

# Europacity, le monstre qui cache la forêt les champs dévastés

9 nov. 2018 Par [ScopFair](#) architectes Paris – France

Blog : [Réparer le Grand Paris](#)

**EuropaCity promet d'absorber 80 ha de terres parmi les plus fertiles d'Europe, mais combien d'hectares de la Plaine de France ont déjà disparu? Avec l'arrivée du Grand Paris Express, la construction d'un 4e terminal à Roissy est en projet, ce territoire n'est-il pas en train de faire disparaître beaucoup plus que 80 ha de terre? EuropaCity ne serait-il pas le monstre qui cache les champs dévastés?**

L'été dernier, Nicolas Hulot déclarait à propos du projet EuropaCity. « Avoir un centre commercial gigantesque avec une station de ski artificielle, c'est la folie des grandeurs du XXème siècle ! C'est exactement ce que je ne veux plus demain »

Fardé de signes et de paillettes, de représentations en vogue, d'espaces festifs mélangeant montagnes russes et sculptures à facettes de Xavier Veilhan, vitrines Vuiton et panneaux solaires, le projet d'EuropaCity donne l'image d'un futur dépassé. La « folie des grandeurs » promise par EuropaCity n'incarne par le progrès mais bien le prolongement d'un consumérisme révolu. L'humanité épuise en 8 mois ce que la Terre met un an à produire ; chaque jour la croissance des villes dans le monde dévore une surface équivalente à 110 km<sup>2</sup> ; un quart des espèces animales et végétales pourrait disparaître d'ici le milieu du siècle... Le propre du progrès n'est-il pas de nous faire avancer pour nous permettre de vivre mieux ? La véritable modernité serait d'ouvrir des voies pour rendre la vie humaine à nouveau compatible avec l'équilibre de notre planète. Aussi nous faut-il inventer cette modernité, un urbanisme résilient, affranchit de l'automobile, plus attentif à la vie, aux habitants et aux lieux. Faire avancer l'humanité ne signifie pas continuer à massacrer notre planète. Le défi n'est plus de construire des pistes de ski sur des terres agricoles, mais avant tout de préserver une Terre habitable.

EuropaCity promet d'absorber 80 hectares de terres agricoles, parmi les plus fertiles d'Europe, mais combien d'hectares de la Plaine de France ont déjà disparu? Avec l'arrivée du Grand Paris Express jusqu'au Mesnil-Amelot, la construction d'un 4<sup>e</sup> terminal à Roissy et de multiples ZAC en projet, ce territoire n'est-il pas en train de faire disparaître beaucoup plus que 80 hectares de terre ? EuropaCity ne serait-il pas ~~l'arbre~~ le monstre qui cache ~~la forêt~~ les champs (dévastés) ? **Une vidéo de 3' pour comprendre : [ICI](#)**

## Histoire du territoire

"Ici tout pousse" disait un paysan de Roissy à la fin des années 1960, avant même que n'y pousse un aéroport. Au nord de Paris, à l'ouest des coteaux de l'Aulnoye et des buttes de Dammartin, à l'est des forêts de Montmorency et de Carnelle, s'étend le vaste territoire agricole de la Plaine de France, aussi appelé Pays de France ou Parisis. La plaine limoneuse est dédiée aux grandes cultures céréalières. Dès l'époque médiévale, la fertilité de ses sols en a fait le grenier à céréale de la capitale. La prospérité des villages de Sevran, Villepinte, Tremblay, Gonesse a longtemps reposé sur l'abondance de ces cultures céréalières.

La construction du canal de l'Ourcq en 1825, puis l'arrivée du chemin de fer vers 1860, transforment le territoire ; progressivement il s'industrialise et s'urbanise comme l'ensemble du pourtour de Paris au XIXe siècle. Le canal de l'Ourcq est utilisé pour le transport des céréales et du bois. Le train favorise largement le développement de lotissements résidentiels et l'implantation d'industries.

L'urbanisation entre les deux guerres et surtout lors des trente glorieuses s'accélère. La politique urbaine de l'après-guerre fait la part belle aux intérêts privés, aux intérêts particuliers, aux industries, à la promotion immobilière et au développement de centres commerciaux. L'équilibre entre l'intérêt général et les intérêts privés, caractéristique des villes anciennes, des villages, des tissus de faubourgs aurait-il disparu ? Posons ici cette hypothèse. Dans un curieux enchaînement, les investissements publics servent les intérêts privés, la construction d'infrastructures favorise la spéculation et le développement toujours plus étendu de zones d'activités morcelées, monofonctionnelles, privées mais sollicitant toujours plus d'infrastructures publiques (autoroutes, aéroports, gares...).

Aujourd'hui le projet d'EuropaCity veut tirer profit de la proximité aéroportuaire et surtout de la construction d'une gare du Grand Paris Express, mais ce phénomène n'est pas nouveau. La promotion immobilière voire la privatisation de l'urbanisme spéculent depuis longtemps sur investissements publics : L'aéroport du Bourget, premier aéroport civil de Paris, ouvre en 1919. Il constitue une première occupation majeure de ce territoire dont il en détient aujourd'hui 550 hectares. C'est le début d'un engrenage, l'infrastructure attire les industries, lesquelles s'entourent de logements ouvriers et appellent d'autres infrastructures. Dès les années 1930 l'autoroute A1, première autoroute française, est pensée pour relier Paris au Bourget. Durant ces années-là, le lobby automobile pousse à la disparition du tramway et à la construction d'autoroutes. Progressivement les espaces maraîchers proches de la capitale disparaissent en faveur de la construction de logements et d'ateliers industriels. Les premiers grands ensembles sont construits (Cité de la Muette à Drancy, 1932) et se développent largement dans l'après-guerre repoussant les limites

avec l'espace rural. Les travaux de l'autoroute A1 démarrent dans les années 1950 pour relier Paris à Lille et à la Belgique. Lors de sa mise en service en 1967, un nouvel aéroport est déjà programmé à Roissy, en connexion à l'autoroute. La même année, le parc d'activité de Garonor est construit sur 75 hectares de terres jusqu'alors cultivées. Suivant le même engrenage, l'autoroute A3 ouvre en 1969, la A104 en 1980. A l'est de l'autoroute A1, sur 200 hectares de terrain d'Aulnay-sous-Bois, Citroën déménage son usine en 1973. Le constructeur automobile était à l'étroit dans le quartier de Javel (15<sup>e</sup> arr.). A Aulnay, elle comptera jusqu'à 8 000 salariés, ils sont encore 3 000 lors de la fermeture du site en 2014. A côté de l'usine, s'implante la Cité de la « Rose des vents », 3 000 logements, un collège, un groupes scolaires, un centre commercial qui se veut alors « régional », (Aulnay 3000).

