

EMPLOI : UNE COURSE A L'ATTRACTIVITE ILLUSOIRE

*Nous savons par expérience que **la démesure ne constitue en aucun cas une solution pour le développement économique local**. Ainsi, les grands pôles à caractère métropolitain qui concentrent des milliers d'emplois très spécialisés dans quelques filières, ont une incidence sur l'économie régionale voire nationale, mais cette attractivité engendre un impact très faible sur le territoire environnant et dessine une aire d'attraction gigantesque. Ce qui génère une explosion des déplacements lointains, une intensification et un allongement des flux domicile-travail, avec leur cortège de mal-être pour les populations locales : pollutions, destruction de patrimoine naturel, gaspillage d'énergie, temps perdu dans les transports et saturation des équipements. Sans se traduire par une hausse des embauches entraînant une baisse du taux de chômage local. EuropaCity appartient à cette catégorie de grands pôles économiques métropolitains et compter sur son implantation pour améliorer l'attractivité de l'Est du Val d'Oise et booster son développement apparaît chimérique.*

Un axe radial qui assure une fonction de transit, non de desserte

A l'échelle de l'Ile-de-France, on enregistre aujourd'hui 41 Millions de déplacements/jour et les besoins augmentent de 300.000 flux/ jour chaque année. Si le calendrier du Grand-Paris-Express est respecté, ce qui n'est pas acquis (retard de 2 ans sur la seule prolongation de la ligne 14), l'offre de transports permettrait d'accueillir 5 millions de flux supplémentaires en 2030, mais entretemps la demande aurait augmenté d'autant. Soit à l'arrivée un jeu à somme nulle, mais avec une ardoise supplémentaire de 25 milliards (sans compter les sur-coûts probables) qui n'intègre pas les besoins urgents de maintenance du réseau existant, notamment des RER B et D. Croire que « disposer d'une gare du Grand-Paris-Express » générerait forcément un développement du territoire et ferait « *entrer le Val d'Oise dans le Grand Paris* » relève là encore de l'illusion. Surtout dans le cas de la ligne 17 Le Bourget-Roissy, reliant deux pôles d'emplois entre eux, ce qui répond à 3% des besoins de transports franciliens. Car les radiales (de la périphérie vers le centre) sont des axes traversants qui favorisent l'évasion des territoires, à la différence des rocade (de banlieue à banlieue) qui desservent l'espace local en assurant un maillage de relations de proximité.

Peu importe l'emploi, pourvu qu'on ait l'image ?

Il n'est guère pertinent d'affirmer que peu importe le nombre d'emplois créés par EuropaCity (cf. la phrase : « *Même à 1000 emplois, je prends* » !), que peu importe la proportion d'actifs locaux embauchés, du moment qu'on bénéficierait d'investissements privés supposés rendre le territoire attractif, ce qui permettrait d'en « changer l'image » (cf Forum de discussion, point de vue n°97). EuroDisney s'appelle officiellement « Disneyland-Paris » et tout le monde ignore que ce parc de loisirs est implanté sur la commune de Chessy, qui n'a bénéficié d'aucune célébrité nouvelle. Le parc recrute dans l'Europe entière et son impact local est largement surestimé. Quand à l'« effet Grand Stade » qui aurait redoré l'image de Saint-Denis et généré une attractivité du site entraînant son développement économique, il ne faut pas confondre causalité et corrélation¹. Si de nombreuses entreprises se sont implantées sur la plaine St Denis à la fin des années 90, c'est en raison d'un cumul de facteurs : hausse des coûts fonciers et saturation de l'offre à Paris-La Défense, vacance de nombreuses friches industrielles, situation géographique exceptionnelle contigüe à la capitale, excellente desserte de transports. Autant de conditions non réunies sur le Triangle de Gonesse.

¹ Coluche était passé maître dans l'art de jouer de cette confusion, conseillant aux gens de ne plus dormir dans leur lit, puisqu'ayant 50% de chances d'y mourir.

Les effets pervers d'une politique d'implantation d'emplois, sans intégrer les besoins de la main-d'œuvre

Malgré les nombreuses installations d'entreprises, la transformation économique du pôle de Saint-Denis n'a guère eu d'impact sur sa population, comme en témoignent les taux élevés de pauvreté (revenu médian de 14386 € en 2012, contre 16 507€ à Gonesse, pour une moyenne régionale de 22180 €) et de chômage² (23,4% en 2013, contre 16,8% à Gonesse). On observe aujourd'hui sur Saint-Denis deux territoires dissociés qui fonctionnent en juxtaposition : une ville d'entreprises prospères, avec des sièges sociaux dans des immeubles-miroirs attirant des cadres parisiens, et une ville d'habitat paupérisé, avec une main-d'œuvre peu qualifiée qui va quérir l'emploi ailleurs ou qui pointe au chômage. Cette situation ne constitue en rien un modèle, comme l'exprime le cahier d'acteurs de Plaine Commune (contribution n° 14).

