

# DÉBAT PUBLIC EUROPACITY

15 MARS AU 30 JUIN 2016



## COMITE DEPARTEMENTAL MNLE 93

Le MNLE (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement) est une association de sensibilisation et d'éducation populaire sur l'environnement et le développement durable.

MNLE-93

6 rue Jules Auffret

93500 Pantin

Tél. : 01 48 46 04 14

Mnle93@wanadoo.fr

www.mnle93.fr

Contact : Jean Marie Baty

Tél. : 01 48 44 11 39

## CAHIER D'ACTEUR

### Europa-City, pour quels intérêts ? Analyse et commentaires des critères énoncés

Nous sommes opposés au gigantisme commercial porté par Europa City. Gigantisme fait de spéculation immobilière et financière destructrice de terres agricoles et ne répondant pas aux besoins des populations environnantes. Ce projet entraînera la régression voire la disparition des commerces et des activités culturelles de proximité. Ainsi il emportera avec lui la mixité sociale et les liens tissés dans le « vivre ensemble intergénérationnel » des centres ville. Ne respectant pas la qualité de vie et l'environnement, il laisse à la charge des contribuables les travaux d'aménagement des infrastructures et leur maintenance.

Le projet d'Europa-City est présenté comme **un nouveau quartier, une destination francilienne et touristique, un pôle d'attractivité, un projet écoresponsable**. Il convient de s'interroger sur son opportunité au regard des critères énoncés. Par son ampleur, les publics visés, et sa fréquentation, il a une dimension nationale et internationale. **Le débat public devrait donc être élargi à un plus vaste public que la population de proximité.**



# A PROPOS DE SON OPPORTUNITE...

## POUR TOUS LES CONCEPTS MIS EN AVANT LES MOTS SONT DEVOYES DE LEUR SIGNIFICATION

### UN EXEMPLE : LE QUARTIER

C'est une partie de ville avec ses **habitants**. Ils y vivent en permanence et ont les activités sociales, économiques, culturelles, de rencontres qu'implique une vie sociale conjointe. Bref ils y **habitent**.

Europa-City, il n'y aurait pas d'habitants puisque la construction de logement est interdite en raison des survols liés aux aéroports de Roissy C D G et du Bourget. Les 31 millions de **visiteurs** attendus sont de passage dans un commerce, pour un divertissement ou un loisir.

**Exactement l'inverse d'habitants d'un quartier avec ses équipements publics accessibles à tous. Jamais cet espace dédié uniquement à la consommation, n'acquerra « l'âme », la vie d'un quartier.**

Il risque même de contribuer à détruire l'image qui fait l'attractivité de Paris pour les touristes, le caractère de ville globale avec des équipements divers (musées, théâtres, cinémas, commerces ...) dans un espace relativement restreint.

Cet ensemble d'équipement intégrant: commerces, hôtels, restaurants, équipements sportifs et de spectacles, boîtes de nuits, voies de circulation et rues piétonnes, espaces verts et une «ferme urbaine» sera d'une **gestion complexe** avec les questions de sécurité et d'entretien. Or, les savoirs- faire des promoteurs, Auchan (gestion de centres commerciaux) et Wanda (gestion des hôtels) ne font pas une compétence globale, d'où un **risque de dégradation rapide des équipements avec la transformation du lieu en friche commerciale ?**

### L'URBANISME

Pour **l'urbanisme** : Cette nouvelle plaque « monofonctionnelle » n'apportera pas de la cohérence au tissu disparate du territoire et vivra

coupée de son environnement car elle est en rupture avec les autres activités industrielles et économiques du territoire.

Même si Europa-City doit occuper 80 hectares d'un ensemble de 300 hectares du Triangle de Gonesse dont le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) prévoit l'urbanisation, hors logement, ne faut-il pas s'interroger sur sa pertinence compte tenu des contraintes qu'impose la proximité des aéroports (1700 vols/jours) ?

La RP est déficitaire de terres agricoles et maraîchères, ne faut-il pas conserver celles-ci, les réorienter vers des cultures de proximité ?