En 1974, l'aéroport Roissy Charles De Gaulle est inauguré et attire dans son sillage toujours plus de zones d'activités destructrices de terres agricoles et d'espaces naturels, produisant embouteillages, et explosion des dépenses publiques : Au sud de l'aéroport s'ouvre le centre commercial Parinor devenu O'Parinor sur 90 000m<sup>2</sup> ; à l'est se développe la zone d'activité de Mitry-Compans sur 240 hectares dans le but d'accueillir des usines chimiques ou, selon l'arrêté préfectoral : « des établissements dangereux, insalubres ou incommodes » ; A l'ouest, coté Goussainville, s'implante une autre zone d'activités sur 160 hectares.

Dès 1976, Roissy est connecté à Paris par la Ligne Roissy RER qui deviendra le RER B en 1983.

Progressivement l'aéroport vient à remplir les 3 200 hectares gagnés sur les terres les plus fertiles de la région : 1982, l'aéroport compte une deuxième piste et un second terminal. Le parc des expositions de Villepinte ouvre ses portes la même année. Ce monstre 242 200 m<sup>2</sup> s'étend sur 135 hectares. Il sert aussi de tête de gondole pour développer les 300 hectares du Parc d'activités de Paris Nord 2. Avec 265 bâtiments, plus d'un million de mètres carrés construits au bord de l'A1, celui-ci est maintenant occupé par 550 entreprises et 20 000 employés. Le centre commercial y regroupe 135 commerces (dont Ikea et Castorama et 120 boutiques de l'Usines Center) et le parc hôtelier totalise 1 800 chambres.

L'aéroport continue de s'étendre avec les aérogares 2D en 1989, le terminal 3 en 1991, le 2C en 1993. En 1999 et 2000, l'aéroport double ses pistes d'atterrissage et ouvre de nouvelles aérogares 2F en 1999, le 2E en 2003, le satellite S3 et le 2G en 2008, le S4 en 2012...

Sous la pression des riverains, l'aéroport est contraint d'abandonner l'idée d'une 5e piste.

En 1999, FedEx s'implante à Roissy sur 110 000m<sup>2</sup>. L'aéroport est alors le 1er hub de fret en Europe et le 5e à l'échelle mondiale. Plus de 200 entreprises, dont DHL, Bolloré, La Poste sont installées dans la zone de fret aménagée aux pieds des pistes sud sur 700 000m<sup>2</sup>

### **Territoire aéroportuaire**

Centralité secondaire, un aéroport est un équipement urbain ambivalent : attractif et répulsif, d'une part, il attire, il aspire la ville, la concentre, la polarise et, d'autre part, il la repousse et fait le vide autour de lui, il impacte le paysage, l'environnement et contraint l'urbanisation générant les importantes discontinuités du territoire de la Plaine de France. Les restes de terres agricoles de Gonesse et de Tremblay, et le paysage industriel qui les jouxte sont les résultantes des nuisances aériennes et des plans d'exposition au bruit (PEB) de Roissy et du Bourget qui contraignent l'urbanisation de ces terres. Le PEB de Roissy a un impact sur plus de 22 000 hectares, 127 communes sont concernées sur cinq départements. La construction d'habitations, notamment de logements collectifs est impossible sur une part importante de ce territoire. Néanmoins, bureaux, usines, centre commerciaux et autres activités peuvent s'y installer. Aussi les terres agricoles périphériques à l'aéroport ne sont perçues que comme des réserves foncières pour de futures zones d'activité. Progressivement la zone aéroportuaire devient un morceau de ville, un espace urbain autonome par la densité et la diversité d'acteurs qui s'y concentrent, par ses infrastructures et la pluralité de ses activités. Les aéroports rassemblent des zones d'activités, parcs logistiques, bureaux, centres d'affaires, centres d'expositions, restaurants, cuisines centrales, galeries marchandes, centres commerciaux, espaces culturels, pôles hôteliers, centres sportifs et pôles multimodaux. L'ensemble constitue un nœud de transport, d'échange et de communication. Il fonctionne comme un système cardiaque, un cœur, une pompe, il engendre et contrôle les flux de passagers et de marchandises. L'activité attire la connectivité et tire profit des réseaux et des infrastructures de transports en place.

L'Etat projette de vendre prochainement les aéroports de Paris au groupe Vinci, major du BTP et leader de la concession aéroportuaire (44 aéroports dans le monde sont gérés par Vinci). A travers le monde, les aéroports constituent les plus grands projets d'urbanisme produits et gérés par des entreprises de droit privé. Les gestionnaires d'aéroports sont devenus d'importants opérateurs fonciers, ils génèrent des revenus sans aucun rapport avec le transport aérien, et les chiffres d'affaires tirés de ces opérations immobilières, de la construction et la location d'espaces peuvent, pour certaines plateformes, atteindre plus de 50 % de leurs revenus. La ville aéroportuaire est donc une ville privée et cette image même de « ville aéroportuaire », d' « airport city » ou « aéroville », n'est sans doute qu'une stratégie marketing pour valoriser leurs espaces à louer.

