

FORCCAST

Formation par la Cartographie des
Controverses à l'Analyse des Sciences
et des Techniques

Assises franciliennes de la biodiversité

Module “art oratoire, controverses, débat public”

Le Grand Paris Express, métro écologique ?

Objectifs du débat

Le projet du Grand Paris Express (GPE), porté par la Société du Grand Paris (SGP), vise à construire 200 kilomètres de ligne nouvelle de métro en rocade autour de Paris à l'horizon 2030, pour un coût estimé à 38,5 milliards d'euros. Avec ses 68 nouvelles gares, et les nouvelles interconnexions que le projet propose de créer avec le réseau existant, l'ambition du GPE est de doter le Grand Paris d'un système de transport performant, à la mesure des ambitions de l'aire métropolitaine.

Deux objectifs principaux prévalent à l'organisation du débat :

- le premier objectif porte sur la manière dont l'environnement est aujourd'hui pris en compte dans l'élaboration et la construction d'un grand projet d'infrastructure. Un tel projet peut-il être éco-conçu ? Comment les enjeux environnementaux sont-ils exactement traités ? Les déclarations des porteurs de projets ne relèvent-elles pas que de la communication pour répondre aux préoccupations environnementales en verdissant les projets (ce que l'on appelle communément le *greenwashing*) ?
- un second objectif porte sur la connaissance des environnements humains et naturels de la partie du territoire francilien concernée par le Grand Paris Express, en petite et moyenne couronne. En effet, la proposition d'un projet constitue à la fois l'occasion de recenser et de produire des connaissances sur les états des écosystèmes concernés, dans la mesure où la loi oblige à la réalisation d'études d'impact qui passent par la réalisation d'inventaires écologiques détaillés. Dans chaque territoire, cela donne également l'occasion de prendre connaissance des citoyens et des associations qui se mobilisent à un titre ou à un autre, à partir du moment où une menace pèse sur leur cadre de vie.

Problématique

A partir du cas du GPE, nous pouvons concrètement nous demander comment est traitée la question de l'insertion environnementale d'un grand projet d'infrastructure contemporain.

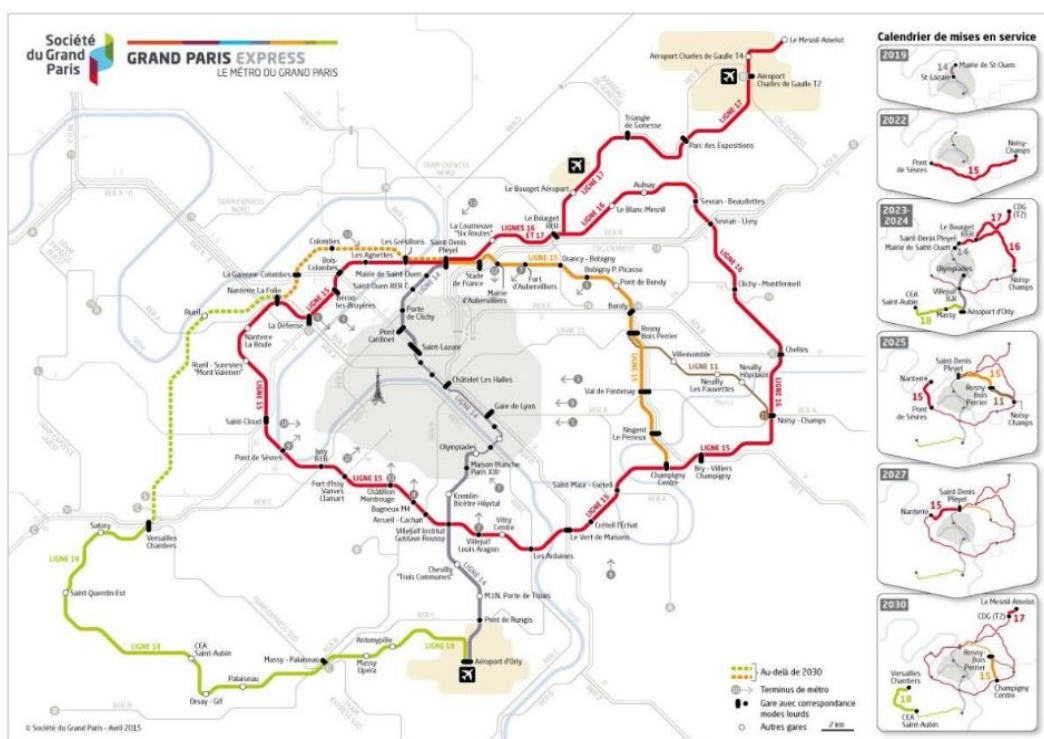
La Société du Grand Paris présente le projet qu'elle porte comme un "métro écologique". Certes il s'agit d'un projet de transport collectif électrique qui vise à favoriser le report modal en Ile-de-France, c'est à dire à diminuer le nombre de voitures en circulation et donc toutes les pollutions afférentes. Mais les impacts sur l'environnement à envisager sont nombreux et variés.

La problématique pourrait ici la suivante : **un tel projet d'infrastructure peut-il être considéré comme écologique ? Si oui, par quelles actions concrètes cela passe t-il ?**

Ressources générales pour débiter

Au début de l'année 2019, le projet du Grand Paris Express consiste en la création de quatre nouvelles lignes de métro automatique et un prolongement de deux lignes existantes (voir la carte ci-dessous) :

- la ligne 15 est une nouvelle ligne en rocade proche de Paris. La section sud, de Pont de Sèvres à Noisy Champs, est actuellement en travaux et doit être mise en service à horizon 2025.
- les lignes 16, 17 et 18 desservent des territoires de moyenne, voire de grand couronne. La ligne 16 est actuellement en travaux et la mise en service de la section entre Saint-Denis Pleyel à Clichy et Montfermeil est prévue pour 2024.
- les lignes 11 et 14 sont des lignes existantes, dont le prolongement est effectué dans le cadre du GPE : pour les deux lignes, des travaux sont actuellement en cours. Au nord la ligne 14 est prolongée jusqu'au futur hub de Saint-Denis Pleyel (intersection des lignes 14, 15, 16 et 17 et RER D) et au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly.



