

De Gonesse à Roissy, une bombe climatique au nord de Paris

PAR JADE LINDGAARD

ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 26 JUIN 2019



Carte des ZAC prévues autour de l'aéroport de Roissy. © Scope Fair

C'est l'enjeu caché de la privatisation d'ADP : l'extension en cours de l'aéroport Charles-de-Gaulle va émettre des millions de tonnes de CO₂, à rebours des objectifs officiels de réduction des gaz à effet de serre. Ce bilan carbone catastrophique est aggravé par les multiples projets de zones d'activités qui le bordent, à commencer par le triangle de Gonesse et EuropaCity.

Tel un mille-feuille toxique, la privatisation d'Aéroports de Paris ajoute les problèmes écologiques aux non-sens économiques et financiers (*voir ici un article de Martine Orange*). En pleine bataille de chiffres et d'imaginaires entre partisan·e·s et opposant·e·s à l'ouverture du capital du groupe, l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, première porte d'entrée en France depuis l'étranger, prépare sa mue en gigantesque plateforme internationale.

Son PDG, Augustin de Romanet, escompte 120 millions de passagers annuels dans moins de vingt ans, d'ici 2037, contre 72 millions aujourd'hui. À partir de 2021, un nouveau terminal, le T4, doit entrer en construction : nouveaux bâtiments, nouvelles voies de circulation, parkings, pôle multimodal de transports... Un énorme chantier se prépare, d'un coût aujourd'hui estimé entre 7 et 9 milliards d'euros. L'extension de l'aérogare va s'étaler sur 167 hectares, l'équivalent de 238 terrains de foot.

Cette expansion n'est que la partie émergée d'un plus vaste mouvement de consommation de terres autour de l'aéroport, pour accompagner son développement et en faire bénéficier d'autres entreprises. Le triangle de

Gonesse, et ses 300 hectares promis à la bétonisation, en offre l'exemple le plus connu. C'est là que Ceetrus, filiale du groupe Auchan, et la multinationale chinoise Wanda veulent construire le mégacentre de commerces et de loisirs EuropaCity.

D'ici la fin du mois, la cour administrative d'appel de Versailles doit rendre sa décision sur la viabilité de l'autorisation de la ZAC. En première instance, **le tribunal administratif de Cergy-Pontoise l'avait annulée** en raison des insuffisances de son étude d'impact. Le rapporteur public a donné un avis favorable à cette annulation. La confirmation de cette décision retarderait l'artificialisation des terres agricoles, mais l'aménageur public, Grand Paris Aménagement, a déjà annoncé qu'il ferait appel. Et une station du Grand Paris Express est programmée sur des champs de la zone.

Depuis le 21 juin, des pelleteuses creusent de larges sillons dans des champs pourtant plantés de maïs, selon des membres du Collectif pour le triangle de Gonesse (CPTG). Ces travaux semblent prévus par le permis de construire de la future gare « Triangle de Gonesse » de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express. Pour les opposant·e·s au bétonnage de ces terres agricoles, c'est le signal que l'urbanisation de ces parcelles jusqu'ici protégées est bel et bien lancée. Mercredi 26 juin, ils appelaient à bloquer les travaux.

L'accumulation de ces projets de bureaux, de commerces et de centres de logistique au nord du Grand Paris, associés à l'agrandissement de l'aéroport de Roissy, est en train de fabriquer une véritable bombe climatique. En cause, les

quantités astronomiques de CO₂ que vont rejeter dans l'atmosphère les flux d'usager·e·s appelé·e·s à s'y rendre, pour y travailler ou y consommer.



Édouard Philippe au salon de l'aéronautique du Bourget en 2017 (Pascal Rossignol/Reuters).

Mais ce problème est rendu largement invisible par l'occultation du bilan carbone de l'ensemble des opérations. Selon les documents versés par ADP à la concertation publique qui s'est déroulée jusqu'en mai dernier au sujet du nouveau terminal, les émissions de CO₂ de l'aéroport Charles-de-Gaulle en 2017 atteignent 1,5 million de tonnes. Mais ce chiffre ne prend en compte que le début et la fin des vols (sous la limite des 3 000 pieds, soit 915 mètres). Ce décompte étrange est extrêmement favorable à l'aéroport. Comme si on ne mesurait les morts par accidents de la route que sur une petite partie du territoire national, ou le chômage que dans les départements où le taux d'activité est le plus élevé.

L'Autorité environnementale **s'en est d'ailleurs émue dans son rapport** : ce choix « *n'est pas adapté* », écrit-elle, sans pouvoir s'appuyer sur d'autres chiffres. Pourtant, ces mesures existent. Dans son bilan sur les émissions gazeuses liées au trafic aérien (en 2017), la DGAC évalue à 13 millions de tonnes les rejets annuels de dioxyde de carbone de Roissy, en prenant en compte tout le gaz carbonique des vols intérieurs au départ et à l'arrivée de Charles-de-Gaulle, et la moitié de celui des vols internationaux – pour éviter qu'ils ne soient comptabilisés deux fois dans les évaluations globales, expliquent-ils. Un résultat 13 fois plus élevé que le calcul mis en avant par ADP.

