

REUNION DU 15 NOVEMBRE 2007 CPDP DREIF - DDAF MILIEU AGRICOLE

Afin de lancer la réunion, la DREIF précise que le but de cette réunion est de refaire le point sur les impacts que les différentes solutions du projet A16 ont sur l'agriculture, afin de compléter éventuellement l'étude d'impact agricole ou de préciser des éléments. Notamment, au vu des discussions en réunion publique, il semble important de refaire le point sur les différentes circulations agricoles qui traversent le secteur et pourraient être impactées. Par contre, la réunion n'a pas pour but d'analyser en détail comment les accès de chaque parcelle seront rétablis. Ceci sera fait dans le cadre d'une enquête parcellaire sur la solution retenue.

La réunion a été menée par une analyse par secteur agricole (voir l'étude agricole) puis, le cas échéant, par solution.

SECTEUR NERVILLE-LA-FORET / PRESLES

- SOLUTION A, B ET C (TRONC COMMUN) :

La mise en place d'un chemin agricole longeant A16 n'est pas jugé nécessaire par les agriculteurs concernés. Un itinéraire agricole peut être mis en place en réutilisant et en améliorant des chemins existants et en créant ou améliorant les franchissements d'A16. Afin de permettre cet itinéraire, les agriculteurs concernés demandent, du nord au sud :

- que le chemin longeant actuellement l'A16 existante soit mieux relié à la RD64E (point 1 du plan du secteur en page 1 de la pièce jointe) : le chemin actuel n'est pas de bonne qualité et est mal rattaché à la RD64E
- de réaménager le carrefour au nord du ½ échangeur de la RD64E entre la bretelle de sortie, la RD64E et les chemins agricoles (p.j. : point 2 de la page 1) : ce carrefour est jugé dangereux
- de repenser le franchissement de la RD64E (point 3) ; le pont étant jugé difficilement franchissable pour les véhicules agricoles mais aussi pour les piétons et les cyclistes
- de renforcer les chemins agricoles existants (point 4, 6 et 8) et de créer un chemin le long de la bretelle d'entrée de la RD64E (point 5) afin de les connecter entre eux
- de créer un franchissement de la future A16 au point 7 (rétablissement du chemin des princes de conti) ; le positionnement exact pourra être encore précisé en fonction de la topographie accidentée, des emplacements des bassins et des délaissés agricoles.

exploitation de la zone de part et d'autre de la future A16 en lieu dit « la Cave » à Presles, cet itinéraire agricole pourra repartir vers le Nord ou l'Ouest par la RD64E ou vers l'Est ou le Sud en empruntant la RD78 (point 9) en direction de Maffliers et de la coopérative CAPAFRANCE.

Concernant un éventuel franchissement au point 10 (demandé par le CODERANDO), les agriculteurs précisent que la partie aval au nord connaît de gros problèmes de ravinement avec des écoulements très forts en période de pluie. Aussi, si un franchissement est établi, il ne devra pas dégrader encore la situation en aval. C'est pourquoi un franchissement agricole n'est pas souhaité par les agriculteurs.

- SOLUTION D :

Les agriculteurs concernés demandent qu'en cas de solution D, un chemin agricole soit réalisé le long de la RN184 en traversée de la forêt de l'Isle-Adam pour améliorer la situation actuelle. La DREIF précise que ce cheminement agricole nécessitera une emprise supplémentaire sur la forêt de l'Isle-Adam qui n'a pas été prise en compte jusqu'à présent.

SECTEUR MAFFLIERS

- SOLUTION A, B ET C (PROBLEMATIQUE SIMILAIRE) :

Sur ce secteur également, les agriculteurs concernés considèrent que les chemins existants peuvent être repris et améliorés pour permettre les circulations agricoles.

- La RN1 requalifiée dans Maffliers (point 1 page 2 de la pièce jointe) serait le prolongement de l'itinéraire agricole décrit ci-dessus pour le secteur de Nerville (notamment à destination de la coopérative CAPAFRANCE). Donc la requalification de la RN1 devra être compatible avec le passage des véhicules agricoles d'empâtement de 4,2 mètres. Cette compatibilité devra cependant être pensée en conservant l'aspect urbain de la RN1 requalifiée, qui imposera des largeurs de chaussées réduites et des dispositifs de ralentissement des automobilistes. Un compromis sera à trouver entre ces 2 considérations.
- A la sortie de Maffliers, l'itinéraire agricole utilise le passage inférieur existant sous la RN1 pour emprunter ensuite la VC n°6 (p.j. : point 2 page 2) qui franchit la voie SNCF Montsault-Persan puis, à niveau, la voie SNCF Montsault-Luzarches. Ce chemin devrait être renforcé pour faciliter les circulations agricoles de longue distance.
- Le positionnement du franchissement de l'A16 en solution A et C (p.j. : point 3 page 2) devra être précisée. Les agriculteurs préféreraient qu'il se rapproche de l'emplacement du chemin VC6 existant.
- Un autre itinéraire pour CAPAFRANCE pourrait emprunter la requalification de la RN1 jusqu'à la Croix-Verte puis utiliser la voirie locale de l'échangeur de la Croix-Verte et remonter par la RD909 jusqu'à CAPAFRANCE. Cet itinéraire permettrait de mettre en place un circuit en boucle autour de CAPAFRANCE qui faciliterait les entrées/sorties sur la RD909. Il ne nécessite que de vérifier que la partie sud de la requalification de la RN1 (point 4) soit compatible avec le passage de véhicule agricole. Similairement à la partie Nord, ceci devra préserver l'aspect urbain de la requalification de la RN1, d'autant plus que ce cheminement agricole n'est pas indispensable.