Sous la forme aujourd'hui prévue, le Grand Paris Express est le résultat de nombreuses années d'études, de négociations et de concertation avec tous les acteurs du territoire. Il a notamment fait l'objet d'un débat public 2010-2011 et de plusieurs enquêtes publiques sur les différentes lignes depuis cette date. Le GPE est plus précisément issu de la fusion réalisée en 2011 entre deux projets de réseau de transport, l'un porté par l'Etat et l'autre voulu par le Conseil régional d'Ile-de-France, par le biais d'Ile-de-France Mobilités, le syndicat de transports qui est attaché à la région et qui a le statut d'autorité organisatrice des transports. A l'horizon de sa réalisation complète, le GPE doit profondément redéfinir l'ensemble du réseau de transport francilien, historiquement centré sur Paris et dont la forme radiale à partir du hub de Châtelet - Les Halles ne permet pas une desserte aisée de banlieue à banlieue sans passer par le coeur de Paris. Dans l'esprit de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, il doit doter la région capitale d'un réseau de transport performant, qui permet d'apporter des réponses aux difficultés auxquelles font actuellement face les usagers des transports en commun franciliens, mais également d'assurer à la fois le développement économique et le rayonnement international du Grand Paris. La loi crée pour cela un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial en charge de la conception du nouveau réseau de transport : la Société du Grand Paris.

[Vidéo de présentation générale du Grand Paris Express \(1'47\)](#)

Les objectifs assignés par la Société du Grand Paris au développement du GPE sont les suivants :

- favoriser le report modal, de la voiture particulière aux transports en commun, notamment pour les trajets de banlieue à banlieue ;
- décongestionner les lignes de transport en commun qui traversent Paris par la création d'une offre de transport performante en rocade ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant des zones mal desservies et en permettant aux habitants de ces zones un meilleur accès aux zones les plus actives de la région en matière d'emplois, d'études et de chalandise ;
- soutenir le développement économique, en mettant en relation les grands pôles métropolitains ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux trois aéroports franciliens (Orly, Le Bourget, Roissy) afin d'améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international.
- contribuer à préserver l'environnement et à répondre aux enjeux de lutte contre le changement climatique et de prise en compte des écosystèmes, en favorisant le report modal de la voiture particulière aux transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Les enjeux du débat

La construction de tout grand projet d'infrastructure a des effets sur l'environnement et la biodiversité. Pour le GPE, ces effets peuvent être de plusieurs ordres :

- avec 200 kilomètres de linéaire et 6 centres d'exploitation, le projet a une emprise évidente sur le territoire. Même s'il est prévu que le métro soit très majoritairement profondément enfoui dans le sous-sol francilien (près de 90% du tracé en souterrain), les

enjeux environnementaux sont nombreux et peuvent menacer des espèces, détruire des habitats ou rompre des continuités écologiques.

- les 68 nouvelles gares vont non seulement avoir une empreinte sur le territoire, mais elles vont de plus susciter de nombreux projets urbanistiques connexes : le risque pour l'environnement est ici celui de nouvelles artificialisations des sols par la construction d'équipements à proximité des nouvelles gares. A ce jour, 140 km² d'aménagement urbain sont prévus, ce qui représente environ 250 000 nouveaux logements. Il s'agit en partie d'effets induits par le projet du GPE, dont les conséquences sur l'environnement sont d'autant plus difficiles à prévoir qu'ils ne relèvent pas de la compétence de la Société du Grand Paris, mais de celle des élus de chaque territoire, et que ces impacts peuvent s'étaler dans le temps, sur des décennies.
- Lors de la construction du GPE, la Société du Grand Paris prévoit d'extraire environ 45 millions de tonnes de déblais, ce qui représente une augmentation très significative de la production totale de déchets issus des chantiers en Ile-de-France (de l'ordre de 10 à 20 % par an). Cela pose d'importantes questions liées au transport et à la gestion de ces déblais, d'autant plus que certains sont chargés en métaux lourds.

La Société du Grand Paris affiche une sensibilité particulière aux enjeux environnementaux depuis les premières phases de la conception du projet de métro automatique. Le cadre juridique l'incite à innover : la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit que le projet soit soumis à une évaluation préalable, afin d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement. Les effets notables sur l'environnement ont dû être identifiés, décrits et évalués dès la conception du projet. La loi indique également que le public doit disposer de tous ces éléments dès les premiers stades de l'élaboration du projet, afin de se prononcer sur les choix effectués par le maître d'ouvrage. La SGP a réalisé sans tarder, puis mis à disposition du public :

- une analyse de l'état initial de l'environnement et de ses perspectives d'évolution, sur un territoire correspondant à des larges fuseaux au sein desquels intégrer par la suite les tracés précisés du réseau de transport. Une attention particulière a été accordée à la faune et à la flore, surtout au sein des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, telles que les sites Natura 2000 ;
- une analyse des incidences notables prévisibles du projet sur l'environnement, ainsi que des mesures proposées pour éviter, réduire ou, le cas échéant, compenser les atteintes à l'environnement, conformément à [la doctrine nationale publiée en mai 2012](#) ;
- une synthèse présentant les études réalisées, la description des méthodes d'évaluation utilisées, une série d'engagements environnementaux et les études environnementales à mener pour poursuivre le développement du GPE.