De même, le développement du pôle de Roissy depuis une quarantaine d'années a généré une dissociation de territoire semblable, avec une concentration d'activités cumulant les richesses économiques sur le cœur de pôle et des habitants des communes environnantes ne bénéficiant pas des emplois implantés. Les nuisances de l'aéroport venant s'ajouter à la pauvreté des populations, l'importance des déplacements domicile-travail et les taux de chômage élevés.

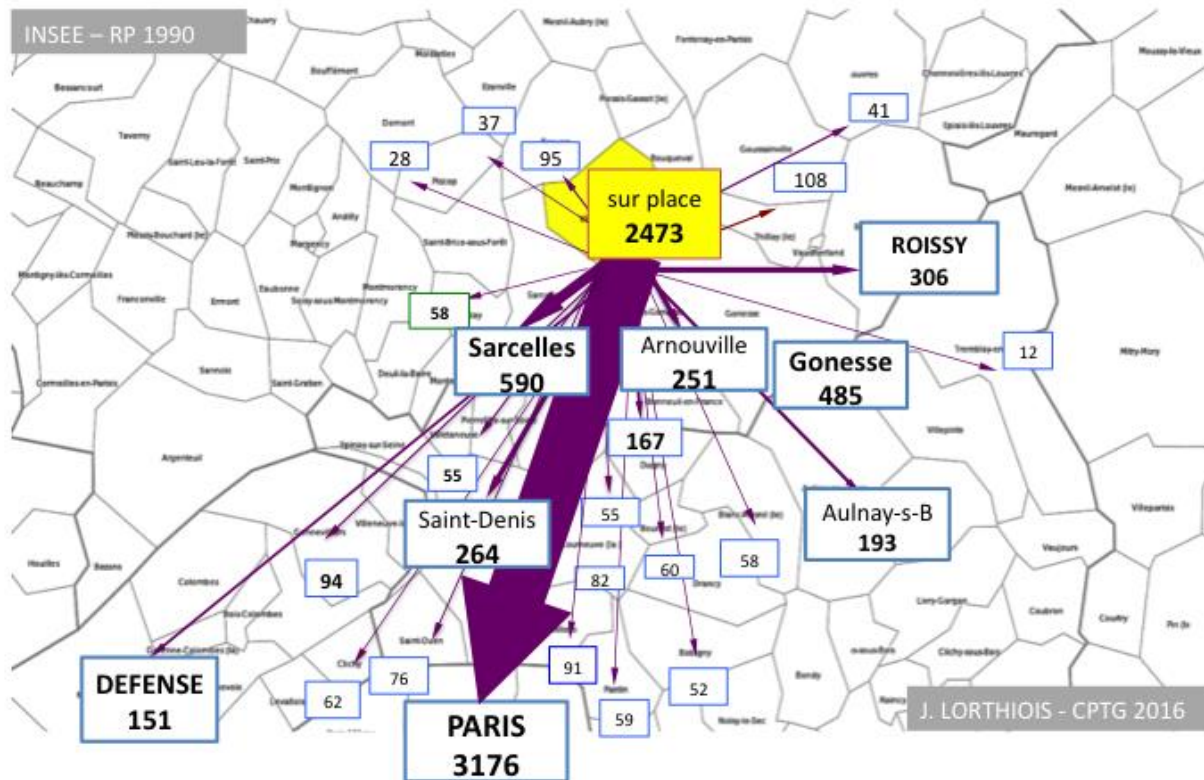
a/ 1ère incertitude : l'absence de relation entre développement de l'emploi et baisse du taux de chômage

Prenons le cas de Villiers-le-Bel, à titre d'exemple. Sur les deux cartes ci-dessous, on observe qu'en l'espace d'à peine deux décennies (1990-2008), 556 beauvillésois supplémentaires travaillent à Roissy, ce qui pourrait être considéré comme appréciable. Mais ramené à la croissance du pôle (+ 61000 emplois), ce chiffre exprime un bénéfice d'à peine 0,9% de cette augmentation pour les actifs de Villiers-le-Bel. A l'inverse, le nombre d'habitants travaillant dans la commune a diminué de 415 personnes, soit une réduction de 17%. Les résidants continuent à se diriger massivement vers le Sud, moins fortement en direction de la capitale, mais davantage en proche couronne, deux destinations qui offrent un million d'emplois peu/pas qualifiés (dont Paris 270.000 ; Seine-St-Denis 107.000). Pourtant, contrairement à une idée reçue encore entendue lors du débat public (« *Il faut passer par Paris pour aller à Roissy* »), il existe bien à Villiers-le-Bel une offre de transports en commun permettant d'accéder directement aux emplois de l'aéroport : bus 23 ; transport à la demande Filéo, fonctionnant 24 h/ 24.