Depuis 50 ans, les aménageurs jouent à SimCity sur le territoire de la Plaine de France, renommé pompeusement « le Grand Roissy », où 6 700 hectares de terres agricoles ont disparu. En 30 ans, les surfaces d'activités sont passées de 1 700 hectares à 3 200 hectares. La machine à étalement urbain ne s'est pas arrêtée au début des années 2000, bien au contraire, les projets se multiplient[1] et le projet bien connu d'Europacity n'est qu'un monstre qui cache une forêt dévastée ou plutôt des champs agricoles saccagés et transformés en parkings, ronds-points et bretelles autoroutières.

En 2013, s'est ouvert le centre commercial Aéroville, 84 000 m<sup>2</sup> de commerces sur 11 hectares. En 2015, se développaient les zones d'activités du Moulin 33 hectares et Demi-Lune 16 hectares à Roissy, l'extension sur 75 hectares de la zone d'activité à Mitry-Compans. La ZAC Tulipe à Gonesse (200 000m<sup>2</sup> de béton) occupe 42 hectares du sud du triangle agricole. Tremblay prépare la construction de 850 000m<sup>2</sup> de bureaux et d'activité sur les 198 hectares de la zone Aérolians, l'extension de Paris-Nord Villepinte. 140 000m<sup>2</sup> en sont déjà construits pour le Paris-Asia Business Center ouvert cette année[2]. Il faudra aussi déplacer les 17 hectares du circuit Carole, le circuit moto adossé au parc des expositions.

En 2019, un golf ouvrira au nord du triangle, à Roissy, sur 80 hectares[3] et Le Thillay aura 200 000m<sup>2</sup> de bureaux, laboratoires, hôtels, showrooms, parc d'activités sur les 30 hectares du A Park. On attend aussi pour 2020 la gare de fret Carex sur 116 hectares à Goussainville ; pour 2022, les Zac Sud Roissy et le International Trade Center à Roissy, sur respectivement 11 hectares et 13 hectares ; la privatisation de l'urbanisme est telle que la rue qui borde le projet du futur International Trade Center porte le nom de son promoteur suisse-américain Heinz Gloor.

En 2023, la reconversion de la friche PSA aura commencé, au nord-est du site, 75 hectares sont déjà en cours de reconversion industrielle. Segro y installe des entrepôts logistiques pour Carrefour et Chronopost. La Société du Grand Paris y a acheté 29 hectares afin d'y implanter un centre de maintenance du futur métro automatique de la métropole. Les 105 hectares restants ont été rachetés par l'Etat via un établissement public foncier, en novembre 2017. L'opération d'aménagement est conduite par la ville d'Aulnay et Grand Paris Aménagement. Le Maire d'Aulnay Bruno Beschizza veut y créer un nouveau morceau de ville, construire un million de mètres carrés mixant 2 500 logements, commerces, équipements, activités. Un centre de formation et une pépinière d'entreprises y sont prévus, « sur le modèle du Leepark de Rotterdam » où étudiants et travailleurs se côtoient.[4]

2024, les Jeux Olympiques sont prétextes à toujours plus de gigantisme. Europacity et même le Ménéil-Amelot (947 habitant) rêvaient d'avoir leur gare du Grand Paris Express pour l'occasion, ce sera peut-être pour 2030. Toujours plus loin, l'"éco"-quartier de Louvres, les ZAC de Tremblay, de Gonesse, du Ménéil-Amelot continueront de s'étendre et d'engloutir encore et encore l'excellente terre de la plaine de France.

Coté aéroport de Paris, on table sur 110 millions de voyageurs d'ici 2024 (soit 40 millions de passagers supplémentaires) et prévoit cette année-là à la fois l'inauguration du CDG express, un train reliant directement la gare de l'est à l'aéroport, et l'ouverture de son 4<sup>e</sup> terminal, un gigantesque chantier de 167 hectares[5]. Bien sûr, cette prévision va à rebours de toutes les prospectives tant économiques, que climatiques. Les 40 millions de passagers en plus signifient 500 survols supplémentaires par jour, plus de nuisances pour les riverains et des tonnes de CO2 rejetés dans l'atmosphère. Nous sommes bien loin des objectifs de la transition énergétique et des accords sur le climat. Le transport aérien est le mode de déplacement le plus polluant et il n'existe pas d'alternative à court terme pour remplacer le kérosène. Un scénario visant à atteindre les objectifs du GIEC entraînerait une réduction drastique des émissions de GES imputables au transport aérien (-40% en 2020 et -90% en 2050). Le scénario de l'association négaWatt[6] recherchant le 100 % d'énergies renouvelables en 2050, propose de supprimer les vols de courte et moyenne distance (< à 800 km) au profit du train et de diviser par 2 le nombre de vols long courrier pour lesquels il n'existe pas de réelle alternative.

### **Étalement Urbain**

En 2017, le candidat Macron promettait dans son programme de « mettre un terme à l'artificialisation des terres. » D'ici 2030, il est prévu de construire plus de 5 millions de mètres carrés sur les terres de la plaine de France. Plus de 1300 hectares soit 16 fois la surface d'Europacity devraient disparaître (seulement dans cette partie du nord de Paris).

L'étalement urbain est un problème de territoire, de partage des ressources foncières : la zone urbaine gagne du terrain, au détriment principalement des zones agricoles, maraichères et des écosystèmes contribuant à fragiliser nos conditions de vie et à détériorer l'empreinte écologique de la région parisienne. L'Ile-de-France a perdu 49 000 hectares de terre agricole entre 1980 et 2010 (presque 5 fois la surface de la ville de Paris). A l'échelle nationale ce sont 600 km<sup>2</sup> qui sont artificialisés par an, soit l'équivalent d'un département français tous les dix ans. Ce gaspillage d'espace n'est pas lié à l'augmentation de population car la progression des surfaces artificialisées est 4 fois plus rapide que la croissance démographique.