[La synthèse de l'évaluation environnementale préalable](#) met en évidence des enjeux très contrastés en fonction des tronçons du futur métro concerné : la ligne 15, en rocade en petite couronne, dans un environnement urbain et très contraint, sera construite en souterrain. Ainsi, ses impacts sur la biodiversité sont globalement limités (ce qui ne veut évidemment pas dire qu'il n'y a pas d'enjeux) ; à l'autre bout du spectre, la ligne 18, en moyenne, voire grande couronne, en partie prévue en aérien sur le plateau de Saclay, un vaste espace traditionnellement agricole à vingt kilomètres au sud de Paris, concentre quant à elle de lourds enjeux en matière d'environnement, aussi bien du point de vue de son implantation directe que de l'urbanisation qui pourrait être induite par l'arrivée d'un nouveau moyen de transport dans une zone jusqu'alors mal desservie.

D'une manière générale, la SGP a constitué une stratégie environnementale autour des sept piliers suivants :

- éviter, réduire ou compenser les impacts environnementaux ;
- viser la sobriété énergétique ;
- insérer tous les ouvrages dans leur contexte environnemental, architectural ou paysager ;
- anticiper les risques naturels ;
- favoriser les mobilités douces ;
- conduire des chantiers éco-responsables ;
- développer une économie circulaire de la gestion des déblais.

Au moment de sa publication fin 2015, ce document a fait l'objet d'une contribution à la COP21 qui se tenait alors à Paris. Tous ces points sont développés dans un livre vert qui fait office de doctrine environnementale de l'établissement : [un métro écologique pour une ville intelligente et durable. Contribution de la SGP à la COP21](#).

Arènes et objectifs du débat

En amont des enquêtes publiques relatives aux demandes d'autorisation environnementale concernant la création et l'exploitation des lignes du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris (SGP) organise une réunion informelle de concertation pour échanger avec différentes parties prenantes sur les grands piliers de la politique environnementale qu'elle veut faire prévaloir pour un développement durable du métro du Grand Paris Express.

La SGP souhaite parvenir à l'issue de la réunion à des engagements partagés par les différentes parties prenantes à propos d'une exemplarité environnementale du Grand Paris Express.

[Vidéo de présentation de la démarche environnementale de la SGP \(5'14\)](#)

Le débat se déroule en deux temps :

- Dans un premier temps, la SGP rappelle en tant qu'organisatrice de la réunion l'ordre du jour de cette réunion sur sa politique environnementale et de son objectif affiché de "métro écologique" ; elle en profite pour proposer une présentation générale du Grand Paris Express et de sa démarche environnementale. S'ouvre sur cette base un débat avec les différentes parties prenantes présentes.
- par la suite, en fonction des enjeux soulevés au cours des discussions précédentes, la SGP apporte des précisions sur un ou plusieurs tronçons du GPE de son choix, pour lesquels les enjeux environnementaux sont particulièrement brûlants, par exemple la ligne 18, particulièrement le tronçon en aérien sur le plateau de Saclay (ou la station "Triangle de Gonesse sur la ligne 17, en interaction avec le projet Europacity). Cette partie offre une illustration concrète des principes généraux abordés dans la première partie de la réunion.

Acteurs emblématiques et arguments mobilisés

- la Société du Grand Paris : Établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial créé par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, selon la volonté de Nicolas Sarkozy, président de la République de l'époque, la SGP est chargée de concevoir et de porter le Grand Paris Express. Elle dispose également de compétences pour mener, à la demande des communes concernées, des programmes d'aménagement immobilier à proximité des gares du GPE. Elle est aussi chargée d'acquérir les rames du futur métro automatique. L'ensemble sera ensuite exploité par la RATP. Tout au long de l'élaboration du projet, la SGP travaille avec Ile-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports publics dans la région, qui dépend quant à elle du Conseil régional d'Ile-de-France.

La SGP défend une vision d'ensemble du GPE, dont les objectifs de re-définition du réseau de transport francilien ne peuvent être atteints que si le projet est réalisé en intégralité. Elle défend en toutes circonstances le GPE comme un programme global et n'envisage jamais publiquement l'évaluation de l'opportunité de tel équipement détaché de l'ensemble du programme. Par exemple, même si depuis les premiers temps l'intérêt de la ligne 18 est questionné, la SGP la défend comme une pièce qui fait système dans le nouveau réseau de transport du Grand Paris, notamment pour assurer la desserte de l'un des premiers pôles de recherche et développement du monde, Paris-Saclay. Certes, la SGP reconnaît que les prévisions de trafic sont moins importantes sur la future ligne 18 et elle a de fait dimensionné l'ouvrage en conséquence (avec des trains plus petits et courts). Certes les coûts prévus sont importants, de l'ordre de trois milliards d'euros pour cette seule ligne, à tel point que le Commissariat général à l'investissement (CGI), instance de l'administration centrale de l'Etat, a donné un avis défavorable en 2015 à la suite de l'évaluation socio-économique du tronçon de la ligne qui traverse le plateau de Saclay, mais la SGP défend cette ligne en invoquant sa vision systémique de l'investissement et un argument d'aménagement du territoire, d'une zone peu ou mal desservie en transports en commun.

