

Janvier 2011

ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES AGRICOLES D'ÎLE-DE-FRANCE



Chambre Interdépartementale d'Agriculture de l'Île-de-France :

la Chambre Interdépartementale d'Agriculture de l'Île-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'Île-de-France :

la Fédération Des Syndicats d'Exploitants Agricoles de l'Île-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'Île-de- France :

le syndicat « Jeunes Agriculteurs d'Île-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.



ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES AGRICOLES D'ÎLE-DE-FRANCE

2, avenue Jeanne-d'Arc - BP111

78153 Le Chesnay

Mail : accueil@ile-de-france.chambagri.fr

Tél. : 01 39 23 42 39

L'Île-de-France : une grande région agricole... très malmenée par l'urbanisation et les infrastructures

Avec la moitié de son territoire consacrée à l'agriculture et le quart occupé par la forêt, l'Île-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, 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. À ce sujet, il convient de souligner que le Président de la République lui-même a fait de la limitation de la consommation de l'espace agricole un enjeu national, en fixant un objectif de division par 2 de celle-ci 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 Grand Paris et la loi du 3 juin 2010 ont donc été étudiés avec soin, afin que l'agriculture et les espaces cultivés soient correctement pris en compte.



Le dossier du maître d'ouvrage :

Le dossier présenté par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du réseau de transport, expose d'abord les enjeux et les objectifs de ce projet, en le situant dans le contexte plus large du Grand Paris :

- le Grand Paris est un projet urbain qui, selon les termes de la loi du 3 juin 2010, s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs, s'articulant autour de contrats de développement territorial, qui participent à l'objectif de création de logements et de développement économique ;
- pour la profession agricole, il est impératif que ces projets participent également aux objectifs de **limitation de la consommation d'espace et de recentrage de l'urbanisation**, objectifs largement prônés par les récentes lois Grenelle et de Modernisation de l'Agriculture. Il convient, selon l'expression reprise par le Président de la République, de « rebâtir la ville sur la ville », afin d'éviter l'étalement urbain. Cela est certes moins facile et plus coûteux au départ, mais ce choix s'avère gagnant sur le long terme, car l'étalement urbain comporte de nombreux effets pervers : obligation de multi-

plier les réseaux et les voies d'accès, imperméabilisation des sols et accélération des écoulements d'eau, réduction des espaces agricoles et raréfaction des « espaces de respiration », tant pour l'environnement que pour les habitants.

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

- dans les secteurs agricoles traversés, il est indispensable que l'infrastructure soit réalisée en **souterrain** (et non pas en viaduc) 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 pour la pérennité des espaces agricoles périurbains traversés ;
- les **40 gares** nouvelles, prévues dans le projet, doivent impérativement être implantées en milieu urbain, afin d'épargner au maximum les espaces agricoles périurbains et d'éviter que les Contrats de Développement Territorial, qui pourront être mis en place dans un rayon de 400 mètres autour des gares, ne viennent empiéter sur l'agriculture et faire peser une incertitude sur ce foncier ;
- enfin 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, notamment pour éviter à l'avenir de nouvelles infrastructures de transport, routières ou ferrées, impactant l'agriculture. L'usage croissant de l'automobile conduit en effet à une saturation croissante du réseau routier et à la multiplication des voiries ; la mise en place d'un nouveau réseau de transport en commun, s'il est correctement maillé avec les réseaux existants, devrait nous garantir à l'avenir une limitation des emprises pour de nouvelles infrastructures de transport.





Deux secteurs agricoles sont particulièrement impactés

Si l'essentiel du tracé du réseau de transport se situe en zone déjà fortement urbanisée, et n'impacte donc pas (ou peu) l'agriculture, en revanche deux sections traversent des zones agricoles de grande qualité : il s'agit, au nord, du tronçon compris **entre les aéroports de Roissy et du Bourget** (dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise), et, au sud, du **Plateau de Saclay** (dans les départements des Yvelines et de l'Essonne).

De Roissy au Bourget :

Le projet traverse le dernier espace agricole de la Seine-Saint-Denis, sur la commune de Tremblay-en-France, puis la zone agricole connue sous l'appellation de « Triangle de Gonesse », dans le Val d'Oise. Il s'agit de la partie sud de la Plaine de France, réputée comme l'une des meilleures terres agricoles du pays.