Nous devons réfléchir à nos besoins réels, établir des priorités et penser en termes de sobriété (au sens de négaWatt) ou de frugalité. Le scénario négaWatt propose de classer nos besoins à la manière de l'étiquette énergie allant

de A à G pour les logements ou l'électroménager. Il s'agirait de classer nos besoins « selon une échelle allant des besoins "vitaux", ceux dont aucun être humain ne peut se passer, aux besoins "nuisibles" » (égoïste et néfaste pour l'environnement).

Il nous faut trouver une sobriété à l'échelle urbaine et réfléchir à la finalité des aménagements proposés : est-il nécessaire de construire en Ile-de-France des milliers de mètres carrés de bureaux alors que les usages changent, que les transports en communs sont saturés et que la métropole dispose de plus de 3 millions de mètres carrés de bureaux vacants ? Avons-nous besoin de nouveaux centres commerciaux ? Il existe 4 607 commerces dans la zone d'étude du projet EuropaCity dont 2 852 en Seine-Saint-Denis et des équipements commerciaux d'envergure métropolitaine déjà implantés : O'Parinor, Aéroville, Paris Nord 2...

L'artificialisation des sols est clairement nuisible pour notre avenir, il constitue un changement complet et souvent irréversible de l'usage des sols. La création de ZAC, de centres commerciaux, de parkings sur des terres agricoles consiste concrètement à la destruction, au décapage du sol vivant, l'humus. L'humus est une fine couche de terre cultivable d'environ 1 à 5 mètres de profondeur. Elle contient l'ensemble des nutriments, des champignons, bactéries, insectes, vers et toute la vie du sol indispensables à la croissance végétale. Le phénomène est irréversible car une fois décapé, il faudrait des centaines d'années pour qu'elle puisse se former à nouveau et devenir cultivable.

Cette perte de capacité agricole n'est pas le seul enjeu. Par l'artificialisation, l'imperméabilisation des sols, la terre se transforme en désert, la biodiversité est détruite, repoussée ou menacée par les infrastructures qui fractionnent le milieu naturel. La disparition de la flore implique une perte de stockage de carbone. L'imperméabilisation réduit les capacités d'infiltration des sols et de rétention d'eau. L'eau douce des précipitations n'est plus stockée par le milieu naturel, elle s'écoule beaucoup plus rapidement vers la mer et augmente sur son passage les risques de crues. En effet, le sol perméable est une éponge, qui stocke l'eau de pluie, la filtre, y dilue ses minéraux et la restitue progressivement. Face aux inondations, la meilleure réponse n'est autre que la préservation des terres non imperméabilisées. De même en est-il face à la problématique de la pollution de l'eau, et de l'air. Au même titre que les océans, le sol est un puits de carbone : c'est-à-dire que le carbone présent dans l'air est capté par la terre. Sa matière organique favorise de plus la capture des métaux toxiques ou des micropolluants organiques. Prairie, forêts, tourbières comptent parmi les puits de carbone naturels aussi efficaces que fragiles. En France, la quantité de carbone organique stockée dans la couche superficielle du sol est estimée à 74 tonnes par hectare en moyenne [7] tandis que les tourbières peuvent capter jusqu'à 1400 tonnes par hectares [8]. Leur destruction entraîne non seulement la perte de cette capacité de stockage, mais également la libération dans l'atmosphère desdits stocks sous forme de gaz à effet de serre.

De plus, avec le réchauffement climatique et l'augmentation des périodes caniculaires, les écosystèmes détruits ne sont plus en mesure de réguler la température, et d'absorber, de filtrer la pollution urbaine. L'artificialisation des sols augmente la température des villes de 5 à 10°C pendant les périodes de fortes chaleurs et accentue l'étouffement. Le sol est bien vivant, il joue le rôle d'amortisseur climatique et représente aussi une solution de rafraîchissement. L'évapotranspiration des plantes réduit les températures en ville. En ce sens, l'équipe « Atelier Lion - groupe Descartes » a présenté des solutions possibles de réduction des pics de canicule en zone dense francilienne, par une reforestation de 30% des terres, le développement de l'agriculture maraîchère périurbaine et de six agro-parcs régionaux [9].

Climatiseurs, filtres à particules, bassins de rétentions, autant de fonctions que remplissent les terres agricoles et naturelles, en plus d'assurer celle de réservoir de biodiversité nécessaire à la vie des formes vivantes, y compris celle dont chaque lecteur ou lectrice est le représentant.

Les zones d'activités programmées autour de Roissy du Parc des Expositions et du Triangle de Gonesse sont des quartiers sans habitants. Contraint par les plans d'exposition au bruit de Roissy et du Bourget, il n'y a pas d'habitations prévues sur le Triangle des Gonesse. Sur les 7 dernières gares de la ligne 17 du Grand Paris Express 5 ne desserviront aucun habitant dans un rayon de 800 m et les 2 gares du Bourget ont moins de 10 000 habitants dans leur périmètre. Le modèle urbain qui y est projeté est devenu obsolète. Il hérite du modèle américain des villes étendues, des quartiers dessinés pour la voiture se développant en tâche d'huile, le long des autoroutes et des pôles importants.

Il perpétue aussi le schéma simpliste de la ville moderniste, fonctionnaliste, du zoning monofonctionnel, morcelé par les infrastructures, soumis à automobile et dessinant un paysage de nœuds autoroutiers et de boîtes à chausure s'étendant dans les périphéries urbaines. Ce développement horizontal des villes au fil de la spéculation foncière sépare les lieux d'activités des lieux de résidence. Le Grand Roissy compte peu d'habitants mais avec plus de 200 000 emplois c'est l'un des plus gros bassins d'emplois de la région parisienne, son aire urbaine, ou aire de déplacement est la plus importante, elle déborde largement de l'Île-de-France, et s'étend sur le département de l'Oise. L'augmentation du territoire des déplacements [10] va à l'encontre des principes même de développement durable, il implique des migrations pendulaires, des temps de trajet domicile-travail relativement longs et une utilisation plus importante de la voiture et donc de surconsommation des ressources, d'embouteillages, de pollution et d'émission

de gaz à effet de serre. L'automobile est responsable de 35% des émissions de CO2, elle constitue la principale nuisance sonore et la principale source de pollution atmosphérique des villes.

