

12 octobre 2017 | Mise à jour le 12 octobre 2017

Par [Véronique Lopez](#) | Photo(s) : EuropaCity



Europacity. Vue sur le parc central depuis le Belvedere

EuropaCity n'en finit pas de poser question : environnement, emploi, commerce... et transports. Focus sur un aspect moins évident du dossier : la desserte d'une zone agricole appelée à devenir une zone touristique XXL. Entretien avec Dominique Launay, de l'Union interfédérale des transports CGT.



Dominique Launay de l'Union intersyndicale des transports CGT.
© Bapoushoo

L'Union intersyndicale des transports CGT s'oppose à Europacity, ce mégachantier que le groupe Auchan, associé au chinois Dalian Wanda, entend construire sur le Triangle de Gonesse dans le Val-d'Oise. Pourquoi ?

Si on veut mieux résoudre les problèmes de transports dans l'aménagement du territoire, il faut arrêter l'urbanisation anarchique et l'étalement urbain. Or, EuropaCity va encore artificialiser les terres, développer de nouveaux besoins de transports au détriment de l'intérêt général. L'objectif affiché, si ce projet aboutissait, est de 30 millions de visiteurs par an. Même si ce nombre semble surestimé, les besoins de transports vont exploser pour répondre à ces mouvements de personnes. Cela veut dire que l'on va vers une saturation routière totalement ingérable. L'Île-de-France est déjà au bord de l'asphyxie au sens propre. La qualité de l'air est mauvaise, les émissions de gaz à effet de serre trop fortes. Tous les marqueurs sont déjà dans le rouge, et EuropaCity va encore contribuer à leur progression.

Il est beaucoup question de la future ligne 17. Sans elle pas d'EuropaCity entend-on dire. La réciproque est-elle vraie ?

Un amalgame est fait entre EuropaCity et la ligne 17 (dite « Grand Paris Express »). Certains opposants à EuropaCity prônent même la fin de la ligne 17 au Bourget dans le but de faire capoter EuropaCity. Nous, qui sommes fondamentalement contre EuropaCity, nous militons cependant pour une ligne 17 dans son intégralité. Il faut donc sortir EuropaCity de ce sujet et travailler sur la ligne 17 dans l'esprit de service public et d'intérêt général.

EuropaCity veut prendre appui sur la ligne 17 pour justifier de son utilité ? Pour l'UIT-CGT, les deux n'ont strictement rien à voir ! La ligne 17 joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire, à l'inverse d'EuropaCity. Elle va desservir l'aéroport Charles-de-Gaulle, va traverser le département de la Seine-Saint-Denis et donc à ce titre jouer le rôle fondamental d'une ligne structurante pour les habitants, les usagers des transports publics de la Seine-Saint-Denis, les salariés de la plateforme de l'aéroportuaire. Elle passera par le Carrefour Pleyel à Saint-Denis (actuellement desservi par la ligne 13 du métro) et se prolongera jusqu'à La Défense, dans les Hauts-de-Seine.

La ligne 17, c'est aussi l'anti-Charles de-Gaulle Express (CDG Express), ce train sans arrêt entre Roissy et le centre de Paris, prévu pour être inaccessible aux habitants et à la plupart des usagers. Il ne concernera, s'il voit le jour, que les touristes et les hommes d'affaires. Le passe Navigo ne fonctionnera pas sur cette ligne et le prix du billet aller sera d'environ 27 euros. Il n'est donc pas prévu pour les millions d'habitants des départements du nord de Paris.

Si EuropaCity se fait, la ligne 17 ne risque-t-elle pas de subir rapidement une saturation due à un report de passagers/touristes ?

C'est un risque. Certaines études prévoient que la ligne 17 pourrait absorber jusqu'à 15 % de voyageurs du CDG Express. Ce qui veut dire pour l'une la surcharge, pour l'autre un train surdimensionné qui circulera en sous-charge. Pour le Grand Paris Express, on parle de 10 milliards pour l'ensemble des travaux mais on n'entend pas parler des quelque deux milliards qu'on va mettre dans le CDG Express pour 17 000 voyageurs/jour. Pour se donner une idée juste du trafic dans cette zone, ces chiffres sont à comparer aux 900 000 voyageurs/jour de la ligne B du RER. Et ce, alors que ce gouvernement nous parle des transports du quotidien dans le cadre des assises de la mobilité...

Cop 21 hier, assises de la mobilité aujourd'hui... on ne nous baladerait pas un peu ?

On nous balade beaucoup, et ce, au nom de la nécessité économique et de l'emploi. L'accord de Paris de la COP 21 précisait qu'il fallait arrêter l'artificialisation des terres et l'étalement urbain. Or aujourd'hui, que ce soit pour EuropaCity, le Carré Sénart en Seine-et-Marne ou le plateau de Saclay, on délocalise des entreprises pour les implanter dans ces zones d'activité sans vie. Mais ça ne crée pas d'emploi ! Par contre, ça crée pour les salariés délocalisés de nouveaux besoins de transports. La solution à propos d'EuropaCity, est

simple: c'est qu'il ne voie pas le jour. Aujourd'hui, l'enjeu des transports est de répondre aux besoins des populations, d'aménagement du territoire.

On a des projets pour réindustrialiser les friches de l'usine PSA Aulnay, qui jouxte la zone d'EuropaCity. Une partie va servir à l'implantation des ateliers du Grand Paris Express. Mais d'autres industries, en lien avec les questions environnementales, pourraient voir le jour. On parle de bus et de voitures électriques, mais on n'a aucune maîtrise sur les batteries : travailler sur la recherche en matière de moteurs électriques, sur un site historique comme celui de PSA, voilà un vrai projet industriel ! Ce serait un enjeu autrement plus fort, et qui répondrait à des besoins de transports, qu'un énième centre commercial, même relooké en « centre touristique-culturel ». Cela donnerait des signes de reprise industrielle et répondrait vraiment aux besoins économiques et sociaux du territoire. Mais ce gouvernement, comme les précédents, lance des grands projets sans jamais avoir travaillé les filières en amont.

Pour EuropaCity, on parle de 3 milliards d'euros privés uniquement...

Comme pour tous les grands chantiers prévus, on évoque des données chiffrées pour le projet en tant que tel. Mais en ce qui concerne l'aménagement et les infrastructures, ce sont très souvent les collectivités, donc les contribuables, qui paient. Depuis longtemps, la CGT souhaite que tous ceux qui profitent des transports au sens capitalistique du terme, c'est-à-dire ces grands centres commerciaux qui bénéficient parfois de dessertes directes pour « déverser » des clients dans leur temple de la consommation, financent aussi les transports collectifs.