**Pourquoi les documents ne traitent pas des nuisances, notamment du bruit ? Une étude contradictoire devrait être exigée avant toute décision.**

### LA FREQUENTATION

**Une fréquentation** de 31 millions de personnes/an est prévue. Comment ce chiffre a-t-il été obtenu ?

La fréquentation totale de tous les parcs d'attraction en France s'élève à 30 millions/an. **Euro-Disney**, première destination des parcs d'attraction d'Europe, plafonne à 14,2 millions de visiteurs/an. Il bénéficie de la notoriété d'une marque mondialement connue, de films célèbres, de personnages et d'histoires adoués par les enfants.

Par ailleurs, Paris avec ses musées dont le Louvre (9 millions de visiteurs/an), premier pôle culturel du monde et son triangle d'or, Bd Haussmann/St Lazare/Champs-Élysées risque fort d'être longtemps plus prisé par les touristes que le Triangle de Gonesse.

**Mais le gonflement du chiffre de fréquentation permet aussi de gonfler aussi les promesses d'emplois !**

### L'EMPLOI

**4200 emplois** annoncés par an pendant la construction, ce n'est pas démontré, les géants du BTP ont leurs ouvriers et la sous-traitance est limitée! Ils annoncent également **11 800 emplois** directs non délocalisables, en phase d'exploitation. Cet « argument »

est celui qui allèche le plus les élus locaux favorables au projet et la population en souffrance, espérant trouver enfin un emploi stable.

Aucun des grands projets n'a atteint le nombre des emplois annoncés. Souvent la majorité des emplois sont pourvus par des salariés hors du territoire concerné. Combien d'emplois seront détruits dans les centres commerciaux et les quelques commerces de proximité existant dans les villes et territoires adjacents, (Aéroville, O'Parinor, Plein-Air, My Place).

**Quel gain final net ? Une étude contradictoire reste à faire aussi sur ce sujet avant toute décision.**

## UNE SOCIETE DE LOISIRS

Tout le projet est bâti sur cette l'idée. Cette affirmation portée par les promoteurs, des sociologues, économistes. Elle est démentie tous les jours dans les faits.

Les débats sur le travail portent sous la pression patronale et de certaines forces politiques, sur l'allongement du temps de travail, la remise en cause des 35H par semaines.

**Pour bénéficier de loisirs il faut, en dehors des connaissances culturelles et des situations sociales, conjointement du temps et du pouvoir d'achat.** La question de la société des loisirs pour justifier sur le plan idéologique cet équipement **mériterait un débat qui hélas n'est pas prévu.**

## ECO-RESPONSABILITE ?

**L'éco-responsabilité :** Beaucoup de questions restent en suspend avec l'immense fossé entre la réalité et le discours et **mériteraient des études contradictoires plus poussées**, allant au-delà de ce qui est affirmé.

La **stérilisation de terres agricoles** qui pourrait être reconverties vers un usage d'agriculture biologique de proximité. Tous les 7 ans la France stérilise l'équivalent d'un département moyen de terres agricoles avec des conséquences multiples (inondations ou sécheresses,...). Un équipement de l'ampleur de celui envisagé doit donc démontrer de façon incontestable, **les gains sociaux, culturels, environnementaux,**

**économiques y compris en terme d'emplois, ce qui n'est pas le cas.**

## LES TRANSPORTS

**Les transports, posent une importante question :** les équipements dits publics, la gare « Triangle de Gonesse » qui se trouverait au milieu des champs, le détournement de la ligne 17 du métro Express, et « le barreau de Gonesse » reliant le RER D et le RER B (un milliard d'euros environ) correspondent ils à l'intérêt général ? Où n'ont-ils d'autre objet que de permettre la réalisation d'Europa-City, afin d'amener des transports publics sur le lieu du projet ? Dans la réalité ces équipements dits publics sont privés, et devraient être pris en charge, pour leur construction comme pour leur entretien par le promoteur privé. **Europa-City étant inutile, cette gare et ce détournement de la ligne 17 sont inutiles.**

D'autre part **l'utilisation de la voiture** reste importante, même si une des principales justifications de la ZAC est la création de moyens de transports collectifs. Il y aura augmentation de la circulation routière (15 millions de véhicules/an et camions d'approvisionnement). Ces infrastructures devraient également être financées par le promoteur privé (la modification de l'échangeur entre A3 et A1 par exemple).

