

Comment le Triangle de Gonesse devint une ZAD

L'improbable devenu nécessaire

Stéphane Tonnelat

Après l'abandon du projet de centre commercial et de loisirs EuropaCity fin 2019, le maintien d'un projet de gare du Grand Paris Express dans les champs du Triangle de Gonesse cristallise les oppositions autour d'une nouvelle « zone à défendre » en bordure de la capitale.

Dimanche 7 février 2021, une petite centaine de personnes, membres du Collectif pour le Triangle de Gonesse (ci-après CPTG ou le collectif)¹ et sympathisants à la cause que cette association défend depuis 2011, ont entamé l'occupation d'un terrain en friche en bordure des terres agricoles sur la commune de Gonesse, à 15 km au nord de Paris. Vingt, la trentaine, perché sur une palette, lit la déclaration suivante, également diffusée sur les réseaux sociaux :

Nous avons décidé de monter d'un cran dans l'action que nous menons depuis plusieurs années en occupant le Triangle. Rejoignez-nous nombreux·ses, il est encore temps de se mettre autour d'une table pour discuter de l'avenir. Le Triangle nous protège des canicules et peut nous nourrir. Nous le défendrons jusqu'au bout (diffusé sur le compte Twitter de Jade Lindgaard, journaliste à *Mediapart*, 2021).

Bernard Loup, presque 80 ans, figure emblématique de la lutte et président du collectif, ajoute pour les personnes présentes :

La position du CPTG n'est pas nouvelle. On a toujours dit, chaque fois que les journalistes nous demandaient si on allait occuper le terrain, que c'était une ZAD au sens de Zone à Défendre et qu'on la défendrait. Si des groupes étaient capables d'occuper le terrain, bien évidemment on les soutiendrait et on les accueillerait. J'ai dit tout à l'heure à la police qui me demandait si on partirait ce soir : « Ça m'étonnerait que tout le monde reparte ce soir. Il y en a certainement qui resteront et s'il y en a qui restent, je resterai aussi ! »

Au bout de la journée, deux barnums, des toilettes sèches et deux cabanes semi-ouvertes sont montés. Un braséro dans un vieux bidon rouillé aide les occupants à résister au froid glacial et à l'humidité. Après le couvre-feu de 18 h, une quinzaine de volontaires campent pour la nuit sous la surveillance de la police nationale de l'autre côté des palissades. Ainsi s'ouvre, presque l'air de rien, la première ZAD occupée en Île-de-France. Comment en est-on arrivé là ? Et que signifie cette action, après tant d'années de lutte² ?

¹ <https://ouiauxterresdegonesse.fr>.

² Cet article s'appuie sur un travail de terrain ethnographique de plus de trois ans au sein du CPTG. À part les citations sourcées, les autres sont tirées des carnets de terrain.

Figure 1. La ZAD du Triangle de Gonesse au premier jour de l'occupation, le 7 février 2021

