

Collectif Contre la Ligne 18 et l'Artificialisation des Terres

Sauvons les terres de Saclay

13 mars 2024

<https://nonalaligne18.fr/>

Contact : cessezlaligne18@riseup.net

Introduction

Dans un contexte économique et géopolitique très différent d'aujourd'hui, **la loi du Grand Paris de 2010 a inscrit dans le marbre une croissance infinie et accélérée de la métropole parisienne :**

- elle a imposé un rythme de création de 70 000 logements neufs /an
- elle a lancé la réalisation d'un méga-réseau ferré, le Grand Paris Express, s'étendant jusqu'en grande couronne à travers les lignes 17 et 18.

Ajoutons que cette loi n'a prévu aucune condition de révision ni aucune échéance permettant de réouvrir un débat démocratique. Sauf décision forte, cette politique expansionniste va donc pouvoir se poursuivre indéfiniment. De fait, de nouveaux tronçons du Grand Paris Express sont maintenant à l'étude (ligne 19).

Dans ce cadre, le projet du **Grand Paris**, l'accueil des **Jeux Olympiques 2024**, et l'Opération d'Intérêt prétendument National (**OIN**) **Paris Saclay** ont été des prétextes à couvrir l'Ile-de-France de chantiers pharaoniques, avec 200 km de voies ferrées nouvelles, 68 nouvelles gares et leurs périmètres d'urbanisation, et l'artificialisation accélérée de centaines d'hectares de terres exceptionnellement fertiles sur le plateau de Saclay.

Un eldorado s'est ouvert pour les majors du BTP, les spéculateurs et les circuits financiers.

En contrepartie, cette même loi instituait **la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière (ZPNAF)**, censée garantir qu'une partie des terres agricoles et des espaces naturels du plateau de Saclay serait préservée de l'urbanisation. Selon le décret N° 2013-1298 du 27 décembre 2013, cette zone est censée comporter 4 115 ha « environ », dont « environ » 2 469 ha de terres agricoles. Nous verrons plus loin ce qu'il en est de cette « protection » et les conséquences pratiques du « environ ».

Sous prétexte de compétition entre grandes capitales internationales, cette politique de métropolisation consiste de fait à capter toujours plus les emplois et les richesses du pays, forçant les jeunes ménages en début de carrière à se domicilier dans la région parisienne. Elle a **induit des déséquilibres socio-économiques massifs :**

(i) entre la région capitale (qui concentre à présent 30 % du PIB et 23 % des emplois nationaux) et la province (où se multiplient les déserts ruraux)

(ii) à l'intérieur de l'Ile-de-France, où des records d'inégalités sociales et territoriales sont atteints. Un seul exemple : sur les 1287 communes d'IdF, **19 communes** (principalement sur Paris Centre, le Quartier Central des Affaires et la Défense) **cumulent 50 % des emplois de la région.**

Dans cette mégapole qui s'étend sans fin sur les espaces qui l'environnent, mais qui ne redistribue jamais les emplois, les habitants se retrouvent ainsi plus éloignés que jamais de leur travail : ils doivent consacrer aujourd'hui **en moyenne 1h30 par jour à leurs déplacements domicile-travail !**

Les conditions de vie sont devenues désastreuses en Ile-de-France : transports vétustes et bondés, pollutions de toutes nature, hypermobilité et consumérisme contraints, fatigue, stress,

problèmes de santé physique et mentale. Ces difficultés ont atteint leur paroxysme lors de la crise du COVID et des dernières canicules d'été. La tenue prochaine des Jeux Olympiques devrait être un autre moment particulièrement éprouvant, pour tous ceux qui n'auront pas le loisir de fuir la capitale.

Les franciliens sont ainsi pris au piège, pour ne pas dire en otage, dans un territoire cumulant toutes les vulnérabilités. Il ne faut pas chercher ailleurs les raisons du lourd déficit migratoire de l'Ile-de-France : dès qu'ils le peuvent, les franciliens fuient cette région, où ils sont venus contraints et forcés, qui les accueille si mal, et à laquelle ils ne s'attachent pas. Malgré le fait que le territoire capte en permanence des populations jeunes en âge de procréer, cette hémorragie migratoire entraîne une stagnation démographique en Ile-de-France, en contradiction directe avec les prétentions expansionnistes du Grand Paris.

N'oublions pas enfin que cette politique mobilise de puissants moyens financiers de l'Etat, basés sur la taxation des entreprises et **l'accroissement vertigineux de la dette publique nationale** : le coût du Grand Paris Express est estimé selon les sources entre 40 et 70 milliards d'euros, avec des coûts d'emprunts finaux (incluant les frais financiers) se chiffrant en centaines de milliards d'euros.

Officiellement, la révision du SDRIF a été lancée pour prendre en compte ces réalités pressantes, et réorienter l'aménagement du territoire.

Le projet proposé entérine pourtant la poursuite des mêmes politiques jusqu'à 2040. Aucun bilan sérieux n'est présenté, aucune analyse n'est faite des crises en cours : climatique, environnementale, sanitaire, alimentaire, énergétique, et probablement bientôt économique et géopolitique, et de leurs conséquences pour l'avenir d'un territoire de près de 13 millions d'habitants. Et surtout, **aucune inflexion significative de la trajectoire** lancée en 2010 n'est amorcée.

