



Cahier d'acteur n°186

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

La Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile de France, établissement professionnel public, est, auprès des Pouvoirs Publics, l'organe consultatif des intérêts professionnels agricoles. Organisme consulaire, elle assure la double mission de représentation de l'agriculture, ainsi que d'intervention par des prestations de services aux agriculteurs.

Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de l'Ile de France : La Fédération Des Syndicats d'Exploitants Agricoles d'Ile de France est un syndicat agricole interdépartemental, dont les objectifs sont la représentation et la défense des exploitants agricoles, ainsi que la promotion de l'agriculture dans les départements des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise, ainsi que dans la petite couronne.

Jeunes Agriculteurs d'Ile de France : Le syndicat "Jeunes Agriculteurs d'Ile de France" constitue la branche jeune du syndicalisme agricole. Particulièrement mobilisé sur le thème de l'installation et de la transmission des exploitations, il participe, avec la branche aînée, à la défense des intérêts agricoles, à la promotion et à l'adaptation de l'agriculture, ainsi qu'à la formation des agriculteurs en phase d'installation.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



2, avenue Jeanne d'Arc
BP 111
78153 Le Chesnay Cedex

Avec le soutien de :

- Monsieur le Maire, Alain DAUDIER et la municipalité d'ABBEVILLE LA RIVIERE
- Monsieur le Maire, Jean-Louis CHANDELIER et la municipalité de BROUY
- Monsieur le Député-maire, Franck MARLIN et la municipalité d'ETAMPES
- Monsieur le Maire, Alain EECKEMAN et la municipalité de GIRONVILLE
- Madame le Maire, Huguette DENIS et la municipalité de ROINVILLIERS
- Monsieur le Maire Jean LEVILLY et la municipalité de SAINT-VRAIN
- Monsieur le Maire Jean-Claude REVEAU et la municipalité d'ORMOY LA RIVIERE
- Monsieur le Maire Jean-Claude QUINTARD et la municipalité de VERT LE GRAND
- Monsieur le Maire Michel DUPRE et la municipalité de LEUDEVILLE

L'ILE-DE-FRANCE : UNE GRANDE REGION AGRICOLE... TRES MALMENEES PAR L'URBANISATION ET LES INFRASTRUCTURES

Avec la moitié de son territoire consacrée à l'agriculture et le quart occupé par la forêt, l'Ile de France est, bien qu'on l'ignore parfois, une grande région agricole. Des sols, le plus souvent de bonne à très bonne qualité agronomique, permettent aux activités agricoles de peser de manière significative dans l'économie régionale; des productions variées, même si en termes de surface c'est la polyculture qui occupe la majeure partie du territoire, permettent d'offrir aux franciliens un large éventail de produits et de services. Enfin l'agriculture fournit aux habitants un cadre de vie apprécié, participant ainsi à l'attractivité de la région capitale.

Cependant cette agriculture est très fortement perturbée par le développement urbain, la multiplication des infrastructures et une très forte concurrence sur le foncier, qui se traduisent par une consommation très importante de l'espace agricole et par des contraintes nombreuses : difficultés de circulation pour les matériels agricoles, déstructuration du parcellaire, fragilisation des filières et entreprises prestataires, manque de visibilité sur l'avenir pour investir, etc.

Face à cette excessive consommation d'espace, il devient absolument impératif aujourd'hui de limiter les prélèvements de foncier agricole ; c'est d'ailleurs ce que demandent les lois Grenelle et de Modernisation Agricole, promulguées en juillet dernier. A ce sujet, il convient de souligner que le Président de la République lui-même a fait de la limitation de la consommation des espaces agricoles un enjeu national, en fixant un objectif de diviser par 2 cette consommation au cours des 10 prochaines années.

Il est également impératif de ne pas compromettre le fonctionnement des exploitations par des aménagements ne prenant pas suffisamment en compte les contraintes des activités agricoles.

C'est pourquoi la Chambre d'Agriculture et l'ensemble de la profession agricole sont extrêmement vigilants et examinent avec la plus grande attention les projets d'aménagement et les documents de planification. Le dossier du projet de Ligne à Grande vitesse Paris Orléans Clermont Lyon a donc été étudié avec soin, afin que l'agriculture et les espaces cultivés soient correctement pris en compte.

LE DOSSIER DU MAITRE D'OUVRAGE :

Le dossier présenté par RFF, maître d'ouvrage du réseau de transport, rappelle les grandes lignes de ce projet : 500km de voies, 5 régions, 15 départements sont concernés. Les grands enjeux reposent sur la volonté de desservir le grand centre de la France par la grande vitesse ferroviaire et de doubler la LGV Paris-Lyon actuellement déjà en voie de saturation.

Ces grands enjeux se déclinent :

- dans la volonté d'assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont Ferrand inférieur à 2 heures,
- d'améliorer la connexion avec les plates formes aéroportuaires et de fret,
- et enfin, de faciliter l'amélioration des autres réseaux de transport en commun en contribuant à leur développement. Il doit donc s'articuler très étroitement avec le réseau existant.

Sur ce dernier sujet, même s'il ne s'agissait pas pour RFF d'un objectif prioritaire, la création de

2 voies nouvelles en partant de la gare d'Austerlitz, permettrait de délester les voies Paris Melun et Paris Orléans utilisées par les RER D et RER C et libérerait respectivement 15 et 45 sillons permettant une plus grande souplesse de gestion de ces 2 lignes. Lors du débat public, ce sujet est apparu comme l'une des priorités des habitants et des collectivités franciliennes.

D'une manière plus générale, si le dossier aboutit à proposer 4 scénarios de desserte de la province au Débat Public, tous ont en commun de traverser le Sud de l'Ile de France.