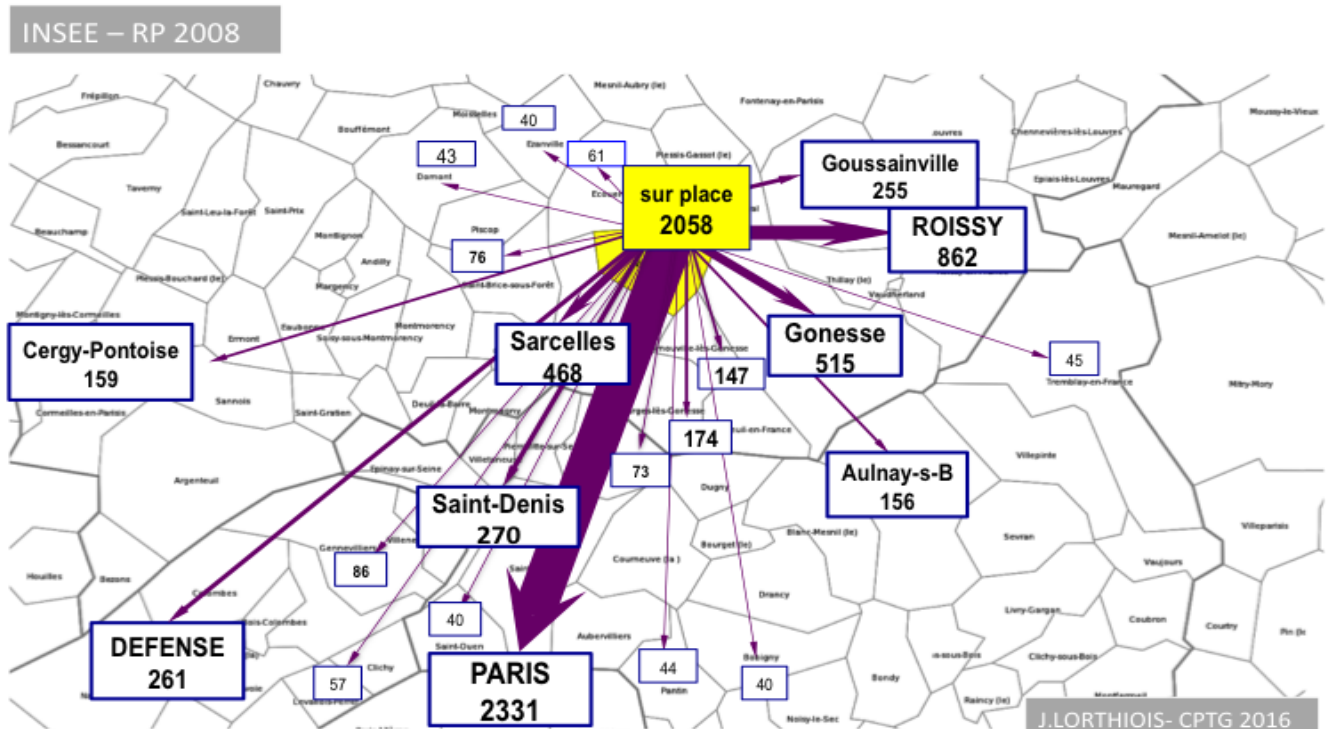
En matière de taux de chômage, le décalage entre les emplois offerts par un pôle métropolitain – relativement qualifiés et spécialisés sur un champ restreint de métiers - et une main-d'œuvre faiblement qualifiée positionnée sur des filières plus diversifiées, aboutit à un taux de chômage élevé, qui apparaît indépendant de la richesse en emplois des communes. Gonesse qui possède plus d'emplois que d'actifs (recensement 2013 : 14880 emplois pour 10300 travailleurs ayant un emploi et 12400 en intégrant les chômeurs) atteint quasiment le même taux de chômage – 16,8 %- que Goussainville, commune dortoir avec 2 actifs pour un emploi – 17,5%.

² Au sens du recensement.

