

# PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 DE L'ISLE-ADAM A LA FRANCILIENNE

## REUNION THEMATIQUE AGRICULTURE, MILIEU NATUREL, ENVIRONNEMENT AU REGARD DES QUATRE SOLUTIONS

**JEUDI 4 OCTOBRE 2007**  
**Centre de Sports de Presles**

### MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE

M. PIERRE-GERARD MERLETTE, M. PIERRE-LOUIS DOUCET, M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE

### MAITRE D'OUVRAGE :

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN, DIRECTRICE REGIONALE ADJOINTE DE L'EQUIPEMENT ET REPRESENTANTE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

M. JEREMIE NÈGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16

### EXPERTS :

MME CAROLINE LAVALLART, ADJOINTE AU CHEF DE SERVICE DE LA PRESERVATION DES ESPACES, DU PATRIMOINE ET DE LA BIODIVERSITE, DIREN

M. MICHEL BAJARD, DIRECTEUR ADJOINT EN CHARGE DE L'AGRICULTURE A LA DDEA DU VAL D'OISE

M. GREUZAT, CABINET GREUZAT EN CHARGE DE L'ETUDE D'IMPACT AGRICOLE

### INTERVENANTS :

M. LE MAIRE-ADJOINT DE PRESLES .....	2
M. JEAN NAEL, AGRICULTEUR .....	14
M. GILLES MENAT, MAIRE ADJOINT DE BAILLET EN FRANCE .....	16
M. PIERRE-YVES BOUDER, ADJOINT AU MAIRE DE NERVILLE-LA-FORET.....	18
UN INTERVENANT, AGRICULTEUR A CHAUVRY .....	19
M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE .....	20
M. JEAN-MARIE FOSSIER, PRESIDENT DE LA FEDERATION DES SYNDICATS D'EXPLOITANTS AGRICOLES D'ILE DE FRANCE, VICE-PRESIDENT DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE D'ILE DE FRANCE, VICE-PRESIDENT DE LA CAPA FRANCE .....	27
M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET .....	29
M. JEAN-LUC BARRAILLER, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION POUR LA GESTION DU GRAND GIBIER DU VAL D'OISE .....	35
M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST : .....	39
M. LACOMBE, ASSOCIATION ORNITHOLOGIQUE, LA LIGUE PROTECTRICE DES OISEAUX .....	42
M. VINCENT VIGNON, OGE .....	43
M. BOUCHEZ, PREMIER ADJOINT DE LA COMMUNE DE MOURS ET PREMIER VICE-PRESIDENT DU SYNDICAT DU RU DE PRESLES .....	45
UN INTERVENANT.....	46
M. ANTOINE THIROUIN, AGRICULTEUR A ATTAUVILLE, EXPLOITANT DE LA CUEILLETTE DE LA CROIX VERTE .....	47
M. GILLES MONSILLON, ELU DE PRESLES .....	48
M. JEAN-PAUL HUNAULT, ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE ET CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS ADAM.....	49
MME LYDIE CHIKHANE, VILLAINES-SOUS-BOIS.....	50
M. LELOUCHE .....	52

*La séance est ouverte à 20 h 05 par Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, et animée par M. Olivier RÉCHAUCHÈRE.*

**MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :** Si vous voulez bien vous installer, nous allons commencer. Vous savez bien que ces séances sont longues, et nous nous sommes fixés comme règle de ne pas dépasser 23 heures. Monsieur le Maire adjoint de Presles va vous dire quelques mots pour vous accueillir. Nous le remercions d'avoir mis à notre disposition cette grande salle.

**M. LE MAIRE-ADJOINT DE PRESLES :** Merci Madame. Mesdames et Messieurs, bonsoir. J'ai le plaisir de vous accueillir au nom de Monsieur Régis HUMBERT, maire de Presles, que je représente ce soir, qui ne peut être parmi nous et je vous prie de l'en excuser.

J'ai le grand plaisir de vous accueillir tous pour ce débat public ce soir à Presles avec la Commission Particulière du Débat Public. Nous allons pouvoir débattre tout à fait librement sur ce projet de prolongement d'autoroute A16 qui, bien entendu, nous concerne tous à plus d'un titre. Je vous souhaite à tous une bonne soirée. Sans plus tarder puisque nous avons des impératifs d'horaires, je vous suggère d'entrer dans le débat.

**M. CLAUDE BRÉVAN :** Je ne sais pas si les personnes présentes ont déjà participé à une de nos réunions. Pour ces personnes je vais rappeler très rapidement ce qu'est ce débat et la Commission qui anime ce débat.

Ce débat a été organisé par la Commission Nationale de Débat Public, à la demande du Conseil Régional d'Île-de-France et de France Nature Environnement. Elle a mis en place une Commission Particulière du Débat Public composée de quatre personnes : Pierre-Louis DOUCET, Pierre-Gérard MERLETTE, et Olivier RÉCHAUCHÈRE, et moi-même Claude BRÉVAN.

Je rappelle le principe, à savoir que nous sommes absolument neutres. Nous n'avons pas à prendre parti. Nous ne serons pas amenés à l'issue de ce débat à faire de propositions au Ministre, mais simplement un rapport assez synthétique de ce qui s'est dit, mais qui reflète au maximum les enjeux soulevés et les positions des uns et des autres.

On observe les principes suivants :

Un principe de transparence, c'est-à-dire que tout ce qui est dit est enregistré et accessible. C'est une vraie responsabilité face à la prise de parole. On vous demande de vous nommer pour retranscrire vos propos et pour vous identifier.

Un principe d'équivalence, c'est-à-dire que toutes les interventions ont la même valeur. Il n'y a pas de hiérarchie dans les prises de parole. On veille cependant à équilibrer le temps de

parole, afin que ce ne soit pas toujours les mêmes qui s'expriment, car tous doivent pouvoir intervenir.

A l'entrée, vous avez des documents, dont vous pourrez prendre connaissance.

Nous sommes à la 4<sup>ème</sup> réunion de ce débat public. Nous entrons aujourd'hui dans les sujets très sensibles, qui d'ailleurs étaient à l'origine de la motivation de France Nature Environnement et du Conseil Régional de demander ce débat public. Ils étaient sûrs de l'impact sur l'agriculture, sur le milieu naturel, et sur l'environnement, en lien avec le milieu rural au regard des quatre solutions.

Avant de passer la parole à Olivier RÉCHAUCHÈRE, qui animera cette réunion, puisque les membres de la Commission animent ces réunions à tour de rôle, je voulais vous signaler les points suivants.

Deux nouveaux cahiers d'acteurs ont été établis. Ils n'ont pas pu être imprimés aujourd'hui, car nous les avons reçus un peu tard et qu'il fallait y apporter quelques corrections. Un premier cahier d'acteur a été rédigé par la Chambre d'Agriculture et la Fédération Départementale des Exploitants Agricoles d'Île-de-France et un deuxième cahier d'acteur élaboré par Île-de-France Environnement. Ils figurent en document provisoire sur la table à l'entrée de la salle.

A l'issue de ces trois premières réunions, il nous a semblé que l'on pouvait un peu mieux décider ce que serait la suite du débat. On se rencontre que c'est un projet assez petit dans sa dimension, mais en fait vous avez besoin d'approfondir un certain nombre de sujets et d'avoir des détails sur ce sujet.

On vous propose d'organiser à cette fin le 9 novembre, le jour où nous avons prévu une réunion libre, de mettre en place des petits ateliers. Vous ne serez pas tous réunis, ces ateliers se tiendraient simultanément sur des sujets sur lesquels vous attendez des éclaircissements ou vous souhaitez faire des propositions ou contre-propositions.

Certains d'entre vous étaient très intéressés par la question du réaménagement de la RN1 actuelle dans la traversée de Montsoult et Maffliers. Un atelier porterait sur ce sujet.

Il y a notamment la préoccupation des élus locaux sur l'aménagement du carrefour de la Croix Verte, maintes fois évoqué, dont le raccordement de la voirie locale à ce grand échangeur, l'impact sur les implantations à proximité de ce carrefour.

Un troisième atelier serait intéressant sur l'analyse approfondie de l'insertion paysagère des différents tracés. Les propositions de tracés impactent différents paysages. Vous avez peut-être pu prendre connaissance des études réalisées. Certains souhaitent avant la réunion réaliser une séance de travail sur le terrain pour véritablement permettre de visualiser concrètement ce qui sera réalisé.

Bien évidemment, si vous avez d'autres suggestions pour tenir des ateliers un peu thématiques sur des points précis, vous me les ferez connaître. Il ne faut pas les multiplier à

l'infini, sans cela on ne pourra pas travailler. Après ces ateliers, il y aura une restitution et une synthèse puisque là aussi, il faut que tout le monde soit au courant de ce qui s'est dit, mais il nous paraît préférable de travailler en groupes plus restreints.

Enfin, au cours de cette réunion dite « libre », on souhaiterait que les participants puissent s'exprimer s'ils le souhaitent sur la problématique suivante : imaginons que le tracé qui sera retenu par le Ministre ne soit pas le tracé qu'ils souhaitaient, que souhaiteraient-ils pour améliorer, pour amender en quelque sorte les autres tracés ?

Est-ce qu'il y a des possibilités d'atténuer en quelque sorte, dans ces tracés qu'a priori vous ne reprenez pas – sachant que tous les tracés ont leurs défenseurs – les effets négatifs qui vous étaient apparus ?

Aujourd'hui, c'est bien « agriculture, milieu naturel, environnement ». La prochaine fois, on travaillera sur les aspects environnementaux liés plutôt à l'occupation humaine en quelque sorte, donc la question de bruit, de nuisances et de pollution.

Puis enfin, la semaine prochaine, il y aura une deuxième partie qui portera sur les projets locaux de développement ou les projets locaux de voirie qui sont actuellement dans les cartons, ou presque sortis des cartons, dans les diverses institutions.

Bien évidemment pour nous, il est particulièrement important que la prochaine fois la présence des responsables locaux soit importante de manière à ce qu'ils nous exposent leurs projets et les interactions de ces projets avec les projets routiers, et réciproquement.

Je vais passer la parole à Olivier RÉCHAUCHÈRE. Je ne sais pas s'il est utile de commencer par projeter la carte globale qui montre tous les tracés, je pense que vous l'avez vue dans l'entrée, mais peut-être que cela peut servir de toile de fond, plus que ce camion, aux exposés qui vont suivre.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**  
Merci, Madame la Présidente. Avant de rentrer dans le vif du sujet, je vous donne en préambule quelques informations sur l'actualité du débat. Le débat a plusieurs instruments, au-delà des réunions publiques. Il y a en particulier le site internet.

A titre d'information, la fréquentation du site internet est en croissance – on s'y attendait – entre le mois d'août et de septembre, elle a été multipliée par trois, et les premiers chiffres de la fréquentation du mois d'octobre poursuivent cette tendance à la hausse. En particulier, on se rend compte qu'il y a beaucoup de téléchargements, c'est-à-dire que les visiteurs approfondissent – on n'est pas là à les surveiller, mais on a moyen de vérifier – y compris des téléchargements des dossiers qui sont en ligne ; donc ce sont des visites, je dirais, approfondies.

Il y a un certain nombre de contributions, d'avis et de questions consultables sur le site. Pour l'instant, il y a 5 questions adressées à la Cellule de la CPDP et 25 à la maîtrise d'ouvrage, et une trentaine d'avis qui ont été envoyés soit par carte T, soit par internet, soit lors des réunions publiques.

Il y a six contributions, au sens d'avis apportant un certain nombre d'informations supplémentaires, qui nous ont été adressées et que nous avons également mises en ligne sur le site internet.

Il y a également des cahiers d'acteurs : le premier cahier d'acteurs du Collectif Plaine de France Ouest qui est déjà disponible, les deux cahiers d'acteurs dont vous a parlé Claude BRÉVAN, et trois cahiers d'acteurs en préparation.

Enfin, le Journal du Débat n°2 est en cours de réalisation et sera bientôt disponible.

Voilà pour l'actualité du Débat.

Je vais passer à la présentation de la soirée : la thématique, je reviens sur ce que disait Claude BRÉVAN : on va parler d'agriculture et d'environnement, en se limitant à la composante territoriale de l'environnement, c'est-à-dire les impacts sur l'environnement en termes territoriaux.

On va aborder la question de l'eau, du sol, de la faune, de la flore, du paysage et du patrimoine. On a choisi de séparer et de renvoyer les questions d'environnement en termes d'impacts sur les habitants dans une autre réunion, sinon ce serait trop chargé.

Vous avez le déroulé de la réunion : dans une première partie, sera abordé l'aspect agriculture. La maîtrise d'ouvrage fera une présentation d'une vingtaine de minutes : Michel BAJARD et Jérémie NÈGRE.

Ensuite, on prendra une quarantaine de minutes pour donner la parole à la salle, de deux façons : des questions-réponses, suite à la présentation faite par la maîtrise d'ouvrage, et les personnes, qui nous ont explicitement demandé à prendre la parole, interviendront également. Nous avons indiqué ici que Monsieur DEZOBRY, du Syndicat Agricole Plaine de France, interviendra.

Ensuite, une deuxième partie sur l'environnement. C'est exactement le même plan : la présentation par la maîtrise d'ouvrage : Caroline LAVALLART et Jérémie NÈGRE, puis le débat avec la salle selon le même principe.

Nous avons eu trois demandes d'intervention : Monsieur Jean ROSSEZ de l'AFIA (Les Amis de la Forêt de l'Isle Adam), Monsieur Jean-Luc BARRAILLER de l'AGGVO (l'Association pour la Gestion du Grand Gibier dans le Val d'Oise) et Monsieur LOUP qui représentera Île-de-France Environnement.

Dans une troisième partie, on voudrait rapprocher les deux thématiques qui ont été traitées, agriculture et environnement, puisque dans les deux cas, elles ont un impact territorial et il y a peut-être des convergences importantes que vous souhaiterez peut-être faire émerger.

Et puis, peut-être faire déjà un « galop d'essai » sur ce que proposait Claude BRÉVAN tout à l'heure, c'est-à-dire essayer de voir un peu sur l'ensemble des tracés si des positions, je

dirais très fermement opposées à certains tracés, ne peuvent pas devenir plus nuancées sur la base d'une amélioration de ces tracés. Donc, on pourra ouvrir assez largement le débat.

Je vais passer la parole à Michel BAJARD qui est Directeur Adjoint en charge de l'Agriculture à la DDEA du Val d'Oise.

**M. MICHEL BAJARD, DIRECTEUR ADJOINT EN CHARGE DE L'AGRICULTURE A LA DDEA DU VAL D'OISE** : Merci, merci Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, bonsoir.

J'ai la charge de vous présenter le contexte régional et départemental agricole et forestier environnant ce projet. Cette présentation a été établie avec les éléments que nous détenons à la DDEA du Val d'Oise et à la DRIAF.

Je vous présente d'abord la DRIAF : c'est un service de l'État déconcentré, c'est une Direction Régionale et Interdépartementale pour la Petite Couronne de l'Agriculture et de la Forêt de l'Île-de-France, basée à Cachan. Elle est chargée d'appliquer la politique agricole et forestière et d'aménager le territoire dans les domaines suivants :

- l'orientation et le soutien aux filières agricoles et agro-alimentaires, la forêt et le bois,
- les politiques de développement rural,
- l'enseignement technique agricole (5.200 élèves sont gérés en France),
- le conseil et le contrôle en matière de protection sanitaire,
- l'emploi et l'inspection du travail en agriculture,
- l'information économique et statistique,
- l'évaluation des politiques publiques.

La DDEA du Val d'Oise : c'est la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise, basée à Cergy. Elle résulte de la fusion le 1<sup>er</sup> janvier 2007 de la DDE Val d'Oise et de la DDAF Val d'Oise.

C'est une expérimentation qui est en cours dans huit départements dont les Yvelines et le Val d'Oise pour l'Île-de-France. Cette Direction assure la continuité des missions de la DDAF 95 pour assurer un rôle de proximité et de mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines suivants, très proches de ceux de la DRIAF, vous allez vous en rendre compte :

- l'économie agricole : nous instruisons les soutiens financiers au niveau local,
- nous regardons l'aménagement et le développement rural,
- nous traitons les problèmes de forêts et des bois,
- nous assurons par un service qui est nouveau, qui est un guichet unique pour le département, la police de l'eau sur l'ensemble du territoire,
- nous sommes compétents également en protection de l'environnement, chasse et pêche, en délégation du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable,
- nous avons l'Inspection du Travail en Agriculture sur le département.

Il faut dire que le Val d'Oise est un département qui s'insère très bien dans la dynamique du développement agricole régional, il n'y a pas de particularisme spécifique, et vous allez vous

rendre compte que tous les soucis et tous les éléments positifs se retrouvent un peu dans tous les départements.

En éléments positifs, on peut tout d'abord dire que sur le territoire de l'Île-de-France, l'agriculture, et c'est un chiffre quand on l'a découvert qui nous a paru assez important et assez significatif pour être retenu : 240.000 emplois agricoles et rattachés, ce qui représente cinq fois le secteur automobile et autant que les activités financières, donc les activités de banques. Tout cela se trouve sur un espace régional qui, comme vous le constatez sur la carte, est majoritairement rural.

Comment arrive-t-on à ce chiffre de 240.000 emplois ?

- les métiers de l'agriculture qui sont en forte baisse : 16.000 emplois,
- les services à l'agriculture aussi en baisse : 15.500 emplois,
- les métiers de la forêt : 1.000 emplois,
- l'agro-alimentaire (l'industrie, les commerces de gros, la restauration collective et les traiteurs) est stable : 136.000 emplois, c'est le nombre d'emplois le plus important de la liste,
- les métiers du cheval, en hausse : 10.000 emplois,
- les services en milieu rural : 35.000 emplois, également en hausse,
- les métiers des espaces verts en forte hausse : 30.000 emplois,

pour un total donc de 240.000 sur l'ensemble de la Région .

Cette diversité significative des cultures se retrouve évidemment dans le Val d'Oise avec les cultures céréalières en tête et les cultures spécialisées qui sont en difficulté – nous serons amenés à en reparler – qui sont l'arboriculture et le maraîchage. Sachez que dans l'ensemble de la région, cela représente 28 % en termes d'emplois, c'est donc intéressant de s'en préoccuper, sur seulement 20,3 % de la surface agricole utile.

Sur une carte régionale, vous constatez que sur la région du projet qui est fléchée sur la carte, il y a une grande variété en termes de typologies d'agricultures. Sur la carte, tout ce qui est en orange foncé, orange moyen et jaune clair représente les activités qui sont sans difficultés particulières, notamment liées aux grandes cultures.

En revanche, ce qui est en rose représente les initiatives d'intensification vers des systèmes spécialisés, qui ont dû être établies par les exploitants agricoles, ce sont notamment des reconversions ou des spécialisations.

Pour faire simple, vous voyez que sur la Plaine de France, nous avons vraiment une typologie très étalée, alors que sur le Vexin, c'est plus homogène, on est plus « céréalier » qu'autre chose.

Toute la couronne rouge, c'est le Groupe 4, ce sont des petites exploitations spécialisées qui sont évidemment, à cause de la densification urbaine, menacées.

Cette agriculture val d'oisienne, il faut également positiver, est extrêmement performante, mais elle est contrastée comme l'est l'ensemble de l'agriculture régionale. C'est toutefois à nuancer parce que sur la Plaine de France, et notamment sur la Croix Verte, on a certains exploitants qui se sont restructurés vers la vente directe et donc le phénomène de crise est moins sensible.