Ce SDRIF prétendument E est une hérésie, dictée par les intérêts politiques de quelques « élus bâtisseurs », sous influence des technocrates et des lobbys industriels et financiers à la manoeuvre.

Dans le présent avis, nous illustrerons ce problème par un seul exemple: les questions d'artificialisation des sols.

Les services écosystémiques et nourriciers rendus par les sols naturels et agricoles ont été enfin reconnus par les pouvoirs publics (*) et ont conduit au principe de ZAN (Zéro Artificialisation Nette). Ces services vont être essentiels pour atténuer les conséquences du dérèglement climatique. Ces espaces devraient être particulièrement préservés, en toute priorité, aux portes des zones urbaines où ils bénéficient à de vastes populations.
--

(*) Parmi quelques aspects méconnus, mentionnons que les sols vivants sont des réservoirs de biodiversité : 1 g de sol fertile contient 10 000 espèces de bactéries, 1 ha contient 1,5 t de faune (insectes, vers de terre...), 2,5 t de bactéries et 3,5 t de champignons. Au total, les sols abritent 1/4 de la biodiversité mondiale. Ces sols vivants sont également des pièges à carbone essentiels, ils captent chaque année 70 t/ha, l'équivalent des émissions de CO2 annuelles de 50 français.

Pourtant le ZAN a été vidé de toute signification dans le projet actuel de SDRIF-Euh.

Tout d'abord, avec la bénédiction de l'État, la Région Ile-de-France a décidé de ne s'imposer qu'une diminution de 20 % du rythme d'artificialisation dans la prochaine décennie, au lieu des - 50 % applicables partout ailleurs en France. Selon la Région, on passerait ainsi d'un rythme actuel de 774 ha/an en moyenne à 619 ha/an (Evaluation Environnementale Stratégique p.181), ce qui est

encore beaucoup trop rapide pour espérer protéger ce qui reste de la ceinture verte et nourricière de la capitale.

Mais la situation réelle est très probablement pire, car **ces chiffres n'incluent pas, selon nous, les consommations d'espaces liées aux projets portés par l'État (OIN et autres), chiffrés par la Région à 2755 hectares (EES p. 182), et peut-être d'autres projets dits « coups partis »**. Si on les réintègre, c'est un rythme effectif d'artificialisation compris entre 700 et 900 ha/an qui peut être anticipé dans la prochaine décennie, selon le rythme supposé de réalisation de ces projets.

Aucun ralentissement perceptible ne serait donc apporté au rythme actuel, et on pourrait même assister à une accélération de l'artificialisation !

Lors de la réunion publique du 29 février, interrogé pas nos soins, le Vice Président de la Région a affirmé que ces projets d'État étaient bien inclus dans la comptabilité des espaces artificialisés. **Nous ne pouvons donner crédit à cette seule affirmation orale, qu'aucune donnée dans l'ensemble du document-projet ne permet d'étayer.**

Si ces projets avaient été intégrés, la Région n'aurait pas manqué de s'en prévaloir très clairement. Toutes les formulations que nous avons trouvées à ce sujet sont d'une grande ambiguïté, et les données fournies ne permettent aucune vérification.

Le plateau de Saclay

L'exemple du plateau de Saclay est une parfaite illustration de la poursuite annoncée de ces politiques d'expansion urbaine.

Le plateau de Saclay est un vaste espace de tradition agricole situé à 25km de Paris, où près de 670 hectares ont déjà été urbanisés en moins de dix ans pour la création d'un cluster universitaire et techno-scientifique concentrant jusqu'à 20 % du potentiel de recherche française (un bel exemple des captations d'emplois opérées par la politique de métropolisation).

Ce qui reste de ces terres (et qui ne se réduit pas à la seule ZPNAF) devrait être préservé à tout prix pour y développer une agriculture nourricière et respectueuse de l'environnement, et y maintenir des réservoirs de biodiversité essentiels à l'équilibre de la vie dans toute notre région.

Pourtant le nouveau SDRIF programme encore 100 hectares de nouvelles pastilles d'urbanisation sur le plateau. A ceci, il faut ajouter deux opérations portées au nom de l'État, l'une par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris Saclay, pour un nouveau **quartier de ville à Corbeville (94 ha)**, et l'autre par la SGP, pour la **ligne 18 ouest du GPE**, qui traverserait de part en part la partie encore agricole du plateau.

Cette infrastructure surdimensionnée, ne répondant pas aux besoins locaux de déplacements, consommerait directement **22 ha** et entraînerait une perte en capacité d'exploitation chiffrée à **80 ha** par les agriculteurs. Entre Massy et Saint Quentin en Yvelines, elle fermerait la totalité des derniers corridors nord-sud de circulation de la faune, empêchant désormais tout échange de populations sauvages entre les forêts de Versailles et de Rambouillet, et formant de fait une enclave fermée sur le plateau, où la biodiversité sera condamnée à brève échéance.

