

Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°35 Juillet 2010



CAIF :

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 et d'intervention par des prestations de services aux agriculteurs.



FSEAIF :

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 Yvelines, Essonne, Val d'Oise ainsi que la petite couronne.

La plaine de France : une région de grande valeur agricole déjà très malmenée par l'urbanisation et les infrastructures

Grenier à blé de la capitale depuis des siècles, la Plaine de France est une région agricole de très grande qualité agronomique, si ce n'est la meilleure de France, à vocation essentiellement céréalière et qui s'étend aujourd'hui sur quelque 16 000 hectares.

Dans les années 1960, elle a été gravement amputée par la création de l'aéroport de Roissy. Aujourd'hui elle est à nouveau très menacée avec le développement de l'Opération d'Intérêt National du pôle de Roissy, prévu dans le Grand Paris et dans le SDRIF.

Aux emprises réalisées récemment (francilienne, TGV, boulevard du Parisis, ...) s'ajoutent actuellement de très





nombreux projets : on peut notamment citer l'aménagement du Triangle de Gonesse, de l'écoquartier de Louvres-Puiseux, du golf de Roissy, le projet CAREX, les zones industrielles de Vémars, Saint-Witz, Survilliers, Louvres, Villeron, la Croix Verte, le prolongement de l'A 16, etc.

C'est dire que cette Plaine de France a payé hier, paye aujourd'hui et paiera encore demain un lourd tribut à l'aménagement et au développement de la région nord de Paris. Y survivra-t-elle ? On est en droit aujourd'hui de se poser la question, car le seuil critique, en deçà duquel l'activité agricole ne peut perdurer, se rapproche à grands pas.

Pourtant l'agriculture est avant tout une activité économique et sa disparition serait à coup sûr une lourde perte pour

l'économie régionale. En effet l'agriculture de la Plaine de France c'est :

- 138 exploitations agricoles
- 16 280 hectares de cultures
- 117 salariés permanents
- 1 coopérative agricole réalisant un chiffre d'affaires consolidé de 29 millions d'euros
- 2 concessionnaires de machines agricoles
- 100 000 tonnes de céréales et oléo-protéagineux
- 180 000 tonnes de betteraves sucrières...

C'est également, avec la présence de vergers et de cueillettes, une offre de produits frais de proximité répondant à l'attente des consommateurs. L'agriculture de la Plaine de France c'est enfin, pour les habitants, un paysage ouvert de qualité, offrant des vues lointaines, auquel ils sont très attachés et dont, de surcroît, l'entretien ne coûte rien aux collectivités concernées.

Tout ceci explique pourquoi la profession agricole est extrêmement attentive dans l'examen de tous ces projets, qui se traduisent non seulement par des emprises mais aussi par une déstructuration du territoire agricole. A 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.

Le dossier du maître d'ouvrage : un document non satisfaisant

Le document présenté par RFF est manifestement très insuffisant, notamment en ce qui concerne l'impact sur la principale activité touchée, en l'occurrence l'agriculture, mais également en raison du manque de vision globale à terme sur le réseau ferré de l'ensemble de la région.

- Insuffisance de prise en compte de l'agriculture, alors qu'elle est la principale activité impactée par le projet :

Les trois variantes de tracé proposées par le Maître d'Ouvrage sont situées quasi intégralement sur des espaces agricoles. Malgré cela le dossier de RFF ne comporte que quelques lignes sur l'impact agricole du projet et conclut que l'option centrale, qui a la préférence du Maître d'Ouvrage, se traduit par des « emprises sur l'agriculture relativement réduites liées à la longueur de l'option ».

Par contre, comme on le voit clairement sur les cartes des enjeux, les impacts sur l'hydrographie, les captages, les milieux naturels (ZNIEFF, ZICO, ZPS,...), le paysage, les espaces urbanisables et zones d'activités, le patrimoine (monuments historiques, sites classés, sites inscrits,...) sont étudiés avec soin. L'enjeu agricole est, lui, totalement absent sur ces cartes, comme si les terres agricoles n'étaient que des espaces disponibles ou des réserves foncières à disposition des aménageurs et maître d'ouvrage.

