

Marches des terres

Dossier de presse



I. Les terres agricoles en Ile-de-France

1. Destruction de terres fertiles : un fléau pour l'Île-de-France

a. En France l'artificialisation des sols se poursuit inexorablement

En France, [27 000 hectares de terres naturelles et agricoles sont artificialisés chaque année](#), soit l'équivalent d'un département français tous les cinq ans. Et ceci ne peut être imputé à la croissance démographique. En effet, depuis 1981, [l'artificialisation a augmenté en France de 70 % et la population de 19 %](#).

Derrière le terme d'artificialisation des sols se cache un phénomène quasi-irréversible. Une fois qu'un sol a été imperméabilisé pour être affecté à des fonctions urbaines ou de transport (habitat, activités, commerces, infrastructures, équipements publics...), il est très difficile, voire impossible, de revenir en arrière. **L'artificialisation d'un sol aboutit donc généralement à sa destruction définitive.**

[La loi « Climat et résilience » adoptée le 20 juillet 2021](#) prétendait pourtant « mettre la France sur la trajectoire du zéro artificialisation nette ». Mais le fossé est énorme entre les discours et les actes : **les dispositions de la loi sont très en-deçà des propositions de la convention citoyenne**, qui préconisait une réduction drastique de l'artificialisation des sols. Ainsi la limitation très stricte de création de nouveaux espaces commerciaux n'est pas applicable aux surfaces de moins de 10000 mètres carrés, et aucune disposition ne porte sur les entrepôts et plateformes de logistique, très consommateurs d'espaces, et dont les projets se multiplient en Île-de-France.

b. Un phénomène accru en Ile-de-France

En Île-de-France, les espaces naturels, agricoles et forestiers, qui couvrent encore de vastes étendues (49% de la superficie régionale), continuent de disparaître à un rythme soutenu : 590 ha/an en moyenne, entre 2012 et 2017, soit plus de **deux fois la moyenne nationale**. La métropole parisienne s'est pourtant construite, pour des raisons évidentes d'approvisionnement alimentaire, sur une zone de terres fertiles pertinentes pour l'agriculture. Le triangle de Gonesse (670 hectares) et le plateau de Saclay (2300 hectares) montrent une excellente qualité des terres, ce dernier formant le **grenier à blé de l'Île-de-France** depuis des siècles.

2. Sauver les terres, un enjeu pour le climat, la biodiversité, l'autonomie alimentaire et les paysages

a. Un rôle clé face au changement climatique

L'artificialisation des sols a des répercussions directes sur la qualité de vie des citoyens et sur la santé des écosystèmes.

Selon le GIEC et l'IPBES, la destruction des terres agricoles est [aujourd'hui l'une des causes premières du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité](#). L'artificialisation des sols signifie se priver des services rendus par les terres agricoles face au dérèglement climatique – **absorption et stockage du dioxyde de carbone et dépollution** – dans un contexte [d'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050](#). L'imperméabilisation des sols conduit également à des inondations plus violentes et plus fréquentes dans les zones aux alentours. Les vallées autour du plateau de Saclay en sont un exemple prégnant. De plus, la **biodiversité** est directement impactée par la dégradation, voire la destruction d'habitats, les difficultés pour les animaux à se déplacer à cause des infrastructures et les pollutions lumineuses et sonores liées à l'urbanisation et aux moyens de transports.

Outre leur rôle important dans le cycle du carbone, les sols permettent la **régulation thermique** des zones urbaines. Pendant la canicule de juillet 2019, [une simple série de mesures faites par le Collectif pour le Triangle de Gonesse \(CPTG\)](#) a permis de constater qu'à six heures du matin, la température dans le centre

de Paris était de 8°C plus élevée que celle relevée sur les terres de Gonesse. La destruction des terres agricoles ne pourra qu'aggraver ce phénomène, qualifié d'îlot de chaleur urbain, [qui s'accompagne d'un risque de mortalité accru en cas de fortes chaleurs](#).