La SGP défend une vision également systémique du point de vue des enjeux environnementaux, de la conception à la construction, et détaille toutes les actions mises en place à toutes les échelles en concertation avec ses partenaires afin de rendre concrète l'idée d'un "métro écologique". Elle rappelle la réalisation inédite d'une évaluation stratégique environnementale dès les premiers pas du projet, sur l'ensemble des territoires concernés, soit 600 km² étudiés, dans 160 communes, jusqu'à cent mètres sous terre et dans l'atmosphère. Elle affiche le caractère exhaustif de cette évaluation qui prend en compte la qualité de l'air, le bruit, l'énergie, les ressources minérales et en eau, la faune et la flore, les risques naturels et technologiques, l'agriculture, le patrimoine architectural, archéologique et paysager.

La SGP se veut par son organisation également au plus proche du terrain, des acteurs qui y vivent, de l'environnement : il existe des personnels destinés à la gestion de chaque ligne, voire de tronçons de ligne, afin d'en maîtriser les différents contextes locaux. En plus des directrices ou directeurs de projet, la SGP emploie des chargés de concertation territoriale et des chargés de mission spécialisés sur l'environnement. Bien sûr, la Société du Grand Paris fait travailler de nombreux bureaux d'études spécialisés, mais la présence de ces personnels dans ses rangs lui permet d'être à l'écoute et d'avoir une connaissance fine de chaque enjeu.

Dans les schémas d'intention initiaux, il était prévu que la ligne 18 relie l'aéroport d'Orly à la gare de Nanterre la Folie, au droit de la Défense. Ce principe est aujourd'hui reporté au delà de 2030 et la ligne 18 qui fait partie de la planification actuelle du GPE doit relier l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles Chantiers, ce qui représente un peu plus de 35 kilomètres de voies nouvelles, une dizaine de gares et un centre de maintenance. La traversée du plateau de Saclay s'effectue en viaduc, sur environ 14 kilomètres. Le but de la desserte du plateau de Saclay est lié à l'existence d'une Opération d'Intérêt National (OIN), qui vise à implanter un important cluster scientifique, à la fois pour la recherche et la formation : on parle de *Silicon Valley* à la française. En effet, il s'agit du site originel du Commissariat à l'énergie atomique (CEA), présent sur le plateau depuis 1947. L'Ecole Polytechnique y est implantée depuis 1976.



L'état initial de l'environnement est décrit dans le résumé non technique du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisée à l'hiver 2015/2016 : [les paragraphes sur les enjeux relatifs à la faune, à la flore et aux milieux naturels et les enjeux relatifs aux contextes pédologique, agricole et sylvicole sont reproduits en annexes](#).

- le Conseil régional d'Ile-de-France et Ile-de-France Mobilités

Le Conseil régional d'Ile-de-France joue un rôle très important aussi bien dans le secteur des transports qu'en matière de préservation de la biodiversité :

- en ce qui concerne les transports, il existe une autorité organisatrice, Ile-de-France Mobilités, qui regroupe la région Île-de-France et les départements qui la constitue : Paris, Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Val-d'Oise. Ce syndicat a la charge d'organiser les services de transports publics de personnes, ce qui signifie qu'il définit l'offre de transport et coordonne la modernisation du système de transports publics franciliens.
- les espaces naturels couvrent environ un quart du territoire d'Ile-de-France, essentiellement en grande couronne. Ces espaces sont riches en biodiversité. Le Conseil régional a lancé un plan vert pour végétaliser plus harmonieusement l'Ile-de-France et a récemment créé l'Agence régionale de la biodiversité (ARB), la première en France.

Au moment où est lancée par l'Etat l'élaboration système de transport du Grand Paris, en 2010, le Conseil régional est alors porteur d'un projet de métro en rocade en petite ceinture, Arc Express. Ces deux projets ont fusionné en 2011 après d'âpres négociations entre l'Etat et la région pour constituer le Grand Paris Express. Même si la conception et la réalisation du GPE relèvent de la compétence de la SGP, le Conseil régional en est évidemment partie prenante, et se doit à la fois d'intervenir pour assurer les meilleures dessertes mais également des interconnexions pertinentes avec les réseaux existants. La SGP peut apporter des réponses à

moyen ou long terme, alors que la région et Ile-de-France Mobilités doivent apporter des réponses aux usagers de transport du quotidien, qui connaissent une dégradation de la qualité de services, du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs et du sous-investissement chronique sur le réseau existants pendant des années. C'est par exemple la région qui commande les rames dans lesquelles circulent les voyageurs. La forte et nécessaire interdépendance qui existe à propos du GPE entre l'Etat et la région, entre la SGP et Ile-de-France Mobilités, est régulièrement source de tensions. Au cours des dernières années, c'est plus précisément à propos des financements que les tensions ont été les plus vives. La région accuse régulièrement l'Etat de ne pas tenir ses promesses et de se défilier au détriment des collectivités territoriales. Le président de la République élu en 2017 et le nouveau gouvernement ont réévalué les capacités d'investissement dans le temps pour la réalisation du GPE. Cela a donné lieu à un échelonnement des mises en services par tronçon, tel que présenté sur la carte du GPE ci-dessus. Au cours des négociations, l'opportunité de la réalisation de la ligne 18 a été de nouveau questionnée. La présidente du Conseil régional, élue du département des Yvelines sur lequel se situe une partie du plateau de Saclay, s'est mobilisée en faveur du respect des engagements pris pour la réalisation de cette ligne, afin que ces zones situées en grande couronne puissent être convenablement desservies par les transports en commun. Elle se veut ainsi la garante d'un développement unifié de l'Ile-de-France, sans opposition entre la métropole urbanisée et la grande couronne périurbaine ou rurale. Elle fait des transports collectifs un élément majeur de sa politique de développement durable. Un exemple plus récent porte sur le financement des interconnexions entre le GPE et les réseaux existants, pour lesquelles le Conseil régional a affiché un investissement imprévu de 100 millions d'euros.

- Bouygues

Pour un groupe tel que Bouygues, qui agrège des compétences dans le secteur du bâtiment et des travaux publics et de l'immobilier, le Grand Paris Express représente avant tout le chantier du siècle en Île-de-France ! Avec ses deux cents kilomètres de ligne de métro, ses 68 gares et tous les projets d'urbanisation afférents, le GPE ouvre pour le groupe la perspective de marchés juteux, dont la conquête permettra ensuite de faire la démonstration de l'expertise de Bouygues dans la conception de la ville et des transports de demain. La construction du nouveau métro automatique va assurer 15 000 emplois directs par an pendant toute la durée des travaux, et plus de 115 000 emplois indirects grâce à la croissance économique suscitée par le nouveau réseau. Ces emplois seront plus particulièrement localisés sur les 140 km² qui seront directement impactés par les 68 gares, soit une fois et demie la superficie de Paris. D'une manière générale, Bouygues s'intéresse à tous les marchés du Grand Paris et se positionne aussi bien sur la construction des lignes de métro que sur l'édification des différents bâtiments, des gares aux immeubles des nouveaux projets urbains qui fleurissent avec l'arrivée de cette nouvelle infrastructure. Pour le groupe, cela représente une manne de plusieurs milliards d'euros.

Comme tous les autres acteurs du BTP, Bouygues jouit aux yeux de certains d'une réputation de bétonneur peu respectueux de l'environnement. Le groupe s'efforce toutefois à montrer que cette image appartient au passé et que les pratiques et les métiers ont beaucoup évolué pour prendre concrètement en compte les aspirations et les pratiques constitutives d'une politique de développement durable. L'expérience du groupe en la matière est concrète et précède celle de la SGP : c'est pour cette raison, et également parce que Bouygues est et sera potentiellement maître d'oeuvre de chantiers dont le groupe aura remporté les marchés, que le groupe de BTP est invité à cette réunion.

Les innovations les plus marquantes médiatiquement en matière de durabilité des pratiques sont venues de la branche immobilier du groupe, qui réalise depuis de nombreuses années des bâtiments basse consommation, voire à présent des bâtiments à énergie positive. Les principales nouveautés du catalogue en la matière ne s'arrêtent pas à l'échelle du bâtiment, puisque le groupe travaille également à l'échelle de quartier urbain, pour y déployer ses concepts d'écoquartier et de smart grid.

Plus précisément sur la biodiversité, les mentalités et les pratiques évoluent depuis quelques années : Bouygues a par exemple participé activement à un groupe de travail "[Bâtiment et biodiversité](#)" qui a fait des propositions dans le cadre du Plan Bâtiment durable dès 2014. Bouygues Construction dispose à présent d'une cellule de génie écologique dont la mission consiste à résoudre les paradoxes de l'artificialisation des sols en favorisant la résilience des écosystèmes. Ainsi, sous l'impulsion de cette cellule, des solutions de restauration de milieux humides, de mise en place de gîtes et abris pour la petite faune ou d'ouvrages de traversée sont à présent associées aux ouvrages que réalisent le groupe.

Plus récemment Bouygues a participé à un projet pilote d'économie circulaire puisque les terres excavées pour construire la ligne 15 du GPE ont été ré-utilisées et revalorisées dans le cadre du développement d'un projet d'aménagement agricole de 13 hectares de terre cultivable biologique avec l'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart et la ville de Ris-Orangis. Les terres utilisées ont été sélectionnées pour leur qualité, en provenance du proche chantier de la ligne 15. Cela met en évidence une gestion innovante des déblais liés au chantier du métro.

L'intégration des enjeux de biodiversité dans les pratiques du groupe est également assurée par la participation au [Conseil International Biodiversité & Immobilier](#) (CIBI), qui délivre le label BiodiverCity, et par le biais de partenariats avec des ONG environnementales spécialisées dans ce domaine, comme le WWF ([partenariat avec Bouygues Construction](#)) ou auparavant avec [Noé sur la biodiversité urbaine](#).

- MEDEF Ile-de-France

Le MEDEF Ile-de-France assure la représentation et la défense des intérêts des entreprises franciliennes et des syndicats professionnels régionaux.

Le MEDEF rappelle que les entreprises franciliennes jouent un rôle clef dans le financement des transports dans la région : le versement transport, qui a plus que doublé en 10 ans, représente déjà plus de 40% du budget global de fonctionnement des transports, et 45% si on y ajoute le coût du remboursement de la moitié du prix de l'abonnement aux salariés par les employeurs. Les taxes additionnelles votées à l'Assemblée nationale pour financer la SGP (augmentation de la taxe de séjour et de la taxe sur les bureaux) ont suscité l'ire du mouvement, dont les porte-paroles ont dénoncé le très mauvais signal envoyé aux investisseurs et la propension des pouvoirs publics à s'attaquer aux atouts majeurs de l'économie française.

Le MEDEF partage toutefois les objectifs de la SGP en faveur du développement du GPE :

- améliorer le système de transport en Ile-de-France, en offrant des liaisons performantes en rocade de banlieue à banlieue, en améliorant la desserte de pôles économiques

majeurs ou en devenir en les reliant aux infrastructures nationales (gares TGV) et internationales (aéroports), en désenclavant certains territoires et contribuer à réduire les disparités ;

- maîtriser l'étalement urbain tout en répondant aux besoins liés à la création d'un million d'emplois et à une augmentation d'1,5 million d'habitants à l'horizon 2030, ce qui nécessite la construction de 70 000 logements par an ;
- contribuer à atteindre une croissance de l'ordre de 3 à 4% par an, comparable à celles d'autres grandes métropoles européennes ou mondiales.

Le MEDEF constate un déséquilibre dans l'analyse coûts - bénéfice de la ligne 18, qui capte une partie du trafic sans commune mesure avec son poids sur le budget global. Cependant, le syndicat professionnel soutient le développement de cette ligne présente au titre de l'aménagement du territoire, et estime que l'équipement est en particulier nécessaire pour le développement du plateau de Saclay.

D'une manière générale, le MEDEF regrette les retards affichés lors du phasage du projet, notamment la desserte prévue du cluster scientifique du plateau de Saclay par la ligne 18 en 2027 !

- Fédération Des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) d'Île-de-France et Chambre Interdépartementale d'Agriculture de l'Ile-de-France

Les représentants de la profession agricole rappellent que la moitié du territoire de l'Île-de-France est consacrée à l'agriculture et le quart occupé par la forêt, si bien que la région a une grande vocation agricole, ce que fait parfois perdre de vue l'urbanisation de la métropole parisienne. Avec 569 000 hectares de terres cultivées, plus de 5 000 exploitations agricoles et 1 milliard de chiffre d'affaires par an, l'Île-de-France est en effet la première région agricole française. La taille moyenne des exploitations est importante : 40% font entre 100 et 200 hectares, contre 14, 8% au niveau national ; 20% dépassent les 200 hectares, contre 4,3% pour la moyenne nationale. Ces grandes surfaces sont propices au développement d'une agriculture intensive, dont la FDSEA et le syndicat des Jeunes agriculteurs sont traditionnellement les porte-paroles principaux en France. Sur ces parcelles, on cultive essentiellement du blé, puisque deux millions de tonnes de blé tendre sont produites chaque année dans la région. La culture du blé occupe 20% de la surface de l'Île-de-France, soit à peu près le même pourcentage que la partie du territoire qui est urbanisée !

Peut-être plus encore que dans les autres régions, il existe en Île-de-France une tension très forte sur le foncier entre l'activité agricole, liée à l'expansion urbaine et aux projets d'infrastructure qui considèrent trop souvent les terres agricoles comme des variables d'ajustement. La consommation de foncier se traduit non seulement par une artificialisation qui rend les terres inexploitable, mais également par des difficultés de circulation entre les terres restantes, ou encore la déstructuration des parcelles. Les incertitudes générées créent le trouble sur les investissements que les agriculteurs doivent réaliser pour faire vivre leurs exploitations.

Un autre péril pèse aujourd'hui selon la FDSEA et son réseau sur la profession agricole : l'incrimination systématique des pratiques les plus courantes, particulièrement l'utilisation des produits phytopharmaceutiques. Les récents débats sur le glyphosate en témoignent. Certains écologistes prennent en permanence les agriculteurs pour cible et les font passer dans le débat

public pour des empoisonneurs, dont l'activité est à la fois néfaste pour la santé humaine et pour la biodiversité. La FDSEA estime que ces personnes oublient un peu vite que les agriculteurs sont au premier chef concernés par la qualité de l'environnement dans lequel ils vivent, et qu'ils sont naturellement attentifs au soin qu'ils apportent à leurs cultures et au bétail qu'ils élèvent. Les agriculteurs disent participer activement à une gestion durable des écosystèmes locaux : ils entretiennent les prairies permanentes, les bosquets, les haies. Tout cela joue un rôle important pour capter du dioxyde de carbone dans l'atmosphère, mais aussi pour préserver la qualité des sols. Ce travail invisible contribue à fournir des ressources alimentaires cruciales pour la biodiversité animale. Le syndicat estime également que ces soit disant écologistes oublient que c'est le modèle agricole conventionnel qui apporte une nourriture abondante au plus grand nombre, à un coût raisonnable. Jusqu'à preuve du contraire, les produits de l'agriculture biologique n'approvisionnent que certaines niches, une petite partie de la population à haut pouvoir d'achat, particulièrement représentée chez les urbains qui ne connaissent pas les zones rurales et les pratiques agricoles.

La FDSEA et le réseau affilié n'hésitent pas à se mobiliser pour faire face à ces deux périls qui peuvent miner votre outil de travail : la consommation du foncier par l'urbanisation et les projets d'infrastructure et l'incrimination de vos pratiques au nom de la défense de l'environnement.

La FDSEA accueille avec prudence l'ambition de la Société du Grand Paris qui consiste à maîtriser l'étalement urbain grâce à une nouvelle infrastructure de transport. Mais la SGP doit être prise au mot, en rappelant qu'à la condition du respect de l'activité agricole, les agriculteurs ne s'opposeront pas au développement du projet.

La seule ligne rouge à ne pas franchir concerne le tronçon en viaduc de la ligne 18 sur le plateau de Saclay. Il faut absolument éviter les effets de mitage pour préserver la vocation agricole du plateau. 2 700 hectares de terres agricoles d'excellente qualité y sont en effet consacrés à la polyculture et à l'élevage, mais aussi à de nombreuses diversifications : productions légumières et florales, circuits courts de commercialisation, cueillettes, pépinières, horticulture, compostage de déchets verts, etc. Une disposition issue de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris crée une Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du Plateau de Saclay qui cherche à réconcilier ce qui est généralement opposé, agriculture et environnement. Il vous paraît essentiel qu'aucun équipement, de quelque nature que ce soit, ne vienne s'implanter à l'intérieur des 2 300 hectares de cette zone destinés à l'agriculture, et qu'aucune infrastructure nouvelle, linéaire ou non, ne vienne couper les parcelles. C'est à vos yeux d'autant plus important que vous estimez que le plateau de Saclay a valeur d'exemple : vous tenez à ce qu'il ait vocation à devenir un modèle d'agriculture périurbaine au sein du Grand Paris.

- Terres fertiles, Société civile pour une agriculture durable en Ile-de-France

Terres fertiles est une société civile immobilière qui compte 1 200 associés unis pour promouvoir en Ile-de-France d'autres modèles agricoles que le modèle productiviste et conserver la vocation agricole du plateau de Saclay. La SCI est également propriétaire de 20 hectares de terres achetés en 2005, pour les protéger de l'urbanisation. Le nom de la société fait directement référence à la qualité unanimement reconnue des terres arables du plateau.

Terres fertiles veut faire prévaloir une agriculture biologique, moderne et éclairée, et promouvoir le développement de circuits courts, qui créent de nouveaux liens entre producteurs et

consommateurs, qui sont économiquement et écologiquement soutenables, qui favorisent l'emploi local. Terre fertiles pousse en faveur du développement d'AMAP, d'associations pour le maintien d'une agriculture paysanne. [Les Jardins de Cérès](#) est une des toutes premières AMAP de la région parisienne, créée en 2003. Elles met directement en lien des producteurs situés sur le plateau de Saclay, qui font tous la part belle à des pratiques respectueuses de l'environnement, et des près de trois cents adhérents localisés en région parisienne. Le système permet selon eux de contourner les intermédiaires de la grande distribution qui réalisent d'importantes marges en amenuisant considérablement les revenus des agriculteurs, poussant à la quantité plus qu'à la qualité.

Les porte-paroles de la SCl estiment que "vivre au 21ème siècle, c'est remettre l'environnement au centre, et il y a urgence !" 1000 hectares de terre ont déjà été consommés sur le plateau de Saclay au cours des trente dernières années alors que Paris et sa région importent 98% des produits agricoles consommés. Terres fertiles y voit une opération de spéculation immobilière : ses terres sont expropriées à 1 euros le m2 et valorisées à hauteur de 100 euros le m2 pour un terrain à bâtir pour des bureaux (et parfois jusqu'à 2400 euros le m2 à Orsay). La perspective ouverte inverse certaines conceptions courantes : si l'agriculture est réhabilitée dans sa fonction première, à savoir nourrir proprement les populations voisines, ce sont les zones urbaines importantes qui deviennent « périagricoles » ou « intra-agricoles » et qui doivent alors s'adapter à ces zones agricoles et naturelles qui constituent alors la nouvelle centralité de l'aménagement du territoire.

Pour toutes ces raisons, Terres fertiles est fermement opposé à l'arrivée du Grand Paris Express sur le plateau de Saclay. La SCl estime qu'il n'y a aucun besoin d'une infrastructure de transport qui parcourt le plateau d'est en ouest, puisque la topographie et l'habitat inclinent plutôt à des déplacements nord - sud. Il n'existe selon eux aucun flux significatif entre Versailles et l'Essonne. La Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du Plateau de Saclay, qui protège 2300 hectares n'est pas satisfaisante du point de vue de Terres fertiles : la SCl estime que c'est une trop petite surface et la zone entraîne une nouvelle perte de terre de 16%. Terres fertiles s'oppose à la construction de la ligne 18 du GPE, particulièrement en ce qui concerne la partie en viaduc, dont le rôle est néfaste pour les pratiques agricoles. Il y a une taille au dessous de laquelle les exploitations ne sont plus viables. En revanche, la SCl plaide pour d'importants et urgents investissements sur les réseaux existants (RER B et C), qui sont mal entretenus.

- France nature environnement / Union régionale France Nature Environnement Île-de-France

France nature environnement (FNE) est une fédération française d'associations de protection de la nature et de l'environnement. Reconnue d'utilité publique en 1976, elle est la porte-parole d'un mouvement de trois mille associations de terrain, regroupées au sein de quatre-vingts organisations adhérentes, en métropole et outre-mer.

Depuis les premiers temps du développement du projet, FNE considère le Grand Paris Express avec beaucoup de circonspection. Tout d'abord, dans la foulée du "Grenelle environnement" de 2007, auquel FNE a participé, la fédération rappelle que la priorité doit être la modernisation des réseaux existants, particulièrement en Ile-de-France. Elle considère que le premier réflexe devrait être la remise à niveau de ce qui existe déjà avant d'implanter des nouvelles infrastructures dont les impacts sur l'environnement ne sont jamais neutres. D'une manière

générale, FNE estime que le Grand Paris Express pourrait, par sa construction autonome, déconnectée des enjeux des territoires, alimenter une spirale infernale en favorisant l'étalement urbain, la ségrégation sociale et la gentrification du Grand Paris. Selon FNE, les lignes 18 et 17 Nord, ainsi que la majeure partie de la ligne 16, constituent de parfaits exemples de ce qu'il faudrait ne pas faire. L'argument de bon sens est de rappeler que le meilleur transport est celui qu'on évite : le plus rapide, le moins cher, le moins polluant, le moins émetteur de CO2. Enfin, FNE souligne qu'elle sera attentive au respect des procédures d'information et de participation du public, au cours desquelles ses adhérents participent toujours avec un esprit constructif à partir du moment où leur parole est respectée.

De longue date, FNE se mobilise également sur les déblais liés à la réalisation du GPE. En effet, dans la décennie qui vient, 45 millions de tonnes de terre doivent être excavées pour la réalisation des différentes lignes. Outre les transports, souvent par camion, que ces déblais occasionnent, la fédération s'inquiète du stockage des déblais, en majorité concentrés en Seine et Marne. En effet, certains sont chargés de métaux lourds comme le sélénium ou le molybdène et sans précaution les effluents peuvent ruisseler jusqu'aux nappes phréatiques et polluer les eaux.