Voici quelques chiffres de l'agriculture dans le Val d'Oise : sur la surface du département, la surface agricole utile représente 47 %, la surface boisée 19 % - un peu moins que la moyenne régionale – dont 73 % en forêts privées et 27 % en forêts publiques. En chiffres, c'est similaire à la moyenne régionale.

650 exploitations agricoles en chiffre rond, dont 500 sont aidées par la PAC notamment, d'une surface moyenne par exploitation aidée de 120 hectares, des pertes de SAU qui ralentissent depuis quelques années, moins 400 hectares perdus de 1970 à 1988 par an, moins 200 hectares de 1988 à 2000, moins 90 hectares de 2000 à 2005. Mais quand on fait l'addition sur 35 ans, cela fait 10.000 hectares de perdus qui représentent environ 15 % de ce qu'il y avait en 1970.

Quelques statistiques agricoles : les cultures majoritaires sont le blé tendre, la betterave, et à l'opposé, en termes d'occupation du sol, l'arboriculture et le maraîchage n'occupent respectivement que 1,2 % et 0,4 %.

Le département est par ailleurs équipé d'un certain nombre d'élevages qui, eux aussi, ont tendance à se réduire. On compte dans le département 4.000 bovins dont 1.000 vaches laitières, 2.200 ovins, 370 caprins, 1.400 porcins, 820 équidés, 292.000 poules pondeuses, des apiculteurs en nombre et des élevages d'animaux domestiques au nombre de 60.

Récemment, sur les deux dernières années, c'est une chose qui est à noter, les cultures énergétiques ont plus que doublé : elles ont atteint 5 % de la surface agricole utile en 2006. Ces cultures énergétiques, je vous le rappelle, ce sont le blé (ce qu'on appelle le blé éthanol), le maïs, la betterave à sucre toujours pour l'éthanol, et d'autre part le Diester, donc le colza.

Cette Plaine de France est essentielle dans l'économie agricole du Val d'Oise. Elle représente un territoire homogène qui comporte des terres limoneuses de très bonne qualité agronomique - je crois que c'est reconnu sur l'ensemble de la région - elle participe à l'équilibre des territoires aux interfaces agriculture, urbanisation et forêt, et bien sûr, elle contribue à la qualité des paysages.

Ce projet de raccordement de l'A16 impacte plus ou moins selon les tracés, Jérémie NÈGRE l'exposera tout à l'heure et je ne rentre pas dans le détail : 20 exploitations sont concernées, 60 hectares au maximum de prélèvement sur les tracés qui impactent les plus.

A noter la présence de deux exploitations importantes de maraîchage et d'arboriculture avec vente directe, qui posent un réel problème et demande une réflexion soutenue pour les liaisons routières et les raccordements à l'autoroute, la présence de l'installation de la seule coopérative agricole du département. Tout cela nous conduit à une nécessité de mettre en



œuvre des réorganisations foncières, je crois que l'on ne s'en passera pas, afin de minimiser les impacts sur les exploitations.

Par ailleurs, nous avons également la nécessité de rétablir les voies de circulation agricole, à la fois locales mais aussi infra-départementales, en veillant bien à ce que le gabarit des engins agricoles soit retenu dans ses plus grandes dimensions.

Je vais maintenant aborder le problème forestier en partant aussi des données régionales. Sur le Val d'Oise, vous pouvez voir trois forêts en plus sombre, une autre qui est en rouge, la Forêt de Montmorency, en cours d'étude pour être passée en « forêt de protection ». Rien n'est fait, elle est notée comme étant un projet, la Forêt de l'Isle-Adam tout de suite au nord et la Forêt de Carnelle juste au-dessus.

Au niveau régional, il y a 70 % de forêts privées, donc un peu moins que le pourcentage départemental, 71.000 hectares de forêts domaniales donc de l'État, et fait intéressant et important 13.000 hectares de forêts régionales appartenant au Conseil Régional d'Île-de-France à travers l'Agence des Espaces Verts. Un total donc de 278.000 hectares (en chiffre rond) sur 23 % du territoire francilien (c'est à rapprocher de la moyenne nationale qui est à 27 %).

Qu'y trouve-t-on ? Essentiellement des feuillus, pour 90 %, principalement des chênes, et 10 % de résineux, en majorité des pins sylvestres.

C'est une forêt qui est récoltée, mais probablement pas assez. Elle a un volume sur pieds de 41 millions de mètres cubes, une récolte annuelle de 960.000 mètres cubes, mais c'est une ressource qui dispose d'une certaine marge.

Comment valoriser cette forêt francilienne ? En Île-de-France, la production de bois est de l'ordre de 960.000 mètres cubes, 550.000 de bois bûches, 180.000 mètres cubes de bois d'industrie, énergie ou trituration (pâte à papier), 230.000 mètres cubes de bois matériau. On peut donc dire qu'il y a une sous-exploitation de la forêt puisque 30 à 40 % de sa croissance biologique ne sont pas mobilisés à l'heure actuelle. Ce qui est mobilisé, c'est environ 2,5 % par an.

Le contexte actuel que vous connaissez, le réchauffement climatique et l'exploitation des énergies renouvelables donnent aux agro-matériaux combustibles issus de la forêt un intérêt grandissant et effectivement on voit se développer un commerce autour de ce bois.

Une autre vocation des forêts franciliennes, c'est l'accueil du public en forêt. Sur la population de l'Île-de-France qui est de plus de 11 millions d'habitants, 100 millions de visites sont constatées par an sur les forêts domaniales sous gestion ONF, qui au niveau national en reçoivent 200 millions, soit 20 % de la population de la région parisienne, et la moitié des visiteurs sur la région. A titre d'exemple, c'est la Forêt de Fontainebleau qui est citée partout et qui en l'espace de quelques années, de 1968 à 1999, est passée de 13 à 17 millions de visiteurs.

Cette gestion des massifs forestiers au plus près du projet, c'est d'une part la Forêt de l'Isle-Adam, principalement domaniale, d'une surface de 1.547 hectares, qui comme vous le savez est coupée par le tracé actuel de la RN184, le Vallon de Presles, entre les communes de Presles et de Maffliers, encadrée au sud par la Forêt de l'Isle-Adam et au nord par la Forêt de Carnelle, est traversée sur toute sa longueur par la RN1.

Les Forêts de l'Isle-Adam et de Carnelle se prolongent vers le nord, en Picardie, par le massif forestier de Chantilly et au sud par le massif de Montmorency, formant un grand arc forestier naturel au nord de l'Ile-de-France, donc c'est un arc forestier qui est un ensemble reconnu par tous les spécialistes et qu'il est évidemment nécessaire de conserver afin d'avoir une continuité biologique.

Je vous remercie de votre attention. J'espère que j'ai respecté les dix minutes...

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : A quelques minutes près, merci. Je propose de passer tout de suite la parole à Jérémie NÈGRE, de la DREIF, qui est le chef de projet du prolongement de l'A16, et de grouper l'ensemble des questions à la suite des deux interventions.

**M. JEREMIE NÈGRE, CHEF PROJET A16, DREIF** : Bonsoir à tous, j'appartiens à la DREIF et donc je vous présente les impacts de l'A16 sur l'agriculture.

Pour les quelques-uns qui ont levé la main tout à l'heure pour dire qu'ils n'étaient pas encore venus, je vais présenter très rapidement le projet et ensuite on rentrera dans les impacts agricoles.

Les projets : on est parti d'une constatation qui est qu'actuellement, on a un problème sur la RN1 et sur la Croix Verte, cela coince, et cela pénalise deux types de personnes : les habitants d'abord, qui souffrent des nuisances, et les usagers. Cela donne deux grandes catégories d'objectifs :

- d'un côté, pour les usagers, on veut rendre cohérent le réseau des voies rapides, cela veut dire grosso modo qu'on veut donner à tout endroit la même qualité de service autoroutier. Cela veut dire raccorder l'A16 au réseau de voies rapides de l'Ile-de-France et établir la continuité de la Francilienne,
- deuxième point : améliorer le cadre de vie et la qualité de vie pour les riverains, les habitants : supprimer le trafic de transit en traversée des communes, requalifier la RN1 et délester la voirie locale.

A côté de ces objectifs-là, il y a des enjeux qui sont les enjeux du territoire, un territoire fort, qui a comme partout une assez grosse pression et qui donc doit arriver à trouver un juste équilibre entre des enjeux qui sont parfois antagonistes. On en a relevé cinq :

- la protection du patrimoine et des paysages,
- la préservation du cadre de vie des habitants,
- la préservation de l'activité agricole dont a parlé Monsieur BAJARD,
- le potentiel de développement,

- la préservation des milieux naturels.

Aujourd'hui, on se focalise sur trois d'entre eux qui sont en lien avec l'agriculture et l'environnement naturel, l'environnement territorial.

Pour répondre à ces objectifs, dans le cadre de ces enjeux, on propose quatre solutions, solutions A, B, C et D. Je ne vous les présente pas dans le détail puisque vous les connaissez bien :

- la solution A : la solution rouge,
- la solution B, plus courte : la solution jaune,
- la solution C
- la solution D qui passe par la RN184 puis la RN104.

Vous avez ces quatre solutions de manière plus détaillée sur des photos aériennes dans le dossier du Débat, pages 49 et 51, je n'y reviens pas dans le détail.

Je vous propose de passer maintenant aux questions plus propres à l'agriculture.

Tout d'abord, je vais vous dire comment nous avons travaillé : l'étude d'impacts sur l'agriculture a été réalisée par un cabinet expert qui est représenté ici par Monsieur GREUZAT qui a travaillé de la manière suivante : il a évalué trois types d'effets, qui sont les effets les plus communément amenés par une infrastructure :

- les effets de prélèvement, c'est le plus évident, c'est tout simplement la consommation des terres due à l'infrastructure,
- les effets de coupure qui sont le fait de détruire des îlots en coupant l'exploitation et de poser de problèmes pour les réseaux agricoles, que ce soit les circulations agricoles ou les réseaux hydrologiques,
- d'autres effets connexes un peu plus mélangés qui sont à la fois l'impact des travaux, les modifications, la pollution atmosphérique localement et tout un tas d'autres questions.

Le Cabinet GREUZAT a réalisé une étude qui a été co-pilotée avec la DDEA du Val d'Oise et avec les organisations professionnelles agricoles. Les données ont été recueillies directement auprès des exploitants, d'abord au cours d'une réunion de travail, puis un questionnaire détaillé a été envoyé à 21 d'entre eux, 16 ont répondu, c'est donc une implication assez forte des exploitants.

L'étude a relevé trois secteurs importants :

- le premier au nord, autour de Nerville et Presles où l'infrastructure est existante puisqu'on reprend dans cette partie la RN1,

- un deuxième secteur autour du secteur de Maffliers, relativement commun aux trois solutions A, B et C, qui sont proches au moins dans la première partie,
- le secteur de la Croix Verte qui est le secteur qui regroupe à la fois les différents centres des solutions et les enjeux les plus forts.

Dernier point, la solution D, comme on le verra, n'a pas été directement abordée dans l'étude car dans la mesure où elle réutilise énormément d'infrastructures existantes, le taux de prélèvement et les impacts sont très faibles.

Je vous présente ici les effets par catégories d'effets évoqués tout à l'heure, avec les quatre solutions :

En termes de prélèvement, donc la consommation des terrains :

- solution A : il est prélevé 60 hectares avec 16 exploitants concernés. Les types de cultures touchés sont avant tout la polyculture puisqu'elle est dominante dans le secteur, autour de la Croix Verte, ce sont des zones d'arboriculture et de maraîchage, et enfin l'activité de compostage ;
- solution B : 44 hectares sont prélevés avec 13 exploitants concernés. Les mêmes types de cultures sont touchés, mais l'activité de compostage n'est pas touchée ;
- solution C : 59 hectares comme la solution A et 18 exploitants concernés. Les mêmes types de cultures sont touchés ainsi que l'activité de compostage ;
- solution D : seulement 8 hectares sont prélevés.

Sur les questions de coupure :

- la solution A a un impact fort sur le secteur de Maffliers puisqu'elle passe au milieu des îlots, de la même manière sur le secteur de la Croix Verte où elle passe au milieu des îlots ;
- la solution B a un impact moyen sur le secteur de Maffliers : au début, elle passe au milieu des îlots, comme la solution A, mais ensuite elle vient longer la voie ferrée et provoque donc moins d'effets de coupure puisqu'elle longe l'infrastructure existante. Elle a également un impact moyen dans le secteur de la Croix Verte puisqu'elle passe là aussi le long des infrastructures existantes, avec la particularité de rendre plus compliqué l'accès aux ventes directes et à la façade commerciale de ces activités qu'elle pénalise donc (ce que l'on appelle « vente sur place », ce sont les activités de cueillette proches de la Croix Verte) ;
- la solution C a un impact fort sur le secteur de Maffliers, comme la solution A, et également un impact fort, voire très fort, sur le secteur de la Croix Verte, avec toujours un passage au milieu des îlots, et cette fois-ci, comme pour la solution B,

une remise en cause de l'activité de maraîchage et de vente sur place puisqu'on pénalise les accès à ces activités ;

- la solution D a un impact très faible puisque les emprises prélevées le sont en bordure des infrastructures existantes et il n'y a donc plus cet effet de coupure.

Dernier point, les effets connexes :

- solution A : on note des pollutions atmosphériques potentielles, un risque de perturbation du système hydraulique, les remblais et déblais qui provoquent des changements dans l'écoulement des eaux, et un passage à proximité de la Coopérative CAPA FRANCE dont a parlé tout à l'heure Monsieur BAJARD. On ne pénalise pas directement mais par contre il faudra regarder plus dans le détail les enjeux sur la coopérative CAPA FRANCE,
- solution B : on retrouve la pollution atmosphérique potentielle qui est liée tout simplement à la présence de l'infrastructure. Ici, elle se rapproche plus de l'activité maraîchage-verger-vente sur place, qui est particulièrement sensible à cette question de la pollution atmosphérique. On retrouve également le risque de perturbation du système hydraulique qui est intrinsèque à l'infrastructure ;
- solution C : on retrouve à la fois les effets de la solution A et de la solution B, pollution atmosphérique potentielle, risque de perturbation, effet sur la coopérative CAPA FRANCE, et puis la pollution atmosphérique est plus particulièrement préjudiciable à l'activité de maraîchage-verger-vente sur place, donc aux cueillettes ;
- solution D : les impacts sont très faibles puisque l'infrastructure, donc les effets sont préexistants et que l'on réutilise les infrastructures.

Pour résumer, après avoir regardé ces trois types d'effets, on a une solution C, celle qui est la plus préjudiciable à l'activité agricole. Elle aura un impact très fort à la fois en termes de prélèvement et de coupure. La solution A qui aurait également un impact fort, la solution B qui aurait moins d'effets à la fois en prélèvement et en coupure, et la solution D qui n'aurait quasiment pas d'impact.

C'est pour le topo général. Si on regarde la question plus particulière des activités de cueillettes puisque c'est un point particulier et d'importance dont a parlé Monsieur BAJARD, la première des choses à dire c'est que le premier impact, c'est le fait de supprimer la Croix Verte.

On n'y échappe pas, si on veut faire sauter les bouchons de la Croix Verte, forcément, on a un impact commercial sur ces activités puisqu'il faut bien le dire, actuellement, les activités de cueillettes profitent du fait que les gens font la queue aux bouchons à côté et voient bien qu'il y a des choses intéressantes et qu'on peut revenir le week-end avec les enfants. Si on décide de faire le projet et de supprimer la Croix Verte, cela a un premier impact important pour ces activités-là.

Le deuxième point, c'est qu'on a un impact qui est plus fort pour les solutions B et C, à la fois en termes de prélèvement puisqu'on revient sur la Croix Verte, en termes d'accès également et de façade commerciale puisqu'on complexifie en plus l'échangeur de la Croix Verte, et en termes de pollution atmosphérique puisque l'infrastructure revient sur la Croix Verte.

Voilà pour la synthèse. Ensuite, très rapidement, si on décide de poursuivre sur n'importe laquelle de ces solutions ou sur une autre, on aura un complément d'études d'impacts sur la solution retenue. Avec une seule solution, on pourra aller plus dans le détail, éventuellement compléter des manquements, on le fera évidemment en concertation avec la DDEA 95 et les organisations professionnelles, comme on l'a fait jusque là. Après ce sera le processus habituel : saisine de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier pour voir si un réaménagement foncier semble opportun, puis enquête parcellaire et acquisition foncière pour récupérer les terrains nécessaires.

Je vous remercie et je suis à votre disposition pour les questions.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Merci. Juste avant de passer la parole à la salle, je voudrais juste vous demander une précision : Monsieur BAJARD a beaucoup parlé de l'aspect forêt dans sa présentation générale et que vous ne l'avez pas décliné dans votre présentation, est-ce que vous pouvez en dire deux mots ou est-ce que cela ne vous semble pas important, ou est-ce que la DIREN le fera ?

**M. JEREMIE NÈGRE** : On abordera l'impact de l'A16 sur la forêt essentiellement en termes de faune, de flore et de paysage dans le cadre de la deuxième partie. Ce sera également abordé par la DIREN.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Très bien. Je passe la parole à la salle pour des questions, des avis, des points de vue. Il peut y avoir des questions juste pour rendre plus clairs des points qui seraient obscurs, et d'autres types de questions. C'est à vous.

Je vous prierai de parler dans le micro de façon générale puisqu'on enregistre les débats, et de vous présenter.

**M. JEAN NAEL, AGRICULTEUR** : Je suis agriculteur avec mes enfants, et aussi entrepreneur de travaux agricoles. Nous exploitons sur plusieurs communes de la Vallée de Chauvry et aussi sur les communes de l'Isle-Adam, Presles, Nerville, Mours, et nous livrons en partie nos récoltes aux coopératives agricoles et à la CAPA FRANCE.

Si je me permets d'intervenir ce soir, ce n'est pas au titre du Syndicat Agricole du Pays de France, mais en mon nom propre, et c'est pour vous démontrer que le tracé D ne nous convient pas du tout.

Nous avons été déjà touchés dans les années 1990 par la RN184 sur les communes de Villiers-Adam et Frépillon, et plus récemment par la Francilienne qui traverse la Vallée de Chauvry. A ce jour, avec nos engins agricoles, pour travailler sur les communes de Presles et de Nerville, nous sommes obligés d'emprunter dans la Forêt de l'Isle-Adam la RN184 sur une longueur de 5 km environ. Aucune route parallèle n'a été aménagée, seule une piste

cavalière et de piétons, et de plus pour acheminer nos récoltes aux silos, je ne vous explique pas les détours.

Première solution : traverser la commune de Presles et passer par Beaumont, ou bien prendre le chemin parallèle à la Nationale 1, mais que personne ne veut entretenir, que ce soit la commune de Presles ou la SANEF, et traverser la commune de Mours, ce qui n'est pas facile non plus. Eventuellement, pourriez-vous nous indiquer, si ce tracé D était retenu, les travaux que vous sauriez aménager pour la circulation des engins agricoles, voies agricoles éventuellement, et les emprises agricoles pour vous raccorder sur la Francilienne à la hauteur de Villiers-Adam ? et si vous comptez élargir la Francilienne et la RN184 car il faut que vous sachiez que ces deux routes, en période de pointe, sont déjà saturées ?

Enfin, pour un montant estimé à 170 millions d'euros sur une route existante, environ 11 km, ce n'est que du rafistolage.

Pour terminer, pourriez-vous me dire que l'ensemble des organisations agricoles représentées par le Syndicat du Pays de France sont favorables au tracé D et comme pour tout projet routier, pourquoi pas chez les autres et pas chez soi ? Merci.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Merci. Pouvez-vous apporter une réponse sur ces questions de circulation agricole ? Peut-être est-il nécessaire de remonter sur la carte les trajets dont parlait cet intervenant ?

**M. JEREMIE NÈGRE** : Sur la RN184, c'est une problématique qui est plutôt due à l'existant qu'au projet à venir, que vous avez soulevée. C'est vrai qu'on ne l'avait pas en mémoire, on ne le connaissait pas très bien. Dites-moi si je me trompe... Vous prenez la RN184 sur cette partie-là pour aller à Presles...

**M. JEAN NAEL** : Et pour rejoindre le silo du Mesnil-en-Thelle, nous devons traverser la N1, prendre des chemins ruraux sur la commune de Presles et longer la portion de la N1 qui fait en partie autoroute. Nous avons déjà le même problème, lors de la création de l'élargissement de l'A115 sur Frépillon, nous sommes en pourparlers avec le Directeur de la DREIF concernant les engins agricoles. Il y a eu un élargissement sur la commune de Frépillon, pour reprendre la direction de Bessancourt ou la direction Auvers-sur-Oise, on a un boyau de 1,5 km, il n'y a rien de fait. Donc, la DDEA veut nous faire passer dans des chemins ruraux qui ne sont pas praticables et que les communes ne veulent pas qu'on emprunte.

**M. JEREMIE NÈGRE** : On va se concentrer sur le problème de ce soir, je crois qu'on s'était vus d'ailleurs sur ce sujet-là. Pour revenir sur cette solution D, on n'a effectivement pas regardé la question de près. Ce qu'il faut voir, c'est que l'élargissement qui est prévu sur la RN184 est en forêt, on prévoit de le faire le plus réduit possible pour ne pas prendre d'emprise sur la forêt, donc il paraît difficile de réaliser un chemin parallèle à la RN184. Si c'est le cas, il faudra que l'on regarde ensemble les solutions pour pouvoir passer à un autre endroit.

Sur la question de l'élargissement de la RN184 et de la RN104 dont vous disiez qu'elles étaient déjà saturées, c'est prévu dans le tracé de la solution D, il est prévu d'élargir à deux fois trois voies cette section ici et cette section là, qui sinon satureraient complètement avec l'apport de trafic qui viendrait de l'A16. Est-ce que j'ai bien répondu à vos questions ?

**M. JEAN NAEL :** Si vous mettez une troisième voie plus une voie parallèle, cela vous fait au moins 100 mètres de large à prendre, et puis le blocage va se retrouver à Baillet.

**M. GILLES MENAT, MAIRE ADJOINT DE BAILLET EN FRANCE :** Je suis venu aujourd'hui sur invitation de Madame la Présidente parce que j'ai posé ma question il y a quelques semaines à Baillet en France et on m'a dit qu'il fallait venir à Presles, c'est pour répondre également à Monsieur sur le trafic D.

Pour information, à Baillet en France, il y a une pétition qui a recueilli plusieurs centaines de signatures sur le trafic, aujourd'hui conséquent, de la RD104 qui est devenue N104 depuis peu. Nous avons demandé aux habitants de faire une pétition qui a circulé, on a recueilli à peu près 300 à 400 signatures ce qui est important pour une petite commune comme Baillet en France qui comporte 1.700 familles, donc il y a à peu près 700 habitants qui étaient concernés. Pour tout vous dire, la N104 actuellement traverse Baillet en France. Cette pétition est arrivée en Mairie, la Mairie a fait suivre cette réponse au Conseil Général, au Député... je pense que Monsieur NÈGRE est au courant de cette affaire. Avant que cette RD104 devienne RN104, Monsieur SCELLIER, Président du Conseil Général, a diligenté une équipe pour le bruit. Une étude acoustique a déjà révélé des pointes à plus de 70 dB, ce qui est assez conséquent.

Je ne crois pas du tout au D parce que cela va devenir insupportable. J'ai bien entendu aussi que les enjeux étaient le cadre de vie des habitants. Donc moi, mon inquiétude, et j'aimerais aujourd'hui qu'on puisse répondre et ne pas me dire qu'on verra si la semaine prochaine il y aura un moment pour répondre à ma question. C'est cela qui est un peu malheureux, parce que je m'aperçois qu'il y a beaucoup de personnes qui posent des questions, et on leur dit pas aujourd'hui, peut-être la semaine prochaine. Je plaisante, mais j'espère qu'aujourd'hui, on va répondre à ma question.

Mon inquiétude c'est que déjà, c'est un trafic qui est énorme, comme le disait Monsieur, c'est saturé, on a une nuisance sonore très pénible pour les habitants, une pollution atmosphérique, aujourd'hui, on le dit, on ne peut pas le mesurer mais je suis persuadé que cela va être conséquent. Mon inquiétude est la suivante : demain l'A16, un trafic qui va être de plus en plus important. Avant de réfléchir à un aménagement de l'autoroute A16, je voudrais savoir ce que vous comptez faire sur les aménagements qui nous avaient été promis par le Conseil Général, c'est-à-dire des buttes, des murs, pour éviter le bruit. Cela n'a pas été fait et je voudrais savoir si vous pensez faire quelque chose sur la RN104 avant de prévoir un aménagement sur l'A16.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE :** Je vais demander au maître d'ouvrage de répondre très rapidement parce que, malgré ce que vous venez de dire, effectivement, ce n'est pas peut-être à une prochaine réunion qu'on abordera ces questions-là, c'est de façon certaine à la



prochaine réunion le 13 octobre que l'on en parlera et on l'a bien dit, on essaie de se concentrer sur les aspects environnements dans sa dimension territoriale, et non pas dans la dimension nuisances pour les habitants. Malgré tout, je passe la parole au maître d'ouvrage pour qu'il réponde très ponctuellement, mais je peux vous garantir qu'on l'abordera largement à la prochaine réunion et pas à une autre.

**M. JEREMIE NÈGRE :** Rapidement, cela va être difficile mais je vais faire de mon mieux parce que c'est une question complexe. Sur la question du bruit, vous avez deux choses différentes : la création d'une infrastructure et l'existant.

Sur la création d'une infrastructure, des engagements sont pris par le maître d'ouvrage à l'époque où il fait une déclaration d'utilité publique, il va voir les gens en leur disant qu'il va créer à côté de chez eux une infrastructure et leur promet de protéger de telle manière. Cet engagement-là, c'est le Conseil Général qui l'a pris, c'est a priori à lui de respecter ses engagements.

A côté de cela, il y a l'existant. Effectivement, il y a actuellement une campagne de mesures sur toute l'Île-de-France pour regarder où sont les points noirs bruit, donc les zones de très fortes nuisances sonores, c'est-à-dire supérieures à 70dB, avec l'obligation pour le maître d'ouvrage de l'infrastructure, donc dans ce cas l'État, d'améliorer cette situation. Si comme vous le dites, Baillet fait partie des zones à plus de 70dB - on pourra le regarder dans le détail car là, nous n'avons pas les supports, mais je ne pense pas que cela soit le cas - un travail pourra être fait pour améliorer l'existant.

Dernier point, sur la solution D dont vous parlez, c'est vrai qu'il y a une hausse très forte de trafic qui double presque, en conséquence, en tant que maître d'ouvrage de l'infrastructure, j'ai le devoir de vous fournir des protections phoniques pour améliorer la situation. Ce qui est prévu dans la solution D, ce sont des protections acoustiques pour améliorer cette situation, sachant qu'avec le trafic qui est amené, on ramènera juste les niveaux sonores à peu près à ce qu'ils sont actuellement, voire un peu en dessous. On pourra regarder cela plus dans le détail à la réunion sur les nuisances sonores, malheureusement je n'ai pas les supports pour pouvoir rentrer davantage dans le détail.

Vous abordez un dernier point qui est celui de la pollution atmosphérique. Il y a malheureusement très peu de moyens de lutter contre et il est évident qu'avec un trafic qui double sur la solution D, il y aura la pollution atmosphérique qui va avec, sachant que là également, on a quand même des éléments de réponse qui sont que des normes de plus en plus restrictives s'appliquent aux voitures, avec donc une amélioration constante du parc automobile, qui prend du temps car il faut que les véhicules se renouvellent, mais qui fait que dans les prochaines années nous aurons une qualité de l'air bien meilleure qu'actuellement.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE :** Merci. Je prends des questions qui ont à voir avec la question agricole. Nous y tenons, nous avons choisi, et je pense que l'ensemble des parties prenantes du Débat ont été d'accord, de faire des débats sous une forme thématique. Bien sûr, nous ne sommes pas rigides à ce point-là, mais on essaie de traiter à fond les questions

de façon thématique, donc s'il vous plaît, sur l'agriculture. Il y a deux demandes d'intervention.

**M. PIERRE-YVES BOUDER, ADJOINT AU MAIRE DE NERVILLE-LA-FORET :** Effectivement, on parle de l'impact agricole, les chiffres sont éloquentes, les préoccupations de Monsieur qui est du côté de Baillet, on peut les comprendre, en revanche, en termes d'hectares, à mon avis, il n'y a pas de discussion possible.

J'aimerais – c'est un petit peu en marge, mais c'est pour répondre à ce qui a été dit sur Baillet tout à l'heure – d'une façon générale que dans le débat, on fasse bien le distinguo entre ce qui appartient à l'A16 et au raccordement de l'A16 à la Francilienne, et ce qui appartient au trafic de rocade. Le trafic de rocade de la Francilienne n'a rien à voir avec le piquage de l'autoroute A16, on a vu dans des débats précédents que finalement les pôles d'attraction étaient Roissy, Cergy, éventuellement d'autres endroits le long de la Francilienne, et que la Francilienne, de toute façon, était amenée à gonfler et on ne sait pas dans quelle mesure elle serait forcément une source de nuisances pour les communes traversées.

Je trouve qu'au niveau des chiffres, quand Monsieur NÈGRE parle encore de l'augmentation du flux des véhicules sur la Francilienne à cause du piquage de l'A16, on est un petit peu « limite » par rapport à cette remarque-là parce que les chiffres, à mon avis, sont généralement sous-évalués, comme sont sous-évalués les chiffres de vols à Roissy, on ne sait pas quand Roissy va exploser, on ne sait pas combien de véhicules vont passer par la Francilienne dans l'avenir. Je ne crois pas que le piquage de l'A16 ait grand-chose à voir avec cela.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE :** Est-ce que vous avez une réponse à apporter, sachant que là on revient plutôt sur des questions de qualité des chiffres que vous proposez, plus que sur des enjeux agricoles ?

**M. JEREMIE NÈGRE :** Je vais essayer d'illustrer cela avec deux graphiques, les graphiques 128 et 130. Vous avez repris en partie mon analyse, c'est vrai qu'on a le trafic de rocade et le trafic de l'A16, qui sont deux trafics différents, deux trafics d'importance. Celui de la Francilienne est peut-être plus en augmentation.

*(commentant les graphiques)* c'est la solution B en 2015, on a de 1901 à 2450, ici 2950 et 1500, donc on voit qu'on est dans le même ordre d'idée, et ici, ce sont les trafics en heure de pointe du soir, si on revient encore avant, on voit bien qu'ils sont relativement du même ordre de grandeur. Ici, vous n'avez plus que le trafic de rocade de la Francilienne puisque le trafic de l'A16 est parti, et on voit qu'il est à peu près similaire au trafic de l'A16, un peu plus fort. Si on passe à la diapo suivante, on voit bien que quand on cumule les deux, quand les deux se mettent ensemble et viennent sur la Francilienne, on a une augmentation conséquente.

C'est ce que je peux répondre à votre question sur les niveaux de trafic.

Ensuite sur la question de savoir si nos chiffres sont sous-évalués ou surévalués, ce sont des hypothèses, c'est tout ce que je peux vous dire. Par contre, je peux vous dire que ce

sont des hypothèses prises sur une augmentation similaire à celles des précédentes années. A priori, on est plutôt dans une tendance où le trafic automobile commence à s'infléchir. On en a parlé à la réunion sur les déplacements. Il est en train de s'infléchir en France de manière assez forte, sur le trafic de grande couronne, on voit bien qu'il met beaucoup plus de temps à s'infléchir. Je ne pense pas que les estimations de trafics soient sous évaluées, j'aurais plutôt tendance à dire qu'il est possible que dans les prochaines années, on ait une hausse moins forte du trafic et que donc ces hypothèses soient légèrement surévaluées.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Merci. Je prends encore une question et ensuite je passerai la parole à Monsieur DEZOBRY, ce qui ne vous empêchera pas d'intervenir après, mais je veux conserver un temps assez confortable aux personnes qui ont demandé la parole.

**UN INTERVENANT, AGRICULTEUR A CHAUVRY** : On a été exproprié il y a 8/10 ans pour construire la Francilienne. Je trouve que les expropriants ne sont pas très « sympa » avec les agriculteurs. Quand vous êtes expropriés, c'est la plus mauvaise affaire que vous pouvez faire de votre vie, c'est un peu de l'escroquerie organisée comme dit notre avocat. On est obligé de prendre des avocats pour se défendre, et la preuve en est c'est que pour indemniser les propriétaires et les agriculteurs, le budget est moins élevé que celui des plantations d'arbres. Donc finalement, les propriétaires et les agriculteurs, ça ne vaut pas cher. Je trouve qu'il y a quand même un manque de considération. C'est incontestable, des chiffres sont publiés.

On ne peut pas récupérer de terres, donc c'est un préjudice économique, j'ai moins de terres qu'avant. J'avais des grandes parcelles, elles sont coupées en deux, donc je perds du temps, ça coûte plus cher à cultiver, donc ce n'est pas intéressant. Et en plus, le long des autoroutes, avec les nouveaux contrats de qualité qu'on a, maintenant, tous les terrains sont dévalués parce que de chaque côté, de 250 mètres de part et d'autre, on n'a plus le droit de faire des contrats de qualité supérieure. C'est un sacré préjudice économique qui ne nous a pas été indemnisé, donc il faudrait penser à faire quelque chose ou sinon... je ne sais pas ce qui se passe.

En plus, on nous a fait des chemins de mauvaise qualité, parce que cela a tenu deux ou trois ans et maintenant, ils sont complètement défoncés. On nous prend les terres pour passer des routes, mais après pour passer les tracteurs, il n'y a plus rien. Je trouve qu'il y a un manque de considération, et en plus on n'entretient pas le bord des routes et donc toute ma plaine est polluée par les chardons, le long de l'autoroute. C'est encore un autre préjudice économique et moral de voir sa plaine envahie de chardons et de dépenser du désherbant.

Je pense que si cela continue comme ça, on va être systématiquement obligé de prendre des avocats et c'est quand même une honte.

Et en plus, quand j'ai été exproprié, on s'est fait beaucoup d'argent sur notre dos parce qu'avec les entreprises, j'avais besoin de récupérer de la terre végétale et on me vendait la terre végétale plus cher qu'on nous achetait le terrain au mètre carré. Là, s'il n'y a pas un scandale... il y en a pas mal qui se sucent sur notre dos.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : S'il vous plaît, je reformule en partie ce que vous avez dit : 250 mètres de terrain en bordure d'une grosse infrastructure routière où on ne peut pas faire d'agriculture sous contrat de qualité, comment cela se traduit ? A quoi est-ce que cela correspondrait en nombre d'hectares pour les différentes solutions de tracés, pour essayer de tirer profit de cette intervention, peut-être pas directement maintenant, mais cela pourrait être intéressant d'avoir ce chiffrage ?

**M. JEREMIE NÈGRE** : Cela va être difficile à faire de tête, on pourra le faire. Le chiffre de 250 est un peu étonnant, c'est lié peut-être à un principe de précaution que prennent les agences qui agrèent... je ne sais pas exactement comment cela fonctionne, mais ce que l'on voit en général et je crois que c'est d'ailleurs bien précisé dans l'étude d'impacts agricoles, c'est que les zones qui sont concernées par des questions de pollution, que ce soit au benzène ou à l'huile avec des dépôts sur les plantes, elles sont plutôt en général de l'ordre de 50 mètres, à l'extrême rigueur de 200 mètres pour certains produits un peu plus volatiles, donc je m'étonne beaucoup de ce chiffre de 250.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Je propose maintenant de passer la parole à Monsieur DEZOBRY qui l'avait demandée, ce qui ne nous empêchera pas de prendre ensuite les questions.

**M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE** : Merci Madame la Présidente, Messieurs et Mesdames les membres de la Commission, Messieurs les Directeurs, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs. Patrick DEZOBRY, agriculteur à Villiers le Sec, Président du Syndicat Agricole du Pays de France et membre de la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France.

Je suis agriculteur à Villiers le Sec, je ne suis pas concerné du tout par les quatre projets et Monsieur FOSSIER ici présent, agriculteur à Louvres, Président de la Fédération des Exploitants Agricoles d'Ile-de-France Ouest, et membre de Chambre aussi, n'est pas concerné du tout par les quatre projets.

Nous tenons tous à notre Plaine de France, la plupart de nos familles sont en place depuis plusieurs générations et nous y sommes forcément très attachés par la qualité du paysage, la qualité des terres et le fait d'avoir des biens de familles qui sont transmis de génération en génération.

L'activité agricole de la Plaine de France qui est, je vous le rappelle, le berceau des fondements de la France, du Pays de France, d'où son nom, connaît toujours une activité économique, depuis la nuit des temps, et en Île-de-France, l'agriculture est aussi une activité économique.

Tous les tracés ont un impact sur l'agriculture, et là je vais dans le sens de Monsieur NAEL qui est intervenu tout à l'heure. Cela entraîne des pertes de surfaces de production bien sûr, mais aussi des pertes d'emplois, qui sont déjà importantes par la pression urbaine qui est très forte dans notre région.

L'agriculture en Île-de-France est performante par rapport au niveau national. En céréales, oléo-protéagineux et betteraves, nous faisons dans les meilleurs rendements de France, c'est-à-dire plus de 10 % au-dessus de la moyenne des rendements nationaux, grâce à la qualité des terres, grâce à la qualité du climat et aux techniques que l'on emploie, qui sont peaufinées grâce au Conseil Technique qui nous encadre et notre expérience.

Il y a en plus des productions spécialisées en frange urbaine, qui permettent d'écouler ces productions en circuit court. Ces productions dites spécialisées, arboriculture, maraîchage, ont déjà reculé suite à l'avancée de l'agglomération parisienne. Elles se sont réinstallées, réorganisées et ont créé des façades commerciales afin d'être performantes et de toucher directement les consommateurs.

Cette agriculture en Pays de France offre un cadre apprécié par les citoyens qui y trouvent un paysage de qualité. Le Val d'Oise – je contredis un peu Monsieur BAJARD – d'après nos chiffres, perdrait environ 200 hectares par an de surfaces agricoles, ce qui est considérable. La France perd 60.000 hectares par an, ce qui correspond environ à la surface agricole du Val d'Oise.

La consommation d'espaces pour l'urbanisation augmente en France de 10 m<sup>2</sup> par an en plus par habitant, c'est-à-dire que l'espace exproprié, pour donner un environnement de qualité, consomme chaque année 10 m<sup>2</sup> de plus par habitant, donc on a une croissance inquiétante des prélèvements de terres agricoles.

