Marches des terres

Dossier de presse

Sommaire

1. Les terres agricoles en France et en Île-de-France 2

2. Le Triangle de Gonesse 5

3. Les Jardins des Vertus à Aubervilliers 12

4. Val Bréon en Seine-et-Marne 14

5. Dans les Yvelines 16

6. Le plateau de Saclay 18

7. Ailleurs en Essonne 26

1. Les terres agricoles en France et en Île-de-France

1. La destruction de terres agricoles : un fléau

a. Malgré les discours, en France l'artificialisation des sols se poursuit

En France, 27 000 hectares de terres naturelles et agricoles sont artificialisés chaque année, soit l'équivalent d'un département français tous les cinq ans. Cette situation ne peut être imputée à la seule croissance démographique : depuis 1981, l'artificialisation a augmenté en France de 70 % et la population de 19 %.

Derrière le terme d'artificialisation des sols se cache **un phénomène quasi-irréversible** : car une fois qu'un sol a été imperméabilisé pour être affecté à des fonctions urbaines ou de transport (habitat, activités, commerces, infrastructures, équipements publics…), il est très difficile, voire impossible, de revenir en arrière. **L'artificialisation d'un sol aboutit généralement à sa destruction définitive.**

La loi « Climat et résilience » adoptée le 20 juillet 2021 prétendait pourtant « *mettre la France sur la trajectoire du zéro artificialisation nette, pour mettre fin aux 20.000 à 30.000 hectares d'espaces naturels, agricoles ou forestiers qui disparaissent chaque année en France, dont la moitié du fait de l'étalement des logements* ».

Mais le fossé est énorme entre les discours et les actes : **les dispositions de la loi sont très en-deçà des propositions de la convention citoyenne**, qui préconisait une réduction drastique de l'artificialisation des sols. Ainsi la limitation très stricte de création de nouveaux espaces commerciaux n'est pas applicable aux surfaces de moins de 10000 mètres carrés, et aucune disposition ne porte sur les entrepôts et plateformes de logistique, très consommateurs d'espaces, et dont les projets se multiplient.

Pourtant, dans un rapport daté du 28 juillet 2020, **la Cour des Comptes a appelé à l'adoption d'une véritable politique foncière agricole** : "*Alors que l'Etat vise, en application du Plan biodiversité du 4 juillet 2018, à stopper l'artificialisation nette des terres et au moment où le départ en retraite du tiers des exploitants*

agricoles d'ici 2023 induit à la fois un risque de déprise et un volume élevé de transactions sur le marché foncier rural, la préservation des terres agricoles constitue un sujet de première importance tant pour le monde agricole que pour le pays tout entier."

b. Un phénomène accru en Ile-de-France

En Île-de-France, les **espaces naturels, agricoles et forestiers** couvrent encore de vastes étendues (49% de la superficie régionale). Pour assurer son approvisionnement alimentaire, la métropole parisienne s'est construite historiquement sur des terres très fertiles. Les sols menacés du Triangle de Gonesse (670 hectares) du plateau de Saclay (2300 hectares), de Val Bréon (150 hectares), sont donc d'excellente qualité. Ce sont ces terres qui **continuent de disparaître à un rythme soutenu** : 590 hectares par an en moyenne, entre 2012 et 2017, soit plus de **deux fois la moyenne nationale.**

Et pourtant, dans sa « Contribution à la COP 21 », **la Région Ile-de-France** a écrit que le SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France) a pour priorité d'« *endiguer l'étalement urbain qui grignote des terres agricoles* » *et de* « *développer le maraîchage et les jardins partagés afin de contribuer davantage à l'approvisionnement alimentaire de l'agglomération par circuits courts et de diminuer nos importations, car la distance moyenne d'approvisionnement par personne a été multipliée par quatre en deux siècles* ».

2. Sauver les terres, un enjeu pour le climat, la biodiversité, l'autonomie alimentaire et les paysages

a. Le rôle-clé des terres face au changement climatique

L'artificialisation des sols a des répercussions directes sur la santé des écosystèmes et sur la qualité de vie des citoyens. Selon le GIEC et l'IPBES, la destruction des terres agricoles est aujourd'hui l'une des causes premières du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité. L'artificialisation des sols nous prive des services rendus par les terres agricoles face au dérèglement climatique - **absorption et stockage du dioxyde de carbone et dépollution** – alors que l'**Union européenne s'est engagée à baisser ses émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 et que le gouvernement français annonce** un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

L'imperméabilisation des sols conduit également à des inondations plus violentes et plus fréquentes dans les zones aux alentours. Les vallées autour du plateau de Saclay en sont un exemple frappant. De plus, la **biodiversité** subit la dégradation, voire la destruction d'habitats liées aux difficultés pour les animaux à se déplacer à cause des infrastructures et des pollutions lumineuses et sonores liées à l'urbanisation et aux moyens de transports.

Outre leur rôle important dans le cycle du carbone, les sols permettent la **régulation thermique** des zones urbaines. Pendant la canicule de juillet 2019, une simple série de mesures faites par le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) a permis de constater qu'à six heures du matin, la température dans le centre de Paris était de 8°C plus élevée que celle relevée sur les terres de Gonesse. La destruction des terres agricoles ne pourra qu'aggraver ce phénomène d'îlot de chaleur urbain, qui s'accompagne d'un risque de mortalité accru en cas de fortes chaleurs.

b. Une demande croissante pour une alimentation de proximité et de qualité

La destruction des espaces agricoles autour des villes va à l'encontre d'un deuxième impératif : le développement d'une alimentation de qualité, faite **de produits locaux et de saison.** Au moment même où le plan d'aménagement du territoire francilien prévoit de détruire d'importants espaces agricoles à Gonesse, à Saclay, à Grignon, au Val-Bréon, à Thoiry et à Aubervilliers, d'autres villes européennes comme Milan,

Barcelone et Liège tentent de relever le défi de l'autonomie alimentaire en incluant des espaces agricoles protégés dans leur modèle d'urbanisme.

Sauf dans les discours, ces préoccupations semblent étrangères à ceux qui nous gouvernent … Ainsi le programme régional de Valérie Pécresse promet qu'à l'horizon 2024 la totalité des établissements scolaires seront fournis en produits locaux, dont la moitié issue de l'**agriculture biologique.** En même temps, **la présidente de la région Île-de-France défend la construction d'infrastructures destructrices de terres agricoles.** Pour tenir son engagement, la Région devrait plutôt porter son effort financier sur la protection des terres agricoles, sur l'accompagnement des communes, ainsi que sur le soutien des paysans et agriculteurs travaillant dans le respect de cahiers des charges tels que ceux des labels AB ou Nature et Progrès.

Enfin, la **crise sanitaire** a souligné le crucial besoin pour les grandes métropoles de posséder **une plus grande autonomie alimentaire** – qui n'est que de quelques jours pour l'Île-de-France. A l'heure où la question de la résilience des territoires figure dans tous les discours, les politiques publiques devraient anticiper les potentielles perturbations, sanitaires ou climatiques, afin d'en atténuer les effets. Dans la perspective d'une transition post-carbone, une alimentation locale, respectueuse de l'environnement, devient une nécessité.

3. Depuis la pandémie, la sécurité alimentaire un enjeu majeur

Depuis 2020, la crise sanitaire a fait prendre conscience de la vulnérabilité de nos chaînes d'approvisionnement et de **la fragilité de nos territoires** et. **La précarité alimentaire** est devenue une réalité pour de nombreuses personnes. **La sécurité alimentaire devient un enjeu majeur.**

Ainsi de nombreuses communes ont compris la nécessité de rétablir **une ceinture alimentaire et une agriculture périurbaine** partout où c'est possible : des circuits courts pour alimenter les **cantines scolaires**, les **hôpitaux** et **les populations locales**, sont une réponse à cette situation. **Des jardins familiaux et partagés** permettent aussi aux habitants de se réapproprier la production d'une partie de leur alimentation. C'est pourquoi partout en France, et particulièrement en Île-de-France, là où les terres agricoles sont menacées, **les citoyens se révoltent et la colère monte.**

4. Au départ des marches, des sites menacés en Île-de-France

A Gonesse, dans le Val-d'Oise, depuis **l'abandon du mégacentre commercial EuropaCity** en novembre 2019, le Premier ministre Jean Castex a annoncé le maintien de la **construction d'une gare de métro automatique (sur la ligne 17 nord) au milieu des champs et l'urbanisation d'une partie du Triangle agricole**, pourtant Interdite à l'habitat en raison du bruit des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle. Le gouvernement y a annoncé la construction d'une cité scolaire, d'un internat et d'une administration de l'Etat. Le terminus de la ligne 17, prévu au **Mesnil-Amelot**, viendrait urbaniser des terres fertiles autour d'un village actuellement peuplé de 1100 habitants, accélérant ainsi l'étalement urbain.

A Aubervilliers, en Seine-Saint-Denis, les pelleteuses ont déjà commencé à **détruire des jardins ouvriers** centenaires pour y construire un solarium et une salle de sport prévus dans le cadre d'une piscine d'entraînement olympique.

A Saclay, dans l'Essonne, au nom d'un « intérêt national » jamais soumis à débat public, c'est l'ensemble des 4000 hectares du plateau, dont 2300 de terres agricoles, qui est à présent menacé d'urbanisation via le projet de **la ligne 18 du Grand Paris Express**, infrastructure surdimensionnée et inadaptée aux besoins. Plateformes de logistique, centres de données et dépôts de gravats du Grand Paris se multiplient au détriment des terres cultivées.