Au niveau des associations franciliennes affiliées, l'Union régionale France Nature Environnement Île-de-France a créé en 2006 le collectif COLOS (Collectif opération d'intérêt national Saclay), afin de se mobiliser en faveur de la préservation du plateau de Saclay. La position est de longue date claire : les associations sont opposées à l'aménagement du plateau de Saclay ainsi qu'à la ligne 18 du GPE qui doit la traverser. [Elles ont récemment présenté publiquement ses arguments](#) : COLOS estime que l'empreinte carbone de l'ouvrage est considérable, que ce dernier ne réalise pas le report modal de la voiture individuelle vers le métro escompté, et qu'il génère des nuisances dangereuses pour la santé publique et la biodiversité, notamment en raison du bruit généré par un ouvrage en viaduc sur quatorze kilomètres. Les associations environnementales estiment pour finir que la réalisation de la ligne 18 est de nature à mettre en péril l'agriculture sur le plateau de Saclay : en effet, elles estiment qu'une importante infrastructure de transport constitue toujours un facteur d'urbanisation et d'artificialisation des sols, qui se prolonge bien au delà de la réalisation de l'ouvrage. Il existe certes un dispositif innovant à Paris Saclay, une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF), mais FNE estime que la SGP ne sera plus là pour assumer lorsque la protection n'aura pas été respectée, puisque l'établissement public doit disparaître à la livraison du métro, alors que l'urbanisation générée va s'étendre sur des dizaines d'années.

- Coordination pour la solidarité des territoires d'Ile-de-France et contre le Grand Paris (COSTIF)

La COSTIF souhaite faire entendre une voix radicalement discordante et fermement opposée à l'ensemble des projets du Grand Paris, qu'elle conçoit comme appartenant à une trop longue liste de "grands projets inutiles et imposés" (GP2I) par l'Etat. Ces projets ont tous en commun des investissements publics massifs pour stimuler une croissance dont certaines conséquences sont de fait incompatibles avec la préservation de l'environnement. Selon la COSTIF, les projets du Grand Paris sont d'autant plus problématiques qu'ils renforcent encore l'hypercentralisation française sur la région capitale : ils cherchent explicitement à renforcer la compétitivité de l'Ile-de-France qui est déjà la plus riche d'Europe, en mettant en péril des terres agricoles et des espaces naturels riches de biodiversité. Les membres de cette coordination s'interrogent sur

l'opportunité des développements prévus qui accentuent selon eux encore les déséquilibres entre les régions françaises, à la faveur de la région francilienne. Ils dénoncent l'empreinte écologique catastrophique de projets que leurs promoteurs présentent comme des pourvoyeurs d'emplois : concentration d'organismes de recherche, d'entreprises et d'un métro sur les terres agricoles les plus riches d'Europe sur le plateau de Saclay, projet de centre commercial de luxe avec piste de ski sur les terres agricoles du triangle de Gonesse (Europacity), construction de 5500 appartements et cottages avec lagon extérieur chauffé sur des espaces naturels et agricoles en Seine et Marne (Center Parcs), gentrification des quartiers populaires dans Paris et en petite couronne (cf. Ivry Confluences)... La COSTIF n'hésite pas à dénoncer le *greenwashing* de certaines de ces opérations, qui se présentent comme écologiques alors qu'elles portent de graves dommages à l'environnement.

Le système de transport du Grand Paris ne questionne jamais le sens de la mobilité ni la logique qu'il promeut, celle d'un toujours plus en fin de compte destructeur pour l'environnement et générateurs de lourdes inégalités sociales et territoriales : il est en effet l'instrument de l'hyper-concentration des activités dans quelques zones (cœur de Paris, La Défense) et ne fera qu'accentuer les problèmes qu'il prétend résoudre, en artificialisant des sols par étalement urbain dans zones jusqu'alors trop éloignées pour permettre des trajets quotidien domicile - travail. Il est le symbole d'une fuite en avant, alors que les transports en commun existants sont dans un état déplorable du fait d'un sous-investissement chronique durant de nombreuses années.

La COSTIF réclame un ré-équilibrage des politiques publiques, qui passe une décentralisation qui permettra aux régions de mieux répartir les emplois. Ces politiques doivent mettre fin à la concentration des activités autour de clusters d'intérêt national ou international, à la faveur d'un polycentrisme qui permet un développement plus harmonieux, une sobriété qui n'érige pas la mobilité en mantra, avec le souci d'une meilleure qualité de vie. C'est sur les transports en commun existants que la priorité doit être mise et non sur des infrastructures qui coûteuses qui renforcent la métropolisation et ses désagréments. Elle demande un soutien renforcé à l'agriculture de proximité et aux circuits courts, à la promotion des cultures biologiques, aux cultures vivrières, ainsi qu'au développement des jardins familiaux, dans le souci de la préservation de l'environnement et de la biodiversité.

Enfin la coordination demande qu'un accès à l'information de tout citoyen soit garanti lors de l'élaboration d'un projet d'aménagement du territoire, avec de véritables moyens alloués au développement d'une expertise citoyenne, et une réelle prise en compte par les porteurs de projets des avis qui lui sont exprimés.

Pour aller plus loin

<https://www.societedugrandparis.fr>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_Paris_Express

<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/ligne/ligne-18>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Plateau_de_Saclay

[Loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris](#)

<https://www.iledefrance.fr/>

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/>

<https://www.bouygues-construction.com/blog/fr/thematic/biodiversite/>

<http://www.medef-idf.fr/>

<http://www.fdsea-iledefrance.fr/>

<http://terresfertiles.com>

<http://www.colos.info/actualites/oin>

<http://costif.parla.fr/>