La profession agricole voit là une véritable provocation !

Enfin le dossier n'évoque que la notion d'emprise en oubliant tous les autres effets sur l'agriculture d'une infrastructure de ce type : déstructuration du parcellaire cultivé, effet de coupure tant en ce qui concerne les circulations agricoles que





les conséquences en matière de biodiversité, sans oublier l'impact sur les entreprises d'amont et d'aval de l'agriculture.

- Insuffisance de la réflexion globale sur les réseaux de transport par fer et de la vision d'ensemble à terme :

Par ailleurs le dossier réalisé par le Maître d'ouvrage ne concerne qu'une infime partie des questions posées en matière de transport par fer sur l'ensemble de ce secteur géographique et sur la région tout entière.

Nous considérons pour notre part qu'il est contre-productif de « tronçonner » ainsi les problèmes en tentant de les régler par tranches successives de quelques kilomètres et qu'un minimum de hauteur de vue est indispensable, pour que le public puisse appréhender correctement les questions posées.

Comment peut-on proposer sérieusement un choix entre trois variantes aussi proches géographiquement et aussi

néfastes les unes que les autres ? Ceci d'autant que RFF avoue elle-même que la question posée est déjà tranchée, dans la mesure où la variante nord serait trop impactante au plan écologique et la variante sud impossible à réaliser du fait d'une largeur insuffisante entre les limites de l'aéroport et les périmètres de protection des réservoirs de produits pétroliers situés sur la commune de Chennevières ! A moins de raser le village d'Epiais-les-Louvres ?

Comment peut-on évacuer aussi rapidement dans le dossier la question du barreau de Gonesse sans l'inclure dans le débat et sans traiter dans le même débat la question pourtant urgente de la liaison entre les RER B et D ?

Comment peut-on ne pas évoquer clairement la question de l'ensemble de l'interconnexion des LGV ? Et celle de la future LGV Normandie, remis à l'ordre du jour par le projet du Grand Paris ?

Comment peut-on omettre d'inscrire clairement dans la réflexion en cours le réseau de métro automatique du Grand Paris ou encore le projet Arc-Express de la Région Ile-de-France ?

Des impacts agricoles lourds de conséquences

- Un projet pour les picards qui n'impacte que le Val d'Oise !

S'il est parfaitement légitime que les habitants de Picardie souhaitent accéder plus facilement au réseau LGV d'une part et au pôle de Roissy d'autre part, en revanche il n'est pas admissible qu'à l'heure du développement durable, on fasse supporter par un seul territoire, en l'occurrence le Val d'Oise, les contraintes résultant d'un projet destiné à répondre à un besoin exprimé par le territoire voisin, en l'occurrence la Picardie. Ceci d'autant plus que le département du Val d'Oise est, du fait de la proximité de l'agglomération parisienne déjà très lourdement frappé par des emprises nombreuses qu'il s'agisse d'équipements, d'infrastructures ou d'urbanisation.

- Des effets directs sur l'agriculture:

Le premier impact sur l'agriculture est bien sûr lié à l'emprise du projet et à la consommation de terres agricoles qu'elle entraîne. Selon RFF, l'emprise d'une telle infrastructure peut être estimée, en moyenne, à une largeur d'environ 100 mètres : la longueur des différentes variantes s'échelonnant de 6 km pour la plus courte à 11 km pour la plus longue, la consommation d'espace en résultant s'établit donc dans une fourchette de 60 à 110 hectares ; mais encore faudrait-il prendre en compte les délaissés, résultant toujours de ce

genre de projets. Il est donc raisonnable de considérer que la perte réelle pour l'agriculture sera de 100 à 150 hectares, soit la disparition d'une exploitation agricole.