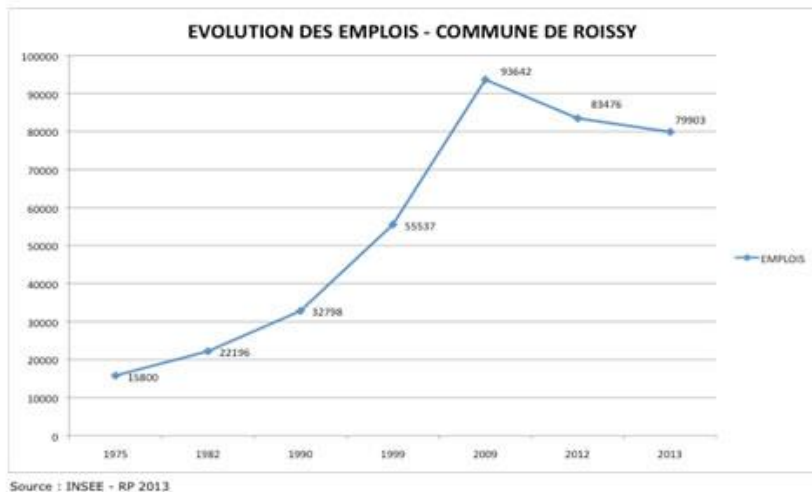
Où travaillent les actifs de VILLIERS-LE-BEL en 1990 ?



Où travaillent les actifs de VILLIERS-LE-BEL en 2008 ?



b/ 2ème incertitude : les perspectives de croissance aléatoires du pôle de Roissy



J. LORTHOIS

CPTG

Juin 2016

Sur le graphique à gauche, on constate que la courbe des emplois de la commune croît rapidement de 1974 à 2008, puis fléchit au cours des années suivantes (2008-2012). Et le recensement 2013 confirme ce déclin : les emplois passent sous la barre des 80 000. D'ici 2030, les perspectives d'EuropaCity tableraient sur un doublement du trafic de l'aéroport (120 millions de passagers). Mais rien ne garantit un tel objectif. On peut aussi considérer que le pôle de Roissy est parvenu à un

seuil de maturité et que d'autres aéroports mieux placés au regard de la demande émergente (Moyen Orient, Chine, Inde, etc.) pourraient prendre le relais. De même, Disneyland a atteint un record de fréquentation en 2012 (16 millions de visiteurs) qui a chuté ensuite (14,2 M en 2014, 14,8 en 2015). Ces exemples incitent à la prudence : comment engager dans ces conditions entre 1 et 1,8 milliard d'investissements publics pour EuropaCity ?

c/ Troisième incertitude : l'impact de l'amélioration de l'offre de transports en commun sur le taux d'emploi

Quelle que soit la qualité de la desserte en transports en commun, ceci ne modifie guère le taux d'emplois à Roissy des actifs du territoire. Aulnay-sous-bois sur le RER B en accès direct à l'aéroport possède un taux d'actifs travaillant à Roissy (6 % des actifs-chômeurs compris-) un peu inférieur à celui de Villiers-le-Bel sur le RER D (6,96 %), disposant d'une desserte médiocre.

*

* *

Les leçons de l'expérience nous incitent à considérer que les mêmes causes produisent les mêmes effets. Ainsi, l'objectif affiché par les élus du Val-d'Oise de « faire baisser le taux de chômage » de l'Est 95 n'a aucune chance avérée d'être atteint par l'implantation d'EuropaCity, pôle métropolitain de mêmes caractéristiques que Disneyland ou Roissy. Même si les chiffres d'emplois - contestés par toutes les expertises indépendantes - se révélaient plus élevés que prévu, ils profiteraient sans doute faiblement à la main-d'œuvre locale et largement à une population extérieure qui ne se fixerait en aucun cas sur place. En négatif, le territoire enregistrerait une aggravation de toutes les inégalités spatiales, des concurrences exacerbées entre communes et une fracture sociale et économique aggravée que l'on prétend réduire, avec son cortège de mal-être pour les résidants : disparition du patrimoine naturel et agricole, hausse de la dépendance alimentaire, explosion des déplacements et saturation des équipements de transports, aggravation du solde migratoire négatif et notamment départ accru des classes moyennes et aisées et perte de mixité sociale, appauvrissement des populations, hausse du chômage, etc...

Le territoire risquant de devenir une immense zone de passage, avec des flux croisés incessants d'arrivées et de départs de visiteurs et de travailleurs. Un vaste territoire « volatile » sans aucun enracinement, ni impact local. Avec une perte irréversible de « biens communs » appartenant aux habitants, non seulement leur capital de terres agricoles, mais aussi leur capital humain et socio-économique.