En ce qui concerne **la ZAC de Corbeville**, l'urbanisation programmée de ce secteur n'est matérialisée sur aucune des cartes du projet de SDRIF, et n'est mentionnée nulle part dans l'ensemble du dossier, ce qui nous mène à conclure qu'en tant que « projet porté par l'Etat » (dans

le cadre de l'OIN Paris Saclay), **ce projet n'a pas été comptabilisé par la Région**, et devra donc être ajouté aux bilans d'artificialisation.

De plus, les **5 gares prévues** le long du tracé en plateau de la ligne 18 ouvriront selon le nouveau SDRIF des possibilités d'**extension urbaine dans un rayon de 2 km (au lieu des 400 m initialement prévus par la loi du Grand Paris)**, ce qui peut mettre en jeu à terme des milliers d'hectares, dont une partie serait nécessairement prise sur des surfaces naturelles ou agricoles, que ceux-ci se situent, ou pas, en zone protégée. Comment ces possibilités d'expansion sont-elles traduites en termes d'hectares artificialisés ? Rien n'est dit.

Dans le même temps, le long de ce métro censé réduire le trafic routier, on programme déjà l'**élargissement à 2x2 voies de la départementale 36**, qui suit exactement le même tracé : cherchez l'erreur !

Une telle densification urbaine, outre les destructions directes de sols, exercera une pression intolérable sur la vie agricole et les espaces naturels du plateau, en les condamnant à terme.

Mais nous dira-t-on, l'État dans sa loi du Grand Paris a également institué **la ZPNAF, censée sanctuariser ces espaces**. Les terres agricoles de la ZPNAF sont d'ailleurs pratiquement les seules de toute l'Ile-de-France à bénéficier, paraît-il, d'une « protection forte » (voir figure « Protection des espaces agricoles », EES p. 69). Néanmoins, force est de constater que la ZPNAF a surtout servi à justifier le bétonnage sur le plateau de Saclay de tout ce qui n'y était pas inclus. Et aujourd'hui, faute d'un bornage juridiquement opposable, on constate que des empiétements majeurs sont parfaitement possibles (notamment à l'occasion des chantiers en cours de la ligne 18), aucun établissement ou service de l'État ne semblant chargé d'en surveiller sérieusement l'intégrité, et aucune sanction ni mesure de reconstitution n'étant prévues dans un tel cas. Si la surface de la ZPNAF était ainsi progressivement grignotée, le processus sera irréversible. De quelle protection parle-t-on alors ? **La carte des espaces naturels et agricoles du projet actuel de SDRIF ne localise même pas correctement la ZPNAF, et un grand flou subsiste sur son intégration dans le nouveau système d'« armature verte », avec lequel elle ne coïncide pas.**

Pour conclure, au-delà des discours vertueux qui nous sont complaisamment servis, nous ne constatons dans ce SDRIF aucune volonté réelle et aucune mesure concrète permettant de mettre un terme aux destructions d'espaces naturels et agricoles en Ile-de-France.

En tant que Collectif Contre la Ligne 18 et l'Artificialisation des Terres, nous nous élevons avec force contre cette politique véritablement criminelle, et réclamons un moratoire immédiat sur tous les chantiers inutiles et destructeurs du Grand Paris, à commencer par les lignes 17 et 18 du Grand Paris Express.

Nous demandons :

- un tableau détaillé précisant la ventilation exacte des 2755 ha de projets d'État et des autres « coups partis » dans les différentes catégories du tableau p. 133 de l'EES, permettant d'**étayer et de garantir le comptage intégral de tous les projets d'artificialisation en cours ou à venir**, en distinguant précisément ceux prévus dans la prochaine décennie.
- **la sanctuarisation absolue de tous les espaces naturels et les terres agricoles** directement contigus aux grandes agglomérations urbaines, et notamment des **terres de Saclay et Gonesse**. Par voie de conséquence, **sur le plateau de Saclay :**
 - **l'abandon des 100 ha de pastilles d'urbanisation, qui relèvent de l'étalement urbain**
 - **l'arrêt immédiat du projet de ZAC de Corbeville**

- **l'abandon du tronçon ouest de la ligne 18.**
- **l'examen d'urgence par la Cour des Comptes de la situation économique réelle de la Société du Grand Paris (SGP, nouvellement intitulée « Société des Grands Projets »), et du coût pour le contribuable de ses chantiers** en cours ou à venir, financés en large part par des emprunts d'État sur les marchés financiers.
- l'appréciation par un cabinet d'experts indépendant du **véritable bilan carbone du Grand Paris Express, y compris des nouvelles lignes envisagées.**
- **l'abrogation de la loi du Grand Paris et le démantèlement de la SGP**, l'organisation d'un véritable débat, parlementaire et public, afin de redéfinir en profondeur les orientations d'aménagement en Ile-de-France au bénéfice premier des populations qui l'habitent.

Il n'y a pas de « coup parti », il n'y a pas de fatalité, la poursuite de tous ces chantiers coûtera bien plus cher à la collectivité que les sommes qui y ont déjà été investies.