À Val Bréon, en Seine-et-Marne, aux portes d'un village rural, 150 hectares de terres nourricières sont menacés de destruction par un **projet de plateforme logistique**. En les achetant au prix fort (17 250 000 €) et en maintenant cette opération illégale, puisque l'urbanisation est subordonnée à la réalisation d'une gare qui n'est pas programmée, la Communauté de Communes ouvre la porte à la spéculation foncière sur les terres agricoles avoisinantes.

Dans les Yvelines, ce sont des hectares d'Espaces boisés classés (EBC) et de bonnes terres agricoles qui sont menacés par **des projets autoroutiers** : « Voie Nouvelle » de la Vallée de la Mauldre (Axe Nord-Sud) – déviation de la route départementale 154 à Verneuil-sur-Seine, Vernouillet et Chapet, et un projet de pont à Achères, que va justifier ce nouveau flux de véhicules. Sur l'ensemble du département, c'est le **mitage de terres agricoles par des constructions illégales, des défrichements sauvages ou l'apport de milliers de tonnes de déchets** dits « inertes » venus des travaux du Grand Paris comme à Thoiry. Ailleurs, on brade le patrimoine public, l'agro-écologie et la biodiversité, comme sur le **campus d'AgroParis Tech,** à **Grignon.** Partout, les zones humides, les EBC, les trames vertes et bleues inscrites au SDRIF (schéma directeur régional de la Région Île-de-France) ne sont pas respectées et les règlementations bafouées.

Le soutien constant du gouvernement et de la Région à l'artificialisation des terres prouve que le changement de cap, maintes fois annoncé, n'est pas encore à l'ordre du jour.

Marche des Terres Nord

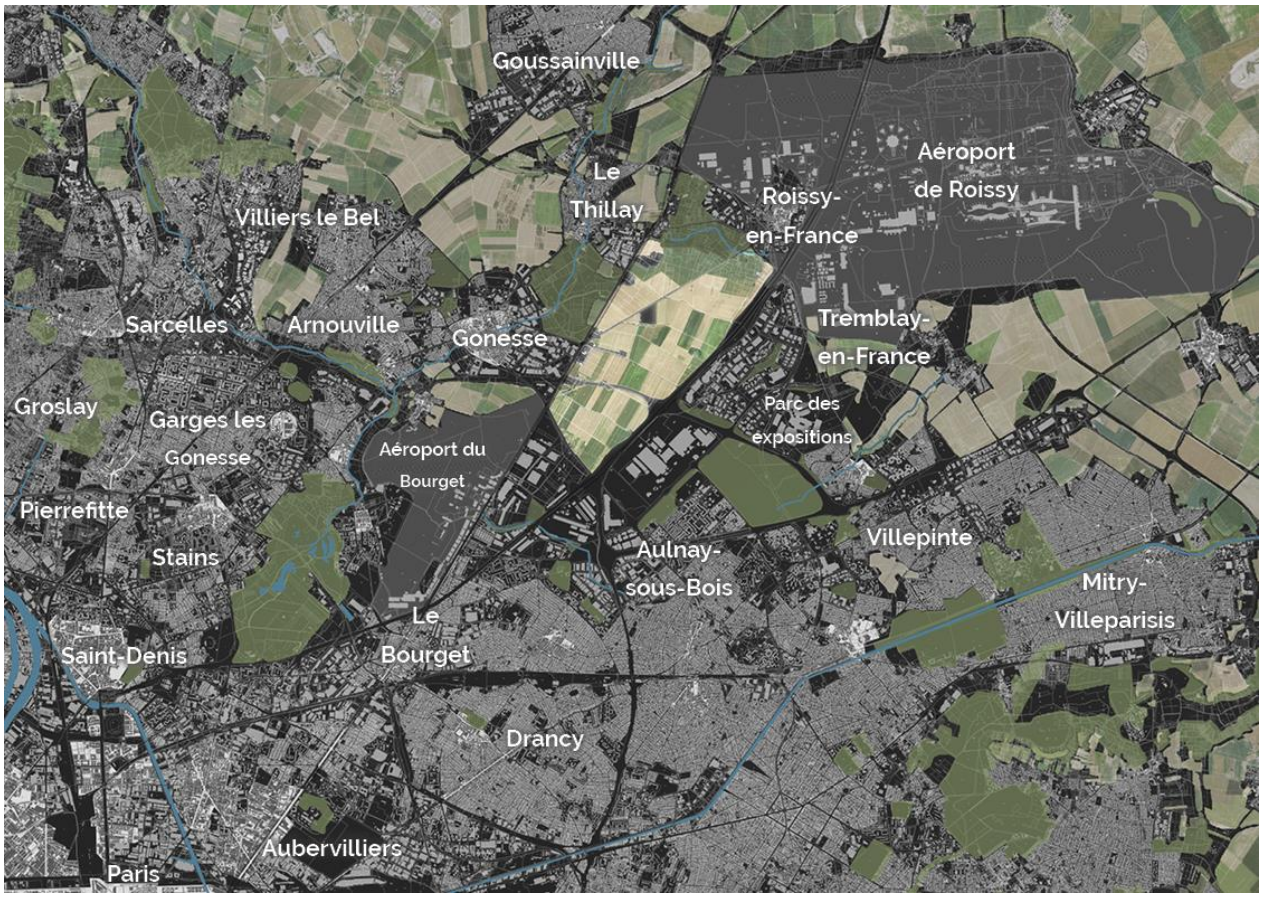
2. Le Triangle de Gonesse

Les **terres du Triangle de Gonesse sont toujours menacées de destruction.** Malgré **l'abandon** en novembre 2019 du mégacomplexe **EuropaCity** et de sa **piste de ski artificielle**, le **Premier ministre Jean Castex** a annoncé le 7 mai 2021 le **maintien** au milieu des champs d'un **métro automatique** (sur la ligne 17 nord du Grand Paris Express) et **l'urbanisation** d'une grande partie du Triangle. Le 1er octobre, le porte-parole du gouvernement Gabriel Attal est venu sur place pour **réaffirmer ces annonces.**

Sur les 110 hectares contrôlés par l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF), et alors que la zone dispose de nombreuses zones urbanisées pouvant accueillir des équipements, le gouvernement a annoncé la construction d'**une cité scolaire internationale abritant un internat** et un **opérateur d'Etat,** sans préciser lequel. **Sur les 170 hectares de la partie sud de la ZAC** (à l'emplacement initialement prévu pour EuropaCity et une zone de bureaux), il a été demandé à la **SEMMARIS, l'opérateur du M.I.N. de Rungis,** de développer un projet lié à l'alimentation en circuit court.

1. Un territoire stratégique pour le climat

Situé aux confins de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, **le Triangle de Gonesse** est l'une des **dernières zones cultivées de la Plaine de France**, qui fut longtemps **le grenier à blé** de toute la région. On louait la qualité du « pain de Gonesse » et de nombreux maraîchers y cultivaient fruits et légumes.



Avec des rendements annuels de blé pouvant atteindre 90 quintaux l'hectare, **ces terres sont parmi les plus fertiles d'Europe**. Elles sont assises sur **6 mètres de limons** accumulés depuis des milliers d'années : **une telle épaisseur permet au végétal de trouver de l'eau en profondeur, même en plein été.** Sur le Triangle de Gonesse, les agriculteurs n'ont pas besoin d'arroser les récoltes.

Sait-on qu'il faut 1 500 ans au minimum à la nature pour constituer une couche arable de 18 centimètres ? Malgré les promesses des aménageurs, il n'existe aucun moyen de « compenser» la perte de telles terres. **Et une fois qu'un sol est artificialisé, il devient impropre à la culture.** Cet espace agricole de presque **700 hectares agit pourtant comme un climatiseur naturel.** A l'heure de la lutte contre le réchauffement climatique, la pleine terre compense en partie l'élévation de la température des territoires contigus qui, eux, sont urbanisés. On estime que **si ces terres étaient artificialisées, les alentours subiraient un réchauffement de 2 degrés en moyenne l'été.**

Actuellement, le Triangle de Gonesse est cultivé par huit agriculteurs à qui l'on dit depuis quarante ans que leurs terres sont condamnées. La plupart du temps, ils ne sont pas propriétaires et ne jouissent que d'un bail précaire : ils font donc **de la grande culture céréalière intensive** et ne sont pas incités à prendre soin de la fertilité du sol. Cette situation pourrait changer très rapidement si **le gouvernement décidait de protéger le Triangle de Gonesse** et d'encourager la conversion de ses cultivateurs vers **des méthodes respectueuses des écosystèmes et de leur santé**. Selon la manière dont sont cultivées les terres agricoles, elles peuvent absorber les gaz à effet de serre et devenir des pièges à carbone : **à l'heure du dérèglement climatique ce sont des outils essentiels pour la résilience des territoires.**

2. Le métro, cheval de Troie de l'urbanisation

Le projet de station « Triangle de Gonesse » **sur la ligne 17 Nord du Grand Paris Express** (GPE) est présenté par le gouvernement et la région Île-de-France comme une desserte pour les habitants. Mais conçu pour desservir le défunt projet EuropaCity et une vaste zone de bureaux, **ce métro est en fait le cheval de Troie de l'urbanisation.** L'annonce par Jean Castex de la construction **sur les terres de Gonesse** d'une annexe du **MIN de Rungis**, ainsi que d'une **cité scolaire et d'un internat**, qui se trouveraient donc directement sous le bruit des avions, sont des propositions coûteuses et peu réalistes : elles semblent **faites a posteriori** pour justifier l'investissement dans la ligne de métro 17 nord. **L'entêtement** du gouvernement à vouloir maintenir une gare au milieu des champs s'apparente à de **l'acharnement** : l'arrêt de métro « Triangle de Gonesse », conçu au départ dans le but de viabiliser le projet de ZAC (Zone d'aménagement concerté), n'a plus de raison d'être. **L'argent public** (plusieurs centaines de millions d'euros pour l'arrêt de métro, 3 milliards d'euros pour l'ensemble de la ligne 17 nord) est ainsi mis au service d'un projet **d'artificialisation des sols, sans justification sérieuse.**

