



Ligne nouvelle Paris-Normandie

Contribution des organisations professionnelles agricoles d'Ile-de-France au débat public

Pour les organisations professionnelles agricoles d'Ile-de-France, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie est emblématique de ces nombreux projets d'infrastructures qui sont autant d'épées de Damoclès sur l'économie agricole francilienne.

Le débat public leur donne l'occasion rappeler les enjeux de l'agriculture de ce territoire et d'évaluer l'impact du projet sur la pérennité de cette agriculture.

L'agriculture en Ile de France

S'il est inhabituel de présenter la région d'Ile-de-France comme une région agricole, il s'agit pourtant d'une réalité avérée. Avec une surface agricole utile de plus de 550 000 hectares essentiellement constituée de terres arables et environ 6000 exploitations agricoles, l'Ile-de-France dispose d'une véritable économie agricole. La présence au cœur de la région d'une agglomération capitale de plus de 11 millions d'habitants place toutefois l'agriculture dans un contexte particulier. Ce territoire agricole n'est en effet pas unifié et manque de profondeur en particulier dans la partie ouest de la région.

Le centre des grands bassins de production où sont installés les outils industriels de première transformation des produits agricoles (moulins, abattoirs, sucreries, etc.) sont donc éloignés et situés dans les départements voisins. Cet éloignement limite les facultés d'adaptation des exploitations agricoles et complique singulièrement les démarches de projet sur ce territoire.

De plus, le développement continu de l'agglomération de Paris soumet l'ensemble du territoire agricole à une pression foncière, particulièrement forte sur certains secteurs de développement prioritaire comme la vallée de la Seine et le long des axes de communication, autoroutes et routes nationales.

Face à cette pression foncière, l'espace agricole de notre région se réduit tous les ans d'environ 2000 hectares.

La typologie des espaces agricoles

L'agriculture est conditionnée par les caractéristiques du relief et de la qualité des sols. A ces contraintes naturelles s'ajoutent celles du développement urbain porté ici par les axes de circulation de l'autoroute A13 et de la voie ferrée.

Le long de l'itinéraire de la ligne nouvelle, il est possible de distinguer trois types d'espace agricole.

Au contact immédiat de l'agglomération parisienne subsistent des entités agricoles résiduelles enclavées dans l'urbanisation et adossées au massif forestier de Saint Germain-en-Laye. La plus connue est la plaine de Montesson. Il s'agit de terroirs agricoles spécialisés dans les cultures maraîchères dont la commercialisation est locale. Différents circuits courts sont utilisés : les grandes et moyennes surfaces, les marchés forains, la vente directe à la ferme. Ces productions bénéficient par leur proximité d'un avantage concurrentiel dans la demande en produits frais et ultrafrais.

Ensuite se trouvent les espaces agricoles périurbains de la vallée de la Seine et de ses abords. Il s'agit de terroirs agricoles fragmentés par les infrastructures de transport et dont le tissu agricole – productions arboricole et maraîchère - a été considérablement affaibli par le développement urbain. Les sols s'avèrent aptes aux cultures maraîchères à condition d'être irrigués. Cependant, la pression foncière intense, la parcellisation extrême de la propriété foncière – de nombreux secteurs n'ont pas été remembrés – le mitage et la fragmentation des espaces cultivés ont fortement réduit la fonctionnalité agricole de ces terroirs. Les difficultés de déplacement du matériel agricole, l'éloignement des partenaires d'amont et d'aval, les multiples nuisances (vols et déprédations, nuisibles) permettent d'affirmer sans détour que l'activité agricole y est très fragilisée.

L'itinéraire de la ligne se poursuit vers l'ouest par les plateaux du Mantois, de la vallée de la Mauldre jusqu'aux limites du département des Yvelines. Il s'agit là d'un ensemble de plateaux amplement ondulés (plateau de Boinville, plateau de Longnes, plateau de Chevrie) qui constituent de vastes entités agricoles profitant de terres fertiles – les limons des plateaux - où dominent les cultures céréalières séculaires associées à d'autres productions (colza, pommes de terre, pois, lin, etc.).

C'est un terroir agricole productif, fort de sa richesse agronomique mise en valeur par d'importants travaux de drainage et de ses exploitations agricoles bien structurées. Cette filière dite de « grandes cultures » bénéficie d'équipements importants par ses sites de collecte et d'approvisionnement de Limay, Bonnières-sur-Seine, Bréval, Maule, La Villeneuve-en-Chevrie, etc. Une partie de la production alimente la région parisienne, une autre est exportée par le port de Rouen. Il faut relever aussi la présence de quelques élevages bovins et d'importants centres équestres.

Ces espaces conservent un caractère rural car les voies de communication, routes et voies ferrées les ont épargnés en suivant les mouvements du relief (vallées de la Seine, de la Mauldre, de la Vaucouleur), à l'exception du prolongement de l'A13 vers la Normandie. Ils constituent ainsi un vrai paysage rural, espace à la fois de cultures et de nature de qualité qui valorise la couronne rurale de l'Île-de-France.