b. Une demande croissante pour une alimentation de proximité et de qualité

La destruction des espaces agricoles autour des villes va à l'encontre d'un deuxième impératif : le développement d'une alimentation de qualité, qui propose **des produits locaux et de saison**. A l'heure où les plans d'aménagement du territoire francilien prévoient d'amputer d'importants espaces agricoles, à Gonesse, à Saclay, à Grignon, à Thoiry et à Aubervilliers, des villes européennes comme Milan, Barcelone et Liège relèvent le défi de l'autonomie alimentaire [en incluant des espaces agricoles protégés dans leur modèle d'urbanisme](#).

Ces préoccupations semblent malheureusement totalement étrangères à nos gouvernants, sauf dans les discours. Le programme régional de Valérie Pécresse promet qu'à l'horizon 2024 la totalité des établissements scolaires seront fournis en produits locaux, dont la moitié issus d'**agriculture biologique**. Pour tenir cette promesse, la priorité devrait donc se porter sur la protection des terres agricoles ainsi que sur le soutien des paysans et agriculteurs travaillant dans le respect de cahiers des charges tels que ceux des labels [AB](#) ou [Nature et Progrès](#), qui ne concerne actuellement que 6% des terres agricoles.

Enfin, la **crise de la Covid** a souligné le crucial besoin pour les grandes métropoles de posséder **une plus grande autonomie alimentaire** – [celle-ci n'est que de quelques jours pour l'Île-de-France](#). A l'heure où le terme de résilience des territoires est dans toutes les bouches, les politiques publiques se doivent d'anticiper les potentielles perturbations (sanitaires ou climatiques) afin d'en atténuer les effets. [Dans la perspective d'une transition post-carbone](#), la nécessité d'une alimentation locale et respectueuse de l'environnement ne sera donc que renforcée.

3. Des projets menacent actuellement les terres aux 4 coins de l'Île-de-France

A Gonesse, dans le Val-d'Oise, depuis l'abandon du mégacentre commercial Europacity en novembre 2019, le Premier ministre Jean Castex a annoncé le maintien de la **construction d'une gare de métro automatique (sur la ligne 17 nord) au milieu des champs et l'urbanisation d'une partie du Triangle agricole**, pourtant Interdite à l'habitat en raison du bruit des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle. Le gouvernement y a annoncé la construction d'une cité scolaire, d'un internat et d'une administration de l'Etat. Le terminus de la ligne 17, prévu au **Mesnil-Amelot**, viendrait urbaniser des terres fertiles autour d'un village actuellement peuplé de 1100 habitants, accélérant ainsi l'étalement urbain.

A Aubervilliers, en Seine-Saint-Denis, les pelleteuses ont déjà commencé à **détruire des jardins ouvriers** centenaires pour y construire un solarium et une salle de sport prévus dans le cadre d'une piscine d'entraînement olympique.

A Saclay, dans l'Essonne, au nom d'un « intérêt national » jamais soumis à débat public, c'est l'ensemble des 4000 hectares du plateau, dont 2300 de terres agricoles, qui est à présent menacé d'urbanisation via le projet de **la ligne 18 du Grand Paris Express**, infrastructure surdimensionnée et inadaptée aux besoins. Plateformes de logistique, centres de données et dépôts de gravats du Grand Paris se multiplient au détriment des terres cultivées.

À Val Bréon, en Seine-et-Marne, aux portes d'un village rural, 150 hectares de terres nourricières sont menacés de destruction par un **projet de plateforme logistique**. En les achetant au prix fort (17 250 000 €) et en maintenant cette opération illégale, puisque l'urbanisation est subordonnée à la réalisation d'une gare qui n'est pas programmée, la Communauté de Communes ouvre la porte à la spéculation foncière sur les terres agricoles avoisinantes.

