

TRIBUNE. Les zadistes de Gonesse ont-ils raison de s'opposer à une gare en plein champ ?

Oui, répond l'urbaniste Jacqueline Lorthiois : au moment où le trafic aérien et l'immobilier de bureau s'effondrent, il est absurde de s'entêter à urbaniser le Triangle de Gonesse (Val-d'Oise), en détruisant au passage d'excellentes terres agricoles.

Par Jacqueline Lorthiois, urbaniste

Publié le [11 février 2021 à 07h01](#) Mis à jour le 11 février 2021 à 07h01



ZAD sur le Triangle de Gonesse, dans le Val-d'Oise. (DR)

Dimanche, une ZAD (zone à défendre) [a été créée sur le Triangle de Gonesse](#), vaste zone agricole située à l'ouest de Roissy, dans le Val-d'Oise. Les zadistes s'opposent à la construction d'une gare en plein champ, ne desservant aucune habitation et dont la seule utilité sera d'amorcer l'urbanisation de ces terres pourtant connues pour être particulièrement fertiles.

Devant l'entêtement des élus locaux et de la Société du Grand Paris (SGP), face aux attermoissements de la justice et au silence du gouvernement, un certain nombre de militants ont décidé d'occuper le site. Et voici pourquoi, selon nous, ils ont raison de vouloir stopper la stratégie d'aménagement à l'œuvre sur ce territoire.

1. L'obsession des grands aménagements

Le bassin de Roissy est un cas d'école. Depuis les années 1970, les acteurs locaux poursuivent l'objectif obsessionnel d'y attirer force activités et équipements, promettant des retombées d'emplois et de richesses économiques mirifiques. Encore aujourd'hui, sont projetés deux « grands projets inutiles ». D'une part, sur le Triangle de Gonesse, la création d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) de 280 hectares couplée à une gare de la ligne 17 Nord, [prévue par le Grand Paris](#). Et d'autre part, un nouveau terminal T4 de l'aéroport de Roissy, censé passer de 70 à 120 millions de passagers par an.

La fièvre bâtisseuse dont le Triangle de Gonesse est l'objet est d'autant plus paradoxale que le site – coincé entre les aéroports du Bourget et de Roissy – est interdit à l'habitat. Cet obstacle majeur n'a pas découragé les élus, en vingt ans, de postuler pour les candidatures les plus extravagantes : Stade de France, Roland-Garros, circuit de Formule 1, technopôle, EuropaCity, gare et ligne du Grand Paris Express, Exposition universelle... Et dernière lubie : démarrer une zone d'activités de 100 hectares agrémentée d'une gare de métro en plein champ, alors que le pôle de Roissy est à l'arrêt à 75 % et que la demande de l'immobilier d'entreprises s'est effondrée.

[Lignes de métro 14, 15, 16, 17 et 18 : où en est le Grand Paris ?](#)

2. Des grands projets inutiles aux habitants

A chaque fois, élus, aménageurs et promoteurs font miroiter de juteuses retombées économiques, reposant sur des estimations hasardeuses. Dès 1974 à l'ouverture de l'aéroport, les communes du Val-d'Oise se sont lancées dans une course éperdue à la bétonisation, pour bénéficier de la prétendue « manne des emplois » engendrés par le dynamisme présumé du pôle. Mais les promesses n'ont jamais été tenues. Roissy en 1975 comptabilisait 18 000 emplois, au lieu des 70 000 escomptés ; en 2013, le centre commercial Aéroville situé sur la plateforme n'a créé que 1 600 postes contre 2 700 annoncés. Et lors du débat public de 2016, la direction d'EuropaCity a dû réviser de moitié les effectifs prétendus : parti de 24 400, le nombre des créations d'emplois a peu à peu fondu et, en intégrant les postes supprimés ailleurs, le solde net oscillait dans une fourchette allant de 500 à 8 100 emplois.