Sans habitant, ces zones d'activités sont inhumaines, elles sont le prolongement de nos modes de vie mécanisés, rythmés, voire logarythmés. Les espaces publics y sont réduits à de simples fonctions circulatoires ou automobiles (rue, route, boulevard, passage, parking), des branchements et des nœuds de concentrations spécialisées (zones d'hypermarchés, d'hôtels, d'activités tertiaires ou industrielles...).

Cet urbanisme ne résulte pas de besoins, ni des attentes des habitants du territoire, il répond uniquement à une logique marchande, à la spéculation et la financiarisation du foncier.

Ils sont emblématiques de la privatisation de l'urbanisme, la ville et la pensée urbaine sont laissées à la merci des promoteurs privés. Les intérêts privés ne pensent pas la ville en termes d'urbanité mais bien de foncier et de rendement. Il s'agit de quartiers fermés, détachés de leur environnement, où les singularités et le sens de solidarité collective disparaissent dans l'autisme des immeubles vitrés. Les intentions de leurs promoteurs sont claires : Europacity mais aussi tous les projets du Grand Roissy sont des projets immobiliers où sont vendus ou loués des mètres carrés de coque vide. L'objet est de générer des rentes immobilières, aussi le programme n'est ni destiné à la population locale ni destiné aux touristes mais bien destiné aux enseignes commerciales. A charge des preneurs de payer leur loyer et de trouver leur clientèle.

De plus, il est beaucoup moins coûteux d'artificialiser des terres agricoles que de dépolluer des sols ou de réutiliser des friches industrielles. Les terres agricoles du Triangle de Gonesse par exemple ont été achetées par l'EPA Plaine de France 9€/m<sup>2</sup> à leurs propriétaires ; pour comparaison, l'Etat a racheté les 105 hectares la fiche PSA 105€/m<sup>2</sup> (soit 11 fois plus cher). A ce prix s'ajoute le coût des démolitions et de la dépollution qui peut être 50 à 500 fois plus coûteux que l'acquisition et la viabilisation de terres agricoles. Il est donc plus facile et surtout plus rentable pour les développeurs et les promoteurs immobiliers de toujours plus étendre la ville que de la renouveler et la densifier.

Ouverture prévue	Nom	Commune	Superficie	Surface d'activité	Aménageur	Programme
2013	Aéroville	Roissy en France et Tremblay-en-France	11 ha	84 000 m <sup>2</sup>	Unibail-Rodamco	200 boutiques, 30 restaurants, un hypermarché Auc n, un multiplexe EuropaCorp Cinemas.
2012	Zone d'activité du Roncé	Louvres	20 ha		EPA Plaine-de-France	Activité
2015	Extension de la zone d'activité de Mitry-Compans	Mitry-Compans	75 ha			
2015	Zac du Moulin	Roissy en France	33 ha	150 000 m <sup>2</sup>	Grand Paris Aménagement	Activité
2015	Zac Demi Lune-ParcMail	Roissy en France	16 ha	90 000 m <sup>2</sup>	Grand Paris Aménagement	pôle de services incluant un restaurant interentreprises, une crèche, un centre de fitness, un hôtel 4 étoiles.
2019	Golf	Roissy en France	80 ha			avec Club house de 1000m <sup>2</sup> bureaux, laboratoires, hôtels, showrooms, parc d'activités PME/PMI, messageries
2019	A park	Le Thillay	30 ha	200 000 m <sup>2</sup>	SAS Les Grands C mps Aménagement	Activité 100 000m <sup>2</sup>
2019	Zac du Bois du Temples	Puiseux	20 ha	100 000 m <sup>2</sup>	Grand Paris Aménagement	Bureaux activité, logistique
2020	Zac Tulipe	Gonesse	42 ha	200 000 m <sup>2</sup>	Grand Paris Aménagement	Fret
2020	gare fret Carex	Goussainville	116 ha	200 000 m <sup>2</sup>		Activité 101 550m <sup>2</sup>
2020	Zac de la porte de Roissy	Villieron	30 ha	101 550 m <sup>2</sup>	Grand Paris Aménagement	Bureaux 10000 et Commerces 65000 m <sup>2</sup>
2022	Zac Sud Roissy	Roissy en France	11 ha	90 000 m <sup>2</sup>	SEMAVO	un centre de congrès avec auditorium de 3 000 places, 120 salles de réunion, trois îles d'exposition (49 000 m <sup>2</sup> ) et 23 000 m <sup>2</sup> de bureaux et commerces. 7 hôtels totalisant 1 840 chambres, Logistique et maintenance du futur métro automatique
2022	WTC-Airapolis ou ITC Paris	Roissy en France	13 ha	150 000 m <sup>2</sup>	Roissy eurocentre	
2024	PSA	Aulnay	75 ha	200 000 m <sup>2</sup>		
2024	CDG Terminal (T4) à CDG	Mesnil-Amelot	167 ha			
2026	ZAC la C pelle-de-Guivry	Mesnil-Amelot	70 ha	235 000 m <sup>2</sup>	Rhèa	Logistique
2026	gare du Grand Paris Express	Triangle Gonesse-Mesnil-Amelot				
2027	Eco-quartier Louvres-Puiseux-en-France	Louvres-Puiseux-en-France	83 ha	62 600 m <sup>2</sup>	Grand Paris Aménagement	3 340 Logements : 20 600 m <sup>2</sup> - 22 000 m <sup>2</sup> d'équipements publics (groupes scolaires, crèches, gymnase, centres de loisirs, agrandissement de l'école) - infrastructures, espaces publics - 20 000 m <sup>2</sup> de commerces et d'activités
2030	Circuit Carole	Tremblay-en-France	17 ha			Déménagement du circuit moto
2030	Aérolans dont Paris-Asia Business Center	Tremblay-en-France	198 ha	850 000 m <sup>2</sup>	Grand Paris Aménagement	Bureau, activité, extension du parc des Expositions Paris/Nord Villepinte, commerces, 2 hôtels et 7 restaurants. Grossistes asiatique
2030	PSA	Aulnay	163 ha	1 000 000 m <sup>2</sup>	Grand Paris Aménagement	2 500 logements, commerces, équipements, activités. Un centre de formation et une pépinière d'entreprises y sont prévu, sur le modèle du Leepark de Rotterdam, Bureaux 800 000m <sup>2</sup> , activité 200 000m <sup>2</sup> , hôtel 75 000m <sup>2</sup> Equipement 35 000m <sup>2</sup> Commerce 775 000m <sup>2</sup>
2030	Zac Triangle de gonesse dont europacity	Gonesse	300 ha	1 885 000 m <sup>2</sup>	EPA plaine de France	
			80 ha	700 000 m <sup>2</sup>		
<b>TOTAL</b>			<b>1 435 ha</b>	<b>5 414 150 m<sup>2</sup></b>		