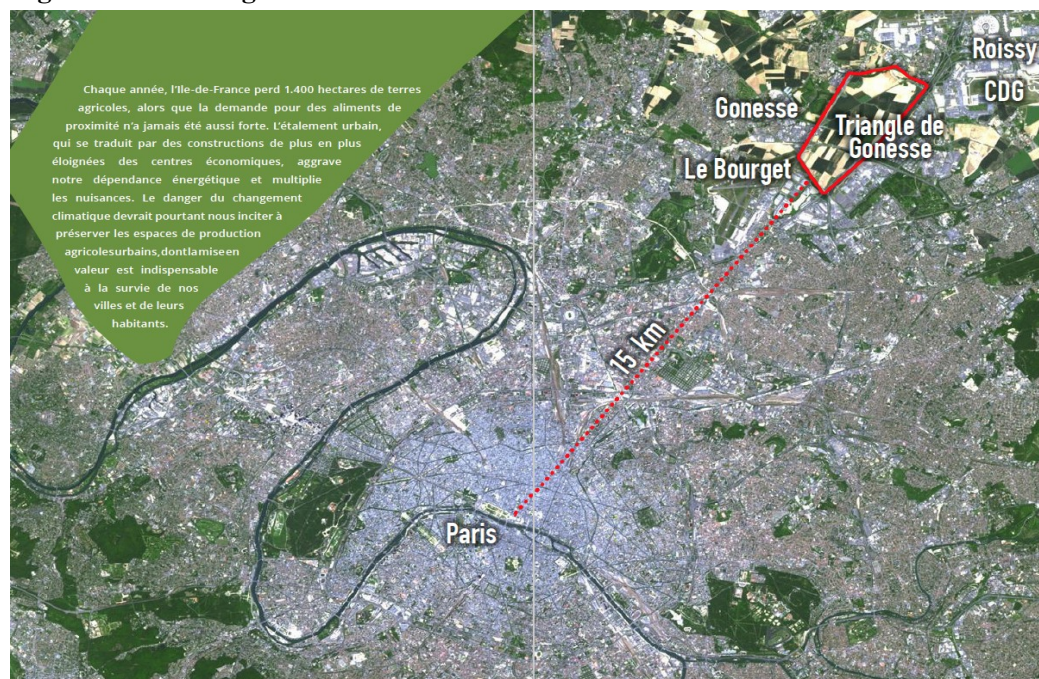


© S. Tonnelat

Une lutte déjà ancienne

Le nom « Triangle de Gonesse » désigne un espace de 670 ha de terres cultivées aux portes de Paris. Sa forme est délimitée par l'autoroute A1 à l'est et la départementale 317 à l'ouest, une autre voie rapide (figure 2). Ainsi découpé, ce périmètre est resté agricole alors que les terres alentour se sont urbanisées au cours des cinquante dernières années. Il faut dire qu'il est bordé par deux aéroports, Roissy-Charles-de-Gaulle et Le Bourget : les avions survolent le site toutes les minutes environ en journée (toutes les quatre minutes entre minuit et 5 h du matin)³. Les plans d'exposition au bruit interdisent tout habitat, expliquant la conservation de ce havre non bâti entre autoroutes, zones logistiques et commerciales.

Figure 2: Le Triangle de Gonesse à 15 km du centre de Paris



© CARMA.

³ Hors période de pandémie.

Pourtant, le Schéma directeur de la Région Île-de-France, révisé en 2013, autorise désormais l'urbanisation de la moitié sud du Triangle, à condition que le site soit desservi par une ligne de transport. Dès 2010, le groupe Auchan a réussi à obtenir un projet de gare du Grand Paris Express sur la ligne 17 nord afin d'y construire EuropaCity. Ce projet, porté par sa filiale immobilière Ceetrus (ex-Immochan), devait sauver la grande distribution en combinant le plus grand centre commercial d'Europe avec des parcs de loisirs hyperconnectés, dont une piste de ski, selon la théorie du « marketing expérientiel ». Il devait occuper 80 des 280 ha d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) planifiée par l'opérateur public Grand Paris Aménagement. Ainsi, dans l'ensemble, près de la moitié des terres agricoles du Triangle de Gonesse auraient été urbanisées.

Le collectif a lutté presque dix ans avant d'obtenir, en 2019, l'annulation du très contesté complexe commercial et touristique EuropaCity, annoncée par le gouvernement après son troisième Conseil de défense écologique. Son action s'est appuyée sur plusieurs moyens complémentaires : les manifestations, le *lobbying* auprès des élus, la communication, la participation aux divers forums de concertation, les recours en justice et l'élaboration d'un contre-projet. Avec ce dernier, appelé CARMA⁴, le collectif conteste non seulement l'urbanisation, mais propose aussi une nouvelle agriculture tournée vers la ville et respectueuse de l'environnement (voir l'excellent papier d'Alice Le Roy 2019 pour plus d'informations sur la mobilisation). En 2019, peu avant l'abandon du projet, le collectif a ajouté des actions de désobéissance civile, comme le blocage temporaire de chantier ou l'occupation du hall de la Société du Grand Paris. Cette stratégie s'est révélée payante. Les grands médias se sont montrés bien disposés vis-à-vis de cette cause, relayée par ailleurs par d'autres initiatives comme la Convention citoyenne pour le climat qui recommande un moratoire sur l'artificialisation des terres.