L'impact du projet de ligne nouvelle

La profession agricole d'Ile-de-France a connu et suit actuellement plusieurs projets d'infrastructure et de développement d'envergure sur son territoire. Elle dispose ainsi d'une expérience étendue pour apprécier l'impact d'un ouvrage tel que la création d'une ligne nouvelle.

L'emprise foncière

Evaluer avec précision l'emprise d'un tel projet est impossible à ce stade du projet. Si l'on se réfère aux travaux de ligne ferroviaire en cours dans d'autres régions de France, il peut être évalué à une emprise moyenne de 10 hectares le kilomètre.

La réalité pourrait cependant être bien supérieure à ce chiffre dans la mesure où le territoire traversé présente un relief important à cause des coteaux de la vallée de la Seine et des vallées de ses affluents. Il faut aussi prendre en considération que le passage de la ligne entraînera d'importants travaux sur le réseau routier, eux-mêmes générateurs d'emprises supplémentaires. Enfin, il faut relever que la création de plusieurs raccordements entre les différentes voies empruntées par les trains à grande vitesse sera aussi la cause d'emprises supplémentaires et probablement de délaisés importants.

Les déformations de parcelles et les interruptions de parcours

On constate couramment que les normes techniques qui régissent le tracé d'une infrastructure lourde répondent à des exigences tellement précises qu'elles conduisent à poser l'ouvrage sur un territoire sans tenir compte des limites de parcelles et de propriété. Le passage d'une nouvelle voie ferrée au travers du parcellaire agricole entraînera donc un découpage et une déformation de toutes les parcelles traversées.

A cela, il faut ajouter que le tracé interrompra tous les chemins ruraux et chemins d'exploitation nécessaires aux allées et venues entre le siège de l'exploitation, les parcelles de cultures, les sites de collecte et d'approvisionnement.

Il est vrai que le maître d'ouvrage peut chercher à compenser ces inconvénients en prévoyant des itinéraires de substitution et en finançant des procédures d'aménagement foncier. Toutefois, étant donné l'exiguïté de certains espaces agricoles il est vraisemblable que ces mesures n'apporteront pas une compensation suffisante. Dans certains secteurs où le morcellement foncier est extrême, il est même avéré qu'une procédure d'aménagement ne pourra être concrètement mise en œuvre.

La destruction des réseaux de drainage

Les terres des plateaux du Mantois sont souvent drainées. Les drains, qu'il faut se représenter comme des tubes souples et perforés, sont installés par des entreprises spécialisées.

Chaque installation de drainage nécessite une étude pour déterminer selon les conditions pédologiques, les espacements et la profondeur des drains, le choix des diamètres, la structure du réseau, l'exutoire, etc.

Ce sont des **installations extrêmement fragiles** qu'il est très délicat de modifier. Or, le passage d'une voie nouvelle dans un réseau de drainage implique de couper tous les drains et des les raccorder autrement. L'expérience montre que le résultat de ces travaux de réparation qui impliquent de grands risques d'écrasement ou d'obturation des drains est rarement satisfaisant. Ce sont alors de vastes secteurs cultivés qui voient leur rendement diminué.

A noter, qu'il existe en vallée de Seine des terres irriguées pour les cultures maraîchères. Là aussi une reprise des réseaux et le déplacement de certains forages sera nécessaire.

La baisse de la production et des revenus des exploitations

A l'occasion d'un projet de voie nouvelle, les exploitations agricoles perdent une partie de leur surface agricole utile. Cette réduction diminue le volume de leur production et affecte donc directement leur chiffre d'affaires. Pour autant, un certain nombre de charges (bâtiments, matériel, charges sociales, etc.) restent fixes. Il en résulte une baisse de rentabilité qui peut être particulièrement grave pour l'équilibre financier de certaines exploitations.

Comme dans d'autres secteurs d'activités industrielles soumis à une forte pression sur les prix, une réduction même limitée du chiffres d'affaires peut avoir de graves conséquences. En agriculture, une adaptation des exploitations sera d'autant plus difficile que l'agriculture est une activité où le retour sur investissement est long et les gains de productivité désormais très réduits.

Les effets induits

Ces effets sont les plus difficiles à quantifier ; ils sont indirects et ne se font véritablement sentir que dans le temps :

L'affaiblissement de l'économie agricole

L'amputation du territoire agricole se traduit nécessairement par un affaiblissement du tissu économique agricole. Des entreprises disparaissent et les volumes de denrées produites se contractent. Cette réduction du potentiel de production affaiblit toujours un peu plus les différentes filières concernées. Replacé dans un contexte régional où la consommation d'espace agricole est particulièrement élevée et cela de longue date, ce phénomène est inquiétant : les effets des projets d'infrastructures et d'urbanisation se cumulent et finalement remettent en cause la viabilité de l'économie agricole sur de vastes espaces. C'est pourquoi, en Ile-de-France plus qu'en Normandie, l'économie de l'espace est un enjeu vital pour l'agriculture francilienne.