Mais l'essentiel est ailleurs : même si les activités implantées créent en effet un certain nombre de postes, ceux-ci bénéficient très faiblement à la main-d'œuvre locale. L'exemple de l'aéroport de Roissy en apporte la preuve flagrante : seuls 6,2 % des actifs de son bassin y travaillent. En revanche, le site recrute sur une aire gigantesque, qui comprend toute l'Ile-de-France, mais aussi l'Oise et l'Aisne. En réalité, le pôle de Roissy ne sera jamais attractif pour son bassin de proximité : l'ultra-spécialisation de ses activités ne génère qu'une palette très étroite de professions et métiers (300 à 500 sur la plateforme, contre 10 000 répertoriés en France). Les habitants des environs de Roissy ne peuvent pas devenir tous contrôleurs du ciel. De plus, ces filières (transport aérien, commerce international, tourisme) sont très dépendantes de la conjoncture extérieure, dont on découvre la fragilité avec la pandémie.

3. La surenchère misérabiliste des élus et acteurs économiques

Depuis des décennies, les décideurs locaux dramatisent la situation sociale du territoire pour justifier leur volonté aveugle d'urbaniser, allant jusqu'à gonfler les statistiques du chômage. En témoigne un communiqué de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Paris Ile-de-France [paru cet automne](#) : « *Le taux de chômage du Grand Roissy monte jusqu'à 30 %.* » C'est faux ! L'Insee indique un taux de chômage de 17,8 % (moyenne nationale : 13,6 %). Même constat dans une tribune des acteurs économiques du Val-d'Oise : « *Un taux de chômage chez les jeunes avoisinant les 40 % dans certains quartiers.* » Faux encore : l'Insee comptabilise pour l'agglomération Roissy-Pays de France 48 144 habitants de 15 à 24 ans, dont 5 960 chômeurs, soit 12,3 % de la population jeune. Taux à peine supérieur dans un quartier très sensible de Villiers-le-Bel : 899 habitants de 15-24 ans, dont 122 chômeurs, soit 13,5 % de la population jeune.

4. Prendre ses distances avec les pompiers pyromanes

Dans le bassin de Roissy, la perte de qualité urbaine agit comme un repoussoir des classes moyennes. BruitParif a démontré que la pollution sonore faisait perdre 28 mois de vie en bonne santé à un million de riverains. L'accumulation désordonnée de zones d'activités, les réseaux de transports saturés, les nuisances des deux aéroports... ont segmenté le territoire et accéléré la disparition d'espaces de nature. Avec un tel cadre de vie, seules les populations modestes restent là, par défaut. Dès qu'elles grimpent dans l'échelle sociale, elles fuient l'hostilité du site, aussitôt remplacées par de nouveaux arrivants en galère.

Sacrifier les populations locales, au nom d'une attractivité illusoire du territoire est une impasse écologique, socio-économique et bien entendu politique. On voudrait nous faire croire que la pauvreté du bassin justifie l'urbanisation, alors que c'est elle qui a engendré l'appauvrissement dont le territoire ne parvient plus à sortir. Quelle légitimité possèdent les bétonneurs, pleurant misère auprès des pouvoirs publics et réclamant les « milliards » d'investissements et les milliers d'emplois auxquels le Bassin aurait droit ? Comment confier l'avenir des populations locales à de tels pompiers pyromanes ?

[Des écologistes « occupent » le Triangle de Gonesse pour empêcher la construction d'une gare](#)

5. S'affranchir des stratégies territoriales « dépassées »

En annonçant l'abandon d'EuropaCity, Emmanuel Macron avait parlé d'un projet « *daté* » et « *dépassé* » : il parlait d'or ! De plus en plus s'exprime dans la société civile le rejet grandissant d'une politique territoriale descendante, remplissant progressivement tous les espaces de respiration d'une [agglomération tentaculaire](#). La crise brutale que nous traversons a ringardisé les recettes quantitatives de « la vie d'avant » et leurs porteurs. A Roissy, la zone aéroportuaire est frappée de léthargie, les chantiers des centres d'affaires (International Center, Roissy Tech, Aérolians) sont en suspens et les avions cloués au sol. Il est urgent de mettre à profit ce temps d'arrêt pour inventer les alternatives de « la vie d'après ». Les activités riches en emplois doivent être au cœur des villes, là où sont les habitants. Il faut y reconstituer un tissu vivant d'artisanat et petits commerces, de services aux populations et d'emplois publics et associatifs. Seule la restauration du cadre de vie

peut générer chez les résidents un sentiment d'appartenance à une « communauté de destin », qui permette de recréer des liens sociaux et de rebâtir une économie locale prospère.