Après l'annonce de l'abandon du projet EuropaCity, sous la pression de leurs actions (comme une marche de deux jours de Gonesse à Matignon quinze jours plus tôt), et d'une presse qui leur semble largement acquise, les militants espèrent voir les terres agricoles préservées des appétits combinés des aménageurs, des promoteurs, des constructeurs et des élus bâtisseurs. À leurs yeux, sans ce projet locomotive, la ZAC comme la gare perdent toute raison d'être. Par ailleurs, à l'hiver 2019, le tribunal administratif de Cergy, à la requête du collectif, avait aussi annulé le nouveau PLU de la ville de Gonesse qui classait les terres agricoles en « zone à urbaniser ». Il avait notamment estimé que le sacrifice de tant d'hectares de terre agricole n'était pas compensé par des promesses d'emplois non étayées.

Le silence assourdissant du gouvernement

Pourtant, un an plus tard, en décembre 2020, la Cour administrative d'appel de Versailles rétablit à la surprise générale le PLU de la ville, contre les avis convergents de son propre rapporteur public, de l'autorité environnementale, de la commission départementale des aires naturelles, agricoles et protégées et du rapporteur de l'enquête publique. À peine quelques jours plus tard, la Société du Grand Paris annonce la reprise des travaux de la ligne 17N du Grand Paris Express entre Saint-Denis et le Mesnil-Amelot en passant par l'aéroport CDG et le Triangle de Gonesse. Le projet de gare n'est donc pas abandonné. Pourquoi le maintenir en l'absence de projet sur le Triangle et à plus d'1,5 km des premières habitations ?

En juillet 2020, Francis Rol-Tanguy, ancien directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme, avait remis au gouvernement un rapport prospectif détaillant trois scénarios. Le premier, maintenir la ZAC de 280 ha, y est écarté comme irréalisable. Le deuxième suggère une urbanisation réduite à 110 ha déjà expropriés autour de la gare, mais souligne qu'aucun projet n'existe pour le justifier. Enfin, le troisième propose de conserver toutes les terres agricoles et de laisser passer la ligne sans gare, voire de déplacer la gare jusqu'au RER D à Villiers-le-Bel – Gonesse où elle aurait enfin une utilité. Le gouvernement pourrait encore s'appuyer sur cette étude pour faire un choix. Il pourrait aussi considérer les propositions des associations du Val-d'Oise qu'il a lui-même sollicitées en urgence, pour un futur contrat de plan État Région. Pourtant, depuis plus de six mois, non seulement il refuse de rendre public le rapport prospectif (qui a fuité), mais il reste muet sur l'avenir du Triangle. Le vice-président du collectif mobilisé, Jean-Yves Souben, interprète ce silence comme

⁴ Coopération pour une ambition agricole, rurale et métropolitaine d'avenir : <https://carmapaysdefrance.com>.

une « stratégie du coup parti » : une fois les travaux de la gare lancés, il faudra bien les terminer et, une fois la gare construite dans les champs, il faudra bien urbaniser. Or les enquêtes du collectif, nourries par les recherches de l'économiste et urbaniste Jacqueline Lorthiois (voir sa tribune tout juste parue⁵), démontrent qu'il n'y a pas de besoin en bureaux ou en surface commerciale. Même les entrepôts de logistique tournent au ralenti avec la crise de la Covid. De plus, les entrepôts n'ont pas besoin de métro. Alors pourquoi une gare ? Le gouvernement reste silencieux.

Une démarche instituante

Devant ce refus de tirer les conséquences des décisions précédentes et cette fin de non-recevoir, les militants décident de prendre les choses en main. Le 17 janvier, pour l'anniversaire de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL), lors d'une « zadimanche » sur un petit terrain qu'ils cultivent depuis 2017, ils lisent et appellent à la signature du « serment du Triangle » (figure 3). Plus de 500 personnes présentes, dont nombre de personnalités politiques, scientifiques et artistiques, signent une déclaration et un engagement qui fait de ces terres un patrimoine commun et d'eux des copropriétaires engagés à le défendre. Le clin d'œil au serment du Jeu de paume de 1789 est volontaire. Le parallèle entre les députés du tiers état, ignorés par Louis XVI, et les militants ignorés par le gouvernement se veut un symbole renversant la localisation du pouvoir.