Sur **Tremblay-en-France**, il convient, pour ne pas compromettre le maintien de l'agriculture, de privilégier une réalisation en souterrain. Si toutefois une insertion en viaduc devait être envisagée, il conviendrait, comme le souligne à juste titre le maître d'ouvrage, « qu'une telle hypothèse soit mise en regard, dans le cadre d'études détaillées, de ses incidences éventuelles sur l'avenir des terres agricoles ». Il faudrait en l'occurrence que l'infrastructure soit réalisée à l'intérieur des zones d'urbanisation prévues (extension du parc d'exposition) ou, à tout le moins, à la frontière entre la zone agricole et la zone urbanisée.

Concernant le **Triangle de Gonesse**, il serait souhaitable que la gare prévue « à proximité du Boulevard intercommunal du Parisis » soit implantée au sud de celui-ci, puisque c'est là que se situent les principaux projets d'urbanisation prévus au projet de SDRIF.

Le plateau de Saclay :

Pour l'agriculture, c'est, bien entendu, au niveau du Plateau de Saclay que se situent les enjeux les plus importants et que l'impact du réseau de transport pourrait être le plus grave.

Situé à quelque 20 kilomètres de Paris, le plateau de Saclay constitue **une zone emblématique de l'agriculture périurbaine** : 2 700 hectares de terres agricoles d'excellente qualité consacrées à la polyculture et à l'élevage, mais aussi à de nombreuses diversifications : productions légumières et florales, circuits courts de commercialisation, cueillettes, pépinières, horticulture, compostage de déchets verts, etc.

Ce plateau est protégé depuis des décennies par les documents d'urbanisme contre l'urbanisation galopante. Dans le même esprit, la loi Grand Paris prévoit la création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière, comprenant au moins **2 300 hectares de terres agricoles**, avec la mise en place d'un programme d'action destiné à garantir la **fonctionnalité** de cet espace agricole.

Cependant, si l'on n'y prenait garde, la réalisation du réseau de transport pourrait entraîner la disparition





de cette agriculture, que chacun s'accorde pourtant à vouloir maintenir, notamment les habitants des communes voisines. C'est pourquoi la profession agricole tient à rappeler les conditions à respecter pour assurer la sauvegarde de ce territoire :

- l'infrastructure de transport traversant le plateau doit impérativement être réalisée en **souterrain**. En effet, outre la consommation d'espace, la réalisation en aérien entraînerait une fragmentation du territoire et un risque de mitage, qui se traduiraient à coup sûr par la mort du plateau agricole. La profession soutient donc avec force l'option souterraine retenue par le maître d'ouvrage ; ce dernier indique en effet avec raison que « l'insertion en aérien n'a pas été retenue, afin de ne pas mettre en péril la préservation des espaces prévue par la loi relative au Grand Paris » ;
- le dossier indique qu'une gare sera située « dans le secteur du Moulon qui constitue le cœur de l'aménagement du plateau ». De plus « une autre gare pourrait également être réalisée dans le secteur nord-ouest du plateau, prenant en compte les projets de développement de ce territoire » (secteur de la Minière). La profession agricole souligne que **ces gares doivent évidemment être implantées en secteur urbain**, pour éviter par la suite des débordements d'urbanisation sur les espaces naturels et agricoles ;

- la profession souligne également que les **2 300 hectares de terres agricoles** doivent être délimités rapidement, afin de lever l'incertitude qui pèse actuellement sur les activités agricoles et de permettre aux exploitants de poursuivre leurs investissements ou leurs diversifications. Il en est de même pour le programme d'action prévu par la loi pour assurer à l'avenir la fonctionnalité de cet espace agricole ;
- il est enfin impératif qu'**aucun équipement**, de quelque nature que ce soit, ne vienne s'implanter à l'intérieur des 2 300 ha ; il convient notamment qu'aucune infrastructure nouvelle, linéaire ou non, ne vienne couper les 2 300 hectares, afin de conserver un ensemble cohérent et fonctionnel pour l'agriculture.

Conformément aux orientations fixées récemment par les lois Grenelle et par la loi de Modernisation de l'Agriculture, il est indispensable de « lutter contre la régression des espaces agricoles » et d'assurer « une gestion économe des ressources et de l'espace ». Ces objectifs sont d'autant plus importants sur le Plateau de Saclay que cet espace jouit, de par sa situation unique, d'une large renommée et qu'il a donc vocation à devenir un **modèle d'agriculture périurbaine au sein du Grand Paris**, si, bien sûr, on parvient à respecter les objectifs fixés.

En conclusion et concernant le projet dans son ensemble, la profession agricole note que le maître d'ouvrage souligne, dans l'évaluation environnementale, que la construction de ce métro automatique « vise à **maîtriser l'étalement urbain**, en prônant une densification du territoire ». Nous estimons qu'il s'agit là **d'un des principaux défis du Grand Paris** : l'avenir dira si le pari a pu être gagné !