RFF inscrit clairement ce projet dans les ambitions du Grenelle, en constituant un mode de transport alternatif à la voiture et à l'avion alors que l'on dénombre 2 millions de déplacements annuels rien qu'entre l'agglomération clermontoise et l'Ile de France dont seulement 46% en train.

Pour la profession agricole, il est impératif que ces projets participent également aux objectifs de **limitation de la consommation d'espace** inscrits dans la loi Grenelle et la loi de Modernisation de l'Agriculture.

L'importance du phénomène de prélèvement et son accélération fragilise considérablement l'activité agricole qui pourtant, c'est maintenant largement reconnu, est indispensable à la politique d'aménagement du territoire en constituant des espaces de respiration tant pour l'environnement que pour les habitants. Certes, économiser le territoire agricole est moins facile et plus coûteux au départ, mais ce choix s'avère gagnant sur le long terme.

Si le Président de RFF affirme que le dossier fait la synthèse de la prise en compte des enjeux, humains, sociaux, **agricoles**, environnementaux et technologiques, on constate une fois de plus, que la grande absente des études est l'agriculture qui n'est pas mentionnée du tout dans le dossier de synthèse et représente 6 lignes du dossier d'Ingerop sur les Accès en Ile de France. Pourtant, on constate que c'est le territoire qui est le plus concerné par le projet. Il faut croire, qu'une fois de plus, l'agriculture est considérée comme la zone de moindre impact, un espace libre et un lieu privilégié pour accueillir les infrastructures de toute nature !

IMPACT DU PROJET SUR L'ACTIVITE AGRICOLE :

■ Une pression foncière comparable à aucun autre territoire :

Le territoire agricole de l'Ile de France supporte des prélèvements fonciers particulièrement importants. On constate une diminution des terres agricoles qui s'accélère ces dernières années. De 1994 à 2003, les prélèvements ont été de 1750 ha par an, entre 2003 et 2007, ils ont diminué à 1300 ha par an et entre 2007 et 2010, les prélèvements sont remontés à hauteur de 2000 ha par an.

L'Essonne n'est pas épargnée avec 450 ha de cultures disparues chaque année depuis 2003.

Des effets pervers bien au-delà des simples emprises foncières :

En effet, le projet traverse des espaces agricoles importants qui aujourd'hui constituent des ensembles cohérents. Si le projet devait passer en aérien sur ces espaces, il détruirait la cohérence de ces ensembles et on sait à quel point, ces fragmentations sont sources de disparition des espaces agricoles.

Par ailleurs, le fonctionnement de l'activité agricole et des filières passe par des entreprises d'amont et d'aval qui désertent de plus en plus l'espace francilien. Les organismes stockeurs, les concessionnaires de matériel agricole, les laiteries et abattoirs se font rares voire ont disparu de la sphère francilienne. Des prélèvements supplémentaires sur le territoire agricole risque de condamner les dernières entreprises partenaires qui subsistent et grâce auxquelles peuvent encore fonctionner les exploitations franciliennes.

L'Essonne est de plus déjà largement impactée par des infrastructures linéaires importantes et leur lots de déstructuration des parcelles agricoles, des continuités de circulation et des aménagements contribuant à l'amélioration agronomique des sols que sont les drainages et installations d'irrigation.

PRISE EN COMPTE DE L'ACTIVITE AGRICOLE DANS LA DEFINITION DU PROJET

Concernant plus précisément le réseau de transport, la profession agricole demande que soient appliqués les principes suivants :

- Etant donné la fragilité des secteurs agricoles traversés, il est indispensable que l'infrastructure soit réalisée en souterrain bien plus au sud que Brétigny afin de limiter l'impact sur l'agriculture : il s'agit non seulement de limiter la consommation d'espace, mais également d'éviter une déstructuration du parcellaire et un effet de coupure, qui serait fatal à la pérennité des espaces agricoles périurbains traversés. Le passage en souterrain préserverait aussi les espaces protégés au titre de l'environnement et concernés par le tracé.
- Sur les linéaires en aériens, le projet doit être couplé aux infrastructures linéaires existantes afin d'éviter des effets de coupures supplémentaires par rapport à celles qui existent déjà.
- Ensuite, il est indispensable, comme d'ailleurs le souligne le maître d'ouvrage, d'assurer la complémentarité et le maillage avec les réseaux de transport existants ou en projet, notamment pour éviter à l'avenir de nouvelles infrastructures de transport, routières ou ferrées, impactant l'agriculture. Il en est ainsi de la connexion avec l'interconnexion sud des TGV dont la poursuite des études a été décidée après le Débat public organisé en 2010 et 2011.
- Enfin, il est indispensable à chaque fois que le territoire agricole sera effectivement concerné de prévoir la reconstitution de la fonctionnalité de ces espaces. Ainsi, il faudra prévoir :
 - Des aménagements fonciers pour compenser la déstructuration du parcellaire qui pourrait localement être coupé,
 - La reconstitution des continuités des circulations agricoles sans entraîner d'allongement de parcours,
 - Reconstitution des aménagements de type drainage et irrigation dans des conditions équivalentes.

CONCLUSION

Concernant le projet dans son ensemble, la profession agricole note que le maître d'ouvrage doit combler la carence totale de son dossier soumis à débat public quant aux conséquences du projet sur l'activité agricole.

Ces études complémentaires doivent conduire le maître d'ouvrage à privilégier les solutions souterraines et à défaut couplées de manière contiguë avec les infrastructures linéaires existantes à défaut de quoi il ne respecterait pas le principe de préservation des espaces agricoles affirmé dans les lois Grenelle.



2, avenue Jeanne d'Arc
BP 111
78153 Le Chesnay Cedex

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL