



AMAP des Jardins de Cérés - Juillet 2021

Avis concernant l'enquête publique relative à la DUP modificative de la ligne 18 du Grand Paris Express dans sa partie ouest

Madame, Monsieur,

Notre association, de maintien d'une agriculture paysanne (AMAP) est engagée au quotidien, depuis 2003, au côté des agriculteurs du territoire, pour promouvoir au travers de partenariats entre citoyens et agriculteurs une agriculture de proximité, respectueuse de l'environnement.

Nos statuts indiquent, en particulier, que l'association doit :

« **Veiller et agir pour préserver et défendre les terres agricoles du plateau de Saclay** ».

Par conséquent la préservation des terres agricoles est, pour nous, un enjeu majeur, surtout quand elles sont d'excellente qualité et très fertiles comme le sont celles du plateau de Saclay.

Nous contestons résolument, et depuis plusieurs années, le caractère d'« utilité publique » de ce projet.

La notion « d'utilité publique » sous-entend **l'intérêt général** d'un projet. Dans le cas particulier de la ligne 18 et de son impact sur le caractère agricole historique et reconnu de ce territoire, l'intérêt général ne nous semble pas établi, et c'est ce que nous entendons démontrer.

En préambule nous formulerons une critique de forme sur l'enquête : un dossier de 5000 pages et un mois seulement, en plein été, pour permettre aux citoyens de formuler un avis sur un sujet aussi sérieux et engageant pour l'avenir, cela relève d'une forme de duplicité des services de l'Etat. C'est une attitude parfaitement déloyale : faire en sorte de respecter les règles mais les établir de manière tellement contraignantes qu'elles puissent décourager les citoyens, même les plus motivés et aguerris sur ces enquêtes. Cela témoigne d'un manque de considération, par l'Etat, des citoyens dans ces procédures d'enquête réputées « publiques » et ce sont là des méthodes assez indignes d'un exercice qui se voudrait ou se prétend « démocratique ».

Un défaut « original »

Le combat s'est engagé très tôt entre les promoteurs de cette ligne de métro et les défenseurs du caractère agricole de ce territoire.

Le schéma d'origine pour Christian Blanc, en 2008, comme secrétaire d'Etat au Grand Paris, était bien d'urbaniser massivement le plateau de Saclay. La ligne 18 était prévue dans ce schéma, et c'est bien dans ce schéma qu'elle avait du sens. C'est, dès cette époque, que des oppositions, locales et régionales, se sont manifestées, qui ont abouti à ce que le législateur, en 2010, définisse finalement dans la loi du Grand Paris, une zone protégée : « ZPNAF » : zone de

protection naturelle agricole et forestière **qui venait confirmer la prise en compte et le caractère exceptionnel des terres agricoles de Saclay**. C'est d'ailleurs ce qui est rappelé par la garante de la concertation désignée par la CNDP, Madame Jarry, dans son rapport de 2015 pièce J3 du dossier : *« C'est d'ailleurs la présence de ces terres agricoles particulièrement fertiles, à 25 km de Paris, et dont la productivité est reconnue, qui a conduit le législateur (loi du Grand Paris de 2010) à créer une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF), permettant de sanctuariser 2 333 hectares de terres agricoles. »*

Ainsi, il y a dans ce projet comme un défaut « originel » d'avoir voulu maintenir cette ligne de métro prévue pour une urbanisation massive, tout en légiférant, dès 2010, pour préserver aussi le caractère agricole de ce territoire, reconnu comme exceptionnel. Le caractère remarquable de cette petite région agricole est réaffirmé par un audit patrimonial mené, en 2003, par le géographe Hervé Brédif, Professeur à la Sorbonne.

Nous en sommes toujours là aujourd'hui, dans une forme de contradiction « originelle » de ce projet : promouvoir l'urbanisation avec la ligne 18 ou préserver l'agriculture historique sur ce territoire, en résumé : tenter de « ménager la chèvre et le chou ».

La valeur des terres est toujours négligée

Seulement 22% des surfaces émergées du globe sont réputées arables ou productives. 78% des surfaces ne le sont pas car trop froides, trop arides, trop en pente, trop humides, ... des terres « incultes ». Les pronostics climatiques laissent à penser que cela ne va pas s'améliorer dans les décennies à venir, mais plutôt se dégrader : sécheresses au sud, montée des eaux dans différentes régions du monde, etc.