Tableau des projets en cours sur le territoire de la Plaine de France © fair

Densifier le territoire déjà urbanisé est la solution qui s'impose pour limiter l'étalement urbain en cours. Les zones urbanisées du Grand Roissy et de Paris Nord 2 ont des densités très faibles. La perte et le gaspillage d'espace y sont incontestables. Le tissu urbain y est très lâche, il délaisse de vastes espaces inoccupés ou largement sous-exploités et qui pourraient être bâtis.

La densité se mesure en habitants par hectares, en emplois par hectares, ou avec un coefficient d'occupation des sols (COS qui se calcule par la surface bâti divisée par la surface du foncier). Avec un COS moyen de 0,4 la densité de la zone Paris Nord 2/Parc des expositions est minime, elle offre un potentiel énorme. Cependant la question de la densification fait débat. La densité semble faire peur. La densité de Paris Intra-muros notamment impressionne et effraie ; Le coefficient d'occupation des sols y varie entre 2,5 pour les quartiers les moins denses à 4,7 dans le XI et le XIIIe arrondissement. Partout ailleurs, l'idée d'une telle densité est écartée comme impossible à reproduire. L'aménagement de la friche PSA est prévu avec une densité quatre fois moins importante (COS=1). Celle de ZAC du Triangle de Gonesse est 7 fois moindre (COS=0,6).

Le débat sur la densité est un faux débat, il devrait se subdiviser en deux questions : celle de la qualité urbaine et celle de l'efficacité.

La densité est une affaire de sensation, elle est subjective. A grande échelle, un ensemble de bâtiment dense est insupportable. L'échelle de la ville, la qualité de la forme urbaine doivent être travaillées pour rendre la densité acceptable. Celle des villages anciens, des médinas, ou du centre de Paris est ainsi beaucoup plus agréable. Depuis les années 1960, les recherches sur le Low Rise, High Density ont permis de faire avancer la question de la densification à petite échelle.

Par ailleurs, la densité est une question d'efficacité. L'efficacité est la 2e étape de la démarche NégaWatt, elle consiste à utiliser le moins de ressources possibles pour répondre à un besoin. Aussi la densité permet de préserver les sols, mais aussi d'optimiser les dépenses publiques en voirie, en infrastructure, en équipements, en réseaux, en entretien de l'espace public. Elle réduit les distances à parcourir et limite ainsi les consommations d'énergie, des émissions de carbone, de bruits et de pollution liés à l'usage d'un transport individuel. Les infrastructures urbaines (routes réseaux d'adduction d'eau, d'énergie, d'assainissement...) sont coûteuses. Limiter l'étendue du tissu urbain permet d'économiser de nouvelles infrastructures et de garder des distances raisonnables entre les équipements, les services, les bassins d'emploi existants... De plus la densité produit des centralités, elle rassemble les services, les commerces, les équipements, l'accès aux transports public et permet l'épanouissement d'une vie urbaine.

Nous l'avons vu, les projets du Grand Roissy se trompent clairement de direction. Une politique ambitieuse de densification urbaine et de limitation de l'étalement urbain devient urgente pour le développement durable de la métropole. L'écriture du nouveau SCOT de la Métropole de Grand Paris, est l'occasion de commencer cette politique ambitieuse pour donner du sens à ce territoire. Il est temps d'en finir avec des projets dignes des années 1960 et de mettre en place une véritable transition énergétique et une politique publique sobre en ressources, en accord avec les engagements européens et mondiaux pris ces dernières années. Une politique ambitieuse nécessite d'une part de sanctuariser les précieuses terres agricoles et les milieux naturels existants autour de la métropole Parisienne, et d'autre part reconquérir le tissu urbain existant, les espaces déjà urbanisés, déjà artificialisés, en les valorisant, les réparant et les densifiant.

Une véritable maîtrise urbaine sur la plaine de France doit en premier lieu geler ou taxer très lourdement tout nouveau développement sur les terrains non construits, agricoles ou naturels pour ne pas augmenter l'aire artificialisée. Un développement réellement durable de ce territoire permettrait de les conserver et de préserver ces sols pour l'agriculture, la gestion durable de l'eau et de la biodiversité.

Cette politique ambitieuse pourrait se nourrir par exemple de l'expérience du programme Vinex mis en place au Pays-Bas depuis 1996 [\[11\]](#) : Ce programme propose un zonage strict pour délimiter les zones rurales (non constructibles) des zones urbaines (constructibles). Il en définit les orientations en privilégiant la densification par le renouvellement urbain et la mixité fonctionnelle afin de limiter les déplacements.