Le devenir des terres enclavées

Au-delà des délaissés, c'est à dire les « bouts » de parcelles coupées et inutiles, la réalisation d'une voie nouvelle produit à plus grande échelle un effet d'enclavement pour tous les terrains pris entre la voie et les agglomérations. La voie nouvelle trace dans le territoire une nouvelle limite physique qui sert d'appuis aux autres projets d'aménagement ou d'urbanisation. L'expérience montre que l'agriculture encore

présente dans ces espaces enclavés se retrouve en sursis et perd plus rapidement pied.

La disparition de l'identité rurale

Dans des régions rurales éloignées des pôles urbains, une voie nouvelle peut être présentée comme un outil de développement d'un territoire. Dans notre région d'Ile-de-France déjà fortement irriguée par des réseaux de transports en tout genre, le territoire rural ne souffre nullement d'un enclavement. Dès lors, le bénéfice d'une nouvelle voie ferroviaire ne lui profite pas mais montre plutôt le peu de cas que l'on fait de l'espace rural.

De plus, la proximité d'une infrastructure lourde pénalise la diversification des exploitations agricoles alors qu'elle est devenue une nécessité pour nombre d'entre elles. Toutes les activités liées à la qualité de l'espace rural (accueil à la ferme, randonnée équestre, gîtes ruraux) deviennent moins attrayantes dans un environnement banalisé pour ne pas dire dévalorisé.

L'identité rurale du territoire traversé est ainsi définitivement atteinte. Cette marque indélébile change la donne économique et politique, le regard des habitants et donc des agriculteurs sur leur propre territoire. Lentement mais sûrement, l'aménagement de ce territoire se tourne vers de nouvelles orientations où l'agriculture occupe une place de plus en plus réduite.

Conclusion

Les organisations professionnelles agricoles appellent l'attention de la commission particulière de débat public, du maître d'ouvrage et des collectivités locales concernées sur les conséquences de ce projet sur l'espace agricole et les entreprises agricoles qui l'exploitent.

Elles rappellent que l'impact sur le marché foncier sera brutal et lourd ; **étant donné la très faible mobilité du marché foncier rural en Ile-de-France, cet impact ne pourra pas être compensé**. En revanche, il fera croître la pression foncière sur un vaste périmètre et pour une longue durée. Malgré les procédures d'aménagement foncier, des exploitations agricoles disparaîtront et les jeunes agriculteurs candidats à l'installation – déjà trop peu nombreux – verront leur projet ajourné ou repoussé pour plusieurs années.

Concernant les tracés, les organisations professionnelles agricoles souhaitent formuler les remarques suivantes :

- Puisque le creusement d'un tunnel est la seule solution possible pour entrer dans la partie dense de l'agglomération parisienne, les espaces agricoles résiduels et enclavés ne seront a priori pas impactés par le projet ; autrement ce serait la cause ultime de leur disparition.
- Le passage de la voie nouvelle entre Achères et Aubergenville impactera des espaces agricoles périurbains ; les conséquences pourraient être désastreuse tant ces espaces sont fragilisés par le développement urbain et les multiples contraintes liées à la périurbanité.

- Le projet de contournement, commun à tous les scénarios, de l'agglomération de Mantes avec ses raccordements n'est pas admissible ; en plus d'une consommation d'espace importante, une telle infrastructure nécessitera la réalisation d'ouvrages d'art et de travaux de remblais et déblais considérables. Elle impactera aussi toutes les routes et les nombreux réseaux qui traversent les espaces agricoles (lignes électriques, canalisation de transport de gaz, d'hydrocarbures).
- L'arrivée de la ligne depuis la Normandie en Ile-de-France suscite aussi de réelles inquiétudes. En raison des sites protégés au titre des milieux naturels (massif forestier de Rosny) ou des risques technologiques (centre de stockage de gaz de Saint-Illiers-la-Ville), le tracé de la ligne opérera une autre forme de contournement à travers les espaces agricoles du Mantois. Les mêmes causes produiront les mêmes effets !

Au final, les organisations professionnelles agricoles expriment leur forte opposition face un projet qui impacterait un des seuls territoires agricoles et ruraux encore préservé en ile de france et soulignent que ce projet ne présente, dans aucun de ses aspects y compris un hypothétique développement du fret ferroviaire, d'élément positif pour l'économie agricole francilienne.

Cette contribution a reçu le soutien de Mesdames et Messieurs les Maires des communes de :

- Arnouville-les-Mantes,
- Boissy-Mauvoisin,
- Bréval, Cravent,
- Lommoye,
- Ménerville,
- Neauphlette,
- Saint-Illiers-le-Bois,
- Saint-Illiers-la-Ville,
- La Villeneuve-en-Chevrie.

Le Président

C. HILLAIRET

Le Président

D. GREFFIN

Le Président