Le Val d'Oise n'échappe bien sûr pas à cet accroissement puisqu'il est très concerné.

Les impacts agricoles sont de deux ordres : ils sont tout d'abord directs.

D'ailleurs, je remercie Monsieur NÈGRE pour la qualité et l'objectivité de sa présentation qui est basée aussi sur le travail du Cabinet GREUZAT qui a réalisé un travail complet, objectif et de qualité. Monsieur NÈGRE a bien mis en avant les inconvénients réels de chaque tracé et je le remercie encore.

Ces quatre tracés : A et C, 59 hectares, B 44 hectares, D 8 hectares. Donc, bien sûr, aucun tracé n'épargne l'agriculture. A ces surfaces, il faut ajouter pour certains des « délaissés », c'est-à-dire des bandes au bord d'infrastructures qui ne sont plus cultivables de par leur mauvaise forme, difficiles avec le matériel agricole qui aujourd'hui a pris une taille nécessairement importante.

Lorsque l'on regarde le projet de schéma directeur en Île-de-France qui est en révision actuellement et qui va être en enquête, on voit l'A16 qui arrive sur la Francilienne au niveau d'Attainville, et si on regarde bien, au niveau d'Ecouen, ici on a l'autre tronçon de l'A16 qui arrive sur la RD316 au niveau d'Ecouen. Il ne reste donc plus qu'à relier ces deux tracés pour réaliser la jonction totale. Le seul grief que l'on pourrait faire, c'est que l'étude s'arrête au souhait du maître d'œuvre, c'est-à-dire le prolongement de l'A16 seulement jusqu'à la Francilienne.

Monsieur SUEUR, vice-président du Conseil Général et chargé des infrastructures, a bien rappelé que l'État a confié au Conseil Général la mission de compléter le prolongement de l'A16. Il a rappelé que les emprises dans la Plaine de France, entre Attainville et le Mesnil Aubry-Ecouen sont toujours en place, et que cela pourrait être la solution de créer un barreau entre ces deux bouts de l'A16, et éventuellement de dévier la circulation par la Francilienne pour reprendre la RN16. Mais, c'est une solution qui est peut-être envisageable, mais pas retenue pour l'instant par le Conseil Général.

Donc pour nous, il ne s'agit plus de 60 hectares, si on intègre l'Isle-Adam et la future avenue du Parisis, c'est près de 200 hectares, donc le prélèvement du tracé A, c'est 200 hectares, ce n'est plus 60 hectares. L'impact est considérable. Il est considérable pour les agriculteurs, il remet en cause les surfaces, il coupe la Plaine de France, il va appeler de l'urbanisation et pénaliser nos infrastructures telles que la CAPA FRANCE ou les concessionnaires agricoles, tout ce qui est en aval et en amont de l'agriculture.

Nous regrettons le manque de considération globale de ces projets, on ne peut pas le reprocher à l'État puisque ce n'est plus de sa compétence, c'est de la compétence du Conseil Général. Il est bien évident que pour nous, un kilomètre de route c'est un kilomètre de route, qu'il soit financé par l'État ou le Conseil Général, l'effet est le même.

Il y a l'effet de coupure. Les solutions A et C coupent de nombreux îlots agricoles de grandes cultures, mais aussi de cultures spécialisées, entraînant parfois l'abandon des parcelles. La voirie agricole, les voies spécifiques à la circulation agricole se trouveront perturbées, en compliquant l'accès aux parcelles et l'accès bien sûr à la coopérative, aux machines agricoles, aux lieux de vente, de livraison et de fourniture.

Donc dans ces tracés, les plus pénalisants, des mesures compensatoires s'imposeront telles que la refonte du parcellaire agricole et l'échange de cultures, les rétablissements de chemins coupés, la mise en place d'itinéraires agricoles pour le transit est-ouest et nord-sud. Le transit est-ouest, tel que Monsieur NAEL l'a rappelé tout à l'heure, en Forêt de l'Isle Adam, par rapport à l'A184.

Les effets indirects : je rappelle ce que je disais tout à l'heure, créer une voie, c'est un appel progressif à l'urbanisation par la création d'activités et forcément de logements à proximité. Les solutions A et C créent un nouveau périmètre de développement. C'est un impact donc pour la CAPA FRANCE, coopérative agricole du pays de France, ou d'autres sites récents, neufs, aux normes, constamment mis aux normes. Là aussi, il y aurait des mesures compensatoires à prévoir.

Il y a des impacts agronomiques :

- surfaces imperméabilisées : le ruissellement de l'eau tel que cela a été dit par Monsieur BAJARD et Monsieur NÈGRE, favorise le développement de maladies cryptogamiques sur les cultures,

- les remblais : lorsque la route est créée en remblai, elle perturbe le micro climat localement. Cela peut entraîner pour les arbres fruitiers, les vergers donc, des gelées au printemps sur les fleurs,
- un axe routier majeur implique une pollution locale : on le rappelait tout à l'heure, des contrats de blé de qualité interdits à moins de 250 mètres des grands axes,
- les terres agricoles ont une vie, comme la forêt. On compte aujourd'hui 30 à 40 espèces de mammifères tels que les campagnols, les musaraignes, des oiseaux présents en quantité importante, des insectes parce qu'il en reste toujours dans les cultures, nous ne nous protégeons que contre les excès d'insectes, nous n'appliquons pas de destruction totale, donc il reste toujours une vie, sans oublier la faune souterraine : il y a des vers de terre de plusieurs familles qui effectuent des descentes et des remontées de terre jusqu'à 2 mètres dans le sol, surtout dans ces terres du Pays de France, limon profond et fertile.

En conclusion, je dirai que les variantes les plus consommatrices d'espaces sont aujourd'hui pénalisantes et seront demain, si le prolongement de l'A16 s'effectue, fortement pénalisantes pour l'agriculture française.

La route, ce n'est pas notre métier, régler la circulation, ce n'est pas de notre compétence, donc j'ai plusieurs questions à poser à Monsieur NÈGRE.

Aujourd'hui, la Francilienne, autour de Paris, fait plusieurs fois des méandres en reprenant des axes existants. Si aujourd'hui, éventuellement, l'A16 empruntait une voie existante, ce ne serait pas une exception.

Si je reprends, la circulation sur la RN1 entre Montsoult et Groslay, nous la pratiquons, nous-mêmes agriculteurs, ne pose jamais aucun problème. Il a même été prouvé qu'au-delà de Groslay, la circulation est décroissante. De l'autre côté, sur la Francilienne, vous rappelez que les travaux de déviation Est de Roissy par la réalisation d'un barreau francilienne va dégager la Francilienne sur Roissy, donc améliorer la circulation de la Francilienne entre la Croix Verte et Roissy.

Donc aujourd'hui, nous nous posons la question : vu le règlement de ces problèmes, aussi bien sur la RN1 que sur la Francilienne, est-il jouable, impératif, de massacrer la Plaine de France, aujourd'hui 60 hectares, demain 200 hectares, pour n'apporter que très peu d'améliorations et nous enlever encore notre capital ? Aujourd'hui, personne n'ignore la flambée des cours parce qu'il y a une crise mondiale de manque de produits agricoles et la consommation de biocarburants, indispensable en prévision de la diminution de la production pétrolière, ne fera que s'accroître. C'est une question, la route, je le rappelle, c'est votre métier, mais nous vous repons la question gravement parce que les prélèvements nationaux sont importants et que pour nous l'agriculture est vitale. Merci.

*Applaudissements.*

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Je passe la parole au maître d'ouvrage, il y a pas mal de points à éclaircir.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Avant de répondre à votre question finale, il y a deux points que j'aimerais approfondir.

Le premier : vous avez dit une chose qu'il faudrait rectifier, c'est *l'État a demandé au Conseil Général de prolonger l'A16 au sud de la Francilienne*. Ce n'est vraiment pas la façon dont cela s'est déroulé. L'État a dit : je n'ai plus aucun intérêt à prolonger l'A16 jusqu'au BIP puisque le BIP est maintenant au Conseil Général, les RN ont toutes été transférées au Conseil Général, donc, moi, maître d'ouvrage du réseau autoroutier, je n'ai aucun intérêt à prolonger l'A16 et à me retrouver sur des routes départementales. Ce serait faire un sans issue. Donc, ce bout-là ne m'intéresse pas.

Ensuite, le Conseil Général, dans le cadre de la réflexion sur le SDRIF en cours, a demandé à la Région : est-ce que je pourrais profiter des emplacements réservés qui existaient jusque là sur l'A16 pour, moi, me réserver la possibilité de faire un autre projet qui serait un projet de route départementale et qui aurait pour but de décharger la RD 301?

Je suis d'accord avec vous qu'en termes d'emprises, en termes de coupures, c'est quand même assez semblable. Il y aura peut-être un petit moins d'emprises prélevées, mais il y aura les mêmes coupures, donc il y a encore un problème agricole, je suis complètement d'accord avec vous là-dessus, mais ce n'est quand même pas la même problématique routière et, notamment sur la question du lien avec la solution A, cela a un vrai impact. Vous dites que la solution A, forcément c'est la porte ouverte au prolongement, je ne suis pas d'accord avec ce point de vue. Comme ce n'est pas la même fonctionnalité, ce n'est pas dépendant de la solution A.

Ce que je veux dire - si on peut mettre la solution B maintenant – le but du Conseil Général avec ce barreau « éventuel », il faut mettre des parenthèses et des guillemets, le Conseil Général n'a pas dit qu'il allait faire ce barreau, il a dit qu'il voulait se préserver la possibilité de le faire, c'est de décharger la RD 301 au sud, et si par exemple on réalise la solution B ou la solution D, rien n'empêche de faire un barreau qui continue ici, qui se branche sur la Francilienne, en prenant les anciennes emprises de l'A16, pour venir décharger la RD301. Cela marchera de la même manière.

Ce lien entre solutions A ou C et prolongement, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Au contraire, j'aurais tendance à dire que ce sera plus compliqué à faire avec la solution A, parce que vous aurez un échangeur ici, entre la Francilienne et l'A16, et que le barreau éventuel du CG ne sera pas rattaché directement à l'A16. Ce ne sera pas le prolongement de l'autoroute, donc il faudrait un échangeur un peu compliqué ici pour le rattacher uniquement à la Francilienne, et indirectement éventuellement à l'A16, mais vous ne continuerez pas logiquement de l'A16 à ce barreau du Conseil Général. La continuité logique c'est A16 vers la Francilienne. Voilà pour les deux premiers points.

Sur votre question concernant la RN1, je vais essayer de partager avec vous l'analyse faite en termes de diagnostic routier. Vous avez dit, et vous avez en partie raison, que la RD301



au sud jusqu'à Groslay fonctionne bien. C'est vrai en partie, c'est-à-dire qu'on n'a pas de gros problème, mais elle est quand même bien chargée, on est un peu à la limite, mais on voit que cela n'augmente pas beaucoup. Par contre, ensuite vous avez dit que cela descend, c'est vrai, mais vous avez des feux, et quand vous avez des feux, d'un coup, la capacité de la voie diminue très fortement. Par contre, et on le voit dans les études, je n'ai pas retrouvé la carte, mais on voit bien dans le diagnostic de la situation actuelle, qu'ici cela bouche énormément, à partir de la RD125 et sur toute la zone ici, dans la Seine Saint-Denis. Cela bouche maintenant et cela va boucher encore plus dans le futur parce qu'ici il y a un gros projet de transport en commun, le tramway Saint-Denis/Sarcelles, qui va pénaliser encore plus les voitures sur la RN301. L'autre option, c'est qu'effectivement le trafic vienne plus sur la Francilienne.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE :** Merci. J'ai des questions assez précises sur les impacts agricoles des tracés. Je me permettrai de reprendre quelque chose que Monsieur DEZOBRY a dit concernant les tracés A et C : dans quelle mesure la refonte nécessaire du parcellaire, le rétablissement des circulations agricoles ont bien été pris en compte dans ces deux tracés ?

J'ai une question écrite qui est du même ordre concernant le tracé B : « selon le tracé B, la cueillette serait frôlée sur la rive nord de la RD909, et compte tenu du réaménagement de la Croix Verte, la façade commerciale serait supprimée. Ne pourrait-elle pas être simplement déplacée alors que les terres, elles, ne seront pas impactées par ce tracé ? ».

Ce sont des questions, je dirais assez fines, sur la viabilité de l'activité agricole selon d'une part les tracés A et C et ce tracé B.

**M. JEREMIE NÈGRE :** Sur les effets connexes, les problèmes de coupures et de circulations agricoles ont été évoqués dans l'étude d'impacts, Monsieur DEZOBRY et je l'en remercie, a visiblement apprécié la qualité de l'étude. On a tout recensé, c'est vrai que quand on regarde juste 59 hectares, cela ne suffit pas à qualifier exactement l'impact agricole, donc on a également listé les différentes parcelles qui seraient tellement coupées qu'elles en deviendraient inexploitable, les problèmes de circulation. Ce qu'on a vu, c'est qu'en grosse partie, avec les propositions que l'on a faites de rétablissement de circulation agricole, on rétablit les chemins. Il reste un problème, c'est qu'effectivement ici, le long de la Francilienne, vous avez un chemin bétonné qui a été réalisé au moment de la Francilienne, et dans les solutions A et C, avec l'échangeur qui est ici, il est difficile de le maintenir donc on sera obligé de proposer un itinéraire qui rallongera un peu les temps de parcours.

**UN INTERVENANT :** Vous ne trouvez pas cela un peu exagéré ? Vous nous piquez les terres et après on ne peut même plus rouler en tracteur, on se moque de qui, là ? Le Syndicat, je ne sais pas ce qu'il en pense mais on ne va pas laisser faire ça, quand même, c'est scandaleux. Vous nous prenez pour qui ?

**M. JEREMIE NÈGRE :** On essaie de faire au mieux dans la mesure du possible, c'est-à-dire qu'il y a quatre autres chemins agricoles que l'on maintient, au plus proche de l'existant, ici. Si cette solution est retenue, je ne peux pas vous promettre la lune, quand vous avez un

échangeur qui est là, c'est difficile de faire passer un chemin à travers toutes les bretelles de l'échangeur, donc il faut le contourner. Après, on peut essayer de le contourner de manière plus proche, on pourrait encore peaufiner si cette solution-là est retenue. C'est tout ce que je peux vous dire pour l'instant.

Monsieur GREUZAT qui est ici souhaite ajouter un mot.

**M. GREUZAT, CABINET GREUZAT EN CHARGE DE L'ETUDE D'IMPACT AGRICOLE :** Je voulais simplement répondre sur le problème de la complexité dans le secteur de la Croix Verte, notamment concernant les façades commerciales. C'est un problème pointu dans le contexte de cette approche d'impact dans la mesure où on a actuellement la Francilienne qui quitte le statut d'autoroute pour arriver à celui de route. C'est ce qui crée aussi la façade commerciale directe, et si dans le cadre des réaménagements directs il y a une continuité et une meilleure fluidité à cet endroit-là, ce qui est recherché dans le projet, le rétablissement de la façade commerciale devient complexe. C'est un point important.

On a parlé d'autre part du rétablissement des chemins. Il faut savoir que plusieurs solutions ont été envisagées dans le cadre de l'étude et des débats qui ont eu lieu avec les exploitants. Aujourd'hui, aucune solution n'est arrêtée.

Je voudrais simplement rappeler qu'en matière de contenu de l'étude d'impacts, on est dans une étude d'impacts amont qui vise à éclairer le Débat Public, et que dans le cadre d'une étude d'impacts complète liée par exemple au projet de DUP, nous serons amenés à être plus précis sur l'impact et sur l'établissement. L'avantage de la démarche d'aujourd'hui est que, conformément à la loi, une étude d'impacts est un travail itératif pour rechercher une solution minimisant les impacts.

Les études qui ont été menées permettent ainsi d'aborder différentes solutions plus en connaissance de cause. Concernant le détail des impacts, c'est la poursuite de ces études qui permettra les rétablissements, mais des solutions figurent déjà dans l'étude pour la continuité des rétablissements.

**MME CLAUDE BRÉVAN :** Je crois qu'on ne peut pas répondre ça. On ne peut pas dire à la fois à la personne qui vient de poser la question et à laquelle on a répondu que tel bout de chemin ne serait plus utilisable, qu'on n'est pas capable de dire tout de suite ce qu'on rétablira. Clairement, je demande au maître d'ouvrage de rencontrer les agriculteurs sur cet aspect particulier et de chercher avec eux, d'ores et déjà, des pistes de solutions en fonction des questions qui ont été posées.

On ne peut pas simplement dire « Donnez-nous un blanc seing, on verra bien après ce qui se passera ». Ce n'est pas possible.

*(Applaudissements)*

**M. GREUZAT :** Je dis simplement que la réponse de Monsieur NÈGRE était une réponse sur un écran, sans détails. Je veux simplement dire que par rapport aux rétablissements et aux questions posées, des solutions figurent dans l'étude.

**MME CLAUDE BRÉVAN :** Donc, on organise une réunion plus détaillée sur ces rétablissements pour rassurer. Mais là on dit que cela rallongera les parcours, chacun peut bien comprendre que cela pose un problème et qu'il faut essayer de trouver des solutions qui minimisent autant que faire se peut ces rallongements de parcours qui ont un coût.

**M. GREUZAT :** Tout à fait. L'étude prévoit ce cas-là.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE :** Monsieur DEZOBRY, vous avez cité la présence dans la salle de Monsieur FOSSIER, Président de la Coopérative. Il a été question plusieurs fois d'impacts sur l'activité de la Coopérative, souhaitez-vous intervenir à ce sujet ? La présence d'une Coopérative est quelque chose d'important pour l'activité agricole.

**M. JEAN-MARIE FOSSIER, PRESIDENT DE LA FEDERATION DES SYNDICATS D'EXPLOITANTS AGRICOLES D'ÎLE DE FRANCE, VICE-PRESIDENT DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE D'ÎLE DE FRANCE, VICE-PRESIDENT DE LA CAPA FRANCE :** Mesdames, Messieurs, Madame le Président. Je suis agriculteur à Louvres dans le Val d'Oise. La CAPA France est la dernière coopérative agricole du département, comme vous l'a précisé Monsieur BAJARD dans son introduction. Elle collecte l'ensemble des céréales sur tout le secteur concerné de la Plaine de France, avec deux sites : l'un installé à Louvres et un autre, plus récent et plus fonctionnel, installé à Villaines-sous-Bois, avec une activité commerciale de diversification, à savoir le plus grand magasin « Gamm Vert » de France.

Monsieur DEZOBRY a indiqué tout à l'heure que les conséquences sont directes à la fois pour la Coopérative en tant que collecteur de céréales et d'oléo-protéagineux, et en tant que fournisseur d'engrais, de semences et de produits de défense des plantes pour les agriculteurs.

Tout impact agricole est ressenti directement au niveau de la Coopérative, dont la structure est fragile dans un département comme le nôtre. Vous comprenez bien pourquoi : pour assurer une activité économique, toute entreprise a besoin d'avoir une surface minimale, et à terme chaque prélèvement remet en cause le fonctionnement, la vie et l'existence même de cette coopérative, qui je le rappelle emploie 28 personnes rien que sur l'activité collecte et céréales.

Si vous le permettez, Madame le Président, je voudrais aussi ajouter quelques appréciations à ce qu'à dit Monsieur DEZOBRY. Il est évident que toutes les solutions et tous les tracés qui ont été présentés ont un impact sur l'activité agricole. Ce qui est le plus important pour nous, et je pense que toute la salle est d'accord, c'est d'essayer d'impacter au minimum sur les activités agricoles et sur l'environnement.