Quant aux habitants de Gonesse, pour eux **la galère des transports demeure** : prévue au milieu des champs, la gare serait située à **quatre kilomètres du centre-ville et à 1,7 kilomètre des premières habitations.**

3. Le coût exorbitant de la ligne 17 Nord

La gare « Triangle de Gonesse » s'inscrit dans le cadre de **la construction du réseau du Grand Paris Express,** dont le système de financement a été dénoncé en janvier 2018 par la **Cour des Comptes : de 22,6 milliards d'euros** au départ, le coût prévisionnel est passé à **38,5 milliards d'euros**. D'après un rapport récent du Sénat, la facture sera de **42 milliards d'euros !**

Les experts sont nombreux à dénoncer **la gestion calamiteuse des budgets publics** : dès août 2015, les experts du Cercle des transports avaient annoncé, chiffres à l'appui, que l'Etat n'aurait pas les moyens de financer à la fois l'ensemble de **la construction du Grand Paris Express et le maintien du réseau existant.** Depuis l'abandon d'EuropaCity et du Terminal 4 de l'aéroport de Roissy-Charles-De-Gaulle, la ligne 17 nord **représente une gabegie de la dépense publique.** Selon la Cour des Comptes, il est nécessaire de "*réviser le périmètre du projet et revoir fortement le phasage des réalisations"*.

Les habitants du Val d'Oise ne s'y sont pas trompés : lors de manifestations en février et avril 2021 à la gare de Villiers-le-Bel-Arnouville, **ils ont réclamé l'amélioration des transports du quotidien, notamment les RER B et D, dont la vétusté et le manque d'investissement entraînent des retards et incidents à répétition.** Autre besoin urgent : la création de liaisons en rocade (de banlieue à banlieue), au cœur des quartiers. **Citons le tramway T5 Saint-Denis /Sarcelles** qu'il suffirait de prolonger en deux branches (vers Villiers-le-Bel et Le Bourget RER) pour rejoindre le fameux "hub" de Pleyel et **la tangentielle T11** Sartrouville/Argenteuil/Epinay/Le Bourget/Noisy-le-Sec. **De tels choix représentent des investissements nettement moins coûteux et répondant à de véritables besoins**.

Pourquoi alors créer ex-nihilo une ligne inutile alors que l'argent public pourrait être employé à améliorer l'existant ? C'est d'ailleurs le souhait de nombreux experts et citoyens : en février dernier, la Fédération nationale des associations d'usagers de transports (FNAUT) demandait **le gel de la ligne 17**.

Plutôt que de creuser indéfiniment la dette publique, **il est urgent de revoir le schéma général des transports d'Île-de-France,** imaginé il y a 15 ans, **donc avant les engagements solennels pris par la France en 2015 lors de la COP21 et avant la crise sanitaire mondiale,** qui a fait prendre conscience de la fragilité des chaînes d'approvisionnement des métropoles.

4. Un marathon juridique

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse, assisté par France Nature Environnement et d'autres associations comme le MNLE (Mouvement national de lutte pour l'environnement), a déposé **plusieurs recours** contre l'artificialisation des terres du Triangle de Gonesse. Il a attaqué la révision du PLU (plan local d'urbanisme) de la commune, qui autorise l'urbanisation des terres agricoles. Il a déposé **un recours contre l'arrêté de création de la ZAC** (Zone d'aménagement concerté) du Triangle de Gonesse **et sa DUP** (déclaration d'utilité publique). Il a aussi déposé un **recours contre le permis de construire** de la gare du Triangle de Gonesse ainsi que **l'autorisation environnementale de la ligne 17 nord du Grand Paris Express.**

Les tribunaux administratifs ont donné raison au CPTG et ont **annulé le PLU,** la ZAC et l'autorisation environnementale de la ligne 17 (les autres procès sont en cours d'instruction). Les démarches du CPTG ont été **confortées par de nombreux avis d'experts :** celui du commissaire-enquêteur qui avait émis un avis défavorable à la révision du PLU de Gonesse, de la Commission départementale pour la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers (CDPENAF), de l'Autorité environnementale, du Comité national de protection de la nature …

Mais l'Etat et les aménageurs ont fait appel. Et la Cour administrative d'appel de Versailles a systématiquement **cassé les jugements**, allant même à l'encontre des recommandations de son propre rapporteur public : en juillet 2019, elle validait la ZAC alors qu'EuropaCity était sur le point d'être abandonné… En décembre 2020, la Cour administrative de Versailles a cassé l'annulation du PLU de Gonesse et la suspension de l'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord.

Aujourd'hui, le contentieux sur le PLU et l'artificialisation des terres est **devant le Conseil d'Etat**.

Quant au contentieux sur l'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord, il a été renvoyé devant la Cour administrative d'appel de Paris. L'audience s'est tenue le 9 septembre. Selon les conclusions de la rapporteure publique, l'autorisation environnementale devrait faire l'objet d'un « sursis à statuer ». Le délibéré devait être rendu public le 30 septembre, il est toujours en attente. C'est le lendemain, 1er octobre que Gabriel Attal est venu à Gonesse affirmer que la gare et la ligne 17 nord se feraient. La CAA de Paris va-t-elle laisser construire un métro au milieu des champs, alors qu'il ne dessert aucun projet sérieux ? Ou bien prendra-t-elle la décision de stopper les travaux, notamment en raison du défaut de prise en compte du cumul des impacts du métro et de l'urbanisation ?

Comme à l'Aire des Vents de Dugny, **l'insuffisance des mesures d'évitement, de réduction et de compensation**, notamment en matière de **protection d'espèces protégées**, ne respecte pas les dispositions du Code de l'Environnement.

5. Des emplois locaux, un projet d'avenir : CARMA

Au nord de Paris, les pouvoirs publics ont aujourd'hui la possibilité de prendre une décision historique : l'Etablissement public foncier d'Île-de-France, placée sous la double tutelle de l'Etat et de la Région, contrôle **110 hectares** au centre du Triangle de Gonesse. Il est donc possible d'y mener **un véritable projet d'intérêt général** tourné vers **la souveraineté alimentaire et l'investissement dans les emplois de la transition écologique.**

Le projet CARMA (Coopération pour une Ambition agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir) s'inscrit résolument dans la **lutte contre le réchauffement climatique et dans un objectif de restauration de la biodiversité.** Son ambition est de faire du Triangle de Gonesse et des communes alentour **un pôle de production et d'innovation agricole** pour la population francilienne, alors qu'actuellement l'Île-de-France importe son alimentation de l'extérieur à plus de 80%. **C'est aussi un projet d'économie sociale et solidaire,** pour un investissement estimé à entre 15 et 20 millions d'euros, bien **loin des sommes pharaoniques** que nécessitent une station de métro automatique et une zone de logistique desservie par la route.

Renoncer à la gare au milieu des champs, ce n'est pas abandonner le territoire. Au contraire, le Triangle de Gonesse offre **une opportunité unique de proposer à la jeunesse francilienne et aux milliers de** salarié-es touché-es **par la pandémie l'accès à des emplois dans les filières d'avenir de l'agriculture péri-urbaine**, de la **transformation des produits**, mais aussi dans la **mobilité durable,** les **énergies renouvelables**, la **rénovation thermique des bâtiments, l'éco-construction** et le **tourisme de proximité**. Il s'agit **d'une palette de métiers bien plus vaste** que ce qui est habituellement proposé par les pouvoirs publics, qui continuent d'affirmer que seule la zone aéroportuaire peut être pourvoyeuse d'emplois (or seulement 6,2% des actifs du bassin d'emploi travaillent à Roissy).

Conçu par un collectif d'agronomes, d'urbanistes, d'économistes et de collectifs citoyens, le projet CARMA propose de transformer **le Triangle de Gonesse en une zone de production maraichère, céréalière et d'élevage de qualité, qui pourra fournir en produits frais, sains et de proximité les habitants des environs.** Elle alimentera notamment **les cantines des écoles et des hôpitaux**, auxquelles la loi fait obligation d'acheter une partie de leurs produits en bio et qui ne trouvent pas assez de producteurs locaux pour assurer leurs besoins. La relance de **la filière horticole régionale** permettra également au territoire de renouer avec son passé de production de fleurs et de plantes.

L'espace agricole sera doté, à proximité immédiate du Triangle, **d'une structure de conditionnement** (légumerie, conserverie, cuisine collective) et de **diffusion en circuits courts,** d'une unité de traitement pour les déchets organiques, **d'un centre de formation et de recherche** tourné vers l'agro-écologie et les métiers de la transition écologique. Les zones limitrophes du Triangle, déjà urbanisées, pourront accueillir **des activités artisanales denses en emplois non délocalisables et utiles pour l'ensemble de la région Île-de-France.**

Le Triangle de Gonesse sera au centre **d'un pôle de coopération économique tourné vers les métiers d'avenir,** notamment dans les filières de la **rénovation thermique, de l'éco-construction et de la mobilité durable.**

Le Triangle de Gonesse accueillera aussi **des jardins partagés et familiaux, des circuits de randonnée, des aires de promenade et de loisirs**, favorisant le tourisme de proximité. La plaine de France est dotée d'un **important patrimoine architectural et naturel,** qui sera enfin mis en valeur.

Outre la restauration collective (écoles primaires, collèges, lycées, hôpitaux, maisons de retraite), les marchés, les commerces de proximité, **les coopératives de distribution et les AMAP** (paniers bio en circuits courts) permettront **un approvisionnement du territoire en limitant les distances à parcourir**. Le cycle d'alimentation sera complet et intégré à des modes de vie durables.