A cette emprise proprement dite, il convient encore d'ajouter les superficies gravement compromises pour la production agricole, en raison, notamment, de la prolifération des lapins dans les talus des voies ferrées. On constate en effet que le long de la ligne TGV Nord, et depuis la création de celle-ci, les cultures sont régulièrement dévastées sur une largeur atteignant parfois plusieurs centaines de mètres ; or, malgré les nombreuses réclamations de la profession agricole, RFF et la SNCF se montrent totalement incapables de gérer ce problème, tant en ce qui concerne la question de la destruction de ces nuisibles que le règlement des indemnités dues aux exploitants subissant les dommages.





Pourtant des solutions existent pour régler ce problème : ainsi, sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy, qui était naguère également infestée de lapins, le problème a été parfaitement résolu par ADP, grâce à la mise en place de moyens adaptés.

- Mais aussi des effets indirects :

En plus de la consommation et de la fragilisation de l'espace agricole, la réalisation d'une nouvelle infrastructure linéaire entraîne de surcroît des effets indirects sur l'agriculture : déstructuration du parcellaire et des îlots de cultures, création de délaissés, remise en cause des échanges de cultures

entre exploitants, effet de coupure, allongements de parcours pour les engins agricoles et difficultés de circulation, tant pour rejoindre les parcelles cultivées que pour les liaisons avec les fournisseurs, les concessionnaires de matériel agricole ou encore les points de collecte des productions.

Dans une région périurbaine telle que la Plaine de France déjà soumise à une pression urbaine considérable et très fortement fragilisée par la multiplication des infrastructures de toutes sortes, on peut vite atteindre le point de non-retour et assister à la disparition pure et simple d'une des meilleures régions agricoles de notre territoire national.

Conclusion

En conclusion, la Chambre d'Agriculture et l'ensemble de la profession agricole émettent un avis **formellement défavorable** sur le dossier actuellement soumis au débat public et sur les trois variantes proposées par RFF. Ceci pour l'ensemble des raisons présentées ci-dessus et notamment :

- Ces trois variantes ont un impact extrêmement important sur l'activité agricole et risquent de mettre en péril la pérennité de l'agriculture de la Plaine de France.

- **Le dossier du maître d'ouvrage sous-estime volontairement et de façon désinvolte cet impact sur l'agriculture, et surtout il se garde d'envisager la moindre compensation, non seulement pour les exploitations, mais plus encore pour l'activité agricole collectivement.**

- Le Chef de l'Etat a souligné récemment, et à maintes reprises, que la consommation des espaces agricoles, notamment en secteur périurbain, était excessive et il a fixé pour objectif de diviser par deux le rythme de cette consommation au cours des dix prochaines années.

- Il convient d'en finir avec l'idée de la plupart des aménageurs selon laquelle les espaces agricoles sont des espaces libres et qu'ils représentent toujours la zone de moindre impact.

- Il est indispensable de reprendre ce débat en engageant une réflexion plus globale et incluant l'ensemble des solutions envisageables pour répondre aux questions posées : ainsi des solutions « picardes » doivent être étudiées et proposées dans le débat. De même l'ensemble des projets existants doivent être débattus, notamment le Barreau de Gonesse situé quelques kilomètres plus au sud et destiné à relier les RER B et D.

- Le métro automatique dont la réalisation vient d'être décidée dans le cadre de la loi sur le Grand Paris doit également constituer un élément fondamental du débat. Les projets de LGV doivent aussi être évoqués notamment la liaison Paris-Amiens-Londres et le TGV Normandie vers Rouen et Le Havre. Bref la question aujourd'hui posée doit être reprise dans un nouveau débat incluant toutes les données et toutes les solutions envisageables. Dans le cas contraire c'est le principe même de débat public qui serait mis à mal et risquerait d'être considéré à l'avenir comme une supercherie !

- Le Président de la République lui-même vient d'ailleurs de prendre une décision dans ce sens en indiquant que le dossier « Arc-Express » de la Région Ile-de-France et celui du « Grand Huit » de la loi Grand Paris seraient traités dans le cadre d'un même débat public.