Mais selon l'Ademe, les rejets de CO₂ imputables à Roissy s'élevaient en réalité à plus de 30 millions de tonnes en 2015. C'est 30 fois plus que le décompte

mis en exergue par le groupe aéroportuaire. Et cela équivaut aux émissions de tous les poids lourds circulant en France métropolitaine. C'est considérable. D'où vient ce chiffre ?

L'agence prend en compte l'intégralité des vols long-courrier, en cohérence avec la norme internationale régissant les bilans gaz à effet de serre des entreprises. Et ajoute les émissions liées à l'extraction et à l'acheminement des carburants. « *Quand on veut rendre compte de l'impact de l'activité d'une entreprise, il faut prendre en compte toutes les émissions de ses activités* », explique Marc Cottignies, ingénieur à l'Ademe et auteur du rapport, qui précise qu'il faudrait en plus mesurer le CO₂ des trajets vers et depuis l'aéroport. Son calcul indique donc un plancher d'émissions du plus gros aéroport de France.

À combien s'élèvera ce bilan carbone si le nombre de passagers augmente de 67 % en vingt ans ? Cela correspond à une hausse de 2 à 3 % du trafic par an. Mais l'efficacité énergétique des avions s'améliore avec les années, si bien que le CO₂ émis n'augmentera pas en proportion. « *Mais c'est la certitude qu'ils ne réduiront pas leurs émissions* », analyse Marc Cottignies, car l'intensité carbone des appareils diminue moins vite que l'augmentation prévue des voyageurs. La France est en train de se fixer l'objectif de diviser au moins par six ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. L'extension de l'aéroport Charles-de-Gaulle n'est pas compatible avec le projet d'une société bas carbone.

Difficile d'ouvrir un débat collectif sur un sujet aussi important en l'absence de données claires et accessibles à tou·te·s. La loi de 2015 sur la transition énergétique et la croissance verte oblige les onze principaux aéroports à fournir leurs chiffres d'émissions à l'Ademe. Mais le décret d'application demande la publication des chiffres globaux de ces sites, sans distinction des uns et des autres. Si bien que ni le bilan carbone d'ADP ni celui de Roissy n'apparaît en tant que tel dans le rapport.

« La question, c'est qu'on ne peut pas faire autrement »

Une autre carte n'est jamais rendue publique : celle de tous les projets de zones d'aménagement prévues dans ce nord du Grand Paris d'ici dix ans. Une agence d'architectes et d'urbanistes, la Scop Fair, s'y est attelée, notamment **sur un blog tenu sur Mediapart**. Cela donne le document visible ci-dessous :



Carte des ZAC prévues autour de l'aéroport de Roissy (Scop Fair).

ZAC du triangle de Gonesse (en bas à gauche) sur 300 hectares (dont 80 ha pour EuropaCity), mais aussi un terrain de golf sur 80 ha ; la gare de fret Carex sur 116 ha ; Aérolians, investi par des grossistes chinois de la porte d'Aubervilliers et destiné à accueillir des bureaux, des hôtels et des restaurants sur 200 hectares, etc. En tout, 1 300 hectares de terres agricoles doivent disparaître d'ici 2030, pour construire plus de 5 millions de mètres carrés, selon le décompte de Fair. C'est presque autant que la ZAD de Notre-Dame-des-Landes (mais la qualité des terres n'est pas la même, il n'y a presque pas de zone humide entre les aéroports de Roissy et du Bourget).

« En 2019, un golf doit ouvrir au nord du triangle de Gonesse, à Roissy, sur 80 hectares, et Le Thillay aura 200 000 m² de bureaux, laboratoires, hôtels, showrooms, parc d'activités sur les 30 hectares du A Park, écrivent ces architectes. 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. »

Dans les années 1960 et 1970, les villes nouvelles (Sain-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise...) étaient construites loin des métropoles, parfois en pleine campagne. Cette politique est aujourd'hui révolue. Mais au nom d'une approche mécanique de la densité urbaine, certains territoires se retrouvent sacrifiés. Déjà fracturé par les autoroutes, un couloir aéroportuaire entre Roissy et Le Bourget, le mitage des zones industrielles et commerciales, le nord du Grand Paris ne semble pas avoir d'autre destin que celui de s'urbaniser toujours davantage.

Aucune attention n'est portée aux besoins de réparation de ces espaces de vie, violentés par les nuisances sonores des avions et des voies rapides, les multiples pollutions de l'air causées par ces axes, la laideur de l'alignement des entrepôts, la difficulté de se déplacer sans voiture. Les opposant·e·s à EuropaCity défendent un projet alternatif de maraîchage et de cultures céréalières, qui fournirait la restauration collective en alimentation bio et locale, autour desquelles se créerait un pôle de recherche et de formation à l'agriculture urbaine.

Ce serait aussi une manière de rattacher les habitant·e·s à leur territoire, de les relier les un·e·s aux autres, de rendre attractives et désirables des zones brisées par un chômage de masse et le désinvestissement public. Mais cette vision de l'« étalement rural », selon l'expression des défenseurs de Carma, est peu relayée par les élu·e·s. Pourtant ces implantations de ZAC partout créent peu de travail pour les habitant·e·s. Pas

plus de cinq emplois par hectare d'entrepôt logistique selon les analyses de la chercheuse Jacqueline Lorthiois.