Dans les Yvelines, ce sont des hectares d'Espaces boisés classés (EBC) et de bonnes terres agricoles qui sont menacés par **des projets autoroutiers** : « Voie Nouvelle » de la Vallée de la Mauldre (Axe Nord/Sud) – déviation de la route départementale 154 à Verneuil-sur-Seine, Vernouillet et Chapet, ainsi qu'un projet de pont à Achères, que va justifier ce nouveau flux de véhicules. Sur l'ensemble du département, c'est le **mitage de terres agricoles par des constructions illégales, des défrichements sauvages ou l'apport de milliers de tonnes de déchets** dits « inertes » venus des travaux du Grand Paris comme à Thoiry. Ailleurs, on brade le patrimoine public, l'agro-écologie et la biodiversité, comme à Grignon. Partout, les zones humides, les EBC, les trames vertes et bleues inscrites au SDRIF (schéma directeur régional de la Région Île-de-France) ne sont pas respectées et les réglementations bafouées.

Début des années 2000



Horizon 2025

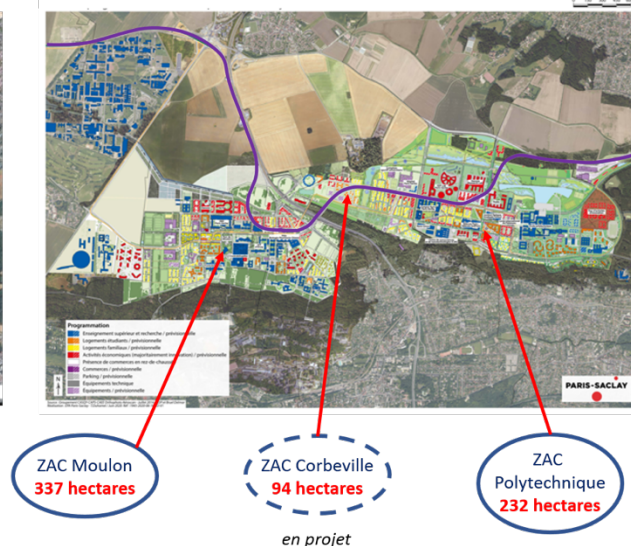


Figure 2 : Evolution du campus Paris Saclay entre 2000 et les projections de 2025

a. Les autres « externalités négatives » du Campus Paris-Saclay

- **Abandon de campus & sites** : de nombreux sites dont les usagers sont très souvent satisfaits (bien desservis par les transports en commun, parfois récemment rénovés, aménagements spécialisés ou site historique), sont abandonnés et placés entre les mains des spéculateurs immobiliers, comme le domaine historique de Grignon ou le campus « vallée » d'Orsay et son parc botanique.
- **Bétonnage** à la hâte et à crédit (Partenariat Public Privé)
- **Déplacement/privatisation de services publics** : hôpitaux, sous-préfecture, lycée, centre de secours, pharmacies, commerces sont déménagés depuis les villes avoisinantes pour créer la future ville nouvelle. L'implantation d'un hôpital au bord des champs à Corbeville (environ 300 lits) sert de prétexte à la fermeture de 3 hôpitaux dans les villes d'Orsay, Juvisy et Longjumeau, entraînant dès maintenant la création d'un désert hospitalier pour plusieurs centaines de milliers d'habitants.

b. La ZPNAF, une protection illusoire

En 2010, une zone de protection a été créée par [la Loi du Grand Paris](#) : la **ZPNAF** (Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière), un espace de 4115 hectares dont 2469 ha de terres agricoles. Mais **cette protection est fragile** pour plusieurs raisons.

- Contrairement aux Parc Naturels Régionaux (PNR), la zone de protection ne bénéficie pas d'un règlement, mais d'une **simple charte** qui ne revêt aucun caractère obligatoire pour ses signataires.
- Le Comité de Pilotage de la ZPNAF comporte des préfets, des établissements publics et services de l'Etat, mais ni maire des communes principalement concernées ni représentant des agriculteurs ou du monde associatif local. A travers ce Comité de Pilotage, **l'État garde entièrement la main sur la ZPNAF**, et au nom de « l'Intérêt National », se réserve de fait toute liberté de poursuivre son programme de destruction.
- Enfin, la loi définissant cette zone reste modifiable à tout moment en cas de changement de volonté politique. Elle se borne à énoncer que la ZPNAF n'est pas urbanisable, mais il serait très facile de

relativiser cette formulation pour l'ouvrir à des dérogations. **La pérennité de la ZPNAF n'est donc pas garantie**, contrairement à ce que prétendent les aménageurs, qui n'ont d'ailleurs pas de compte à rendre à cet égard.

- En outre, **certaines terres de grande valeur comme Corbeville ne sont pas incluses dans la ZPNAF**, et sont ainsi promises au bétonnage.

Ce campus Paris-Saclay, aujourd'hui construit, sert aujourd'hui de justification au projet de Ligne 18 du Grand Paris Express.

3. Le projet de ligne 18, un désastre écologique/environnemental, économique et démocratique

a. La fin inéluctable de l'agriculture sur le plateau

La destruction massive de terres agricoles

Dans ses conclusions de février 2020, le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) a énoncé très clairement le caractère économiquement impérieux de l'urbanisation massive associée à la ligne 18 : « les bénéfices attendus [de la ligne 18...], qui représentent désormais plus de 70% du bénéfice présenté, ne seront au rendez-vous que si le plateau de Saclay [...] offre rapidement **la forte densité espérée** ». Loin de s'interroger sur l'opportunité de cette densification, ni sur sa compatibilité avec la vocation agricole du plateau, le SGPI réclame des engagements garantissant à moyen terme cette densification **tout au long de son trajet**.

Une agriculture déjà fragilisée

Dès aujourd'hui, la diminution des surfaces agricoles entraîne la concentration des nuisibles (pigeons et corbeaux) sur les terres restantes. Ainsi, il n'est plus possible de cultiver lentilles ou petit pois, les cultures doivent être surveillées en continu pendant les 3 semaines suivant le semis.

La ligne 18, dont le passage est désormais envisagé au sol, entraverait la circulation des engins agricoles, constituant une gêne quotidienne diminuant la rentabilité des exploitations agricoles. Ces nuisances, accrues par la ligne 18 fragiliseraient encore la viabilité économique des exploitations agricoles du plateau. Les agriculteurs constatent déjà la grande difficulté à transmettre leur ferme dans ce contexte hostile.

b. Un métro inadapté aux besoins de transport

Contrairement aux affirmations de la SGP, un mode de transport collectif lourd de type métro automatique avec très peu de gares n'est pas de nature à résoudre les problèmes de transport sur le plateau de Saclay qui relèvent davantage de moyens de desserte de proximité.

Un métro surdimensionné.

La capacité maximum de la future ligne 18 est de 20 000 passagers/heure/sens, pouvant être portée à 40 000 passagers/heure/sens. Or, tous les modèles confirment les propos de Pascal Auzannet, ancien haut fonctionnaire chargé des réflexions sur le projet de métro du Grand Paris, montrant que la fréquentation de la ligne 18 à l'horizon 2030 n'excèdera pas 6000 passagers/heure à l'heure de pointe du matin sur son tronçon le plus chargé au départ de la gare de Massy-Palaiseau en direction du campus urbain de Polytechnique-Moulon-CEA Saclay. En raison de la très faible fréquentation attendue, **la ligne 18 est de loin la ligne la plus contestable de tout le réseau Grand Paris Express sur le plan économique**.



Figure 3 : Serpents de charge des lignes du Grand Paris Express, en nombre passagers/heure à l'heure de pointe du matin (Société du Grand Paris, Dossiers d'enquête publique 2020, Pièce H Evaluation socio-économique p. 36).

De tels niveaux de fréquentation pourraient parfaitement relever d'un réseau de bus renforcés comme la ligne de bus en site propre existante et d'autres types de dessertes légères aux départs des nombreuses gares du RER B qui bordent le campus urbain (Massy-Palaiseau, Lozère, Le Guichet, Orsay, Bures-sur-Yvette et Gif-sur-Yvette). Notamment, des propositions récurrentes pour un téléphérique au départ d'Orsay, (pouvant desservir le quartier de Moulon au nord et la zone des Ulis et de Courtabœuf au sud, soit 24 000 emplois), ont été constamment repoussées.

Une connexion est-ouest supplémentaire, doublant le RER C et le RER B

Cette liaison Est-Ouest supplémentaire ne répond pas aux **besoins de déplacements des usagers, qui sont majoritairement Sud-Nord** (vallée-plateau). De plus, le projet de ligne 18 réaliserait en boucle une connexion entre Massy et Versailles qu'assure déjà plus directement le RER C.



Figure 4 : Le projet de ligne de métro 18 (en vert) traverse plus de 10 km de zone rurale sur le plateau de Saclay, alors que les lignes de RER B (en bleu) et RER C (en rouge) roulent dans les vallées.

c. Une véritable gabegie financière

Lors de l'Enquête Publique de 2016, le coût estimatif de la ligne 18 était de 3,1 milliards d'euros et le bilan socio-économique du tronçon Orsay-Versailles était négatif. Durant l'Enquête Publique modificative de 2020, les coûts de la ligne 18 annoncés avaient explosé de plus de 40%. Pour défendre son projet, la SGP a donc intégré de nouveaux gains (notamment les « effets d'agglomération » et les « nouveaux emplois »), qu'elle a estimé à plus de 8 milliards d'euros. Ces gains résultent de l'anticipation d'activités économiques nouvelles, censément induites par le développement urbain associé à la ligne 18. Les modélisations sophistiquées et difficilement vérifiables sont vertement critiquées par des experts indépendants mandatés par le SGPI.

Le coût de la ligne 18 représente à lui seul environ la moitié du montant qui serait nécessaire sur 10 ans pour remettre en état tout le réseau RER d'Ile-de-France.

De manière plus générale, l'aspect financier du projet du Grand Paris Express manque de solidité. Dans son rapport publié en décembre 2017, la Cour des comptes « alerte sur le dérapage considérable du coût prévisionnel de ce projet, sur les risques financiers qui en résultent et sur la fragilité de la situation dans laquelle se trouve la SGP [Société du Grand Paris, maître d'œuvre]. La maîtrise des délais et des coûts semble à ce jour très compromise, rendant inatteignable l'amortissement complet de la dette en 2070. » Le coût initial de 19 milliards d'euros, réévalué à 25 milliards d'euros a ensuite été estimé à plus de 38 milliards d'euros fin 2017, remettant en cause sa pertinence socio-économique. Enfin, la Société du Grand Paris (SGP) recourt massivement à l'emprunt sur les marchés, avec un poids estimé jusqu'à 1,13 point de la dette publique en 2025. La Cour des comptes manifestait son inquiétude sur la capacité de la SGP à rembourser la dette.

d. Un désastre écologique

La ligne 18 ne réduirait pas le trafic routier sur le plateau, dû en majorité aux navettes domicile-travail à partir des communes environnantes. Selon les évaluations récentes de la DRIEAT Île-de-France, le report modal attendu du trafic automobile vers la ligne 18 est de 0,9%. Pire, il est prévu de doubler la RD36 en parallèle à la ligne 18 Ouest, preuve qu'aucun report modal n'est attendu, au contraire.

La ligne 18 conduirait à une perte de biodiversité, par la dégradation et destruction d'habitats, les difficultés pour les animaux à se déplacer à cause des infrastructures, les pollutions lumineuses et sonores liées au passage du métro.

La destruction des terres agricoles signifie également **se priver des services rendus par les terres agricoles face au dérèglement climatique** : stockage du carbone, dépollution, îlots de fraîcheurs naturel face aux épisodes de forte chaleur. L'imperméabilisation du plateau conduirait également à des inondations plus violentes et plus fréquente dans les vallées (telles qu'en 2016).



Figure 5 : Faculté des sciences d'Orsay, été 2016

En 2015, le commissariat général à l'investissement (CGI) [émettait un avis défavorable pour le tronçon Orsay-Versailles](#) entre autres au vu des enjeux environnementaux.

e. Un déni de démocratie

Dès le début, le projet a été imposé à la population à travers l'Opération d'Intérêt National.

Pourtant, la Commission Nationale de débat public (CNDP) aurait dû être saisie – comme elle le reconnaît elle-même –, mais elle ne l'a jamais été (sa saisine est obligatoire dès lors que l'équipement envisagé dépasse trois cent millions d'euros). Les associations ont dès le début dénoncé ce vice de procédure, sans obtenir gain de cause.

Des consultations publiques ont régulièrement eu lieu depuis le début du projet – [un débat public en 2010-2011](#) sur le Grand Paris, [une concertation en 2015](#) sur la ligne 18. Mais **à aucun moment les avis des citoyens n'ont été pris en compte dans les décisions et le projet a continué comme il était prévu.**

Plusieurs enquêtes publiques ont ensuite été ouvertes au sujet de la ligne 18, portant toutes sur des points très précis : l'enquête publique de 2016 [préalable à l'obtention de la déclaration d'utilité publique](#), celle de 2020 [sur la déclaration d'utilité publique modificative](#) et la dernière de juin 2021 sur [les modifications en la partie Ouest par rapport au projet initial](#) (notamment la mise au sol du métro sur le tronçon traversant les zones agricoles). En juillet 2018, le Conseil d'État rejette les recours de plusieurs communes riveraines et associations de défense de l'environnement, [validant ainsi la déclaration d'utilité publique](#) des travaux de la ligne 18.

En avril 2021, un groupe de huit associations et unions d'associations, sous la houlette de FNE Île-de-France a déposé un recours en Conseil d'Etat contre la déclaration d'utilité publique décrétée en janvier 2021 à la suite de l'enquête publique modificative de 2020.

4. La défense citoyenne des terres du plateau de Saclay

Une mobilisation citoyenne de longue date

Depuis 2001, date de la création de l'Association Terre & Cité par les agriculteurs du plateau, plusieurs associations et collectifs luttent contre l'urbanisation du plateau de Saclay dont l'Amap des [Jardins de Cérès](#), la Société Civile Immobilière [Terres Fertiles](#) (récemment dissoute, ses activités ont été reprises par Terre de Liens), les regroupement d'associations et de collectifs tels que France Nature Environnement Île-de-France, [COLOS](#), [UASPS](#), UAPNR, AGPV, ENE, [Saclay Citoyen](#), [Urgence Saclay](#), les Assemblées Ecologiques et Sociales, Greenpeace, ATTAC ou même Extinction Rebellion. Leur engagement pour les terres agricoles du plateau est retracé dans l'ouvrage [« Citoyens de terre contre Etat de fer »](#) de 2020.

Le Collectif Contre la Ligne 18

Devant l'absence d'écoute des populations locales de la part des pouvoirs publics et l'arrivée imminente des travaux de construction de la ligne 18, la lutte pour la défense des terres du plateau de Saclay a pris un aspect plus radical depuis un an, notamment avec des actions de désobéissance civile.

En octobre 2020, [le camp « Céréales Killer »](#), accompagné du blocage de chantiers de la SGP, a eu lieu. Dans la foulée, le [Collectif Contre la Ligne 18](#) (CCL18) se crée. Le CCL18 cherche à informer et mobiliser la population : tractage sur les marchés, balade découverte du plateau et de ses enjeux, diffusion d'une information citoyenne décryptant la communication de la SGP... Avec d'autres collectifs essonniers, le collectif organise des assemblées écologiques et solidaires, des marches et manifestations.



Figure 6 : Balade de sensibilisation « Découverte du Plateau de Saclay et de ses enjeux »

Juste avant l'été 2021, [le camp d'occupation « Zaclay » est monté](#). Situé au bord d'un champ et proche du futur tracé de la ligne 18 du métro, il s'agit d'un espace pour organiser la lutte et agir contre la métropolisation et l'artificialisation des terres. De nombreux événements sont organisés à Zaclay, dont l'accueil des [Soulèvements de la Terre les 3 et 4 juillet](#) ou le festival [Dernières Moissons](#) fin août, mais également des tables rondes, projections, débats, spectacles (dont [Billion Dollar Baby d'Audrey Vernon](#) début septembre).



Figure 7 : Installation du campement « Zaclay » à Villiers-le-Bâcle, le 22 mai 2021

D'autres voix se font entendre

En juin 2021, la [tribune de Jean Vivier, expert des transports](#), rappelle qu'il est encore temps de **réduire le périmètre du Grand Paris Express**.

En juillet 2021, [250 scientifiques du plateau de Saclay adressent une lettre ouverte](#) aux politiques et dirigeants des organisations présentes sur le plateau (université, écoles, entreprises...), leur demandant de **renoncer à soutenir le projet de la ligne 18**.

Récemment, [le député Cédric Villani a également réclamé l'abandon](#) de cette partie Ouest de la ligne 18.

II. Ailleurs en Essonne

Ailleurs en sud Essonne, les projets de plateforme logistique et de centre de donnée poussent au milieu des champs. Les déchets de tous ces chantiers sont également à stocker quelque part, le plus souvent au détriment de nouveaux espaces agricoles et avec de forts risques de pollution, parfois en dépit des réglementations.

1. Un parc logistique à Boisseaux

Le Parc des Buis est un projet de parc logistique sur les communes de Boisseaux, Barmainville et Oinville-Saint-Liphard. A la frontière entre l'Essonne, le Loiret et l'Eure-et-Loir, ce **sont 60 hectares de terres agricoles qui vont être détruites**. Trois entrepôts « XXL » sont prévus pour un total de 250 000 mètres carrés. C'est l'entreprise [Quartus Logistique](#) qui en est à l'origine. [Une enquête publique a eu lieu en 2019](#), avec peu d'avis exprimés. Les travaux doivent [commencer en novembre 2021](#).

2. Un centre de données à Brétigny-sur-Orge

Amazon souhaite construire un centre de données à Brétigny-sur-Orge. Dans cette commune du centre de l'Essonne, Amazon a déjà construit un vaste entrepôt logistique et **son nouveau projet menace l'agriculture locale via la problématique de la consommation d'eau** – énorme pour refroidir les serveurs des centres de données. En effet, Amazon puiserait dans la nappe phréatique déjà très sollicitée et risquerait d'épuiser les ressources, au détriment notamment de [la ferme de l'Envol](#), nouveau projet agricole. De plus, les centres de données sont très gourmands en électricité et l'entreprise compte recourir à des énergies fossiles pour garantir l'alimentation électrique. Après une mobilisation locale, [le préfet vient de refuser l'installation de ce centre de données](#).

3. Le stockage des déchets du Grand Paris

Une aire de stockage de déchets à Saint-Hilaire

A Saint-Hilaire, le projet d'une aire de stockage de déchets dits inertes pour entreposer les déblais des travaux du Grand Paris menace **34 hectares de terres agricoles**. A l'initiative de Bouygues Travaux Publics, [1,4 million de mètres cubes de terre sur huit ans ont prévu d'être déversés](#) dans cette commune située juste à côté d'Etampes, au prix d'un déboisement et une excavation de la zone exploitée. De plus, de multiples risques de pollution de l'air, des sols, des sous-sols, de l'eau potable, des rivières et de la nappe phréatique de Beauce sont dénoncés par les habitants mais également les élus locaux. [L'Association Défense Santé Environnement \(ASDE\) Saint-Escobille](#) lutte contre l'installation de ce centre de stockage des déchets. En mai dernier, les élus du conseil départemental ont adopté [une motion contre le projet](#), qui est donc pour l'instant suspendu.

Déchets pollués : les scandales de Fleury-Morgis et d'Angervilliers

A Fleury-Mérogis, **300 000 tonnes de déchets** ont été déversées par des centaines de camions pendant 8 mois, suscitant l'inquiétude des habitants. Ces déchets devaient être des terres végétales, il s'agissait en fait de déchets de chantiers, probablement du Grand Paris, [qui se sont avérés pollués](#). Les 7 hectares de terrains sont condamnés. [Métaux, gaines électriques, robinetteries, plastiques de toutes sortes sont également retrouvés](#) dans les dépôts de chantiers à Angervilliers, au sud de l'Essonne. [Plusieurs maires de l'Essonne dénoncent l'opacité autour de ces déchets](#) : l'absence de traçabilité des déchets, le manque de contrôle, les réseaux financiers peu clairs. Les élus des petites communes se disent démunis face à ces « réseaux mafieux ».

Les dépôts de déchets sauvages

La Brigade écologiste recense **70 sites de stockage de déchets en Ile-de-France, dont plus de 20 en Essonne**, sur [le site de la Ceinture Toxique](#). Un phénomène qui n'est pas prêt de s'interrompre, car [la Région](#)

Île-de-France a recommandé que ce soit désormais l'ouest et le sud de l'Île-de-France qui soit choisie en priorité pour le stockage de ces déchets.

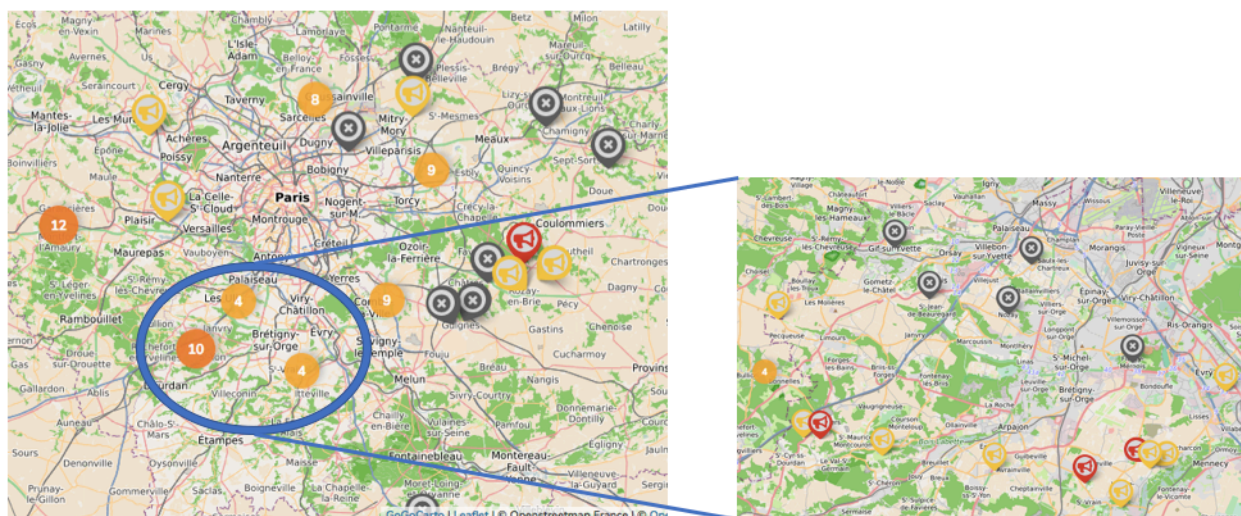


Figure 8 : Dépôts sauvages de déchets de chantier du Grand Paris (La Brigade écologiste, <https://laceinturetoxique.fr/>)

Contact presse pour la Marche Sud

fabienne.merola@gmail.com, 06 74 53 04 75
hsmitt@orange.fr, 06 31 65 20 26