Je rappelle que les agriculteurs que nous sommes produisent aussi des territoires et des paysages. Au-delà des conséquences directes sur les surfaces qui ont déjà été présentées, nous sommes particulièrement inquiets quant aux effets indirects, cette espèce d'appel d'air que l'on connaît par ailleurs : on sait bien que toute création d'un linéaire, notamment une infrastructure routière, cause un appel d'air et voit à terme arriver un certain nombre d'autres utilisations des sols en termes de zones d'activités, qui viennent se rajouter au projet.

Notre souci en tant qu'organisation professionnelle agricole, que ce soit à titre syndical ou au titre de la Chambre d'Agriculture, est de faire en sorte que le projet soit le moins impactant possible et qu'il tienne compte de la réalité de tous les producteurs présents, on est tous concernés et on a tous subi ce genre de prélèvement sur nos exploitations, c'est ce qui est le plus important.

Il y a aussi la question évoquée assez violemment sur le problème du cheminement agricole. Il est exact qu'il faut tenir compte de cet état de fait, qui est extrêmement important. Je pense aux allongements de parcours et aux difficultés de circulation dont nous avons des exemples douloureux dans notre région : après les réalisations d'infrastructures routières, des chemins parallèles sont créés, censés au départ être dédiés à la desserte agricole mais sont ensuite utilisés pour d'autres usages, ou sont condamnés ou fermés par des barrières, tout cela au détriment de l'activité agricole. Ce problème du transport, du cheminement agricole, de la desserte, que ce soit vers les entreprises d'amont ou d'aval est fondamental. J'ajoute qu'en termes de coûts, tout allongement de parcours pénalise en plus l'activité agricole.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Merci. Je prends une dernière question sur ces points de vue agricoles. C'est une question écrite. Pour toutes les questions qui n'ont pas pu être posées, n'hésitez pas à les communiquer par écrit, nous les transmettrons au maître d'ouvrage et une réponse sera apportée. Je lis cette question, très précise, qui nous est posée par Karine DELSUPEXHE, jeune agriculteur à Attainville: « Les études menées sur l'impact agricole soulignent la multiplicité des contraintes indirectes du prolongement de l'A16 : effets de coupure, déstructuration, pollution atmosphérique, délaissés incultivables, poussée d'urbanisation etc. Dans quelle mesure le maître d'ouvrage va-t-il financièrement prendre en considération tous ces dommages au moment des expropriations contre les avis et références arriérées de la Direction des Domaines » ?

Je comprends la question comme disant que les bases d'indemnisation proposées par la Direction des Domaines ne semblent pas actualisées.

**M. JEREMIE NÈGRE** : J'explique rapidement la procédure pour les acquisitions foncières et les évaluations. En interne à l'État, on a une procédure qui consiste à demander l'avis des Domaines sur la valeur de l'acquisition à réaliser. On part ensuite sur cette base-là en négociation avec les personnes.

Il est vrai qu'il arrive souvent que les valeurs données par le service des Domaines ne conviennent pas aux personnes dont on doit prélever les terres. Cela signifie que nous ne pouvons par conséquent malheureusement pas faire une acquisition foncière à l'amiable, car il nous est impossible d'aller au-delà de ce que propose le service des Domaines. Ensuite il y a une procédure d'expropriation avec un passage devant le Juge, et il incombe alors à l'exproprié d'expliquer par tous les moyens possibles le préjudice qu'il va subir.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Ce n'est pas vraiment le sens de la question qui vous est posée. On parle plus des contraintes indirectes que du prix même d'acquisition.

**M. JEREMIE NÈGRE** : J'y venais. Là dedans, l'exproprié inclut l'ensemble de ses préjudices, c'est-à-dire les parcelles qui sont coupées et donc moins productives ou inutilisables, c'est

aussi les circulations qui sont plus longues. J'ajoute que lorsqu'il a une productivité qui est plus importante que la moyenne, il peut demander une expertise sur la base de ses revenus pour démontrer que ses terres sont productrices et valent donc plus que la valeur proposée par les Domaines.

C'est ensuite la procédure juridique d'expropriation qui s'enclenche, où c'est à l'exproprié d'expliquer l'ensemble des préjudices qu'il va subir.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Merci. Je suis désolé, mais nous allons arrêter sur les aspects agricoles. N'hésitez pas à remettre par écrit vos questions restées en suspens. Je voudrais qu'on passe aux questions d'environnement, sinon nous allons déraper. Je remercie Monsieur BAJARD.

Très rapidement, pendant que les intervenants s'installent.

**M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET** : Une question précise et rapide. Dans le cas des aménagements A, B et C, quelle est la largeur actuelle de la RN1 au niveau de Nerville la Forêt ? Quelle sera la largeur dans le cas des aménagements A, B et C ? Quelle sera la largeur dans le cas de l'aménagement D ? Je parle de la largeur d'emprises.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : C'est une question extrêmement précise. On vous donnera tous les éléments tout à l'heure. Passons donc aux questions d'environnement.

**MME CAROLINE LAVALLART, ADJOINTE AU CHEF DE SERVICE DE LA PRESERVATION DES ESPACES, DU PATRIMOINE ET DE LA BIODIVERSITE, DIREN** : Je suis à la Direction Régionale de l'Environnement, Ile-de-France. La DIREN est un service déconcentré du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, qui est aussi la DIREN du Bassin Seine-Normandie qui concerne six régions. Ce service a en charge les politiques de l'eau, de la nature, des paysages, ainsi que les risques naturels. Il s'appuie sur des réseaux et des partenariats, notamment avec les autres administrations régionales de l'État.

Ainsi, dans le cadre du projet de l'autoroute A16, notre service a été associé par le maître d'ouvrage à la définition des études environnementales, de leur cahier des charges et de leur suivi. Ce travail est un exemple concret de la volonté d'intégrer les politiques environnementales dans les politiques publiques, ce qui explique ma présence à cette table.

Je voudrais présenter le secteur dans lequel s'inscrivent les études, et notamment les grandes entités naturelles qui reflètent aussi les enjeux paysagers et environnementaux de cette zone. On a déjà évoqué ces entités naturelles tout à l'heure : le continuum forestier entre l'Ile-de-France et la Picardie, constitué par les forêts du Val d'Oise que vous connaissez (L'Isle Adam, Carnelle et Montmorency). Sur ces forêts en particulier, s'appuie la circulation des grands mammifères comme le cerf, ainsi que toute une série d'autres êtres vivants qui circulent entre ces grands massifs. Nous avons aussi les vallées de l'Oise et de Chauvry, avec leurs zones humides attenantes, les grandes plaines et plateaux agricoles comprenant le Vexin et la Plaine de France. Voilà le secteur d'étude qui s'affiche au cœur de cette zone.

Je vais revenir sur les enjeux environnementaux pour ce secteur. Ils s'appuient sur une connaissance du secteur et un certain nombre de données, comme par exemple une assez mauvaise qualité de l'eau sur le secteur. Dans le cadre d'inventaires faunistiques et floristiques, nous avons connaissance d'un certain nombre d'espèces. Ces inventaires identifient des zones riches en espèces animales ou végétales, ainsi que leurs habitats. On appelle ces inventaires les ZNIEFF. Ces zones sont donc bien connues et identifiées.

Parmi les enjeux environnementaux pour le secteur, on trouve le maintien des connexions écologiques que l'on a déjà évoqué plusieurs fois, du fait que les infrastructures linéaires constituent des barrières physiques qui limitent la circulation des êtres vivants. Les ZNIEFF sont en rouge sur la carte. Elles sont un peu éloignées du secteur même des tracés. Elles concernent essentiellement des zones de marais, des zones humides et des zones forestières. Le maintien des connexions écologiques est un enjeu fort, comme vous l'avez compris, et nécessite le rétablissement de circulations entre massifs comme mesures de compensation établies lors de la réalisation de ces projets. On compte aussi des Talwegs parmi les lieux de circulation, en particulier pour la petite faune, qui peuvent eux aussi faire l'objet de rétablissements.

Cette zone a d'autre part un contexte paysager sensible et reconnu, comme en atteste la présence d'un certain nombre de monuments historiques et de sites classés, indiqués par le contour vert sur la carte, parmi lesquels la vallée de Chauvry et le Massif des Trois Forêts.

Vous avez les sites inscrits, en jaune avec la partie au nord que vous voyez, le Massif des Trois Forêts, la Plaine de France et le Vexin qui ne concerne pas vraiment la zone de tracé.

La Vallée de Chauvry est un site soumis à un régime de protection forte puisque ce site a été classé par décret en Conseil d'État et toute modification de ce site est soumise à une autorisation ministérielle, après consultation d'instances locales, qui sont les Commissions de la Nature, des Paysages et des Sites, voire de la Commission Nationale Supérieure des Sites, et ce régime entraîne des contraintes assez lourdes pour la réalisation d'une infrastructure, et en particulier pour ce qui concerne la variante D de ces échangeurs.

Les sites inscrits sont des sites qui ont des contraintes moins lourdes que les sites classés. Les travaux en effet peuvent y être réalisés avec des autorisations qui sont soumises à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, mais toutefois leur inscription témoigne d'une reconnaissance de l'intérêt de ce patrimoine paysager.

Un troisième enjeu, c'est la conservation des zones humides et de leurs fonctionnalités. Dans les zones humides, on retrouve les ZNIEFF, le Marais de Presles, le Vallon de Storse et le Vallon du Ru de l'Etang de Chauvry plus au sud. Ces vallons abritent également des espèces protégées, végétales et animales. La protection de ces espèces protégées, c'est le troisième enjeu important en matière environnementale de cette zone. Ces zones sont protégées, elles sont identifiées et localisées, notamment au niveau du Bois Carreau, le Bois Carreau étant particulièrement riche en oiseaux et en amphibiens, il y a le secteur du Bois de la Carrière sur le tracé D où un ancien coteau calcaire présente un cortège d'espèces particulièrement remarquables. Un certain nombre d'îlots forestiers en forêt concernent les

habitats de certains oiseaux comme le Pic Mar en particulier, en forêt domaniale de l'Isle Adam et également au niveau du tracé A.

Le Bois de la Justice également est un espace qui abrite notamment des chauves-souris et donc ses lisières sont particulièrement fragiles.

La présence d'espèces protégées sur le tracé d'un projet nécessite l'élaboration d'un dossier de demande d'autorisation, soit de destruction, soit de transfert de population, qui doit aussi prévoir des mesures de compensation qui peuvent être des reconstitutions de milieux ou des transplantations de populations.

Cette autorisation n'est délivrée qu'après avis du Conseil National de Protection de la Nature et du Muséum d'Histoire Naturelle, et dans ce cas peuvent être réalisés. Voilà en quelques mots, les enjeux principaux qui concernent le secteur d'étude et que Jérémie NÈGRE va vous préciser variante par variante.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Les thèmes d'environnement naturel, il y en a quatre ou cinq :

- ✓ le patrimoine et le paysage,
- ✓ la faune et la flore,
- ✓ la question des eaux, à la fois les eaux souterraines et les eaux superficielles.

Pour essayer d'aller vite et passer rapidement aux questions, on a regroupé cela, cela va être succinct mais on pourra développer ensuite.

Sur les questions patrimoine et paysage : comment avons-nous travaillé ? Sur l'insertion paysagère, un diagnostic paysager a été fait par un cabinet d'architectes paysagers pour identifier les unités paysagères, les secteurs sensibles, et ensuite on a regardé les impacts de chacun des tracés en proposant un schéma d'aménagement paysager.

Pour le patrimoine, on a regardé en lien avec la DIREN l'impact de chacune des solutions sur les sites classés et inscrits, leur proximité ou la pénétration dans un de ces sites, et cela dépend évidemment du niveau de dégradation préexistant et de la sensibilité du site concerné.

Ensuite, si on regarde solution par solution :

Sur la solution A, on a une première partie qui est la reprise de la RN1 existante qui est commune aux solutions A, B et C, et qui, en la reprenant, fait qu'on a un impact très léger sur cette zone. On s'est concentré sur la zone d'après. On a d'abord un impact modéré dans la plaine agricole puisqu'on passe en déblai, c'est-à-dire sous le terrain naturel, on n'a donc pas de problèmes visuels. Ensuite par contre, on a un impact plus fort au niveau de l'échangeur entre l'A16 et la Francilienne à l'Est d'Attainville. Là, on est dans le site inscrit de la Plaine de France, et en plus une question de visibilité depuis le Château d'Ecouen et

donc, on sait qu'on a un point à regarder de près sur cette solution-là pour bien insérer cet échangeur.

Sur la solution B, on a un impact faible puisqu'on ne pénètre pas dans le site inscrit de la Plaine de France et on reste à proximité de la voie ferrée.

Sur la solution C, on retrouve un impact fort, donc le deuxième, sur l'échangeur A16-Francilienne puisque c'est le même que pour la solution A quasiment. On a un autre impact qui est fort au niveau de la RD909 puisqu'on est obligé de supprimer à minima une rangée d'arbres, voire deux, pour l'élargir et en faire un barreau autoroutier.

Sur la solution D, on a un impact fort en terme paysager dans la forêt de l'Isle-Adam puisqu'on est obligé de reprendre les talus, et dans la partie nord de reprendre totalement l'échangeur. On a également un impact fort sur le complément d'échangeur entre la RN184 et la RN104 puisqu'on est dans le site classé de la Vallée de Chauvry, avec toute la question de la procédure à enclencher dont a parlé Madame LAVALLART, et par contre, on n'a aucun impact le long de la Francilienne, en termes de paysage et de patrimoine puisque l'élargissement était déjà prévu.

Sur la question de la faune et de la flore : en termes de méthode, là aussi, ce sont des bureaux d'études experts qui travaillent sur ces questions. Sur la faune, on a une recherche bibliographique puisque les sites sont bien connus comme le disait Madame LAVALLART, on a également des enquêtes auprès des experts, c'est-à-dire l'ONF, les naturalistes, les différentes associations qui connaissent bien le secteur, et puis des observations de terrain pour regarder où sont passées les différentes espèces, petite et grande faune.

Pour la question de la flore, on a un inventaire de tout le secteur, des différents sites, des différentes espèces. On regarde leur degré d'intérêt, à quel niveau elles sont protégées, lesquelles sont menacées, les risques de pollution et de dégradations qui peuvent être amenées par les solutions et les risques également d'introduction d'espèces végétales exotiques, impropres au site.

Côté faune, on a deux enjeux dans le secteur qui sont un peu différents : le premier, c'est le rétablissement du passage forestier entre les Forêts de Montmorency et les forêts picardes, mais entre les deux Forêt de l'Isle Adam et Forêt de Carnelle, donc la connexion, le rétablissement des vieux corridors entre ces forêts. Cela concerne plutôt la grande faune, c'est-à-dire les cerfs, les sangliers et les chevreuils. Ce sont des espèces qui ne sont pas à proprement parler rares, mais par contre on voit un réel intérêt à essayer de favoriser ces passages forestiers.

On a une deuxième catégorie qui est beaucoup plus réglementée, qui concerne les espèces remarquables et protégées. Il y a toute une réglementation et cela concerne dans le cadre du projet A16 plus les espèces de la petite faune.

Quand on compare les solutions, on se rend compte d'abord que l'ensemble des enjeux pour les solutions A, B et C se trouvent regroupés sur le tronc commun, la partie de reprise de la RN1. On a donc en fait les mêmes impacts pour les solutions A, B et C, c'est-à-dire pour les



petites faunes, des impacts potentiels forts sur les chauves-souris, les oiseaux et les amphibiens au niveau du Bois Carreau, avec tout de même le fait que l'infrastructure est préexistante, c'est donc seulement en lisière qu'on aurait des impacts. Pour la grande faune, on a un impact positif puisque dans le cadre du projet, il est prévu le rétablissement du passage de la grande faune au niveau du Bois Carreau également, pour permettre le passage entre la Forêt de Carnelle et la Forêt de l'Isle Adam.

Pour la solution D, petite faune, on a également des impacts potentiels forts cette fois au Bois de la Carrière. Pour la grande faune, on a également un impact positif puisque dans le cadre du projet, on aurait la possibilité d'améliorer le passage au niveau de la RN184 et également la traversée de la RN1, en reprenant la RN1.

Sur la question de la flore, si on compare les quatre solutions, de la même manière, on a un tronc commun aux solutions A, B et C où l'impact est globalement modéré parce qu'en fait on a un fort degré d'artificialisation donc on n'a plus de flore très sauvage, et l'essentiel de l'attention doit être porté au niveau du Bois Huart, un peu après Maffliers.

Pour la solution D par contre, on a un impact plus important, d'abord une consommation d'espace forestier importante, de l'ordre de 10 hectares, un remaniement des lisières et un risque de pollution sur le ru du Vieux Moutiers, donc ZNIEFF, zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique, et zone humide.

Dernier point, les eaux souterraines et superficielles. C'est également un bureau d'études, interne à l'État cette fois, qui a réalisé les études. On évalue la qualité de l'eau dans les différents cours d'eau présents dans la zone, on en tire la sensibilité des cours d'eau et des étangs aux différentes solutions présentées.

Sur la question des eaux souterraines, on a procédé avec des études bibliographiques.

De la même manière, sur les solutions A, B et C, on retrouve des problématiques qui sont les mêmes, avec premier point, le problème des inondations à Presles qui sera à prendre en compte dans le cadre de ces trois solutions, sachant que l'A16 à ce niveau-là peut à la fois, si c'est très mal fait mais ce ne sera pas le cas, porter préjudice, mais à l'inverse peut être plutôt bénéfique aux risques d'inondation dans la zone puisqu'en prenant bien en compte le PPRI, on peut utiliser l'A16 pour retenir un peu l'eau en cas de fortes pluies.

Un autre enjeu fort, le marais du ru de Presles (ZNIEFF de type 1). Pour les nappes souterraines (l'eau en profondeur qu'on va puiser pour nos besoins journaliers), on a repris le linéaire de zone jugée vulnérable, facilement perméable, qui pourrait être polluée en cas de problèmes graves. 1.250 mètres sont concernés, dont 380 mètres de vulnérabilité forte. Si on le compare à la solution D, on a une vulnérabilité moindre du milieu, n'ayant pas cette question de Presles.

On a un enjeu fort en termes de population des zones humides, qui est le ru du Vieux Moutiers et le vallon du Stors (ZNIEFF de type 1 et zones humides).

Pour les nappes souterraines, on a 1.040 mètres de zone vulnérable (donc plutôt moins), mais une vulnérabilité plus forte (700 mètres).

*(Passage diapo)*

Nous avons synthétisé cela de manière suivante, c'est-à-dire que l'on retrouve tous les éléments les plus importants. En termes de paysage et de patrimoine, on a noté le nouvel échangeur à faire, le demi échangeur à faire dans la vallée de Chauvry, pour la solution D, et l'échangeur A16 Francilienne au niveau de la Plaine de France.

En ce qui concerne les questions de faune et de flore, on retrouve les deux passages faune au niveau du bois Carreau au-dessus de la RN1 et sur la RN184. Enfin les autres enjeux de faune et de flore, le fond Margot, on ne l'a pas évoqué mais c'est également un enjeu un peu moins fort que le bois Carreau sur la RN1. On a également dans toute la lisière de la RN184, dont on a parlé, le bois de la Carrière, dans le cadre de la solution B, et le vallon Stors et le ru du Vieux Moutiers pour la solution D ; dernier impact paysager sur la RD909 dans le cadre de la solution C.