Figure 3. Le « serment du Triangle »



© CPTG, 2021.

En décidant du statut des terres dont ils se déclarent copropriétaires et coresponsables, les militants inaugurent un nouveau régime d'appropriation foncière (É. Le Roy 2011), ici qualifié de patrimoine commun. Ils s'accordent sur ce à quoi ils tiennent (Hache 2019) : ils veulent préserver ces terres avec lesquelles ils construisent une relation de codépendance. Sur un plan symbolique et médiatique, ils se

⁵ J. Lorthiois, « Les zadistes de Gonesse ont-ils raison de s'opposer à une gare en plein champ ? », *L'Obs*, 11 février 2021, en ligne : www.nouvelobs.com/planete/20210211.OBS40044/tribune-les-zadistes-de-gonesse-ont-ils-raison-de-s-opposer-a-une-gare-en-plein-champ.html.

substituent ainsi à un gouvernement et une Cour administrative d'appel qu'ils perçoivent comme incapables de se saisir d'un problème qu'ils ont pourtant contribué à rendre public.

Pour la sociologie des problèmes publics, ce type de mouvement est un geste instituant palliatif des insuffisances des instances publiques (Spector et Kitsuse 2001, Cefaï 2007). Un problème devient public lorsqu'il touche une portion de la population indirectement concernée, assez importante pour qu'on estime devoir prendre des mesures : une institution est alors chargée de s'occuper du problème par les pouvoirs en place (Dewey 2010). Pourtant, il arrive souvent que cette administration ne soit pas en capacité de traiter le problème de la façon dont le public mobilisé l'avait entendu. C'est bien le cas ici. Le gouvernement a nommé un fonctionnaire qui a rédigé un rapport aussitôt enterré. Dans cette situation, le public, souvent démobilisé par sa première victoire n'a, généralement, plus la force de reprendre la lutte. Pourtant, dans certains cas, comme au Triangle de Gonesse, les militants ne se sont jamais démobilisés. Ils peuvent alors tenter de forcer les pouvoirs publics à reconnaître leur impuissance, ou leur mauvaise volonté, et pousser l'institution de nouvelles organisations *ad hoc*, en mesure de leur rendre des comptes.

L'institution par les actes

Bien que diffusé sur le site de l'association Agir pour l'environnement⁶, et signé en un mois par plus de 10 000 personnes – dont l'ancien ministre Nicolas Hulot – le serment ne suffit pas à transformer en pratique le statut des terres. Il faut pour cela que les signataires tiennent parole et respectent leur engagement.

C'est pourquoi, lors de la « première assemblée des copropriétaires » tenue le dimanche suivant sur le lieu du serment, une centaine de personnes mobilisées décident, au consensus, l'occupation permanente d'une parcelle, afin d'empêcher tout démarrage du chantier. Une première exploration préparatoire permet de repérer une friche accessible en voiture et fermée par une palissade doublée d'une tranchée. La Société du Grand Paris l'avait déjà utilisée à l'été 2019 comme base arrière, installant une canalisation d'eau usée à travers les champs jusqu'à l'emplacement de la gare projetée. Les militants avaient bloqué les travaux pendant quelques jours afin de dénoncer ce passage en force, alors que les recours en justice n'étaient pas épuisés.