Cette expérience, d'autres grandes villes européennes l'ont déjà engagée : **à Milan**, avec le Parc agricole sud, et à **Barcelone**, où le Parc agricole de Baix Llobregat, situé à proximité de l'aéroport international Barcelone-El Prat occupe 2000 hectares et assure 60% de la consommation de légumes locaux.

En France, l'expérience de Mouans-Sartoux, dans les Alpes-Maritimes, prouve qu'il est possible, dans un territoire où la pression foncière est forte, de **sanctuariser les terres agricoles** et de les **consacrer à l'approvisionnement local.** Il est à noter que le passage au 100% bio dans les cantines municipales s'est fait sans augmentation du prix du repas pour les familles, la réduction drastique du gaspillage alimentaire, la diversification des menus et le choix de la saisonnalité ayant permis de maîtriser les coûts pour la collectivité.

Enfin la dynamique récente engagée par **la métropole lyonnaise** prouve qu'il est possible, lorsque les élu-es ont une motivation réelle, de s'engager dans un projet alimentaire territorial ambitieux, y compris dans de grandes agglomérations.

6. Le Collectif pour le Triangle de Gonesse et ses soutiens, plus mobilisés que jamais

Fondé en 2011, le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) s'est constitué pour protéger les terres agricoles de la plaine de France d'abord menacées par **le projet de mégacomplexe commercial EuropaCity et une zone de bureaux, puis par une gare prévue au milieu des champs.**

Les membres du Collectif organisent **des réunions d'information et des rassemblements, notamment à Gonesse**, où un champ a été cultivé entre mai 2017 et février 2021, date de sa destruction. La récolte a permis l'organisation de plusieurs « soupes républicaines » à travers l'Île-de-France.

Le CPTG a engagé plusieurs **recours juridiques,** majoritairement validés par les tribunaux en première instance. Le site https://ouiauxterresdegonesse.fr publie des informations sur la mobilisation.

Le CPTG a été à l'origine de plusieurs tribunes et blogs dans les médias (*Le Monde, Libération, La Croix, Les Echos, Mediapart, Reporterre* …). La dernière tribune, publiée dans Le Monde le 19 février 2021 (« *A Gonesse, il est encore possible de sauver des centaines d'hectares de terres nourricières* »), a été signée par **trois anciens ministres de l'Environnement : Nicolas Hulot, Delphine Batho et Corinne Lepage** et **un lauréat du prix Nobel de la Paix,** le climatologue et ancien vice-président du Conseil scientifique du GIEC **Jean Jouzel**.

Des jeunes opposés à EuropaCity ont organisé des visites du Triangle à pied et à vélo, réalisé des vidéos et organisé des concerts.

Pendant deux ans, un dimanche sur deux, les militants du CPTG ont donné rendez-vous sur le Triangle de Gonesse pour faire découvrir aux Francilien-nes ce patrimoine agricole inestimable et ses nombreuses fonctions écosystémiques. Le 17 janvier 2021, lors d'une « ZADimanche » sur le Triangle, plusieurs centaines de personnes ont signé **le serment du Triangle**, par lequel ils s'engagent à défendre les terres de Gonesse considérées comme un patrimoine commun. Par la suite, en quelques semaines, c'est près de **12 000 signataires** qui ont pris cet engagement solennel.

Dès le mois de février 2021, en réponse à la reprise des travaux sur le Triangle, **des défenseurs des terres agricoles ont décidé d'occuper le Triangle et de former une ZAD (Zone à défendre), pour empêcher ce saccage imminent.** Bravant le froid, ils ont tenu 17 jours pendant lesquels une **large solidarité** s'est manifestée. Ce soutien montre l'enjeu que représentent aujourd'hui les terres de Gonesse, devenues un **symbole national de la résistance à la destruction des terres nourricières**

3. Les Jardins des Vertus à Aubervilliers

Des jardins familiaux au cœur de la banlieue

Enserrés entre des tours de logements, un parking et une station de métro, les Jardins des Vertus s'étendent sur une superficie totale de 2,2 hectares- à Aubervilliers, en Seine-Saint-Denis.. En face de la cité des Courtillières – ainsi nommée en mémoire des courtilles, ces jardins attenant à des fermes, qui se trouvaient là il n'y a pas si longtemps- les jardins des Vertus et les jardins familiaux de Pantin ont traversé le temps et résisté à l'urbanisation. **Fondés en 1935 sur la Plaine des vertus, une des plaines maraîchères les plus fertiles d'Ile-de-France**, ils servent à donner aux ouvriers et ouvrières la possibilité de cultiver quelques légumes sur un lopin de terre. Au total, ce sont **70 000 m2 de terres potagères** qui accueillent des rangs d'oignon paille, des choux de Noël, des tomates, des bosquets de lavande, des figuiers et des cerisiers.

Bien plus qu'un potager

Aujourd'hui, **plusieurs centaines de jardinières et jardiniers des quartiers populaires** d'Aubervilliers, Pantin et des villes alentour consomment toute l'année ce qu'ils et elles y produisent. Ils offrent des fruits, des légumes et des herbes aromatiques à leurs proches et leurs voisins ; échangent des graines et des astuces. Quand les fins de mois sont difficiles à boucler, les conserves de haricots frais et les sauces tomate rendent leur quotidien meilleur. Dans les moments pénibles de la vie, ou quand la pandémie restreint durement les déplacements, aller jardiner permet de se revigorer, de voir le ciel, de prendre le soleil, de retrouver des visages connus, de s'occuper, de **prendre soin de soi et de cultiver sa dignité face aux difficultés**. C'est aussi un trésor de biodiversité : 22 espèces d'oiseaux protégées y ont été recensées.

Des jardins menacés par un projet de piscine pour les Jeux olympiques

C'est là que la mairie d'Aubervilliers veut **construire une coûteuse piscine d'entraînement des Jeux Olympiques pour 2024** : trois bassins, un solarium, deux saunas, un hammam, une salle de musculation, un restaurant, une « laguna » de jeux extérieurs, 900 places de gradins.

Il existe pourtant d'autres endroits dans ce quartier où construire une piscine : sur le parking qui longe les jardins, ou dans le futur écoquartier du Fort d'Aubervilliers, comme le démontre la contre-expertise du Collectif de défense des jardins. Il est donc possible d'offrir à Aubervilliers des bassins où apprendre à nager et se rafraîchir l'été, tout en sauvant les jardins ouvriers des Vertus. Pour cela, il faudrait que l'Etat reconnaisse la valeur d'intérêt général des jardins. Que la mairie écoute ses habitantes et habitants. Que Grand Paris Aménagement cesse de vouloir bétonner les terres nourricières. Que les JO annoncent publiquement le choix d'autres bassins d'entraînement, d'ores-et-déjà disponibles dans le département. Que le processus de densification, de valorisation foncière et de gentrification à l'œuvre sur le quartier du Fort d'Aubervilliers soit arrêté.

La mobilisation citoyenne : le Collectif « Sauvons les Jardins des Vertus ».

Depuis un an, des citoyens se mobilisent pour préserver ces jardins de la destruction. Pétition, manifestations, occupation des jardins et recours en justice visent à sauver ce poumon vert.

Jeudi 2 septembre, à la veille de l'ouverture du Congrès de la nature, des pelleteuses ont arasé 4000m2 de jardins. Une cinquantaine d'arbres ont été arrachés. Des cabanes d'outils ont été démolies. Certaines personnes ont été arrêtées, deux d'entre elles sont toujours interdites de séjour sur la commune.

Le 20 septembre 2021, la cour administrative d'appel de Paris a suspendu le permis de construire de l'équipement, pour non respect du droit de l'urbanisme. Parmi ses motivations, la justice sanctionne le défaut de compensation environnementale : 67 spécimens – des érables sycomores – doivent être abattus, et seulement 47 plantés.

La lutte pour les jardins des Vertus est partie pour durer. Car en plus de la piscine des Jeux olympiques, les aménageurs publics ont prévu d'y construire massivement : la Société du Grand Paris a réservé entre 5 000 et 6 000 m² supplémentaires pour l'emprise de chantier d'une future gare du Grand Paris (sur la ligne 15). Et un protocole foncier signé entre Grand Paris Aménagement et la mairie, en juillet dernier, prévoit la construction d'un ensemble immobilier de 10 000 m² de bureaux, d'hôtels, de commerces et de services situés à côté du futur solarium de la piscine, en plein sur les actuels jardins – pour une emprise en sol d'environ 3 000 m². La maire d'Aubervilliers s'était pourtant engagée devant son conseil municipal à faire modifier le plan local d'urbanisme pour que ces parcelles ne soient plus constructibles.

Atelier de jardinage à la JAD (crédit photo Anne Paq)

Visite de classe d'école du quartier à la JAD (crédit photo Anne Paq)

Marche des Terres Est

4. Val Bréon en Seine-et-Marne

1. Val Bréon 2 : une zone industrielle sur 150 hectares de terres agricoles

Sur la commune de Châtres (77104), située à l'extrémité du RER E, sur la Communauté d'Agglomération du Val Briard, 150 hectares de terres agricoles sont menacés par un projet de ZAC, « Val Bréon 2 », extension du parc logistique de Val Bréon 1.

2. La mobilisation citoyenne

Le collectif Stop Val Béton s'est constitué en 2019 pour s'opposer à l'artificialisation de ces 150 hectares de terres agricoles. Il réunit des habitant·es de la communauté de communes du Val Briard.