Lors d'un rassemblement contre EuropaCity et l'urbanisation du triangle de Gonesse, en 2018 (JL).

Le principal acteur du développement de ces ZAC est un opérateur public, Grand Paris Aménagement, dirigé par Thierry Lajoie, ancien conseiller de Cécile Duflot, lorsqu'elle était ministre du logement et de l'égalité des territoires, et alors en charge du dossier du Grand Paris. S'il reconnaît qu'« il faut globalement repenser l'aménagement » et que « l'idée de tapisser le territoire d'entrepôts de logistique à faible valeur ajoutée est forclosée, caduque », il considère aussi qu'« il y a deux locomotives économiques, créant de l'attractivité et de l'emploi, les aéroports Charles-de-Gaulle et du Bourget », et qu'« il ne faut pas les négliger ». Ce territoire est « en déprise sociale, résidentielle et économique. Comment entrer dans une responsabilité complexe en tenant compte de l'économie, du climat, de la démocratie et du social ? » demande-t-il.

Sa réponse : « Toute la chaîne de l'aménagement peut être repensée, avec de nouvelles formes de logistique, des emplois qualifiés, des camions décarbonés, des bâtiments biosourcés. » Dans son futur contrat d'objectifs pluriannuel, pour 2020-2024, Grand Paris Aménagement pourrait se fixer un objectif de zéro artificialisation nette des sols. Mais en attendant « on est dans une période de transition. On ne peut pas faire ça du jour au lendemain. On ne peut pas d'un revers de la main balayer la création de milliers d'emplois ». Or « un aéroport, c'est beaucoup d'emplois à l'hectare ». Car si les aéroports causent la souffrance de leurs riverain·e·s par les nuisances qu'ils génèrent, « les aménités de transport créent de la valeur ». Autrement

dit, des entreprises souhaitent installer des bureaux et des offres de services à proximité des aéroports car, semble-t-il, leurs cadres internationaux peuvent ainsi facilement aller et venir en avion, décrit le PDG de Grand Paris Aménagement. Cet imaginaire mondialisé d'élites pendulaires vivant sans attache territoriale correspond pourtant à un mode de vie polluant et non soutenable alors que le climat se dérègle de plus en plus. Mais dans des villes traumatisées par la fermeture du site PSA d'Aulnay en 2013, qui a laissé 3 000 travailleur·e·s sur le carreau, la perspective de création d'emplois pare à presque toutes les critiques.

En 2017, lors d'une précédente interview, Thierry Lajoie expliquait à Mediapart que sur le triangle de Gonesse, « on est dans la porte d'entrée de l'Europe continentale, on ne peut pas ne pas donner de vocation économique, d'emplois et d'attractivité à ce territoire ». Et que « c'est une manière de lutter contre l'extension urbaine. On est de part et d'autre d'une autoroute entre deux aéroports. On choisit les endroits d'urbanisation qui ont le moins d'inconvénients alors que l'urbanisation est inévitable. La question n'est pas de savoir si c'est évitable ou pas d'urbaniser. La question, c'est qu'on ne peut pas faire autrement. Entre deux aéroports, vous n'y coupez pas. il y a quand même une logique. C'est plutôt heureux que l'urbanisation se passe là plutôt qu'ailleurs. Si c'est un mal, ce qui reste à démontrer, c'est un moindre mal ».

Dans son rapport sur le futur terminal 4 de l'aéroport de Roissy, l'Autorité environnementale s'inquiète de l'impact potentiel des « très nombreux projets de ZAC d'ores et déjà autorisés autour de la plateforme », et de son incapacité à les évaluer. Le futur terminal « ne pouvant qu'accroître cette tendance ».

Tous ces aménagements seront irréversibles. Une fois l'humus d'un sol détruit, il met plusieurs siècles à se reconstituer. L'Île-de-France a perdu 49 000 hectares de terre agricole entre 1980 et 2010 (presque cinq fois la surface de la ville de Paris), selon Fair. La prochaine réunion du Conseil de défense écologique, tout juste mis sur pied par Emmanuel Macron, pourrait placer à son ordre du jour l'objectif de zéro artificialisation

des sols. C'est une question essentielle car les sols agricoles, et laissés à l'état de prairie, capturent le Co2 et contribuent donc à ralentir le dérèglement du climat.

Face à de tels enjeux, et alors que la puissance publique est déjà tellement peu protectrice des sols, tellement arrimée à une vision productiviste de l'intérêt général, la perspective de la privatisation d'ADP ne pourrait qu'affaiblir la défense des communs que sont les terres agricoles, l'air, et le climat.

Boîte noire

Pour cet article, j'ai interviewé Thierry Lajoie, PDG de Grand Paris Aménagement, par téléphone, pendant environ une demi-heure le 19 juin. J'ai extrait d'autres citations d'un long entretien qu'il m'avait accordé dans ses bureaux, en 2017, lors d'une précédente rencontre, et que je n'avais pas encore publié.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.