L'augmentation de la circulation routière aura un impact sanitaire et de proximité sur les riverains des routes (flux migratoire : domicile/travail) dont le rapport d'AIRPARIF montre qu'il ne peut pas respecter les normes sur les poussières fines de l'OMS. Cet aspect n'est pas suffisamment étudié. **Il faut, au-delà et en plus des mesures curatives et du développement des transports collectifs et des modes alternatifs à la voiture, diminuer la densité de circulation routière et donc s'interroger sur la concentration d'équipements dans de telles zones.**

## TRANSITION PAYSAGERE ?

L'effet de porte tempéré par une continuité nord-sud par le parc de 10 ha, les toitures végétalisées (15 ha accessibles sur 50) et une ferme de 7 ha. La référence aux parcs de Seine-Saint-Denis est incongrue en raison des surfaces considérées. Il faut 20 ans pour que la terre déplacée reconstitue ses micro-organismes. L'ampleur relative des toitures végétalisées est-elle un atout touristique à 2 km du parc du Sausset (200 ha) avec sa biodiversité, sa faune, sa flore ? **Il y a une contradiction entre la forte fréquentation souhaitée sur un espace modeste et l'indice de biodiversité.**

## LES ENERGIES

Les solutions proposées pour la **fourniture d'électricité** sont un véritable pot-pourri de technologies mais sans aucune innovation: cogénération, photovoltaïque sans stockage d'électricité, pompes à chaleur, récupérations, méthanisation. Le scénario 1 de géothermie profonde en cogénération est impossible sur « le Dogger ». La nouveauté réside dans un foisonnement de différentes techniques, mises en cohérence dans un « smart grid électrique » et un « smart grid chaleur ». **Ce n'est pas un dispositif à énergie électrique autosuffisant.** Le prix prévisionnel de l'énergie n'est pas donné même à titre indicatif. Quel sera le statut tarifaire de l'électricité produite ? Garantie d'achat et/ou autoconsommation ? **Qui va payer le surcoût par l'intermédiaire de la contribution au service public de l'électricité : les usagers de l'électricité ou les clients d'Europacity ?**

Les incertitudes sur la production endogène de l'électricité, l'impossibilité de la géothermie profonde ajoutées à la circulation routière, le **bilan énergétique** de l'opération EuropaCity est fortement négatif. Ce

bilan **ne s'inscrit pas dans la nécessaire lutte contre les dérèglements climatiques et les rejets des gaz à effet de serre.** Les propositions pour la gestion et la valorisation des **déchets** n'ont rien d'innovant et sont très insuffisantes. Or, un équipement qui est appelé à recevoir **31 millions de visiteurs/an, produit un volume de déchets de toutes natures considérable !**

## CONCLUSION

Ce projet, une des pièces du « Grand Paris Métropolitain » et du « Grand Roissy » vise à transformer la RP en ville de concurrence internationale en modifiant, en chassant les populations laborieuses pour les éloigner encore plus du cœur de la capitale. La recherche de compétitivité se fonde sur le dumping social et environnemental, elle ne fait qu'aggraver les flux migratoires : domicile /travail. Le temps passé dans les transports s'accroît et engendre une dégradation de la qualité de vie des consommateurs, usagers, citoyens et riverains.

Chaque bassin de vie a besoin d'un schéma d'organisation, de pérennisation et de relocalisation des activités économiques et industrielles, une maîtrise des déplacements conforme au développement durable et aux choix affirmés par la COP 21. Nous souhaitons un aménagement du territoire cohérent entre emploi et logement de qualité, des transports et des services publics vivifiés, des espaces agricoles et maraîchers de proximité pour des circuits courts, des équipements publics accessibles à tous. **C'est le contraire d'Europa-City.**