Tout cela est résumé de la façon suivante, c'est la solution B qui préserve le mieux l'environnement si l'on regarde un peu la carte que nous avons présentée tout à l'heure. Ensuite, pour la solution A et C, on a un point précis à regarder qui est l'insertion A16 Francilienne dans la Plaine de France et en vis-à-vis du Château d'Ecouen avec, pour la solution C, en plus, la question de la RD909. Enfin la solution D a selon nous les impacts les plus forts, d'abord avec les emprises nécessaires sur la forêt domaniale de l'Isle-Adam avec sa faune et sa flore et sur la zone classée de la Vallée de Chauvry avec le demi échangeur RN184 et RN104.

Je suis à votre disposition pour les questions.

**M. JEAN ROSSEZ, VICE-PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AMIS DE LA FORET DE L'ISLE-ADAM :**

Nous sommes affiliés à la Fédération nationale des Amis des Forêts qui se préoccupe beaucoup de la préservation du milieu naturel des forêts qui sont, dans notre région, quelques lambeaux restants des grands massifs forestiers. Dans notre beau pays de France, nous n'avons pas besoin de remonter beaucoup de générations pour trouver un ou plusieurs cultivateurs parmi nos ancêtres et nous sommes bien conscients que le problème n'est pas de se confronter entre défenseurs de milieux naturels et défenseurs de milieux cultivés puisque les cultivateurs contribuent intensément à la protection du milieu naturel.

Après ce préambule, vous devez deviner que c'est plutôt le projet D que nous ne défendons pas et plutôt le projet B qui aurait notre préférence. Ceci étant, il faut bien savoir que ces restes des grands massifs forestiers sont quand même des poumons dans la mesure où une forêt d'environnement naturelle ou artificielle (il y a eu des forêts plantées également) est entretenue et exploitée intelligemment. Les forêts permettent de fixer le carbone et de renouveler l'oxygène et elles permettent aussi, en dehors de créations d'emplois ou d'autres avantages comme l'agrément du paysage, la défense de l'environnement, de la faune, etc., de produire des matériaux tels que le bois qui, de plus en plus, entrent dans différents types

de constructions et de fabrications et viennent rejoindre ce qu'on appelle maintenant le développement durable.

Voilà, je crois avoir exprimé en très peu de temps, les motifs de notre défense de la forêt en tant que milieu naturel. Il y a à la Fédération nationale des Amis des Forêts, une charte des usagers : *« Apprenez à découvrir la forêt, elle est vivante mais elle est fragile, elle craint le feu, elle aime le silence, elle n'aime pas être piétinée, elle ne peut tolérer que les cueillettes familiales, (elle n'interdit pas les cueillettes organisées bien entendu), elle est l'espace de liberté où vous êtes accueillis, elle n'est pas à vous, elle appartient toujours à un propriétaire public ou privé (Il s'agit là d'une forêt domaniale mais 70 % des forêts sont du domaine privé), elle n'est pas naturelle, elle est depuis des générations le résultat du travail des hommes, des cultivateurs en particulier, elle est source d'emplois et de production de matériaux propres au développement durable ».*

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Merci de cette intervention concise. Je passe maintenant la parole à Jean-Luc BARRAILLER, Président de l'Association pour la gestion du grand Gibier du Val-d'Oise, il est représentant de la FICEVY.

**M. JEAN-LUC BARRAILLER, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION POUR LA GESTION DU GRAND GIBIER DU VAL D'OISE** : Bonjour Madame le Président, Mesdames, Messieurs.

Ce soir, je représente, d'une part, l'Association pour la Gestion du Grand Gibier du Val-d'Oise. Elle regroupe à peu près 4.000 chasseurs de grand gibier dans le Val-d'Oise, dont une centaine de membre actifs au sein de notre association qui appartient à un réseau beaucoup plus vaste, l'ANCGG. D'autre part, je représente la FICEVY (Fédération Interdépartementale des Chasseurs du Val d'Oise, de l'Essonne et des Yvelines) qui regroupe 19.000 chasseurs sur l'ensemble des trois départements.

Mon exposé se déroulera en deux parties, d'une part, les biocorridors qui concernent la grande faune et, d'autre part, une position de la chasse sur les variantes.

Le biocorridor est un terme parfois barbare qui peut être défini comme l'autoroute du vivant sauvage dans les espaces naturels de toute nature. Cette notion intéresse bien évidemment la grande faune (les cerfs, les chevreuils, les sangliers) mais aussi les mammifères de taille moindre comme les rongeurs, les insectes, les chauve-souris, les plantes. Pour évaluer la qualité d'un biocorridor, il convient de prendre des espèces bio-indicatrices ; le cerf, présent sur la zone appartient à ce cortège. Vu ses besoins biologiques en termes de territoire de 5 à 10.000 ha, on peut affirmer que où le cerf passe, tout passe. Le professeur TOMBAL, qui a participé à côté de la SANEF à l'élaboration des passages de la faune sur l'autoroute A16, et qui a donc un savoir en matière de biocorridors en Picardie, a indiqué que notre région appartenait au plus vaste continuum forestier de l'Europe occidentale qui part grosso modo des forêts ardennaises pour finir aux portes de Paris en forêt de Montmorency qui s'étend sur 120 km de long et 660 km<sup>2</sup> de superficie.

Dans ce contexte, le PNR Oise-Pays de France qui est le voisin à cette région a engagé dans les études de préfiguration, dès 2003, une étude pour étudier les échanges faune entre le massif de Chantilly et le massif de Carnelle, il a profité de cette étude pour étudier aussi la

liaison en direction de la forêt de l'Isle-Adam. Il était paru, à l'issue de cette étude, qu'il y avait une rupture certaine entre le massif de Carnelle et le massif de l'Isle-Adam liée à la RN184 et à la RN1.

Les récifs de chasse à courre que l'on peut consulter dans les ouvrages d'histoire locale mais aussi les études réalisées au cours des études d'impact de l'année 2004-2005 démontrent que l'autoroute A16 dans sa configuration actuelle va créer des ruptures irrémédiables à deux endroits : au bois Carreau et le fond Margot.

Dès les premières études entreprises au milieu des années 90 sur le prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Croix Verte, ces deux biocorridors ont été reconnus comme prioritaires par la SANEF et par l'Etat et qu'en conséquence ils devaient être absolument maintenus. Au cours des réunions de l'hiver 2005-2006, toutes les parties présentes ont confirmé cette nécessité.

Le monde de la chasse, réuni au travers de la FICEVY et de l'AGGGVO, se permet donc de renouveler ses différentes demandes en matière de biocorridors : la création d'un passage faune supérieure uniquement dédié au monde vivant sauvage d'au moins 25 mètres de large au niveau de bois Carreau et ce, quelle que soit la variante retenue. Je dis bien quelle que soit la variante retenue A, B ou C. Il convient de préciser que les ouvrages de franchissement les plus efficaces sont les ouvrages supérieurs. L'utilisation du bois comme matériau, dans un contexte paysager forestier pour réduire les coûts de réalisation conformément à l'étude de la DRAF Picardie et dans le droit fil du développement durable, nous semble la meilleure solution.

La mise en place d'une convention entre la SANEF et un organisme à définir, nous semble indispensable, le monde de la chasse étant prêt à s'investir en la matière pour s'assurer du suivi de cet ouvrage ; l'entretien restera fort logiquement à la charge de la SANEF. Pour la préservation de ses abords pour que la faune s'y engage sans crainte, c'est un travail de concert qui devra être engagé avec les élus, les propriétaires, les associations des autres usagers de la nature dont nos amis du Côté Rando.

Nous insistons bien, en parallèle de la création de l'ouvrage sur bois Carreau, il conviendra absolument de la transformation d'un des ouvrages supérieurs existant en passage faune au-dessus de la RN184 en forêt de l'Isle-Adam, entre l'autoroute A16 et la Porte de Baillet, cet aménagement était dû par la SANEF dans le cadre de la réalisation du tronçon Beauvais-Presles début 90, pour compenser la rupture du biocorridor au niveau de Fondenfert\*. Cet engagement formel n'a jamais été tenu par la SANEF, de ce fait, les deux parties du massif de l'Isle-Adam ont été coupées d'une façon irrémédiable par la RN184 et ne sont plus connectées biologiquement.

La rectification d'une omission lourde et préjudiciable en termes de biocorridors dans le document de synthèse consacré à la faune, à savoir que le cerf fait l'objet d'une page de commentaires à la page 17 mais n'apparaît plus dans le tableau de synthèse à la page 60.

Quant aux variantes, le monde de la chasse est soucieux de préserver des espaces agricoles et forestiers. Il est parfaitement conscient qu'il convient de trouver une solution la

moins onéreuse possible pour prolonger l'autoroute A16 jusqu'à la Croix Verte dans un double dessein de préserver les riverains de la RN1 en redonnant à cet axe routier une vocation de desserte locale à l'intérieur des villes de Maffliers et Montsoult et de requalifier complètement la Croix Verte en termes d'urbanisme de la desserte routière du couloir ferroviaire puisqu'il s'agit d'une des portes d'entrée Nord en Ile-de-France aux confins de la zone urbaine dense et la grande couronne rurale.

Pour ces raisons, si malheureusement l'autoroute A16 se faisait, au vu des exposés qui ont été faits, le monde de la chasse se rallierait plutôt à la variante B. La variante A, comme l'a exposé le monde agricole nous semble une catastrophe, la variante C est celle qui nous semble la plus pénalisante. Je reviendrai sur la variante D car il y a des choses qui n'ont pas été dites.

Il faut se rappeler qu'au milieu des années 80, la forêt d'Isle-Adam mais aussi les bois privés situés plus à l'Est de cette forêt ont payé un lourd tribut au passage de la RN184 et de la RD104. Il faut savoir qu'à l'époque plus de 50 ha ont été déboisés et qu'il n'y a jamais eu la moindre mesure compensatoire. Aujourd'hui, on nous parle à nouveau de déboiser 10 ha en forêt domaniale. Cette variante passe dans le site classé de la vallée Chauvry qui a bénéficié de cette mesure exceptionnelle au niveau national pour que cet espace naturel remarquable, après avoir subi de plein fouet le passage de la RN 184 puis de la RD104 ou Francilienne, ne subisse plus aucune dégradation.

A ce classement, il y a un corollaire, dès la fin 2007, sera mise en œuvre une charte environnementale soutenue par toutes les communes de vallée de Chauvry, le Conseil général et tous les acteurs locaux dont les agriculteurs. Cette variante obligera à mettre à 2 x 3 voies la RD104 en vallée de Chauvry qui devra à terme drainer le trafic de l'A16, de l'A15 de l'A115, de l'A104, de la RN184. Il faut rappeler que les terres qui seront impactées en vallée de Chauvry sont les meilleures terres de la vallée de Chauvry. L'accroissement de l'impact sonore pour les habitants de la vallée de Chauvry et, en particulier, pour ceux de Villiers Adam sera encore plus fort ; nous sommes déjà fortement menacés.

L'impact visuel du monstrueux échangeur prévu à l'Ouest de la forêt du fait des courbes de niveau très prononcées altèrera le paysage du site classé aux abords de l'Abbaye du Val et du marais de Stors.

Enfin, pour terminer sur ce réquisitoire contre la variante D, j'ajouterai le coût excessif par rapport aux autres variantes.

Pour conclure, l'autoroute A16 comme tous les projets d'intérêt général entraînera à la fois des avantages mais aussi des inconvénients aux riverains. La variante B consiste à faire glisser un problème propre à la Croix Verte qui, en termes paysagers, écologiques n'est pas des plus transcendants, vers une zone reconnue nationalement pour la valeur de ses paysages et de sa biodiversité sans pour autant trouver une solution durable au développement de la Croix Verte. Une telle variante pourrait être attaquée car l'Etat ne respecterait plus alors son engagement pris lors du classement, à savoir l'absence d'une nouvelle infrastructure en vallée de Chauvry. Je vous remercie pour votre attention.

*(Applaudissements)*

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Merci, est-ce que vous souhaitez réagir sur un point ou un autre, j'ai noté un détail concernant une page qui aurait disparu dans le dossier à propos de la présence du cerf.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Sur cette question, c'est Monsieur VIGNON du cabinet OGE qui pourra répondre. Je pense qu'il s'agit d'une simple erreur puisque la page 62 à laquelle se réfère Monsieur BARRAILLER était une annexe de l'étude. L'étude a insisté sur l'importance du cerf, donc on ne peut pas dire que cet aspect n'a pas été pris en compte.

Sur les passages faune, on réitère ce qui a été dit en 2005-2006 même si ce n'était pas au même stade d'étude et qu'on est un peu revenu à la situation précédente, il est bien prévu dans la solution A, B et C, un passage faune sur la RN1 avec tous les engagements qui avaient été pris à l'époque à Presles en février 2006. On avait parlé d'une largeur minimale de 25 mètres avec une étude complémentaire pour voir quels seraient les effets d'une largeur à 40 mètres. A l'époque, la Région avait précisé qu'elle pourrait prendre en charge cette étude ainsi que celle sur la structure bois d'un tel passage. C'était les engagements de la Région, je pense qu'ils sont tout autant valables.

*(Passage diapo)*

Pour ce qui concerne le passage sur la RN184, c'est un peu compliqué et historique, Monsieur BARRAILLER connaît mieux l'historique que moi qui vient d'arriver sur le projet. Il a fallu que je me penche sur tout cela pour essayer de comprendre. Il me semble qu'avec l'A16 au Nord, il était prévu un passage un peu plus au Nord qui n'a pas pu malheureusement être mis en place parce que la propriété à laquelle il devait aboutir a été clôturée. L'hypothèse la plus probable pour remplacer ce biocorridor serait d'avoir un biocorridor là puis un passage également au niveau de la RN184.

Après, la question est de savoir comment on fait cela, et je remercie Monsieur BARRAILLER d'avoir une réflexion de bon gestionnaire en réfléchissant aux contraintes financières. Pour la faune, que ce soit la solution D ou une autre, on peut déjà réfléchir à l'amélioration des passages existants qui sont des passages compliqués où l'on cumule un passage sur bitume pour l'exploitation, un passage pour les cavaliers et un passage pour les piétons. Il ne semble pas que tout cela soit forcément nécessaire donc le bureau d'étude a fait une proposition qui consiste à rendre ce passage complètement enherbé.

*(Passage diapo)*

C'est une première proposition qui doit être regardée de près avec les différents utilisateurs (ONF, les randonneurs, les cavaliers). On peut regarder des solutions simples comme celle-là, voir si elles sont efficaces et si elles ne le sont toujours pas, on peut imaginer ensuite des solutions plus compliquées à mettre en place et plus coûteuses.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Pouvez-vous préciser si ce réaménagement est prévu dans tous les cas de figure quel que soit le tracé retenu, c'est-à-dire que si on passe sur le A, B ou C, est-

ce qu'on fera quelque chose sur la RN184 puisque j'ai cru comprendre qu'il y avait eu des engagements qui n'avaient pas été tenus ? Est-ce que ces travaux seront l'occasion de rattraper les engagements qui ont été oubliés ?

Vous me répondrez lors de la prochaine réunion si vous ne savez pas.

**M. JEREMIE NÈGRE :** La question de savoir où en sont les engagements est assez compliquée mais, après, il y a une volonté d'améliorer l'existant.

**MME CLAUDE BRÉVAN :** On sait bien qu'il faut aussi des financements pour améliorer, la question, c'est l'opérationnalité : est-ce qu'on fera ou est-ce qu'on ne fera pas, c'est une question aussi claire que cela ?

**M. JEREMIE NÈGRE :** Il est difficile de s'engager tant qu'on n'a pas les financements mais nous avons des solutions assez simples qui sont du bon sens et je pense que nous y arriverons.

**MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN, DIRECTRICE REGIONALE ADJOINTE DE L'EQUIPEMENT ET REPRESENTANTE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE :** Il est bien avéré que quelle que soit la solution, le réaménagement est prévu sur la RN184.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE :** Le troisième intervenant qui a demandé la parole est Monsieur LOUP qui va s'exprimer en tant que représentant d'Ile-de-France environnement et en tant que représentant du collectif Plaine de France Ouest.

**M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST :** Madame la Présidente, Messieurs les membres de la Commission Particulière, Mesdames, Messieurs,

Effectivement comme cela a été dit, il m'a été demandé de représenter ce soir Ile-de-France Environnement qui est l'association d'Ile-de-France qui regroupe 350 associations franciliennes, qui est particulièrement sollicitée à l'heure actuelle par le Grenelle de l'Environnement. C'est pourquoi ils m'ont demandé de les représenter et qu'ils s'excusent de ne pas être présents ce soir.

Vous avez eu à l'entrée le cahier d'acteurs élaboré par Ile-de-France Environnement, je me contenterai de reprendre l'essentiel de ce cahier d'acteurs.

Concernant la politique générale du transport, Ile-de-France Environnement préconise :

*« Nous souhaitons que l'Etat décide et concrétise, à l'occasion du Grenelle de l'Environnement la mise en place d'un programme ambitieux visant à faire baisser de façon sensible la circulation automobile, notamment sur le réseau principal, autoroutes et voies rapides... »*, suit un certain nombre de propositions que je ne lirai pas ce soir.

Pour Ile-de-France Environnement, ce que nous demandons concernant l'autoroute A16 :

- il faut résoudre le problème explicité dans le diagnostic en faisant passer le trafic par une voie rapide évitant Maffliers et Montsoult pour assurer un débouché de l'A16 vers l'Est par la Francilienne et rétablir la connexion vers le Sud par la RN 301, ex-RN1.
- Nous sommes favorables au tracé B pour l'implantation d'une voie rapide de contournement, il est le meilleur en tant qu'impacts faibles sur l'environnement si le projet prend soin de préserver l'attractivité de la zone de cueillette ; il est moins pénalisant en consommation de terres agricoles que les tracés A et C. C'est le plus performant en termes de réduction de trafic à la traversée de Maffliers et Montsoult. Il favorisera donc l'aménagement de la voirie en 2 x 1 voie avec trottoirs larges et pistes cyclables, c'est la solution économiquement la moins coûteuse même s'il implique la conception d'un échangeur assez complexe au niveau de la Croix Verte ; aucune des trois autres solutions n'évite le réaménagement de ce carrefour.
- Si le tracé B est retenu, Ile-de-France Environnement demande que le projet prenne les dispositions techniques adéquates pour minimiser le préjudice que pourrait subir l'exploitation horticole et arboricole de la cueillette, amputation de quelques hectares, effets sonores et visuels de l'infrastructure routière, risque de nuisances du fait de la pollution automobile.

J'avais également demandé d'intervenir au nom du Collectif Plaine de France Ouest qui regroupe 10 associations du secteur de la Croix Verte, compte tenu de l'heure, je ne lirai pas la totalité de l'intervention qui a été prévue et je demanderai de ne projeter que les cartes 2 et 3. En revanche, je souhaiterais que la totalité de mon intervention écrite figure dans le compte rendu.

Le Collectif Plaine de France Ouest souhaitait apporter un témoignage sur l'évolution des rapports des habitants avec l'agriculture et les agriculteurs dans le territoire du projet.

Je passe sur toute la partie des espaces agricoles qui était prévue à l'urbanisation du schéma directeur de 1994 et un grand nombre d'espaces n'ont pas été effectivement urbanisés. Mais, ceci a été dit, cela porte préjudice à l'activité agricole qui n'a pas une visibilité sur le devenir de son activité. Alors qu'en Ile-de-France d'autres territoires périurbains ont plutôt dépassé la limite d'urbanisation prévue sur le SDRIF, ici, la volonté des habitants et d'un certain nombre d'élus a fait que cette urbanisation ne s'est pas réalisée.