Le collectif dénonce :

- **le gaspillage de l'argent public et la spéculation foncière.** En effet, ces terres ont été achetées à la Compagnie fermière de Rothschild 10 fois le prix de l'hectare.
- **la perte de résilience du territoire notamment alimentaire,** par la destruction de 150 hectares de terres agricoles.
- **un projet anachronique**, avec un modèle économique basé sur le pétrole, catastrophique dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.
- **les nuisances et pollutions** diverses pour les habitants : 800 camions par jour circuleraient dans cette nouvelle ZAC.
- **le passage en force de la communauté de communes :** l'aménagement de la zone est conditionnée à la construction d'une gare (SDRIF 2015) qui ne figure pas dans les projets de la SNCF.

L'un des principaux arguments des partisans du projet Val Bréon 2 est le création de milliers d'emplois. Or, sur les 2000 emplois qui avaient été promis lors de la création de Val Bréon 1, à peine plus de la moitié a été créée, et peu d'habitants locaux ont été recrutés. Quant aux contrats proposés, il s'agit le plus souvent de missions d'intérim de courte durée. En plus de proposer des emplois précaires, ces plate-formes contraignent les employé-es à travailler à des horaires décalés et en travail de nuit. La ligne de bus qui va à Val Bréon 1 n'est pas adaptée à ce type d'horaires, ce qui oblige certains travailleurs intérimaires à faire le trajet à pied depuis la gare de Tournan-en-Brie, soit plus d'une heure de marche le long de la voie rapide, par tous les temps.

Enfin, n'oublions pas que la création d'emplois dans les plateformes de logistique supprime de nombreux emplois ailleurs : lorsqu'Amazon crée un poste, ce sont 2,2 emplois qui sont détruits dans les entreprises de proximité.

Le collectif Stop Val Béton demande :
- L'abandon du projet Val Bréon 2
- La protection de la totalité des terres agricoles du Val Bréon 2
- La co-construction d'un projet agricole basé sur les besoins des habitants et sur les enjeux liés au réchauffement climatique.

NON AU VAL BRÉON II
NON à une autre zone logistique aux Chapelles-Bourbon
NON à des entrepôts à perte de vue
NON à la destruction de 150 hectares de terres agricoles
NON à la destruction de la la biodiversité
NON à toujours plus de camions
NON au gaspillage de l'argent public
PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE VAL BRÉON II
PARC D'ACTIVITÉS VAL BRÉON I
Les Chapelles-Bourbon
SAUVONS LES TERRES AGRICOLES DU VAL BRÉON
NON AU VAL BÉTON
Ne pas jeter sur la voie publique

AUVONS LES TERRES
GRICOLES DU 77
Rejoignez-nous
STOP
VAL BÉTON

Marche des Terres Ouest

5. Dans les Yvelines

1. Les projets qui menacent les terres fertiles

a. Des projets autoroutiers

Dans les Yvelines, ce sont des hectares d'Espaces boisés classés (EBC) et de bonnes terres agricoles qui sont menacés par des projets autoroutiers. La « Voie Nouvelle » de la Vallée de la Mauldre (Axe Nord/Sud) – déviation de la route départementale 154 à Verneuil-sur-Seine, Vernouillet et Chapet, menace 500 hectares de très bonnes terres agricoles (un axe deux fois une voie sur le plateau avec emprise deux fois deux).
Un projet de pont est prévu à Achères, justifié par ce nouveau flux de véhicules.

b. L'épandage de déchets du Grand Paris

Sur l'ensemble du département, c'est le mitage de terres agricoles par des constructions illégales, des défrichements sauvages ou l'apport de milliers de tonnes de déchets dits « inertes » venus des travaux du Grand Paris, comme à Thoiry.

A Thoiry, 5 hectares de terres agricoles très fertiles menacés par le dépôt de déchets (gravats, briques). 400 000 m3 de déchets inertes sur des terres agricoles d'une qualité remarquable, à 50 mètres des habitations. Pour l'association Sauvons les Yvelines : « Il y a suffisamment, autour de Paris, d'endroits où il est moins pénalisant d'aller déposer ces déchets-là : failles, anciennes carrières à boucher, etc. Mais c'est plus loin et plus cher. Ici, le terrain n'a pas de failles : ce sont des terrains plats, des terres agricoles de très bonne qualité. »
Partout, les zones humides, les espaces boisés classés, les trames vertes et bleues inscrites au SDRIF (Schéma directeur régional de la Région Île-de-France) ne sont pas respectées et les règlementations bafouées.

c. La vente du domaine de Grignon

Ailleurs, **on brade le patrimoine public**, comme à Grignon, où le campus d'AgroParisTech, site de 310 hectares dédié à la recherche agronomique et à l'enseignement depuis 200 ans, qui comprend, en plus du château historique, 140 hectares de forêt, un arboretum, un jardin anglais, un jardin botanique et 120 hectares de terres agricoles dédiées à une ferme expérimentale, abrite une biodiversité exceptionnelle.

AgroParisTech et l'INRAE déménageant sur le plateau de Saclay, le site, qui appartient au ministère de l'Agriculture, devrait être vendu au groupe immobilier Altarea Cogedim, qui n'annonce pas de projet précis, mais évoque *« un campus de séminaires exploité par un partenaire de renom »*, et prévoit un restaurant étoilé, un hôtel, une résidence pour seniors, un Ehpad et une centaine de logements (cf. *Médiapart*). Les opposants au projet de vente du domaine de Grignon, parmi lesquels l'on compte de nombreux étudiants d'AgroParisTech, dénoncent un projet « basé sur la spéculation et la plus-value immobilière » et « la revente en lots, à la découpe, ce qui ouvrirait la porte au démembrement de ce site unique »

2. La mobilisation citoyenne

a. Contre les projets autoroutiers

L'Association « SAUVONS LES YVELINES » regroupe :

- des élus de communes situées entre l'A13 et la N10,
- des organisations professionnelles agricoles,
- 60 associations de défense de l'Environnement et du patrimoine, dont JADE soutenue par FNE Ile de France et l'Union des Amis du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse.

L'association est mobilisée depuis 2006 contre le projet de liaison Mantes/St Quentin en Yvelines

La « Voie Nouvelle » de la Vallée de la Mauldre, un projet contesté

23 communes se sont positionnées « CONTRE » le projet du Conseil Départemental des Yvelines. Certains voudraient même le qualifier de « Voie BÉDIER » car la seule constante de ce projet est que c'est le Président du Conseil Départemental des Yvelines qui le veut envers et contre tout et tous:

- le Conseil Départemental donne une justification de ce projet qui fluctue selon les circonstances : liaison entre OIN, ou allègement du trafic de la RD 191, alors même que les services départementaux ont conclu que cet axe rapide ne désengorgerait pas les villages et « saturerait » la N12 entre Méré et Pontchartrain;
- le Conseil Régional est opposé à tout nouvel axe routier, et cela figure au SDRIF ; il a retenu un principe de liaison pour soulager certains villages de la vallée de la Mauldre mais n'a proposé aucun tracé comme l'affirme pourtant le Conseil Départemental.
- L'Etat ne cite aucun projet de liaison « majeure » inter OIN aussi bien sur le dossier « OIN Seine Aval » que celui « OIN Saclay-Massy Palaiseau-Versailles ».

Les représentants d'organisations professionnelles agricoles s'opposent également à ce projet.

L'Association « SAUVONS LES YVELINES » demande :

- le retrait du projet ; `
- une réelle concertation et collaboration avec l'ensemble des acteurs sur le terrain pour étudier la faisabilité de contournement des villages engorgés par la circulation routière ;
- le respect de la Démocratie : ces 23 communes représentent plus de 33 000 habitants
- le respect du SDRIF et des directives du Grenelle de l'Environnement.

b. Contre la vente de Grignon

De nombreux acteurs locaux sont mobilisés contre ce projet de privatisation du patrimoine public : des associations environnementales locales et nationales, et des syndicats des personnels de l'école AgroParisTech et de l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE). Les étudiants ont d'ailleurs occupé leur école au mois de mars afin de protester contre la vente. Ils dénonçaient notamment l'absence de critère écologique dans l'appel d'offre de l'Etat.
Le 11 septembre se tenait une manifestation devant le domaine de Grignon. Les opposants à la vente ont demandé à l'Etat de revenir sur sa décision et de mettre le domaine à disposition d'un « projet ambitieux pour accompagner la transformation de notre agriculture et de notre alimentation en tenant compte du changement climatique et de la protection de la biodiversité. »

Le 30 août, l'Etat a annoncé le choix d'Altarea-Cogedim pour la vente du domaine. Mais le processus est aujourd'hui suspendu en raison d'un vice de procédure : l'État n'a pas respecté le droit de priorité de la commune. Le village a maintenant deux mois pour décider de racheter le domaine pour 18 millions d'euros.

6. Le plateau de Saclay

1. Des terres fertiles exceptionnelles

Le plateau de Saclay fait partie de la ceinture verte de l'Île-de-France. Depuis la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'espace non urbanisé du plateau est large de 5 km et long de 10 km. Il est bordé au nord et au sud par les vallées de la Bièvre, de la Mérantaise et de l'Yvette. **Ses terres comptent parmi les plus fertiles d'Europe.** En effet, les sols sont constitués de 3 à 4 mètres de limons éoliens, accumulés depuis des centaines de millions d'années. Ces limons recouvrent une couche d'argile qui limite l'infiltration. De plus, le plateau est équipé d'un réseau de rigoles, installé sous Louis XIV pour alimenter en eau les fontaines du château de Versailles, assorti de drains qui évitent la formation de marécages. Résultat : on peut y cultiver le maïs sans avoir besoin d'irriguer. Malgré les promesses des promoteurs, il n'existe en réalité aucun moyen de « compenser » la perte de telles terres. Le plateau de Saclay accueille une vingtaine d'établissements agricoles, dont certains en agriculture biologique ou en reconversion, permettant aux habitants de se fournir en produits locaux très variés (céréales et pain, légumes, produits laitiers, viande…).