Les sols du bassin parisien et ceux de Saclay en particulier représentent un capital et une richesse que bien des peuples du monde peuvent nous envier. Nos très lointains ancêtres ne s'y étaient d'ailleurs pas trompés puisque installés depuis des millénaires dans ce bassin fertile (depuis le néolithique : Bergounioux P., Brédif H. et al. 2013).

L'achat de terres fertiles à travers le monde prouve d'ailleurs la valeur et la tension sur cette ressource, qui n'est pas « délocalisable », mais de plus en plus nécessaire pour produire désormais, en plus des produits alimentaires et des fibres pour tissus, les agro-carburants et autre dérivés chimiques en substitution de ceux fabriqués à partir du pétrole. Doit-on rappeler, par exemple, la déforestation en amazonie pour cultiver le soja ? La Corée achète des terres à Madagascar, la Chine en Afrique, l'Arabie Saoudite en Indonésie. Cette notion, qui devient une menace d'« accaparement des terres » ou « Land Grabbing » fait l'objet d'une attention particulière et de nombreux articles depuis au moins 20 ans. En France l'artificialisation des sols fertiles a été poussée beaucoup trop loin ces 30 dernières années, 50 000 à 70 000 hectares par an. Suite à différentes alertes, en particulier au niveau européen, pour qui cette « bétonisation » des sols est devenue la première menace de la ressource, devant l'érosion ou la salinisation, des mesures vigoureuses ont été demandées aux pays de l'UE. Dans ce contexte, la France avance sur des mesures pour tenter de diminuer ce processus d'artificialisation, avec en particulier, depuis 2018, dans le cadre du plan biodiversité, le programme de **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**. Mais on voit bien dans le cas présent, avec la ligne 18, comment des grands projets peuvent continuer de participer à cette artificialisation en bétonnant des sols fertiles, ou même en découpant des « délaissés agricoles » qui deviennent impraticables pour l'exploitation. Nous pouvons mentionner comme exemple de terres « inexploitable » la parcelle étroite qui sera créée, et coincée, du fait du projet, entre RD36 et ligne 18 à l'Est de Châteaufort. Dans cet exemple précis, il est aisé de comprendre que ces hectares ne seront plus cultivables, car la parcelle devenue trop étroite sera trop difficile d'accès et trop difficile à cultiver. Ces hectares perdus, délaissés, ont-ils été comptabilisés dans le bilan de perte de terres cultivables ? Il semble que non.

Les sols de Saclay sont constitués de limons éoliens des plateaux (Des luvisols dans la classification française) qui peuvent présenter des épaisseurs de 3 à 4 mètres, des matériaux

extrêmement rares car résultant de l'enchaînement d'épisodes géologiques tout à fait remarquables : érosion des roches lors d'une période glaciaire pour fabriquer ces limons, puis transport de ces limons sur plusieurs kilomètres et en très grande quantité, après cette période glaciaire.

Ces sols sont posés sur un niveau d'argile, ce qui leur confère une très forte réserve utile en eau, avec une capacité d'alimenter des cultures comme celles de maïs (plante tropicale), même dans les étés les plus chauds, donc sans besoin de recours à l'irrigation, ce qui est remarquable.

Ce sont donc ces sols remarquables qui sont aujourd'hui irrémédiablement détruits et cela sur plusieurs centaines d'hectares par la mécanique d'urbanisation mise en place depuis 2007, avec des proportions rarement atteintes (Plus de 1000 hectares consommés depuis 1982 d'après rapport de la Safer)

Il devrait être compris de tous, aujourd'hui, **en 2021**, que **l'intérêt général est bien de préserver cette ressource.**

Les ceintures maraichères de Paris ont été progressivement dévorées par l'urbanisation à la fin du 19e et au cours du 20e siècle. Non seulement ces terrains, autrefois fertiles, ne permettent absolument pas de produire de denrées alimentaires pour les parisiens d'aujourd'hui, mais dans de nombreuses situations les friches libérées dans ces zones de ceinture proches de Paris ont révélées des niveaux de pollution, par les métaux lourds notamment, qui interdisent désormais tout projet de remise en culture pour les siècles à venir, sauf à devoir manger des légumes contaminés.

Peut-on, au 21^e siècle, envisager de mieux traiter les sols et de ne pas reproduire les erreurs « urbanistiques » et industrielles des générations précédentes ? Ces générations, dans leur soif de développement, ne mesuraient probablement pas bien les conséquences de ces industries et de cette urbanisation. Elles ne percevaient pas bien probablement les limites de la ressource. Aujourd'hui nous connaissons ces éléments et il est comme un devoir, vis à vis des générations futures, de prendre en compte et gérer ces contraintes, **et de ne pas reproduire les erreurs du passé.**

Les terres de Saclay, à 20 km de Paris sont désormais la prochaine cible de cette frénésie d'étalement urbain concentrique, alors même que d'autres modèles sont possibles (Revisiter le schéma Delouvrier par exemple).