A notre sens, deux projets agricoles réussis expliquent cette particularité de notre territoire. Premier projet, la cueillette dont on a beaucoup parlé ce soir est emblématique de la dimension économique et sociale que peut être un espace agricole. Que celles et ceux, ici, qui sont indifférents à l'avenir de la cueillette lèvent la main ?

*(Aucune main ne se lève).* J'espère que le maître d'ouvrage présent ici en tiendra compte !

Deuxième projet moins connu mais qui témoigne très fortement de l'évolution des rapports des habitants à l'espace agricole ; rapports qui ne relèvent pas de la seule défense de la qualité du paysage et du cadre de vie, je veux parler de « Plaine de vie » à Ezanville, projet d'insertion par l'activité de maraîchage biologique. L'initiateur du projet, Jacques DUPONT



étant dans la salle, je n'en dirai pas plus, j'espère qu'il pourra prendre la parole au cours du débat.

En résumé, pour les habitants, l'espace agricole n'est pas une simple réserve foncière, un espace vide, et nous ne comprenons pas pourquoi les collectivités territoriales n'ont pas les mêmes préoccupations agricoles que pour les activités commerciales et industrielles.

Pour se comprendre et pouvoir débattre, il était nécessaire de rappeler ce contexte même si je l'ai fait trop rapidement.

*(Passage de diapos)*

Regardons maintenant les quatre tracés. Pour les trois tracés vers l'Est, l'impact des tracés A et C pour CAPA France et pour l'activité de compostage a déjà été dit. J'indiquerai quand même que nous avons parlé des céréaliers et de la nécessité de garder CAPA France. Nous avons des éleveurs et des producteurs laitiers qui vont disparaître dans le secteur parce qu'il n'y a plus de collecteur de lait pour des raisons de distance à proximité qui veulent bien venir chercher le lait. On a besoin de garder un minimum d'équipements qui permettent à l'activité agricole de se développer et d'exister sur place. C'est la grande difficulté en zone périurbaine dont CAPA France est à prendre très au sérieux. On voit le cas de Louvres où l'urbanisation autour a fait que les silos de Louvres ont des soucis par rapport à l'extension de l'urbanisation.

En revanche, les effets de coupures et de disparitions annoncées ou même souhaitées par le Syndicat intercommunal, les 200 ha qui sont enclavés (on le voit dans le tracé A et B), nous prenons très au sérieux l'impact du tracé B sur la cueillette et la vente sur place. De toute façon, toutes les solutions sont à rechercher et, dès ce soir, nous formulons la demande d'une réunion de travail avec le maître d'ouvrage sur cette question.

Quant au tracé D, il a le moins d'impacts sur l'activité agricole mais il n'en est pas de même pour les milieux naturels et l'environnement. Je rappellerai ce qu'a dit Monsieur Jean-Marc VALLÉ, Président de l'Association des riverains de la RN1, nous avons nos nuisances, nous ne cherchons pas à les envoyer chez les autres.

Je vais conclure sur le projet du SDRIF, ce schéma ne se contente pas comme celui de 1994 de remettre en espace urbanisant tous les espaces précédents non encore urbanisés, une réelle remise à plat de la question agricole a été effectuée, est-ce une continuité écologique et reconnue ? Elle est coupée par les tracés A et C, c'est la continuité (la flèche verte qui ondule) qui reprend des espaces agricoles, qui refait une liaison entre la forêt de Montmorency, en passant par la plaine, et qui rejoint la Plaine de France et la vallée de Chauvry alors que le tracé A et C, en site inscrit de l'Île-de-France coupe cette continuité.

Des fronts urbains sont aussi clairement identifiés, ce sont les traits marrons qui apparaissent à la limite de la Croix Verte mais aussi à la limite de la zone urbanisée de Ezanville, Ecoen. Nous demandons au maître d'ouvrage une réelle prise en compte de ce projet de schéma directeur régional.

*(Applaudissements)*

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Le maître d'ouvrage souhaite-t-il répondre en particulier aux demandes très précises : une demande de réunion de travail pour approfondir la solution B ?

**M. JEREMIE NEGRE** : J'ai entendu une demande de réunion sur le devenir de la cueillette, est-ce à cela que vous faites allusion ? Il va de soi que si la solution retenue met en péril la cueillette, il y aura un travail approfondi à ce sujet.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : J'ai dit en entrée de cette séance que nous aurions une séance le 9 novembre pour faire des ateliers précis, notamment un atelier autour de l'arrivée sur la Croix Verte et l'impact sur les zones. C'est à ce moment-là que nous pourrions vraiment regarder tout à fait dans le détail l'impact des différentes modifications de la Croix Verte sur la cueillette.

C'est un peu différent de ce que j'ai dit tout à l'heure sur le rétablissement des chemins agricoles qui est un point extrêmement pointu et difficile. Pour le reste, on peut difficilement isoler la question de la cueillette du dispositif général du réaménagement du carrefour de la Croix Verte. Je propose cela et vous pouvez mettre par écrit tout ce que vous avez comme remarques et comme suggestions à faire sur ce sujet. C'est un sujet qui sera approfondi de manière extrêmement fine.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Je vais redonner la parole à la salle, Monsieur LACOMBE, Président de l'Association Ornithologique de l'Isle-Adam.

**M. LACOMBE, ASSOCIATION ORNITHOLOGIQUE, LA LIGUE PROTECTRICE DES OISEAUX** : Bonsoir Messieurs, Mesdames, je représente l'Association Ornithologique, la Ligue Protectrice des Oiseaux (LPO) et une branche du Muséum.

Je voudrais faire remarquer très rapidement que la forêt de l'Isle-Adam représente 1.000 ha, elle est près de Paris, elle est très petite. Rambouillet qui porte aussi le même nom de forêt représente 14.000 ha ou Compiègne 16.000 ha. On ne peut donc pas comparer la forêt de l'Isle-Adam à d'autres forêts domaniales.

Le tracé D est une provocation. C'est une destruction de la forêt, une destruction du refuge. Nous avons dans la branche de l'autoroute un refuge ornithologique qui comporte 1.314 adhérents aujourd'hui ; ce refuge a déjà été grandement détruit par les travaux précédents. Monsieur le Président du Conseil général a signé un accord pour remettre en état l'ensemble et l'abond de l'Isle-Adam qui est maintenant réservée avec vos délaissés plus aux prostitués qu'à la protection de la nature. Par ailleurs, à cet endroit, il n'y a aucun passage pour les animaux comme l'ont souligné plusieurs intervenants. Que ce soit des petits animaux ou des cervidés, il n'y a aucun passage réservé. Avez-vous des projets de ce côté ? Apparemment pas du tout.

Imaginez ce que vous nous avez montré comme passage, un pont de quelques mètres de large, il faudrait être un lapin suicidaire pour vouloir passer dessus ! Il faut être un peu logique, actuellement, il n'y a plus aucune prolongation entre les forêts.

Autre question : pourquoi la SANEF est-elle désignée économiquement pour prolonger cette route ?

Je voulais aussi vous faire part d'une vive contestation des sociétaires très prochainement car nous ne pouvons pas admettre de détruire complètement la forêt de l'Isle-Adam.

**M. JEREMIE NEGRE** : Je vais répondre à la question de la SANEF, c'est un point qui avait été évoqué à la première réunion par le Préfet, Directeur régional de l'Equipement, Monsieur LELARGE. En fait, l'attribution de la concession à la SANEF provient du contexte. De nos jours, quand on a une autoroute concédée, on lance un appel d'offres à concession, c'est le cas général, le plus normal, cela permet de mettre en concurrence un certain nombre de sociétés privées pour obtenir le meilleur prix, la meilleure qualité de services, etc.

Dans le cas précis de l'A16, on est bien sur l'aboutissement d'une autoroute existante. Il s'agit de 9 km sur une autoroute qui vient du Nord de la Picardie. Si vous faites un appel d'offres même européen, il y aura peu de monde qui viendra remettre une offre pour avoir cette concession sur 9 km alors qu'il y a derrière toute la concession SANEF sur des centaines de km. Dans ce cadre très précis, on procède à un ajout au contrat existant dont les termes financiers sont négociés et acceptés ensuite en Conseil d'Etat. C'est ce qui a été effectué en 2004.

**M. LACOMBE** : Concernant les tracés dans la forêt de l'Isle-Adam et dans la vallée de Chauvry qui a été en fait le dernier interlocuteur puisque le ministère de la Défense qui ne semble pas être présent ici et le ministère de l'Intérieur étaient parties prenantes puisque c'est eux qui ont eu gain de cause pour de nombreux ouvrages fragiles.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Je propose que l'on se centre sur les questions qui ont à voir spécifiquement sur les projets décrits actuellement.

**M. VINCENT VIGNON, OGE** : Concernant l'ornithologie, un inventaire précis a été fait sur le massif et ses abords. La forêt a des richesses importantes d'oiseaux mais ces oiseaux ne se limitent pas en forêt, on a trouvé aussi une zone avec la pie-grièche écorcheur, ce qui n'est pas fréquent dans la région, c'est une espèce de pelouse avec des prunelliers sur le fond Margot.

Je reviens sur la grande faune, c'est un des points très importants du dossier, comme l'a rappelé Monsieur NÈGRE, Madame LAVALLART et Monsieur BARRAILLER, la continuité forestière depuis Montmorency jusqu'en Picardie est un élément majeur du dossier. Les cerfs sont pris en compte en espèce la plus sensible puisque chevreuils et sangliers sont en espèce abondante sur notre territoire et qu'ils ont la capacité d'utiliser des ouvrages beaucoup moins amples que le cerf. Les images que vous avez vues en projection montrent que le traitement se fait à la fois sur la RN1 au niveau du bois Carreau avec une proposition d'ouvrage de 25 mètres de large spécifique.

La photo présentée est une photo aérienne d'un passage existant dans la Sarthe, en forêt de Bercé qui fait 12 mètres de large. En effet, c'est étroit mais sachez qu'à cet endroit, cerfs, chevreuils et sangliers l'utilisent. En fait, c'est une structure qui a été ajoutée malgré la faible

largeur de 12 mètres, sur laquelle on a posé un élément thermophile, c'est-à-dire la continuité rocheuse qui chauffe du côté Sud et, de l'autre côté, un entremêlas de bois, c'est un dispositif dont l'intérêt est de compléter la fonctionnalité pour des petites espèces comme les amphibiens, les reptiles et les micromammifères.

Pour revenir au passage du bois Carreau, un ouvrage comparable en diabolos mais d'une largeur double permet de mettre des dispositions complémentaires qui intéresseront aussi un autre groupe peu mentionné mais fondamental dans le secteur, ce sont les chauve-souris avec noctule commune et noctule de Lesler. La noctule de Lesler a été découverte dans cette partie du Val-d'Oise à l'occasion de cette étude, et ces espèces suivent les structures qui existent au-dessus des routes et sont donc canalisables aussi en quelque sorte par ce type d'ouvrages.

Vous voyez que c'est une étude qui prend en compte les oiseaux et pas seulement en forêt, la grande faune avec ces propositions d'ouvrages, et d'autres espèces, je ne peux pas toutes les citer, les insectes ont aussi été pris en compte dont les espèces protégées comme les mantes religieuses et d'autres espèces liées aux continuités de prairie qui existent le long des infrastructures.

Pour finir avec la grande faune, vous avez vu une image montrant un réaménagement possible du carrefour du Tremble et donc la possibilité d'améliorer considérablement la continuité forestière entre les deux parties coupées par la RN184.

**M. PIERRE-YVES BOUDER** : Je suis un peu surpris parce quand on parle d'impact sur l'environnement et qu'on parle d'autoroute, j'aurais tendance à penser que moins il y a d'autoroutes, moins il y a d'impacts or, dans les versions A, B, C et D, il faut se souvenir que le sujet est de raccorder l'A16 à la Francilienne, et bien on raccorde l'A16 à la Francilienne par le tracé A, B, C confondu et par le tracé D, c'est-à-dire qu'on ajoute deux tracés pour un raccordement. Je ne vois pas en quoi on peut avoir un impact moindre alors que la distance est plus grande. Si l'on regroupe les raccordements vers l'Est et l'Ouest par la RN184 uniquement, on n'a plus du tout la N1 comme zone autoroutière. On a quand même moins d'impacts sur l'environnement.

Je suis aussi surpris de voir que dans la version A, B et C, il n'y a pas d'impact sur la partie en amont du bois Carreau où, si cela n'est pas encaissé, on aura une saignée épouvantable.

Je suis tout à fait d'accord quand on dit la forêt de l'Isle-Adam a été complètement massacrée par la RN184. On ne le dira jamais assez, je ne crois pas qu'il y ait eu d'ailleurs une concertation aussi riche que celle qui a lieu aujourd'hui. En tout cas, ce qui est certain, c'est que les ouvrages de franchissement qui étaient promis n'ont pas été réalisés, ce qui suppose que les ouvrages promis sur la N1 ne seront peut-être pas réalisés non plus et qu'a fortiori, si on ne touche pas à la RN184 parce qu'on passe tous par la N1, je doute fort que l'on fasse des réaménagements sur la RN184.

Tout cela me fait un peu peur, j'ai l'impression que l'on va multiplier les zones autoroutières, on découpe les forêts en rondelles. On disait tout à l'heure que la forêt de l'Isle-Adam fait 1.000 ha, c'est finalement 500 ou 2 fois 500 puisque entre les deux, il n'y a quasiment pas

de passage. Plus qu'une forêt, c'est un parc, d'ailleurs l'Isle-Adam est un parc avec sa petite forêt avec les pelouses tondues à l'intérieur, cela n'a plus grand-chose à voir avec une forêt !

Enfin, une précision concernant le classement de la vallée de Chauvry. On en parle beaucoup, je vous rappelle qu'il a été fait conjointement à l'implantation de la Francilienne, c'était une espèce de décoration à titre posthume parce que quand on commence à accepter une francilienne dans un site, fut-il classé, on peut dire que le site est détruit de façon irréversible, irrémédiable. Je ne crois pas, malheureusement pour les riverains, que l'on va se préoccuper de leur bien-être si on laisse simplement la Francilienne prendre de l'ampleur comme cela va être forcément le cas. De même qu'on n'a pas fait plus attention aux riverains en amont du bois Carreau lorsque la N1 s'est vue enrichie d'un terre-plein central sur lequel sont venus buter les animaux qui se sont faits écraser par les voitures. On n'a concerté absolument personne. La N1, qui était au départ une nationale assez bénigne est devenue tout à coup une autoroute sans qu'on nous demande notre avis.

Tout cela me fait un peu peur, j'ai l'impression qu'on noie un peu les problèmes, qu'on ne les aborde pas vraiment, franchement, je ne comprends pas comment les gens qui prétendent défendre l'environnement peuvent proposer de reconstruire une autoroute qui va faire la N1 alors qu'on déjà détruit une forêt ! Si on a détruit à ce point la forêt de l'Isle-Adam, on pourrait au moins avoir la décence de la rendre efficace et de régler une fois pour toutes le raccordement entre l'A16 et la Francilienne !

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Je n'ai pas très bien saisi si votre intervention concernait l'ensemble des tracés ou si vous en privilégiez un qui serait moins pire que les autres ?

**M. PIERRE-YVES BOUDER** : Il est clair que tout tracé d'autoroute est un vrai problème pour l'environnement. Je dis que le tracé le moins pire, pour moi, serait le tracé D, contrairement à ce que disent les gens qui défendent soi-disant l'environnement parce que c'est le seul qui existe tout simplement.

Autre élément, il est vrai qu'on n'a pas l'habitude en France de rétrograder les voies, c'est-à-dire que la N1 est devenue un peu une autoroute, alors on n'imagine pas qu'elle pourrait devenir une départementale ; peut-être faudrait-il y penser !

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Une autre intervention.

**M. BOUCHEZ, PREMIER ADJOINT DE LA COMMUNE DE MOURS ET PREMIER VICE-PRESIDENT DU SYNDICAT DU RU DE PRESLES** : Je suis étonné quand vous avez présenté l'impact sur le milieu naturel et en particulier la DIREN, quand elle parle de l'eau, que ce syndicat ne soit pas pris en compte ; en particulier, les études qui se font actuellement pour un contrat de bassin.

Vous avez bien cité tous les massifs forestiers, je suis étonné que l'on ne voit pas sur la carte ce contrat de bassin pour lequel il y a des financeurs : le Conseil régional, le Conseil général, l'Agence de l'Eau. Les tracés A, B et C, vont avoir un impact important sur cette zone, en particulier sur deux communes qui sont donc en aval, Presles et Mours. Ce sont les deux communes sur ce tracé de ru sur lesquelles le ru passe dans des zones habitées. Il est important que le syndicat de ru, en tant que PCI soit associé (nous n'avons pas eu les

documents), que vous vous rapprochiez du Syndicat du ru pour les études qui ont été faites et celles qui sont au cours au niveau du contrat de bassin. En particulier, pour tout ce qui est requalification des zones, les aspects à la fois écologiques, hydrologiques, à la fois en termes de faune, de qualité de l'eau et aussi au niveau de la commune de Mours qui n'est effectivement pas dans le périmètre direct des différents projets mais qui, dans le cas des projets A, B et C, peut supporter des contraintes importantes au niveau hydrologique et biologique.

Je voudrais que ces deux établissements publics, la Commune et le Syndicat du ru, soient associés et qu'on prenne en compte les études qui se font actuellement. Par exemple, à un moment où l'on parle de restrictions budgétaires, je suis étonné qu'on me parle d'études au niveau de l'impact hydrologique alors que le Syndicat du ru fait lui-même des études et que nous n'avons visiblement pas été contactés.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Je groupe à cette question une question écrite qui nous est parvenue et qui concerne également les questions hydrauliques, on demande si l'impact des variantes a été étudié sur les zones humides voisines comme le marais de Stors, espace naturel régional, et le marais du ru de Presles classé espace naturel sensible, si oui, comment ? Quelles mesures compensatoires ont été envisagées ? C'est une question déposée par Sébastien GIRARD du Conseil Général du Val-d'Oise, Direction Environnement.

**UN INTERVENANT( IL FAUDRAIT TROUVER SON NOM CAR IL INYTERVIENT EN TEMPS QUE PRESIDENT DU SYND DU RU DE PRESLES)** : En tant qu'élu de Presles et que Président du Syndicat du ru, je confirme ce que vient de dire Monsieur BOUCHEZ. Nous avons préparé un courrier à votre attention sur ce sujet car nous sommes très sensibles au risque d'inondation. Nous avons un bassin de retenue dans la zone du Moulin Neuf qui, pas plus tard qu'hier au soir, a joué son rôle sinon Presles était inondée. Nous serons donc très attentifs effectivement à ce qui sera fait dans le cadre de la maîtrise des ruissellements, captage des eaux et la récupération de ces eaux puisque nous sommes en fond de vallée. De ce fait, un contrat de bassin a été signé il y a 3 ans avec la Région, le Conseil général et l'Agence de l'Eau, et des études ont été faites. Vous allez recevoir ce courrier que j'avais préparé à votre attention.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Y a-t-il d'autres questions qui concernent l'aspect hydraulique ? (*Aucune*). Je passe donc la parole au maître d'ouvrage.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Je pense qu'il ne faut pas se tromper de niveau d'étude, je suis tout à fait sensible à l'importance que vous accordez à ce point. Ce qui est prévu, une fois qu'une solution est retenue, c'est de regarder les détails techniques des modalités mises en place pour traiter l'assainissement de la plate-forme et pour regarder comment elle se comporte par rapport au bassin versant en amont et en aval pour aboutir à la fin sur une étude hydrologique, une étude sur la qualité des milieux aquatiques à l'aval, notamment le vallon de Stors et tout cela entre dans les déclarations et autorisations des lois sur l'eau. C'est une phase qui arrive en général après le débat public quand on sait de quelle solution on parle.