2. Le « cluster » Paris-Saclay

a. Une destruction de terres agricoles sans précédent

Dès le début des années 2000, Christian Blanc, principal artisan du projet Paris-Saclay, préconisait déjà une urbanisation complète du plateau assortie d'un transport lourd. Ce projet était le point de départ de celui du Grand Paris, qui a vu le jour en 2009. L'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris Saclay a été initiée dès 2005. Gérée par l'Etablissement public d'aménagement Paris Saclay (EPAPS), elle comprend 7700 hectares, situés principalement en Essonne mais aussi dans les Yvelines.

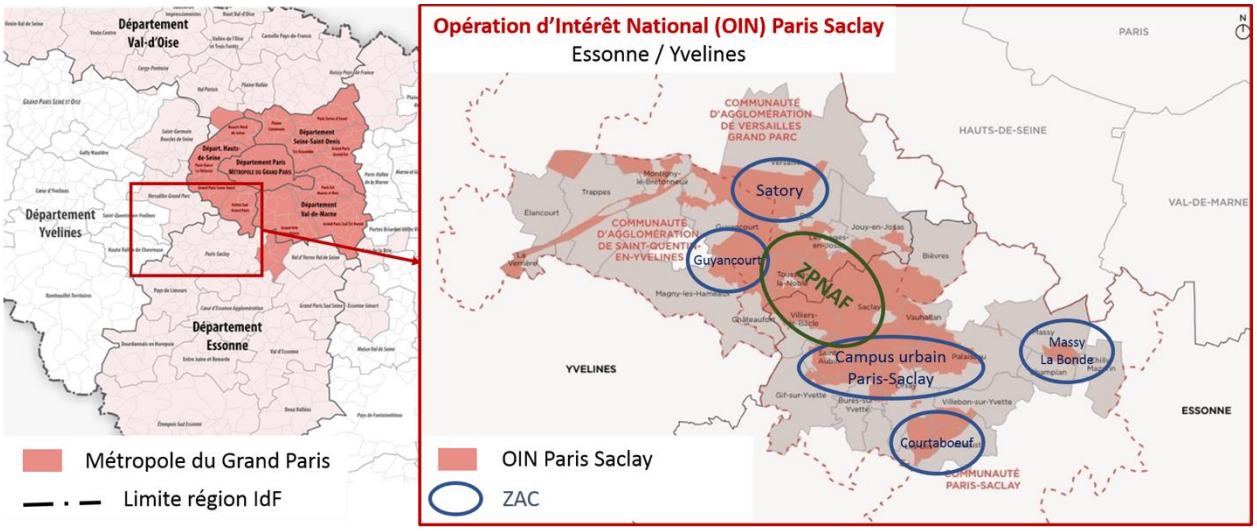


Figure 1 : Grand Paris et Opération d'Intérêt National de Paris Saclay, situé en Essonne et dans les Yvelines

Au cours des dernières années, **400 hectares de terres agricoles d'un seul tenant ont été détruites** pour créer le « campus urbain » de Paris-Saclay (670 hectares au total). Dans ce programme pratiquement achevé, seule la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Corbeville, qui sacrifie presque 100 hectares de terres agricoles, est encore à réaliser. Il s'agit des dernières terres cultivables de la commune d'Orsay. Pour commencer on y implante un hôpital dans les champs (voir ci-dessous).

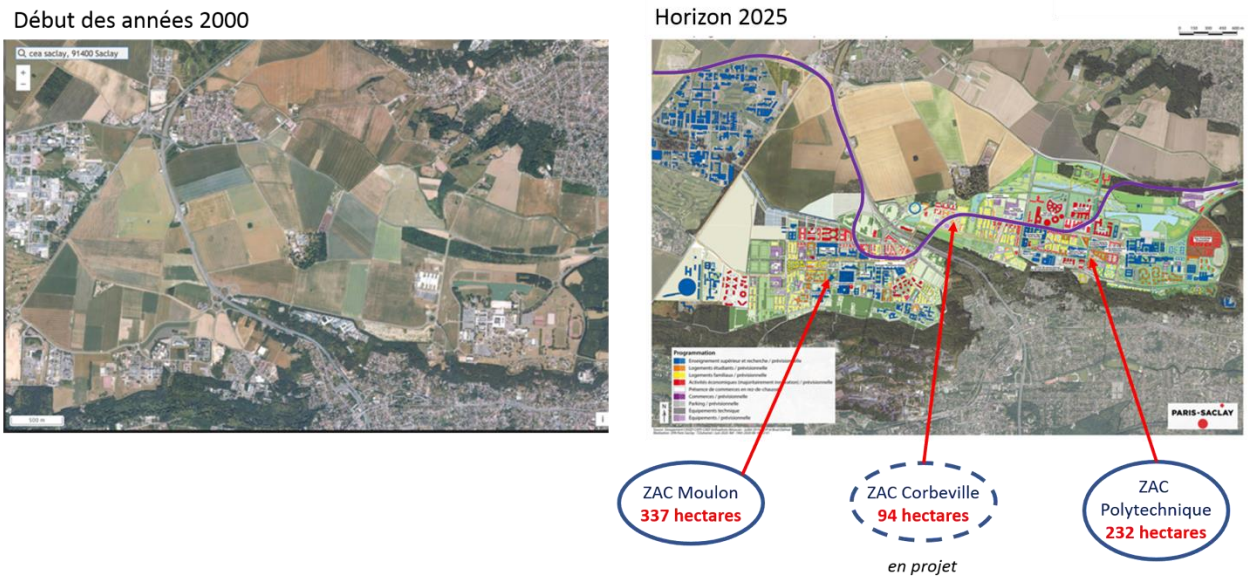


Figure 2 : Evolution du campus Paris Saclay entre 2000 et les projections de 2025

b. Les autres externalités négatives du Campus Paris-Saclay

- **Abandon de campus et sites** : de nombreux sites dont les usagers sont très souvent satisfaits (bien desservis par les transports en commun, parfois récemment rénovés, aménagements spécialisés ou site historique), sont abandonnés et placés entre les mains des spéculateurs immobiliers, comme le domaine historique de Grignon ou le campus « vallée » d'Orsay et son parc botanique.
- **Bétonnage** à la hâte et à crédit (dans le cadre de partenariats Public-Privé)
- **Déplacement/privatisation de services publics** : hôpitaux, sous-préfecture, lycée, centre de secours, pharmacies, commerces sont déménagés depuis les villes avoisinantes pour créer la future ville nouvelle. L'implantation d'un hôpital au bord des champs à Corbeville (environ 300 lits) sert de prétexte à la fermeture de trois hôpitaux dans les villes d'Orsay, de Juvisy-sur-Orge et de Longjumeau, entraînant dès maintenant la création d'un désert hospitalier pour plusieurs centaines de milliers d'habitants.

c. La ZPNAF, une protection illusoire

En 2010, une zone de protection a été créée par la Loi du Grand Paris : la **ZPNAF** (Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière), un espace de 4115 hectares dont 2469 ha de terres agricoles. Mais **cette protection est fragile** pour plusieurs raisons.

- Contrairement aux Parc Naturels Régionaux (PNR), la zone de protection ne bénéficie pas d'un règlement, mais d'**une simple charte** qui ne revêt aucun caractère obligatoire pour ses signataires.

- Le Comité de Pilotage de la ZPNAF comporte des préfets, des établissements publics et services de l'Etat, mais ni maire des communes principalement concernées ni représentant des agriculteurs ou du monde associatif local. A travers ce Comité de Pilotage, **l'État garde entièrement la main sur la ZPNAF**, et au nom de « l'Intérêt National », se réserve de fait toute liberté de poursuivre son programme de destruction.
- Enfin, la loi définissant cette zone reste modifiable à tout moment en cas de changement de volonté politique Elle se borne à énoncer que la ZPNAF n'est pas urbanisable, mais il serait très facile de relativiser cette formulation pour l'ouvrir à des dérogations. **La pérennité de la ZPNAF n'est donc pas garantie**, contrairement à ce que prétendent les aménageurs, qui n'ont d'ailleurs pas de compte à rendre à cet égard.
- En outre, **certaines terres de grande valeur comme Corbeville ne sont pas incluses dans la ZPNAF**, et sont ainsi promises au bétonnage.

Ce campus Paris-Saclay, aujourd'hui construit, sert aujourd'hui de justification au projet de Ligne 18 du Grand Paris Express.

3. Le projet de ligne 18, un désastre écologique, économique et démocratique

a. La fin inéluctable de l'agriculture sur le plateau

La destruction massive de terres agricoles

Dans ses conclusions de février 2020, le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) a énoncé très clairement le caractère économiquement impérieux de l'urbanisation massive associée à la ligne 18 : « les bénéfices attendus [de la ligne 18…], qui représentent désormais plus de 70% du bénéfice présenté, ne seront au rendez-vous que si le plateau de Saclay […] offre rapidement **la forte densité espérée** ». Loin de s'interroger sur l'opportunité de cette densification, ni sur sa compatibilité avec la vocation agricole du plateau, le SGPI réclame des engagements garantissant à moyen terme cette densification **tout au long de son trajet**.

Une agriculture déjà fragilisée

Dès aujourd'hui, la diminution des surfaces agricoles entraîne la concentration des nuisibles (pigeons et corbeaux) sur les terres restantes. Ainsi, il n'est plus possible de cultiver lentilles ou petit pois, les cultures doivent être surveillées en continu pendant les trois semaines suivant le semis.