Quant à la galère des transports, à quoi bon rajouter une offre supplémentaire ? Un nouveau métro ne peut servir d'alibi à une stratégie régionale inégalitaire qui concentre les richesses économiques sur quelques pôles et déplace les « premiers de corvée ». Qu'est-ce qui justifie qu'un actif de Villiers-le-Bel passe l'équivalent de sept ans de travail supplémentaire en temps perdu dans les bus et RER ? Vivre, travailler, se détendre « au pays », dans son bassin de proximité n'est pas un slogan réservé aux paysans du Larzac. Le meilleur transport est celui qu'on évite.

[Europacity c'est fini, mais encore un effort, monsieur le président !](#)

6. Recoudre le beau « Pays de France »

Il s'agit d'une région naturelle constituée de terres d'une richesse agricole exceptionnelle. Historiquement, c'est la fonction nourricière de ce territoire qui a permis au modeste roi de France d'étendre sa puissance. C'est ainsi que le petit Pays de France a donné son nom à la nation : un tel patrimoine national doit être préservé. Aujourd'hui, le constat est sévère : l'Ile-de-France ne produit que quelques pourcents de son alimentation. Je propose d'inverser la question habituelle des aménageurs. Au lieu de « Quel projet d'urbanisation pour le Triangle de Gonesse ? », mieux vaudrait « Où localiser la fonction alimentaire de l'Ile-de-France ? » Réponse sans appel : « Evidemment sur les meilleures terres » ! Malheureusement, l'organisation de l'espace dépend de schémas d'urbanisme et autres PLU... orchestrés par des organismes – le plus souvent publics, censés porter l'intérêt général – dont les budgets reposent sur la spéculation foncière, dans un contexte où l'hectare d'un limon millénaire vaut moins cher que l'hectare de friche industrielle.

Faire de l'aéroport de Roissy – l'équipement le plus nuisant d'Ile-de-France après le boulevard périphérique – le moteur du développement du Pays de France est un non-sens. Quelle signification du concept de « Grand Roissy », qui rattache 711 000 habitants à Roissy-en-France (2 900 âmes) ? Il faut saisir l'occasion de la crise du transport aérien pour reconstituer un projet interdépartemental, recousant les trois morceaux artificiellement segmentés de l'Est-95, de l'agglomération de Terres d'envol (93) et du nord-ouest seine-et-marnais.

[A la place d'EuropaCity, le projet d'une « ceinture alimentaire » pour nourrir le Grand Paris](#)

7. Valoriser les terres agricoles

Au sein d'un « bassin du Pays de France » reconfiguré, il existe un site privilégié – le Triangle de Gonesse – qui doit à son enclavement d'avoir été préservé. Peu propice à l'occupation humaine, il est au contraire très habité par des milliers d'espèces végétales et animales, qui ne demandent qu'à y prospérer. [Le projet agri-urbain Carma](#) est candidat pour valoriser ces terres agricoles, réduire notre dépendance alimentaire, piéger le carbone, préserver la biodiversité et protéger nos paysages. Son démarrage rapide sur le Triangle pourrait constituer un levier pour repenser les pratiques agricoles d'Ile-de-France. Mais il faut que l'Etat, après l'abandon d'EuropaCity, prenne la décision qui s'impose, assurant les conditions d'éclosion d'un Grand Projet Utile de Territoire, qui réconcilie petite et grande couronne, ville et campagne, emploi et habitat.

[Jacqueline Lorthiois](#) est urbaniste, socioéconomiste et cofondatrice du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG).

<https://www.nouvelobs.com/planete/20210211.OBS40044/tribune-les-zadistes-de-gonesse-ont-ils-raison-de-s-opposer-a-une-gare-en-plein-champ.html>