Dans le contexte que nous connaissons, du dérèglement climatique, de la perte de biodiversité, et de notre difficulté à gérer les effets des pandémies ou zoonoses, peut-on encore continuer à négliger des ressources essentielles comme les sols qui, d'une manière ou d'une autre, pourvoient à 95% de notre alimentation ?

L'intérêt général est bien que pas un hectare de plus de ces excellents sols ne soit consommé dans ce petit territoire agricole qui appartient à une métropole de 12 millions d'habitants, 12 millions de « bouches à nourrir » !

Charles Monville, producteur de poulets sur le plateau de Saclay, est installé sur 4 hectares. Son entreprise est parfaitement viable économiquement, et même très performante. Les 20 hectares consommés par le métro ligne 18 représentent de renoncer à 5 exploitations agricoles de ce type ou même, dans une autre unité de mesure, à une dizaine de maraichers, car les maraichers en circuits-courts s'installent sur 2 hectares en moyenne.

La mise en danger de la viabilité agricole

Les agriculteurs·trices que nous, amapiens·nes, cotoyons depuis des années nous expliquent clairement les choses : même avec la ZPNAF le maintien de l'activité agricole devient critique sur ce territoire du fait de la pression urbaine qui s'exerce à de multiples niveaux.

La ligne 18 fait nécessairement courir le risque d'une urbanisation accrue, avec son corollaire de nuisances pour les agriculteurs. En poursuivant le schéma Christian Blanc les aménagements impactent l'activité agricole de la ZPNAF, qui ne vit pas en « vase clos », et l'enfermement de la ZPNAF sur sa bordure sud, par la ligne 18 et le doublement de la RD 36, porte une menace bien réelle sur la viabilité, à terme, de l'activité agricole de ce secteur.

Par l'expérience récente de l'aménagement routier du Christ de Saclay (RD36) nous avons pu constater les conséquences de ce type de travaux pour les agriculteurs :

- fortes difficultés de circulation,
- difficultés d'accès aux parcelles,
- rupture de drains, méconnaissance des réseaux de drainage, sous-estimation des conséquences de ces malveillances, et ennoisement de certaines parcelles, avec des conséquences directes sur les cultures,
- mépris, des entreprises de BTP, pour les parcelles agricoles jouxtant des parcelles mises en chantier, avec parfois annexion sauvage de parcelles cultivées hors du périmètre du chantier, et ceci, dans l'expérience du Christ de Saclay, a fait l'objet de constats d'huissier pour pouvoir faire valoir les droits des exploitants agricoles maltraités,
- très grosses difficultés à identifier les responsabilités lors des désordres constatés, du fait de la cascade de « donneurs d'ordre » et la sous-traitance,
- difficultés pour les agriculteurs de faire remettre les parcelles maltraitées en état,
- souci pour obtenir dédommagement pour les désordres pourtant avérés,
- non prise en compte des cahiers des charges des agriculteurs pour la largeur des nouveaux ouvrages au regard des dimensions des équipements agricoles (bretelles de sortie au Christ de Saclay),
- difficulté des filières aval (transport des récoltes notamment) pour opérer sur le territoire

Les anciens, qui respectaient la terre, avaient surtout construit en bordure du plateau, laissant ainsi les meilleures terres pour la culture. C'était sans doute cela, le « bon sens paysan ». Ainsi, beaucoup de fermes se retrouvent, historiquement, au Sud de la RD 36 alors que les parcelles cultivées sont très majoritairement au Nord de cette route : Ferme Vandame à Villiers le Bâcle, Ferme de Voisin le Thuit, Centre Arvalis, Ferme Bonlieu de Chateaufort , mais on pourrait aussi indiquer sur ce schéma la Ferme de la Vauve ou la Ferme des Granges à Palaiseau. Toute la difficulté aujourd'hui va être de préserver la facilité de circulation vers les parcelles alors que le doublement de la RD 36 et la ligne 18 vont créer de fait une frontière de plus en plus infranchissable comme l'est déjà la RN118 à l'Est du plateau. Si l'intérêt général est de préserver l'agriculture sur ce territoire agricole, et bien il faut renoncer à créer cette nouvelle frontière par installation de la ligne 18, au sol ou en viaduc. Cet ouvrage sera, indéniablement, une contrainte supplémentaire pour les agriculteurs de ce territoire, leur compliquant énormément les trajets au quotidien alors que plusieurs rotations sont souvent nécessaires avec différents engins et outils pour les pratiques culturales. Vouloir conserver l'agriculture c'est devoir renoncer à ces aménagements comme la ligne 18 qui vont épuiser et décourager les agriculteurs.