Le dimanche 7 février, à 5 h du matin, un premier groupe s'introduit dans la parcelle. La ZAD est lancée. En trois jours d'occupation, la nouvelle se répand dans les médias ainsi que dans les réseaux de communication des militants. En plus d'une couverture attendue par les journaux engagés à gauche et pour l'écologie comme *Mediapart* et *Reporterre*, des articles et des reportages sont diffusés dans des journaux comme *Le Parisien*, *L'Obs*, *Le Monde*, BFM TV et d'autres encore. Tous reprennent l'expression « gare en plein champ » proposée par le collectif. Deux jours de suite, l'occupation est traitée au journal de France 3 Île-de France. Du côté des réseaux sociaux, le message est aussi bien passé. La couverture des publications Facebook du CPTG passe de 500 vues à 34 000, du jour au lendemain. Dès le premier jour, une équipe de militants arrive de la ZAD de NDDL pour soutenir l'action et montrer comment construire une cabane dortoir. Des militants du groupe Extinction Rebellion, de Youth for Climate, des gilets jaunes ou d'autres luttes de la région, comme celle du plateau de Saclay, rejoignent les lieux. Sur place, l'aide afflue. De la nourriture et des matériaux de construction sont livrés en quantité, par des personnes inconnues du mouvement jusqu'alors. Les cabanes se renforcent, les comités automédia, juridiques, base arrière et autres s'organisent. Des plantations sont prévues.

Cette réaction très positive, à la fois dans la presse généraliste et les milieux plus spécialisés, est un signe fort que ce genre d'action est désormais non seulement accepté, mais aussi considéré comme légitime, voire nécessaire par une partie croissante de la population⁷. L'occupation a donc déjà contribué à remettre dans l'actualité un problème qu'on croyait résolu. Elle contribue à garder ce problème connecté avec la réalité du

⁶ <https://sermentdutrangle.agirpourenvironnement.org>.

⁷ Cet événement s'inscrit, comme le rappelle un faucheur volontaire présent sur la ZAD avec sa compagne, dans un mouvement de prise de conscience générale qui a fait que le tribunal de Perpignan a récemment relaxé des prévenus pour destruction d'OGM en invoquant un « état de nécessité » prévu à l'article L122-7 du Code pénal. Il en porte d'ailleurs une copie affichée dans son dos : « N'est pas pénalement responsable la personne qui, face à un danger actuel ou imminent qui menace elle-même, autrui ou un bien, accomplit un acte nécessaire à la sauvegarde de la personne ou du bien, sauf s'il y a disproportion entre les moyens employés et la gravité de la menace. » Pour lui, la ZAD correspond bien à ce cas et c'est d'ailleurs pour cela qu'il est venu apporter son soutien.

terrain (Tonnelat 2012), et si le projet de gare est finalement abandonné, elle aura réussi à donner corps au régime du patrimoine commun.

Une ZAD aux portes du pouvoir

Cette brève histoire ne rend pas assez justice à l'énergie déployée par les militants depuis une dizaine d'années, à leur enquête sur la nature du problème de l'artificialisation des terres et les solutions à y apporter, leur créativité et surtout à leur capacité à publiciser et politiser leur mobilisation (Terzi et Tonnelat 2017). Elle explique simplement pourquoi une ZAD est apparue, dans ce paysage qui s'y prête pourtant si peu. Comme le dit souvent Bernard Loup aux journalistes : « la plaine de France, ce n'est pas le bocage nantais. » Il signifie que les champs sont ouverts et qu'il n'y a ni bois ni fermes abandonnées où s'abriter. Si le collectif l'a appelée de ses vœux, ce n'est donc pas sans une mûre réflexion.

Albert Hirschman (1970) expliquait dans un fameux essai que face aux défaillances des institutions, les personnes ont trois choix : elles peuvent se taire et faire le dos rond (*loyalty*), elles peuvent interpeller (*voice*) ou elles peuvent se retirer (*exit*). Le collectif a choisi l'interpellation, avec un succès certain, mais mitigé. Face à cette situation, une action logique aurait été le renoncement (*loyalty*) ou le retrait dans une forme d'autonomie indépendante, comme certaines communes autogérées ou des mouvements survivalistes (*exit*). Ce n'est pourtant pas le choix collectivement retenu. Avec le « serment du Triangle » et l'occupation qui s'ensuit, le collectif choisit de montrer l'exemple en faisant appel à d'autres personnes sensibles à sa cause pour ériger, à même le terrain contesté, un contre-modèle d'action, d'organisation et de vision. Il le fait presque à reculons, conscient des dangers que cette action pourrait faire courir aux occupants et aux risques de mésinterprétation, jusque dans son propre camp. Mais il considère ne plus avoir le choix. S'il est difficile à tenir, le Triangle est un lieu proche du centre de la vie politique et économique du pays, à deux pas du Bourget, où fut signé l'Accord de Paris sur le climat. C'est devenu un point de convergence de l'attention publique dans la région capitale, aux portes du pouvoir. La réaction du gouvernement a été rapide. Au bout de seize jours, la ZAD a été évacuée au petit matin par les gendarmes mobiles. Mais l'effet est déjà là : un public est mobilisé, le Triangle de Gonesse est à nouveau sous le feu des médias et la gare en plein champ paraît plus inutile que jamais. C'était une ZAD aux portes de Paris. Son apparition était non seulement logique, mais nécessaire.