Nous l'avons vu, le territoire consommé durant les dernières décennies par les zones industrielles et les grandes surfaces commerciales entre Paris et Roissy est un développement jeune, il reste sous-utilisé. Il y a une véritable nécessité à réinvestir ce territoire déjà construit, à reconstruire la ville sur elle-même, à réutiliser et assainir les délaissés, les parkings et les friches industrielles. Il est aussi possible de venir densifier les zones d'activités, de tisser des liens dans les interstices urbains, d'établir des continuités. De multiples transformations sont possibles en fonction des bâtiments, des constructions existantes à rénover, à adapter par greffe, addition, extension, surélévation. Les toitures sont à investir, soit pour produire de l'énergie gratuite, ou bien en les cultivant, les végétalisant en micro-parcs et jardins suspendus...

Renforcer les centralités permet de rééquilibrer et réduire le territoire des déplacements (pour le travail mais aussi pour les autres activités) au sein des polarités déjà existantes. Il s'agit chaque fois que c'est possible de privilégier la proximité et les déplacements de courtes distances et de réduire la place de la voiture en favorisant les transports

alternatifs et non polluants, en organisant des lignes de transports en commun efficaces et des pistes cyclables. Un jour peut-être ira-t-on de Paris à Roissy en trottinette ? L'espace public ainsi libéré pour les piétons, les enfants, les promeneurs peut être restructuré, aménagé en places, en parcs, en carrefours plantés d'arbres, en rues piétonnes, en marchés, en jardins d'enfants...

Il faut aussi en finir avec le mono-fonctionnalisme de ces territoires. Pour être résilient, l'occupation des quartiers au tissu urbain "constitués" doit être confortée et permettre une mixité et une multiplicité de fonctions urbaines. La plupart des ZAC en projet trouve comme justification "l'accueil des emplois". Il est possible d'accueillir plus d'emplois sur les terrains déjà urbanisés. D'une part les centre-bourg se désertifient, les commerces fermés sont un vivier important de locaux disponibles. D'autre part en densifiant les zones d'activités, il est possible de relocaliser les emplois, l'économie et les industries nécessaires à la transition écologique et sociale : Atelier de réparation, ressourcerie, transformation de matériaux locaux et/ou recyclés, commerces responsables, lieux de culture pourraient s'associer à des équipements de formation, d'éducation, de santé.

Un rapide calcul donne la possibilité de construire plus de 6 millions de m<sup>2</sup> en densifiant légèrement les terrains déjà construit entre Paris et Roissy, en passant le COS existant de 0,4 à 1. Une densification plus forte avec un COS proche de Paris Intramuros permettrait de construire plus de 25 millions de m<sup>2</sup>, soit 5 fois les surfaces prévue par les nouveaux projets d'aménagement destructeurs de terres agricoles.

Bien sûr, comme l'écrit Roland Castro dans son rapport « Du Grand Paris à Paris en Grand » :

« Construire la ville sur la ville : c'est plus « sportif » que la page blanche, ça demande plus d'intelligence, mais c'est indispensable. »[\[12\]](#)

Cela demande plus d'intelligence et de sensibilité, car les chiffres ne suffisent pas, la densification du territoire déjà imperméabilisé doit être pensée, elle doit former une composition agréable, se conjuguer avec un cadre verdoyant, aéré, limité les vis-à-vis, et faire apparaître des moments d'intensité urbaine, des jeux de croisements, d'interactions, des opportunités de rencontres et d'informations, d'ambiances... De tout temps, les villes se sont constituées de strates successives, d'assemblage d'éléments divers, inventant de nouvelles relations constructives et des règles de coexistence entre bâtiments anciens et les nouvelles constructions. Colin Rowe le montrait dès 1978 dans Collage City.

André Corboz écrivait : « Les habitants d'un territoire ne cessent de raturer et de récrire le vieux grimoire des sols. (...) Le territoire, tout surchargé qu'il est de traces et de lectures passées en force, ressemble plutôt à un palimpseste. Pour mettre en place de nouveaux équipements, pour exploiter plus rationnellement certaines terres, il est souvent indispensable d'en modifier la substance de façon irréversible. Mais le territoire n'est pas un emballage perdu ni un produit de consommation qui se remplace. Chacun est unique, d'où la nécessité de « recycler », de gratter une fois encore (mais si possible avec le plus grand soin) le vieux texte que les hommes ont inscrit sur l'irremplaçable matériau des sols, afin d'en déposer un nouveau, qui réponde aux nécessités d'aujourd'hui avant d'être abrogé à son tour. » [\[13\]](#)

## **Cultiver**

Sur le Triangle de Gonesse, et sur les terres préservées de la Plaine de France, le projet CARMA[\[14\]](#) propose le déploiement d'une agriculture respectueuse des cycles naturels permettant d'améliorer l'influence positive du sol sur ce territoire, remplaçant les modes de culture intensifs, le labour systématique,[\[15\]](#) le recours aux pesticides et aux engrais chimiques.

Suivant des principes de l'agroécologie, de la permaculture pour le maraîchage et de l'agroforesterie, CARMA propose une mutation des modes de cultures sur le Triangle, il fait de ce territoire pilote le point de base d'une régénération de la ceinture maraîchère francilienne : une reconquête de la campagne sur la ville. Le projet envisage ainsi d'inverser le processus d'étalement urbain en prônant son opposé, l'étalement rural. La qualité de vie en ville et sa perception même est liée pour les habitants eux-mêmes à la présence d'espaces verts en zone urbaine[\[16\]](#). Des corridors de nature pourraient ainsi relier les poumons de la métropole pour lui redonner de l'air en la rattachant à la terre. Ces pénétrations naturelles donnent à voir la terre qui nourrit, en favorisant le développement de circuits courts et les produits biologiques. Distribué par une flotte de véhicule léger, ne nécessitant pas d'infrastructure de transport ou logistique lourds, les corridors naturels assurent une réduction des coûts et une meilleure connaissance de l'influence de notre consommation sur le territoire, une forme urbaine pédagogique. En reliant ainsi la qualité de vie à la nourriture, à son influence sur nos modes de subsistance et notre environnement : l'étalement rural offre la possibilité des transitions sociales et environnementales nécessaires à la résilience urbaine. Le territoire du Grand-Roissy pourrait en devenir la démonstration, en préservant ses terres et grattant une fois encore le palimpseste urbain.