Dans ce cas, on prend la tâche de toutes les personnes qui sont concernées au titre des contrats de bassin, des syndicats des rus avoisinants.

Au niveau des débats publics, le but est bien de permettre déjà de juger de l'opportunité du projet et de choisir entre les différentes solutions. Dans ce cadre, nous avons fait une étude très simple de sensibilité, de vulnérabilité où en tant qu'experts en interne on arrive à savoir si telle zone est sensible. Il est vrai que nous n'allons pas contacter l'ensemble des acteurs, pour les quatre solutions, cela prendrait trop de temps.

**MME CLAUDE BRÉVAN :** Trois des solutions sont directement concernées par cette question, comme on souhaite aller assez vite une fois que le choix sera fait, quel qu'il soit, ce n'est peut-être aucun de ces cas qui sera retenu par le ministre, ne pouvez-vous pas avancer un peu en temps masqué et ne pouvez-vous pas prendre connaissance des études et avancer sur ces questions ?

Il est vrai que l'on a beaucoup parlé de la durée préalable à la mise en chantier de la voie, tout le temps que l'on peut gagner est intéressant, rapprochez-vous du Syndicat, prenez connaissance de tous les travaux qui ont été faits, commencez déjà à débroussailler sérieusement le terrain, ce sera toujours du temps de gagné.

Si jamais, c'était un autre tracé, il ne faut pas exagérer, ce ne serait pas trop de temps de perdu, essayez de prendre tout cela en compte.

Il est vrai que la partie sur l'eau était assez sommaire, cela nous avait aussi frappés et je voulais le souligner. C'est un sujet important, vous avez des réponses tout à fait sérieuses à apporter sur ce fait car la manière dont on traite aujourd'hui les autoroutes tient compte de manière très précise des risques de ruissellement, de pollution. Il faut que vous répondiez, vous pouvez répondre par écrit, vous pouvez vous voir mais n'ayez pas une réponse trop dilatoire cela me paraîtrait peu pertinent en l'occurrence.

**M. ANTOINE THIROUIN, AGRICULTEUR A ATTAINVILLE, EXPLOITANT DE LA CUEILLETTE DE LA CROIX VERTE :** Depuis une heure, on entend beaucoup parler de sangliers, chevreuils, batraciens, etc. Nous avons aussi ces animaux à la cueillette or personne n'est venu voir si c'était important ou pas, il serait bon de s'en inquiéter car c'est aussi important que les batraciens de bois Carreau ou de n'importe où !

J'ai aussi compris que Monsieur LOUP et ses amis portaient beaucoup d'intérêt à la cueillette de la Croix Verte, malgré tout il préconise le projet B qui est le plus pénalisant pour la cueillette parce qu'en dehors de l'impact qu'il va avoir puisqu'il passe carrément sur la cueillette, il prend environ 4 à 5 ha ? Il va passer en hauteur au-dessus de la voie ferrée et, à ce moment-là, que font-ils de mes clients ? Il y en a quand même 150.000.

Que va-t-il dire aux 15.000 élèves qui foulent la cueillette tous les ans et qui au lieu de prendre un bon bol d'air, vont prendre à la place un bol de CO<sup>2</sup>, je ne pense pas que ce soit ce qu'ils recherchent ?

S'intéresser aux animaux, c'est bien, s'intéresser à la cueillette, c'est bien, mais vouloir passer dessus, c'est quand même moins bien. S'intéresser aux animaux, c'est une chose mais s'intéresser aux bipèdes qu'il y a dessus, c'est aussi important car cela a quand même une valeur pédagogique qu'il ne faut pas négliger.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Je n'ai pas compris dans quelle commune vous étiez agriculteur ?

**M. ANTOINE THIROUIN** : Je suis propriétaire de la Cueillette à la Croix Verte.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : On vous attendait, on s'étonnait que vous ne soyez pas intervenu, nous vous remercions de cette intervention.

**M. GILLES MONSILLON, ELU DEDE PRESLES** : Je voudrais déjà remercier la Commission de débat public de ces débats, nous avons failli passer à côté de cette concertation essentielle dont la demande a été initiée par les associations et certains élus, je pense que c'est un plus de démocratie, il faut le souligner.

J'ai bien lu la documentation faite par le maître d'ouvrage et, en tant qu'élu local, je pense qu'il faut que les Preslois soient conscients que l'impact sur le prolongement quel qu'il soit, surtout les trois près de Presles, vont avoir beaucoup de conséquences. On pense aux bretelles d'autoroute, aux échangeurs, aux espaces agricoles diminués, dégradés, aux forêts rayées de notre paysage ou presque, plus d'entrepôts, 100 ha et peut-être 200 ha qui vont être réservés pour la logistique, donc plus de camions, une circulation encore plus intense, un air encore plus pollué, du bruit, du bitume, des ruissellements, cela fait beaucoup.

Dans ce dossier, je voudrais noter un grand absent, tout au moins celui qui occupe une très faible part, je veux parler des transports collectifs. Pourtant les Preslois empruntent beaucoup ces transports et recherchent des solutions pour plus de fréquentation, plus de régularité et donc vont jusqu'à Persan et plus près de notre secteur à Montsoul, quid des bus ? Quid des cars ? Quid des pistes cyclables ? Même si on fait référence à l'existant pour ceux qui ont décidé de faire la N1, les piétons n'existent pas ! Je ne sais pas si nous sommes nombreux mais il y a eu beaucoup d'incidents sur cette ligne Paris Nord-Presles-Persan. Pour revenir, si le train s'arrête à Montsoul, on n'a pas de taxi et la marche à pied nous est interdite parce qu'il n'y a pas de trottoirs. Quand on a de tels projets, on peut s'interroger sur ceux qui font et qui décident parce qu'on sait ce qu'on a aujourd'hui mais je ne sais pas ce qu'on aura demain.

En tout cas, j'espère que la moindre des choses serait que l'Etat fasse une expertise sur les transports en commun sur le local et sur cette ligne Paris Nord. Il me semble que si l'on veut moins de voitures, c'est vrai que j'entends que le nombre de voitures diminue un peu, (en 2005 : - 1,6 %; en 2006 : - 2 %), j'espère que cela va aller dans le bon sens mais encore faut-il prendre des décisions politiques !

Lorsqu'on entend aujourd'hui les directives de la Région, même de l'Etat par rapport au Grenelle de l'Environnement, même si l'on fait référence aux sondages, 85 % des Français



et Européens (22.000 interrogés) sont prêts et sont d'accord pour prendre des mesures urgentes dans le domaine routier, transport et environnemental. Je rappelle que le transport représente 1/3 des gaz à effet de serre.

Je pense que l'on doit être dans le raisonnable. On parle de développement durable, de développement soutenable, donc soyons très raisonnables. Et puis, il n'y a pas les discours d'un côté et les faits localement qui pour x raisons et augmenter encore et encore.

Je finis par deux propositions :

- l'expertise des transports en commun pour diminuer les transports en automobile et en camion,
- on a parlé de la préservation de la forêt de Montmorency, pourquoi ne faisons-nous pas de même pour la forêt de Carnelle et de l'Isle-Adam ?

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Sur la question du transport collectif, cela a été abordé lors des précédentes réunions. L'organisation des transports collectifs en Ile-de-France relève maintenant du Syndicat des Transports. C'est la Région qui en est responsable, nous avons demandé à la Région de nous fournir un état des lieux précis des dispositifs de transports collectifs existant dans ce secteur et de l'ensemble de ces projets. Je l'ai saisie par écrit, nous l'avons redemandé lors des interventions de la semaine dernière, je pense que l'on pourra effectivement vous apporter des réponses sur à la fois l'état actuel, les projets à court terme d'amélioration du niveau de services et les projets plus structurants à long terme.

**M. JEAN-PAUL HUNAUT, ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE ET CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS ADAM** : Lors de la première réunion, j'avais posé la question, qui a eu l'idée de proposer cette version D ? Je n'ai pas eu vraiment la réponse mais, ce soir, il y a eu quelques bruits.

Mon propos est de dire que l'Association est contre cette solution D, bien sûr, pour la simple et bonne raison qu'en différentiel par rapport à une des autres solutions A, B et C, cela représente par jour 300.000 km parcourus en trop, c'est-à-dire de gâchés, soit 30.000 litres de carburant par jour et 50 tonnes de CO<sup>2</sup>, c'est-à-dire l'effet de serre produit par ce surplus de circulation. Ce serait d'ailleurs un sujet à proposer au Grenelle de l'Environnement. Cette solution est complètement délirante car elle concentre sur un tronçon très faible un maximum de circulation qui ne va faire qu'augmenter avec la circulation qui vient de l'Ouest. Depuis le raccordement de l'A115, on a noté à Villiers Adam, une augmentation considérable de trafic. Ce n'est pas jouable !

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Je joins à votre question une question du même ordre qui nous est posée par Antoine de SOUSA\* qui habite à Villaines-sous-Bois : ne faudrait-il pas tenir compte, pour un projet impactant considérablement l'environnement, des axes de réflexion menés actuellement par le Grenelle de l'Environnement et en opposition avec ce projet, notamment ramener les émissions des transports à leur niveau de 1990 d'ici 2020 et

réaliser un schéma national des nouvelles infrastructures de transport, routes et voie ferrées ?

**M. JEREMIE NÈGRE:** La question est très intéressante, elle rejoint un peu la question de Monsieur MONSILLON sur les transports collectifs. Il peut apparaître sur le projet de l'A16 que nous n'avons pas regardé de près les transports collectifs, de la même manière les questions d'émission de CO<sup>2</sup>. Notre point de vue, c'est qu'on a ici un problème essentiellement routier qu'on ne parviendra à résoudre que de manière routière, nous en sommes persuadés. Dans le dossier, nous avons fait une analyse de l'état existant des transports en commun, une analyse des projets portés par le STIF et il faut bien comprendre qu'au niveau national, il y a de la part de l'Etat une véritable volonté de mettre l'accent sur les transports en commun, sur les transports ferrés, fluviaux pour le transport des marchandises.

Localement, sur ce problème, il faut bien voir que si l'on a 10 ou 12 minutes de bouchon tous les matins ou tous les soirs à la Croix Verte, les problèmes sur la RN1 sont que nous avons une sous capacité de 30 % et on estime que l'on ne va pas baisser le trafic routier dans les 20 prochaines années de 30 %. De ce fait, on ne résoudra pas le problème précis par les transports en commun. De la même manière sur les émissions de gaz à effet de serre, c'est bien une politique de niveau national qui règlera cette problématique. Cela n'empêche pas que sur des points très locaux, il nous semble possible de résoudre la question par un projet routier.

Enfin, sur la question des émissions de gaz à effet de serre, il faut bien voir que nous les avons étudiées dans ce projet, on a effectivement d'un côté un rallongement des trajets qui fait que l'on augmente la consommation d'essence et donc la production des gaz à effet de serre mais, d'un autre côté, en résolvant les problèmes de congestion, il y a moins de bouchons, il y a moins de consommation inutile. Au final, quand on fait le bilan sur les gaz à effet de serre, nous avons une neutralité, les deux effets se compensent.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE :** Une dernière question ?

**MME LYDIE CHIKHANE, VILLAINES-SOUS-BOIS :** J'ai une remarque à faire sur ce qui vient d'être dit, page 58 de l'étude de synthèse, on il est écrit à la fin du paragraphe : « *Enfin, concernant le CO<sup>2</sup>, principal gaz à effet de serre, les études prévoient une augmentation similaire à celle du trafic à l'horizon 2030 : 77 % sans projet et de 89 à 93 % avec projet* ». Excusez-moi, mais ce n'est pas très clair, tout cela n'est que contradiction.

Autre remarque, on nous parle beaucoup d'études qui ont été faites et aussi d'études qui s'effectueront après la prise de décision du tracé. Personnellement, je trouve que ce n'est pas très transparent parce que, demain, le ministre peut dire qu'il choisit le tracé B et le tracé D et se rendre compte que les impacts seront nettement plus importants. Je trouve que ce n'est pas sérieux du tout. Il faut que les études soient complètes avant qu'une décision soit prise. C'est bête comme bonjour ! Je suis responsable financière d'une entreprise, je ne vais pas dire à mon PDG que j'ai pris telle décision et que finalement après, quand je suis allée voir le banquier, il m'a annoncé un taux d'intérêt de + 10 %. Je ne serais crédible !

Je trouve que ce n'est pas très sérieux !

**MME CLAUDE BRÉVAN :** Madame, avez-vous pris connaissance de l'ensemble des études qui ont été effectuées, elles sont à la Commission où l'on peut les consulter et également sur le site. Enormément de travaux ont été faits. Il est tout à fait vrai que sur des points extrêmement précis il y a de l'ajustement à faire à la fin. Vous avez vu que sur certains aspects, j'ai demandé au maître d'ouvrage de compléter cela d'ores et déjà. Vous vous rendez bien compte qu'il ne serait pas raisonnable d'aller étudier les quatre tracés jusqu'au point complètement opérationnel pour pouvoir les mettre en chantier demain alors qu'il n'y en aura qu'un qui sera retenu.

L'essentiel des impacts a été regardé sérieusement, ce sont plutôt des dispositifs de détails qu'il va falloir compléter sur lesquels je demande pour certains d'entre eux de ne pas tarder et d'avancer en temps masqué, de ne pas attendre la décision car, de toute façon, il faudra les faire à la sortie. Franchement, regardez déjà ce qui existe, c'est considérable, il n'y en aura pas énormément plus en termes d'impacts une fois le projet terminé.

Avez-vous vu les études d'impact qui sont fournies à l'appui d'un dossier d'enquête publique ? Et bien, il y a moins de matières que nous en avons aujourd'hui sur l'ensemble des travaux d'études effectués pour les tracés.

**MME LYDIE CHIKHANE :** Je les ai regardées en grande partie, pas toutes dans le détail...

**MME CLAUDE BRÉVAN :** Qu'avez-vous trouvé qu'il manquait ?

**MME LYDIE CHIKHANE :** En réunion de débat public, ce qui est l'objet, des gens s'expriment, et quand on entend qu'il y a des intervenants, notamment le bassin pour Presles, dont nous n'avons pas connaissance, c'est un tas de petits détails comme celui-là qui étonne.

**MME CLAUDE BRÉVAN :** Sur cet aspect particulier, nous avons demandé que ce soit tout à fait complété, il ne semble pas de toute façon que l'impact en termes hydraulique sur Presles risque d'être quelque chose de considérable. Si cela avait été le cas, cela aurait été étudié. De toute façon, il y aura des dispositifs de retenue des eaux, on ne va pas faire déverser d'un seul coup toutes les eaux de ruissellement de l'autoroute directement sur Presles, cela ne se fait jamais ainsi. Cela va être fait, cela va être complété parce que cela fera gagner du temps et que cela peut rassurer.

Ce n'est pas un élément qui apparaît comme fondamental pour choisir tel tracé ou un autre. L'impact n'est pas d'une telle importance que l'on puisse dire que c'est irrémédiable. Ce n'est pas du tout le cas. A ce niveau, il faut bien regarder les impacts importants et, ensuite, on travaille sur la manière d'ajuster et de minimiser les inconvénients de tel ou tel projet. Je ne crois pas que l'on peut demander sauf à retarder le débat...

**MME LYDIE CHIKHANE :** De toute façon l'étude va se faire !

**MME CLAUDE BRÉVAN :** Elle ne se fera pas dans le même degré de détail sur les quatre études, elle se fera avec un ajustement fin sur le tracé qui aura été retenu.

**MME LYDIE CHIKHANE** : La seule réaction que j'ai aujourd'hui, ce n'est pas par rapport aux détails effectivement, on se pose des questions par rapport aux interventions et par rapport aussi à des contradictions qui apparaissent dans le rapport, cela suscite des interrogations.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Sur les contradictions du rapport, ce n'est pas du même ordre, s'il y a des choses qui apparaissent comme contradictoires, posez des questions extrêmement précises, s'il y a contradiction, nous apporterons des rectificatifs, si ce n'est pas le cas, si c'est un malentendu ou quelque chose qui est mal exprimé, le maître d'ouvrage vous répondra. Posez votre question de préférence par écrit.

**MME LYDIE CHIKHANE** : Il n'y a pas de souci, je réagissais parce que j'avais l'impression que l'on n'avait pas répondu à la question de Monsieur de SOUSA\*.

**M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE** : Il y a un certain nombre de questions écrites qui nous ont été posées auxquelles nous n'allons pas répondre tout de suite parce qu'on les a triées, dans un certain nombre de cas, ce sont des points de détails bien précis. De toute façon, toutes les questions recevront une réponse.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : On peut les citer :

- Existe-t-il une distance réglementaire entre les silos, la coopérative et une autoroute, si oui, les tracés en tiennent-ils compte ? On sait qu'avec les silos, il y a quelquefois des risques d'explosion. Le Président de la Coopérative doit le savoir, mais nous vous répondrons.
- Comment a été pris en compte le PDIPR (Plan de déplacement des itinéraires de randonnées) dans l'étude de variantes. Le Conseil général du Val d'Oise demande conformément à son courrier du 6/09/2007 la continuité des itinéraires de randonnées inscrits.

Vous pouvez peut-être y répondre car nous avons eu une intervention et un cahier d'acteurs de la part de Coderando qui est une association de randonneurs. Est-ce compatible avec le PDIPR ?

**M. JEREMIE NÈGRE** : L'ensemble des chemins randonnées qu'a évoqué Coderando à la réunion précédente sont également des circulations agricoles, elles ont été prises en compte.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Vous vérifierez la compatibilité de leurs propositions avec le plan de randonnées départemental, cela nous paraît essentiel. On nous a remis ce document qui vous permettra de le vérifier. Il n'est pas difficile de prendre cela en compte, c'est assez simple.

**M. LELOUCHE** : Je suis le Président de la Commission Sentiers du Coderando 95, il est maître d'œuvre pour le Conseil général du suivi et de la réalisation du plan départemental des itinéraires de randonnées. Cela a été l'objet de ma contribution et du cahier d'acteurs que nous avons fait. Je suis persuadé que le maître d'ouvrage respectera la loi.

**M. CLAUDE BRÉVAN** : Nous allons nous arrêter là car il est 23 h 30 et qu’il est tard. Nous vous remercions beaucoup de vos interventions, de la richesse de ces échanges. Même avec seulement deux sujets, vous voyez que l’on a du mal à les épuiser complètement en une réunion. C’est l’intérêt de se concentrer un peu. La prochaine réunion a lieu à l’Isle-Adam, un samedi à 15 h 30 et portera sur la partie impacts sur l’environnement au sens urbain du terme et sur les projets locaux de développement et leurs impacts réciproques avec le projet de prolongement de l’autoroute A16 dans ses différentes variantes.

Nous vous remercions les membres de la Commission et moi-même. Bonsoir

**(FIN DE LA REUNION A 23 H 35)**