La ligne 18, dont le passage est désormais envisagé au sol, entraverait la circulation des engins agricoles, constituant une gêne quotidienne diminuant la rentabilité des exploitations agricoles. Ces nuisances, accrues par la ligne 18, fragiliseraient encore la viabilité économique des exploitations agricoles du plateau. Les agriculteurs constatent déjà la grande difficulté à transmettre leur ferme dans ce contexte hostile.

b. Un métro surdimensionné et inadapté aux besoins de transport

Contrairement aux affirmations de la SGP, un mode de transport collectif lourd de type métro automatique avec très peu de gares n'est pas de nature à résoudre les problèmes de transport sur le plateau de Saclay qui relèvent davantage de moyens de desserte de proximité.

La capacité maximum de la future ligne 18 est de 20 000 passagers/heure/sens, pouvant être portée à 40 000 passagers/heure/sens. Or, tous les modèles confirment les propos de Pascal Auzannet, ancien haut fonctionnaire chargé des réflexions sur le projet de métro du Grand Paris, montrant que la fréquentation de la ligne 18 à l'horizon 2030 n'excèdera pas 6000 passagers/heure à l'heure de pointe du matin sur son

tronçon le plus chargé au départ de la gare de Massy-Palaiseau en direction du campus urbain de Polytechnique-Moulon-CEA Saclay. En raison de la très faible fréquentation attendue, **la ligne 18 est de loin la ligne la plus contestable de tout le réseau Grand Paris Express sur le plan économique.**

Figure 3 : Serpents de charge des lignes du Grand Paris Express, en nombre passagers/heure à l'heure de pointe du matin (Société du Grand Paris, Dossiers d'enquête publique 2020, Pièce H Evaluation socio-économique p. 36).

De tels niveaux de fréquentation pourraient parfaitement relever d'un réseau de bus renforcés comme la ligne de bus en site propre existante et d'autres types de dessertes légères aux départs des nombreuses gares du RER B qui bordent le campus urbain (Massy-Palaiseau, Lozère, Le Guichet, Orsay, Bures-sur-Yvette et Gif-sur-Yvette). Notamment, des propositions récurrentes pour un téléphérique au départ d'Orsay, (pouvant desservir le quartier de Moulon au nord et la zone des Ulis et de Courtabœuf au sud, soit 24 000 emplois), ont été constamment repoussées.

Une connexion est-ouest supplémentaire, doublant le RER C et le RER B

Cette liaison Est-Ouest supplémentaire ne répond pas aux **besoins de déplacements des usagers, qui sont majoritairement Sud-Nord** (vallée-plateau). De plus, le projet de ligne 18 réaliserait en boucle une connexion entre Massy et Versailles qu'assure déjà plus directement le RER C.

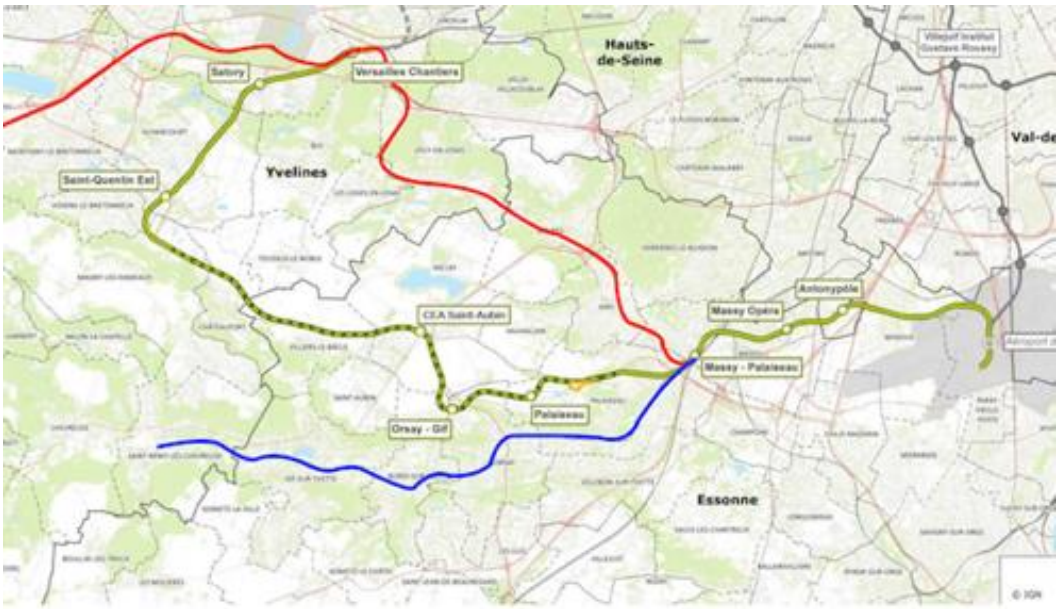


Figure 4 : Le projet de ligne de métro 18 (en vert) traverse plus de 10 km de zone rurale sur le plateau de Saclay, alors que les lignes de RER B (en bleu) et RER C (en rouge) roulent dans les vallées.

c. Une véritable gabegie financière

Lors de l'Enquête Publique de 2016, le coût estimatif de la ligne 18 était de 3,1 milliards d'euros et le bilan socio-économique du tronçon Orsay-Versailles était négatif. Durant l'Enquête Publique modificative de 2020, les coûts de la ligne 18 annoncés avaient explosé de plus de 40%. Pour défendre son projet, la SGP a donc intégré de nouveaux gains (notamment les « effets d'agglomération » et les « nouveaux emplois »), qu'elle a estimé à plus de 8 milliards d'euros. Ces gains résultent de l'anticipation d'activités économiques nouvelles, censément induites par le développement urbain associé à la ligne 18. Les modélisations sophistiquées et difficilement vérifiables sont vertement critiquées par des experts indépendants mandatés par le SGPI.

Le coût de la ligne 18 représente à lui seul environ la moitié du montant qui serait nécessaire sur 10 ans pour remettre en état tout le réseau RER d'Ile-de-France.

De manière plus générale, l'aspect financier du projet du Grand Paris Express manque de solidité. Dans son rapport publié en décembre 2017, la Cour des comptes « alerte sur le dérapage considérable du coût prévisionnel de ce projet, sur les risques financiers qui en résultent et sur la fragilité de la situation dans laquelle se trouve la SGP [Société du Grand Paris, maître d'œuvre]. La maîtrise des délais et des coûts semble à ce jour très compromise, rendant inatteignable l'amortissement complet de la dette en 2070. » Le coût initial de 19 milliards d'euros, réévalué à 25 milliards d'euros a ensuite été estimé à plus de 38 milliards d'euros fin 2017, remettant en cause sa pertinence socio-économique. Enfin, la Société du Grand Paris (SGP) recourt massivement à l'emprunt sur les marchés, avec un poids estimé jusqu'à 1,13 point de la dette publique en 2025. La Cour des comptes manifestait son inquiétude sur la capacité de la SGP à rembourser la dette.

d. Un désastre écologique

La ligne 18 ne réduirait pas le trafic routier sur le plateau, dû en majorité aux navettes domicile-travail à partir des communes environnantes. Selon les évaluations récentes de la DRIEAT Île-de-France, le report modal attendu du trafic automobile vers la ligne 18 est de 0,9%. Pire, il est prévu de doubler la RD36 en parallèle à la ligne 18 Ouest, preuve qu'aucun report modal n'est attendu, au contraire.

La ligne 18 conduirait à une perte de biodiversité, par la dégradation et destruction d'habitats, les difficultés pour les animaux à se déplacer à cause des infrastructures, les pollutions lumineuses et sonores liées au passage du métro.

La destruction des terres agricoles signifie également **se priver des services rendus par les terres agricoles face au dérèglement climatique** : stockage du carbone, dépollution, îlots de fraîcheurs naturel face aux épisodes de forte chaleur. L'imperméabilisation du plateau conduirait également à des inondations plus violentes et plus fréquente dans les vallées (telles qu'en 2016).

Figure 5 : Faculté des sciences d'Orsay, été 2016

En 2015, le commissariat général à l'investissement (CGI) émettait un avis défavorable pour le tronçon Orsay-Versailles entre autres au vu des enjeux environnementaux.

e. Un déni de démocratie

Dès le début, le projet a été imposé à la population à travers l'Opération d'Intérêt National. Pourtant, la Commission Nationale de débat public (CNDP) aurait dû être saisie – comme elle le reconnaît elle-même –, mais elle ne l'a jamais été (sa saisine est obligatoire dès lors que l'équipement envisagé dépasse trois cent millions d'euros). Les associations ont dès le début dénoncé ce vice de procédure, sans obtenir gain de cause.

Des consultations publiques ont régulièrement eu lieu depuis le début du projet – un débat public en 2010-2011 sur le Grand Paris, une concertation en 2015 sur la ligne 18. Mais **à aucun moment les avis des citoyens n'ont été pris en compte dans les décisions et le projet a continué comme il était prévu**.

Plusieurs enquêtes publiques ont ensuite été ouvertes au sujet de la ligne 18, portant toutes sur des points très précis : l'enquête publique de 2016 préalable à l'obtention de la déclaration d'utilité publique, celle de 2020 sur la déclaration d'utilité publique modificative et la dernière de juin 2021 sur les modifications en la partie Ouest par rapport au projet initial (notamment la mise au sol du métro sur le tronçon traversant les zones agricoles). En juillet 2018, le Conseil d'État rejette les recours de plusieurs communes riveraines et associations de défense de l'environnement, **validant ainsi la déclaration d'utilité publique** des travaux de la ligne 18.

En avril 2021, un groupe de huit associations et unions d'associations, sous la houlette de FNE Île-de-France a déposé un recours en Conseil d'Etat contre la déclaration d'utilité publique décrétée en janvier 2021 à la suite de l'enquête publique modificative de 2020.