## **Conclusion**

En 50 ans, des milliers d'hectares de terre de la Plaine de France ont disparus sous le bitume et le béton. Si aujourd'hui EuropaCity est devenue le symbole de la lutte contre cet étalement urbain, les 80 hectares convoités pas

Auchan ne sont qu'une mince part des centaines d'hectares voués à la bétonisation. Nous avons recensé une vingtaine de projets en cours grignotant plus de 1 300 hectares de terres pour construire plus de 5 millions de mètres carrés. Ces parcs de bureaux, zones logistiques, centres commerciaux, palais des congrès, et autre terminal aéroportuaire en projet se trompent clairement de direction, contraire à la résilience urbaine que nous devrions rechercher aujourd'hui. Il est temps de faire face à la consommation irresponsable des ressources, à la disparition de la biodiversité, aux bouleversements climatiques et de mettre en place une véritable transition énergétique, sociale et écologique. Il existe pourtant des alternatives qui nécessiteraient de changer d'échelles et surtout de changer de paradigme, d'avoir confiance en ce qui existe déjà, de se pencher sur le contexte local et ses richesses. Il s'agit en premier lieu de travailler avec les habitants et les habitués de ce territoire, usagés, employés, agriculteurs... Il est nécessaire d'être à l'écoute et de mettre en place des approches sincères d'urbanisme participatif, d'intelligences collectives aptes à réfléchir à cette problématique du XXIe siècle.

L'Etat doit aussi investir dans de nouveaux moyens pour rendre le foncier déjà construit plus attractif que les terres agricoles. Il est anormal que les terres du Triangle de Gonesse soient vendues 9€/m<sup>2</sup> quand les terrains de PSA sont valorisées 105€/m<sup>2</sup>. Pour favoriser la réhabilitation urbaine, la densification, le renouvellement des terrains artificialisés, l'Etat doit révolutionner le marché du foncier.

Enfin, si Auchan, son partenaire Wanda et Grand Paris Aménagement disposent de milliards d'euros à investir, qu'ils investissent dans des projets urbains soutenables, pour réparer l'urbanité de ce territoire. D'autres scénarios existent, à la fois agricoles et urbains, pour maintenir d'une part les riches terres agricoles et densifier les espaces déjà urbanisés alentours dont l'occupation actuelle est distendue. Investir dans un projet durable et vertueux dans la Plaine de France permettrait de repenser, résorber, réparer les carnages de l'ère industrielle. Cette nouvelle direction représente un chantier formidable, porteur de sens, le début d'un cercle vertueux indispensable pour le Grand Paris.

- [1] Le Parisien : "Tout sur le pôle économique de Roissy" <http://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/tout-sur-le-pole-economique-de-roissy-page-vi-25-02-2010-827957.php>
- [2] Le parisien "Tremblay : l'immense QG du commerce chinois en France doit ouvrir en 2017" <http://www.leparisien.fr/tremblay-en-france-93290/tremblay-l-immense-qg-du-commerce-chinois-en-france-doit-ouvrir-en-2017-17-12-2015-5381959.php>
- [3] Sur le Golf de Roissy, Le Parisien : "Roissy : les premiers trous du golf se dessinent" <http://www.leparisien.fr/val-d-oise-95/roissy-les-premiers-trous-du-golf-se-dessinent-11-12-2017-7446648.php>
- [4] Le Monde, "Aulnay-sous-Bois lance la reconquête de la friche PSA" [https://www.lemonde.fr/economie/article/2017/11/29/aulnay-sous-bois-lance-la-reconquete-de-la-friche-psa\\_5222000\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2017/11/29/aulnay-sous-bois-lance-la-reconquete-de-la-friche-psa_5222000_3234.html)
- [5] Le Parisien : "Roissy va devenir un aéroport XXL" <http://www.leparisien.fr/val-d-oise-95/roissy-va-devenir-un-aeroport-xxl-20-10-2018-7923888.php>
- [6] Association Négawatt, Manifeste Négawatt, Acte Sud, 2012
- [7] Sur le site du ministère de la transition écologique et solidaire <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/ar/272/1122/matiere-organique-sols-stockage-carbone.html> et selon le rapport « [Les contributions possibles de l'agriculture et de la forêt à la lutte contre le changement climatique](#) » du CGAAER d'octobre 2014
- [8] Voir le site du magazine Géo : <https://www.geo.fr/environnement/puits-carbone-foret-co2-43285>
- [9] Présentation du travail de l'équipe p .252 <https://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/descartes/DESCARTESlc02.pdf>
- [10] Le territoire de déplacement correspond à l'aire urbaine définie suivant des critères de fonctionnement : le nombre d'emplois offerts et les déplacements quotidiens domicile-travail.
- [11] Sur le programme Vinex : <http://urbed.coop/sites/default/files/Looking%20and%20learning%20from%20dutch%20experience.pdf>
- [12] Roland Castro « Du Grand Paris à Paris en Grand » septembre 2018 [http://nonaeuropacity.com/wp-content/uploads/2018/09/Grand-Paris\\_Rapport\\_Roland\\_CASTRO\\_25.09.2018.pdf](http://nonaeuropacity.com/wp-content/uploads/2018/09/Grand-Paris_Rapport_Roland_CASTRO_25.09.2018.pdf)
- [13] André Corboz, Le Territoire comme palimpseste, 1983.
- [14] Voir notre article : <https://blogs.mediapart.fr/scopfair/blog/131017/carma-un-autre-destin-pour-le-triangle-de-gonesse>
- [15] Le labour systématique minéralise la matière organique et favorise l'érosion (Supagro) : [http://www.supagro.fr/ress-pepites/PlantesdeCouverture/co/2\\_1\\_Labour\\_profond\\_systematique.html](http://www.supagro.fr/ress-pepites/PlantesdeCouverture/co/2_1_Labour_profond_systematique.html)