Il paraît aujourd'hui tout à fait insensé, décalé et scandaleux d'avoir prétexté une économie de 200 millions d'euros, le coût du passage souterrain de la ligne 18 sous le plateau de Saclay, alors que le budget global du projet a, lui, évolué de 3,12 à 4,94 Milliards d'euros. La solution du souterrain permettait d'éviter justement toutes ces dangereuses contraintes sur l'agriculture. Qui peut contester, sur la base de ces chiffres, que l'agriculture du plateau de Saclay ne soit pas sacrifiée ? Ce constat amène encore plus d'amertume, un profond sentiment d'abandon, la sensation douloureuse de passer pour « quantité négligeable » et d'être méprisé.

Notre association, durant ses 18 ans d'activité, a pu mesurer l'engouement croissant des habitants du territoire pour des achats de denrées alimentaires locales, en circuits courts. Partout les Amaps se sont multipliées : 3 Amaps en Ile de France en 2003, dont la nôtre, et plus de 400 aujourd'hui. Sur ce territoire des épiceries participatives ont été créées depuis 2016, qui privilégient l'achat de produits locaux, en encourageant une consommation responsable à travers l'évaluation du bilan carbone de chacun. Le territoire a bénéficié, pour son développement agricole, d'un programme Européen LEADER (1,2 Millions d'euros), de 2015 à 2022. Toutes ces initiatives et ces dynamiques, vertueuses pour l'environnement, ont comme

intérêt commun de démontrer la vitalité de l'agriculture de ce territoire et s'inscrivent dans une ambition de rapprocher toujours plus cette agriculture et les habitants de ce territoire. C'est peut-être ici, dans ces dynamiques, que se joue l'avenir d'une agriculture péri-urbaine qui réussisse la réconciliation et la symbiose de communautés d'acteurs : habitants, agriculteurs, élus, chercheurs, que l'évolution « globale » et probablement trop industrielle du 20^e siècle avait éloignés, avec destruction, en France, de plus de la moitié des exploitations agricoles depuis 1980 et de beaucoup plus d'emplois encore.

L'intérêt général, et partagé, pour le long terme, est de **donner la chance à ce territoire de maintenir sa vocation agricole** en se mettant, avec la diversification et les circuits courts, de plus en plus au service des habitants, les très nombreux franciliens de ce territoire, qui, comme chaque français, mangent 3 fois par jour.

La ligne 18, et surtout cette branche Ouest de la ligne, objet de cette nouvelle enquête, ne doit pas venir fragiliser et détruire l'agriculture et les sols de ce territoire.

L'étude socio-économique, pièce H du dossier, ne mentionne le terme « agriculture » que 3 fois. Il ressort donc de ce volumineux dossier le constat d'une très mauvaise prise en compte des impacts de ce projet sur l'agriculture du territoire. Il manque très clairement une vision à long terme de l'évolution du territoire et de son agriculture avec ce métro. Sur ce long terme, et compte-tenu de la faiblesse des éléments produits, l'intérêt général du métro nous paraît beaucoup moins établi que celui de l'activité agricole et de son potentiel pour les siècles à venir, dans la lignée de ce qu'elle a déjà prouvé, sur ce territoire, depuis des siècles.

Pouvons nous rester silencieux devant cet écocide perpétré dans un pays développé, instruit, avec de nombreuses compétences dans les sciences de l'environnement ?

Comment ne pas être, en pleine conscience, scandalisé par un projet mortifère pour l'agriculture de ce territoire ?

Sur la base des motifs exposés, et en réponse à ces dernières questions, l'Amap des Jardins de Cérès redit sa ferme opposition à ce projet de ligne 18, destructeur du caractère naturel et agricole de ce territoire.

L'Amap émet un avis défavorable sur la ligne 18, conteste son « utilité publique », en considérant l'intérêt général de l'agriculture et de la préservation des sols fertiles comme supérieur à celui du métro, et rejette, dans ce contexte, les dispositions modificatives de la présente enquête.

28 juillet 2021

Benoit Maherault – Président de l'Amap des Jardins de Cérès