4. La défense citoyenne des terres du plateau de Saclay

a. Une mobilisation citoyenne de longue date

Depuis 2001, date de la création de l'Association Terre & Cité par les agriculteurs du plateau, plusieurs associations et collectifs luttent contre l'urbanisation du plateau de Saclay dont l'Amap des Jardins de Cérès, la Société Civile Immobilière Terres Fertiles (récemment dissoute, ses activités ont été reprises par Terre de Liens), les regroupement d'associations et de collectifs tels que France Nature Environnement Île-de-France, COLOS, UASPS, UAPNR, AGPV, ENE, Saclay Citoyen, Urgence Saclay, les Assemblées Ecologiques et Sociales, Greenpeace, ATTAC ou même Extinction Rebellion. Leur engagement pour les terres agricoles du plateau est retracé dans l'ouvrage « Citoyens de terre contre Etat de fer » de 2020.

b. Le Collectif Contre la Ligne 18

Devant l'absence d'écoute des populations locales de la part des pouvoirs publics et l'arrivée imminente des travaux de construction de la ligne 18, la lutte pour la défense des terres du plateau de Saclay a pris un aspect plus radical depuis un an, notamment avec des actions de désobéissance civile.

En octobre 2020, le camp « Céréales Killer », accompagné du blocage de chantiers de la SGP, a eu lieu. Dans la foulée, le Collectif Contre la Ligne 18 (CCL18) se crée. Le CCL18 cherche à informer et mobiliser la population : tractage sur les marchés, balade découverte du plateau et de ses enjeux, diffusion d'une information citoyenne décryptant la communication de la SGP… Avec d'autres collectifs essonniens, le collectif organise des assemblées écologiques et solidaires, des marches et manifestations.

Figure 6 : Balade de sensibilisation « Découverte du Plateau de Saclay et de ses enjeux »

Juste avant l'été 2021, le camp d'occupation « Zaclay » est monté. Situé au bord d'un champ et proche du futur tracé de la ligne 18 du métro, il s'agit d'un espace pour organiser la lutte et agir contre la métropolisation et l'artificialisation des terres. De nombreux événements sont organisés à Zaclay, dont l'accueil des Soulèvements de la Terre les 3 et 4 juillet ou le festival Dernières Moissons fin août, mais également des tables rondes, projections, débats, spectacles (dont Billion Dollar Baby d'Audrey Vernon début septembre).

Figure 7 : Installation du campement « Zaclay » à Villiers-le-Bâcle, le 22 mai 2021

D'autres voix se font entendre

En juin 2021, la tribune de Jean Vivier, expert des transports, rappelle qu'il est encore temps de **réduire le périmètre du Grand Paris Express.**

En juillet 2021, 250 scientifiques du plateau de Saclay adressent une lettre ouverte aux politiques et dirigeants des organisations présentes sur le plateau (université, écoles, entreprises…), leur demandant de **renoncer à soutenir le projet de la ligne 18.**

Récemment, le député Cédric Villani a également réclamé **l'abandon de cette partie Ouest de la ligne 18.**

7. Ailleurs en Essonne

Ailleurs en sud Essonne, les projets de plateforme logistique et de centre de données poussent au milieu des champs. Les déchets de tous ces chantiers sont également à stocker quelque part, le plus souvent au détriment de nouveaux espaces agricoles et avec de forts risques de pollution, parfois en dépit des réglementations.

1. Un parc logistique à Boisseaux

Le Parc des Buis est un projet de parc logistique sur les communes de Boisseaux, Barmainville et Oinville-Saint-Liphard. A la frontière entre l'Essonne, le Loiret et l'Eure-et-Loir, ce **sont 60 hectares de terres agricoles qui vont être détruites**. Trois entrepôts « XXL » sont prévus pour un total de 250 000 mètres carrés. C'est l'entreprise Quartus Logistique qui en est à l'origine. Une enquête publique a eu lieu en 2019, avec peu d'avis exprimés. Les travaux doivent commencer en novembre 2021.

2. Un centre de données à Brétigny-sur-Orge

Amazon souhaite construire un centre de données à Brétigny-sur-Orge. Dans cette commune du centre de l'Essonne, Amazon a déjà construit un vaste entrepôt logistique et **son nouveau projet** menace l'agriculture locale via la problématique de la consommation d'eau – énorme pour refroidir les serveurs des centres de données. En effet, Amazon puiserait dans la nappe phréatique déjà très sollicitée et risquerait d'épuiser les ressources, au détriment notamment de la ferme de l'Envol, nouveau projet agricole. De plus, les centres de données sont très gourmands en électricité et l'entreprise compte recourir à des énergies fossiles pour garantir l'alimentation électrique. Après une mobilisation locale, le préfet vient de refuser l'installation de ce centre de données.

3. Le stockage des déchets du Grand Paris

a. Une aire de stockage de déchets à Saint-Hilaire

A Saint-Hilaire, le projet d'une aire de stockage de déchets dits inertes pour entreposer les déblais des travaux du Grand Paris menace **34 hectares de terres agricoles.** A l'initiative de Bouygues Travaux Publics, 1,4 million de mètres cubes de terre sur huit ans ont prévu d'être déversés dans cette commune située juste à côté d'Etampes, au prix d'un déboisement et une excavation de la zone exploitée. De multiples risques de pollution de l'air, des sols, des sous-sols, de l'eau potable, des rivières et de la nappe phréatique de Beauce sont dénoncés par les habitants mais également les élus locaux. L'Association Défense Santé Environnement (ASDE) Saint-Escobille lutte contre l'installation de ce centre de stockage des déchets. En mai dernier, les élus du conseil départemental ont adopté une motion contre le projet, qui est donc pour l'instant suspendu.

b. Déchets pollués : les scandales de Fleury-Mérogis et d'Angervilliers

A Fleury-Mérogis, **300 000 tonnes de déchets** ont été déversées par des centaines de camions pendant 8 mois, suscitant l'inquiétude des habitants. Ces déchets devaient être des terres végétales, il s'agissait en fait de déchets de chantiers, probablement du Grand Paris, **qui se sont avérés pollués.** Les 7 hectares de terrains sont condamnés. Métaux, gaines électriques, robinetteries, plastiques de toutes sortes sont également retrouvés dans les dépôts de chantiers à Angervilliers, au sud de l'Essonne. Plusieurs maires de l'Essonne dénoncent l'opacité autour de ces déchets : l'absence de traçabilité des déchets, le manque de contrôle, les

réseaux financiers peu clairs. Les élus des petites communes se disent démunis face à ces « réseaux mafieux ».

c. Les dépôts de déchets sauvages

La Brigade écologiste recense **70 sites de stockage de déchets en Ile-de-France, dont plus de 20 en Essonne**, sur le site de la Ceinture Toxique. Un phénomène qui n'est pas prêt de s'interrompre, car la Région Île-de-France a recommandé que ce soit désormais l'ouest et le sud de l'Ile-de-France qui soit choisie en priorité pour le stockage de ces déchets.

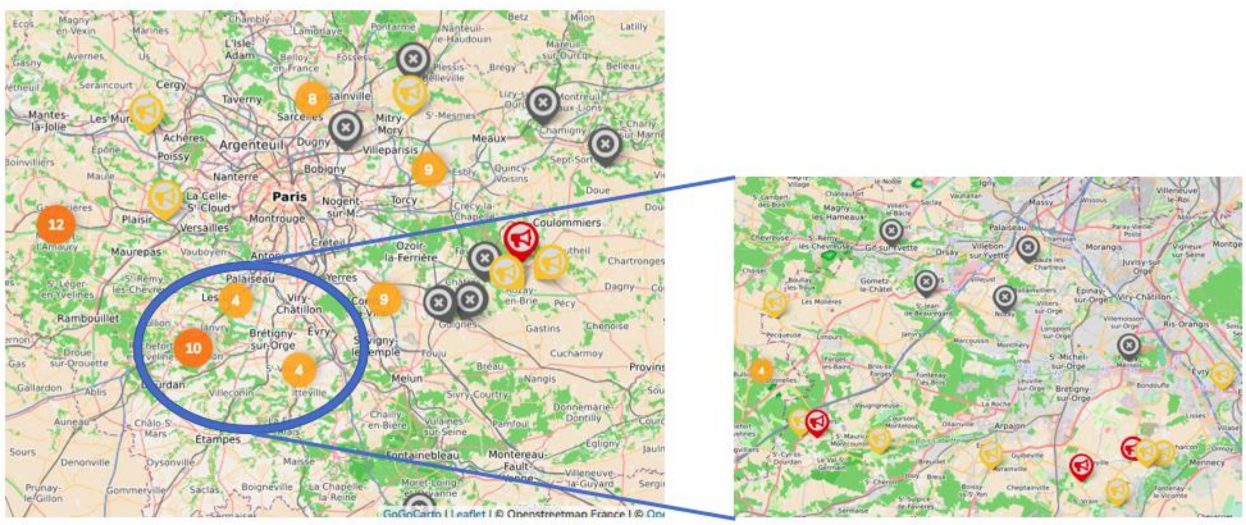


Figure 8 : Dépôts sauvages de déchets de chantier du Grand Paris (La Brigade écologiste, https://laceinturetoxique.fr/)

Contacts presse

Pour la Marche Sud
Fabienne Merola - 06 74 53 04 75 - fabienne.merola@gmail.com
Harm Smit - 06 31 65 20 26 - hsmit@orange.fr

Pour la Marche Nord
Bernard Loup - 0676901162

Pour la Marche Ouest
Philippe Heurtevent - 06 85 32 81 89

Pour la Marche Est
Guillaume Dartiguenave - 06 01 01 23 03
Catherine Caltaux - 0664307197