Bibliographie

- Cefaï, D. 2007. *Pourquoi se mobilise-t-on ? Les théories de l'action collective*, Paris : La Découverte.
- Dewey, J. 2010 [1927]. *Le Public et ses problèmes*, traduit par Joëlle Zask, Paris : Gallimard.
- Hache, É. 2019. *Ce à quoi nous tenons. Propositions pour une écologie pragmatique*, Paris : La Découverte.
- Hirschman, A. O. 1970. *Exit, Voice, and Loyalty*, Cambridge : Harvard University Press.
- Le Roy, A. 2019. « Terres fertiles contre projet stérile : la lutte contre EuropaCity », *Métropolitiques* [en ligne], 3 octobre. URL : <https://metropolitiques.eu/Terres-fertiles-contre-projet-sterile-la-lutte-contre-EuropaCity.html>.
- Le Roy, É. 2011. *La Terre de l'autre : une anthropologie des régimes d'appropriation foncière*, Paris : LGDJ.
- Lindgaard, J. 2021. « Écologie : terres à prendre et nouvelles zones à défendre », *Mediapart* [en ligne], 8 février. URL : www.mediapart.fr/journal/france/080221/ecologie-terres-prendre-et-nouvelles-zones-defendre.
- Lorthiois, J. 2021. « Les zadistes de Gonesse ont-ils raison de s'opposer à une gare en plein champ ? », *L'Obs* [en ligne], 11 février. URL : www.nouvelobs.com/planete/20210211.OBS40044/tribune-les-zadistes-de-gonesse-ont-ils-raison-de-s-opposer-a-une-gare-en-plein-champ.html.
- Spector, M., et Kitsuse, J. I. 2001. *Constructing social problems*, Transaction Pub.
- Terzi, C., et Tonnelat, S. 2017. « The Publicization of Public Space », *Environment and Planning A*, vol. 49, n° 3, p. 519-536.
- Tonnelat, S. 2012. « La dimension sensible des problèmes publics », *Raisons pratiques*, n° 22.

Stéphane Tonnelat est chargé de recherche au CNRS au laboratoire UMR LAVUE, équipe Mosaïques, à l'université Paris-Nanterre. Il mène un travail ethnographique sur divers types d'espaces publics urbains ainsi que sur les mobilisations environnementalistes à Paris et New York. Ses principaux terrains sont les interstices urbains (terrains délaissés, friches), les parcs et jardins, le métro et le ferry. Il travaille actuellement sur le compostage collectif et les mouvements de protection des terres agricoles en bordure de Paris. Il a notamment publié *International Express : New Yorkers on the 7 Train* (Columbia University Press, 2017), avec William Kornblum (CUNY Graduate Center) ; et *L'Art en chantier. Stefan Shankland et l'Atelier/TRANS305* (éditions Archibooks, 2016), sur la place de l'art dans un chantier de construction à Ivry-sur-Seine.

Pour citer cet article :

Stéphane Tonnelat, « Comment le Triangle de Gonesse devint une ZAD. L'improbable devenu nécessaire », *Métropolitiques*, 25 février 2021. URL : <https://metropolitiques.eu/Comment-le-Triangle-de-Gonesse-devint-une-ZAD.html>.