « zone à fort potentiel de densification », c'est-à-dire qu'il a vocation à accueillir d'ambitieux projets d'aménagement, sans conditions.

Par ailleurs, la « proposition urbaine » du projet Europacity s'inscrit dans la continuité du modèle urbain qui a produit un territoire aujourd'hui reconnu comme très fragmenté, sans réelle cohérence ni grandes qualités urbaines. Alors qu'il s'agit de rompre avec la juxtaposition de très grandes emprises d'activités fermées (souvent plus de 50 ha), d'infrastructures de transports structurantes mais déconnectées du territoire (A1 : 100 000 voyageurs/jour, aéroport : près de 1.5 millions de passagers par jour), le projet Europacity conforte un modèle de zonage sans offrir de perspective de réversibilité (80ha d'un seul tenant). Le projet Europacity interroge donc sur sa capacité d'insertion urbaine, économique et environnementale à une échelle élargie.