- SOLUTION A :

Au delà des prélèvements et autres impacts sur l'activité agricole déjà évoqués dans l'étude agricole, 2 points sont discutés :

- comme précisé dans l'étude agricole, le chemin bétonné qui longe la Francilienne au Nord (point 1 page 3 de la pièce jointe) est coupé par l'échangeur A16/Francilienne dans les solutions A et C. Cette circulation est d'importance toute particulière car elle connecte toute la plaine de France à la coopérative CAPAFRANCE. Afin de rétablir cette circulation agricole, la DREIF propose à la discussion 4 itinéraires en précisant les longueurs et les emprises nécessaires (voir p.j. page 3). Les agriculteurs concernés précisent que la solution verte n'est pas réalisable à cause de la traversée et du virage dans Attainville. La solution bleue est jugée moins intéressante que la mauve (passage le long du lotissement de Villaines). Ces deux solutions risquent de rencontrer un problème technique très important car le chemin au Sud-Est de Villaines (parallèle à la RD26) est longé par de nombreux réseaux souterrains ; pipeline TRAPIL, fibre optique et un projet de conduite des eaux de Villaines. Elles ne paraissent donc pas réalistes. Enfin la solution jaune paraît la plus directe pour rejoindre la coopérative CAPAFRANCE en venant de la Plaine de France mais nécessiterait des emprises supplémentaires. Les agriculteurs considèrent que cette solution ne serait acceptable que si elle ne nécessite pas d'emprise supplémentaire et ils demandent au maître d'ouvrage de reconsidérer les emprises nécessaires pour l'échangeur. Autrement, les agriculteurs demandent que le cheminement soit maintenu en passant sous les 4 bretelles de l'A16.
- Les agriculteurs demandent que le franchissement de l'A16 pour le chemin agricole (p.j. : point 2 page 3) soit rapproché au plus près du chemin existant entre Attainville et la coopérative. La DREIF précise que, A16 commençant à remonter dans cette zone, plus le franchissement est décalé vers l'Est, plus il sera élevé et plus il nécessitera un remblai important et donc des emprises pour le réaliser. Le positionnement exact pourra donc être encore précisé en fonction du niveau d'A16, des emplacements des bassins et des délaissés agricoles.

Par ailleurs le propriétaire des vergers sur Attainville au Sud de la Francilienne (exploitant n°16 de l'étude agricole) précise qu'un échangeur A16/Francilienne en remblai condamnerait selon lui une partie de ces vergers à cause du gel amené par les changements de topographie (fond de vallée).

- SOLUTION B :

Les impacts de la solution B sur l'exploitation de la Cueillette de la Croix Verte sont discutés avec son propriétaire ; les problématiques évoquées sont celles décrites dans l'étude agricole. Le propriétaire insiste sur les contrats de qualité des acheteurs/grandes surfaces qui imposent très souvent une distance de 250 mètres des routes à grande circulation.

En plus des problématiques communes à la solution A, 2 points particuliers sont soulevés :

- Les accès aux parcelles de part et d'autre de la RD909 seront rétablis. Une solution possible est de réaliser des chemins d'accès de part et d'autre de la RD909 qui desserviront les parcelles. Il a été tenu compte de ces chemins dans l'évaluation des emprises nécessaires au projet faite dans l'étude agricole. Côté Est de la RD909, une autre solution pourrait être regardée consistant à desservir les parcelles par le chemin agricole existant « Avenue des quinze arbres » (p.j : point 3 page 3) ; elle permettrait d'utiliser moins d'emprises.
- Le maintien de la circulation Sud <=> Nord utilisant actuellement la RD909 pour aller à la coopérative CAPAFRANCE. La DREIF confirme que cette circulation devra être maintenue. Plusieurs solutions sont possibles. Une solution alternative de la solution C a été évoquée en réunion publique ; elle consisterait à conserver la RD909 en l'état et à réaliser le barreau de liaison entre RD301 et A16 en parallèle. Les circulations locales et agricoles seraient alors maintenues sur la RD909 mais des emprises plus importantes seraient nécessaires. Autrement, la circulation pourrait être maintenue soit en prolongeant le chemin d'accès aux parcelles évoqué ci-dessus soit en réempruntant le chemin existant bétonné entre Attainville et la coopérative CAPAFRANCE.

Le propriétaire de la Cueillette de la Croix Verte précise que pour lui l'impact de la solution C est encore plus important que celui de la solution B.

Au niveau de la Croix Verte, le propriétaire de la cueillette Pom'Drive souligne que son accès devra être maintenu en toute sécurité quelque soit les solutions.

Enfin, les agriculteurs présents à la réunion ont précisé qu'ils ne sont pas favorables à un remembrement mais sont favorables à des échanges de terres entre exploitant.