

FSEAIF
CHAMBRE
INTERDÉPARTEMENTALE
D'AGRICULTURE
D'ILE-DE-FRANCE

CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Octobre 2007



La Fédération est un syndicat agricole interdépartemental dont les objectifs sont la représentation, la défense et la promotion des agriculteurs des départements des Yvelines, de l'Essonne, du Val d'Oise et de la Petite Couronne.



La Chambre, établissement professionnel public, est, auprès des Pouvoirs Publics, l'organe consultatif et professionnel des intérêts agricoles. Organisme consulaire, elle assure la double mission de porte-parole de l'agriculture et de service auprès des agriculteurs.

Contacts

**Fédération des Syndicats
d'Exploitants Agricoles
d'Ile-de-France**

Tél.: 01 39 54 05 55

Fax: 01 39 54 07 55

fseif@wanadoo.fr

**Chambre Interdépartementale
d'Agriculture d'Ile-de-France**

Tél.: 01 39 23 42 00

Fax: 01 39 23 42 42

accueil@ile-de-france.chambagri.fr

PRÉSERVER AU MAXIMUM UNE AGRICULTURE DÉJÀ TRÈS SOLLICITÉE

Le projet de prolongement de l'autoroute A16 a déjà fait l'objet de nombreuses discussions. Aujourd'hui, quatre tracés possibles sont proposés par la Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France. Tous auront un impact sur l'agriculture, car l'aménagement de nouvelles infrastructures se traduit nécessairement par des emprises sur les espaces agricoles.

Cependant le choix du tracé conditionne l'importance de l'impact. En effet, au-delà de la fonction principale de production de matières premières, l'activité agricole génère des emplois ainsi que des aménités (paysages, cadre de vie, produits locaux de qualité...) dont la valeur est d'autant plus importante que le secteur est soumis à la pression urbaine.

Aussi, il est essentiel que les acteurs du débat public, et tout particulièrement le maître d'ouvrage, tiennent compte des conséquences sur l'activité agricole, avant de privilégier une des solutions proposées.



Un cadre de vie recherché

Cahier d'acteur de la Chambre
Interdépartementale d'Agriculture d'Ile-de-France
et de la Fédération des Syndicats Exploitants Agricoles d'Ile-de-France
réalisé dans le cadre du débat public organisé par

cndp
Commission particulière

du débat public
Prolongement de l'A16
de l'Isle-Adam à la Francilienne

Certaines contributions sont sélectionnées par la Commission Particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteur.
Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDR.

Une agriculture valdoisienne performante et génératrice d'aménités...

Malgré son caractère très «urbain» du fait de la présence de l'agglomération parisienne, la région Ile-de-France accueille une agriculture performante. Les productions agricoles franciliennes sont dominées par les grandes cultures (céréales, oléoprotéagineux...) dont les rendements annuels sont souvent supérieurs à la moyenne nationale (de plus de 10 % pour le Val d'Oise). Ceci s'explique par les techniques employées, le climat, mais également la qualité agronomique des terres.

Les productions spécialisées (maraîchage, arboriculture, horticulture et pépinière) font également partie du paysage agricole. Ces exploitations sont généralement situées à proximité des villes qu'elles alimentent en produits frais et de qualité. Ainsi, dans le Val d'Oise, on les retrouve principalement en frange de l'agglomération centrale et dans le secteur de Cergy-Pontoise.

Outre sa fonction principale de production de matières premières alimentaires et industrielles, l'agriculture génère un ensemble d'effets positifs pour la société. Elle offre tout un panel d'emplois, et entretient l'espace rural, tout en produisant des paysages et un cadre de vie recherchés par les citadins.

...mais fortement contrainte par le développement de l'urbanisation

L'agriculture francilienne est souvent qualifiée de périurbaine puisqu'elle s'exerce à proximité de la ville. Cette caractéristique implique une haute sensibilité au développement urbain, grand consommateur d'espaces agricoles. Ainsi, tous les ans, une partie de ces espaces est utilisée pour la construction de nouveaux logements, de zones commerciales, d'axes routiers... Le Val d'Oise n'échappe pas à cette règle, et ce sont chaque année plus de 200 ha de terres cultivées qui disparaissent de manière irréversible dans le département.

Un contexte local à double spécificité

Le territoire concerné par le prolongement de l'A16 offre 2 visages agricoles :

- Des zones typiques de grandes cultures (exploitations structurées, grand parcellaire) sur les communes de Nerville, Maffliers, Montsoul et Attainville ainsi que dans la vallée de Chauvry. Ces zones s'inscrivent dans la région naturelle de la Plaine de France, réputée pour la qualité de ses terres agricoles.
- Une importante zone de productions spécialisées qui caractérise le secteur de la Croix-Verte. Les exploitations y sont nombreuses, le parcellaire y est plus morcelé, et la vente directe s'est développée le long de la RD 909, bénéficiant d'une situation commerciale favorable. Précisons que ces exploitations (arboriculture notamment) étaient jadis situées plus près de Paris (à Groslay, Deuil-la-Barre, Saint-Brice...), et que c'est l'urbanisation qui les a contraintes à se réinstaller plus au nord du département.

DES IMPACTS AGRICOLES LOURDS DE CONSÉQUENCES

LES EFFETS DIRECTS

Une emprise agricole plus importante que celle annoncée

D'après le dossier de la DREIF, l'emprise agricole des variantes Est serait de 59 ha pour le tracé A, 44 ha pour le B et 59 ha pour le C. À l'opposé, la variante Ouest (tracé D), qui utiliserait des axes déjà existants, ne consommerait que 8 ha de terres agricoles.

Cette différence d'emprise est significative en termes de conséquences sur l'activité agricole,

mais elle ne reflète malheureusement pas la réalité car le projet de prolongement de l'A16 est véritablement bien plus impactant. En effet, il est à craindre que le calcul de la DREIF ne prenne pas en compte les nombreux « délaissés », parcelles enclavées, trop petites ou trop mal configurées pour pouvoir être cultivées.

C'est le cas par exemple du tracé B qui laisserait subsister entre la voie nouvelle et la voie ferrée qu'il longe, une bande de terrains perdus pour l'agriculture.

Le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte générerait lui aussi de nombreux délaissés, qui viendraient augmenter considérablement l'emprise agricole effective.

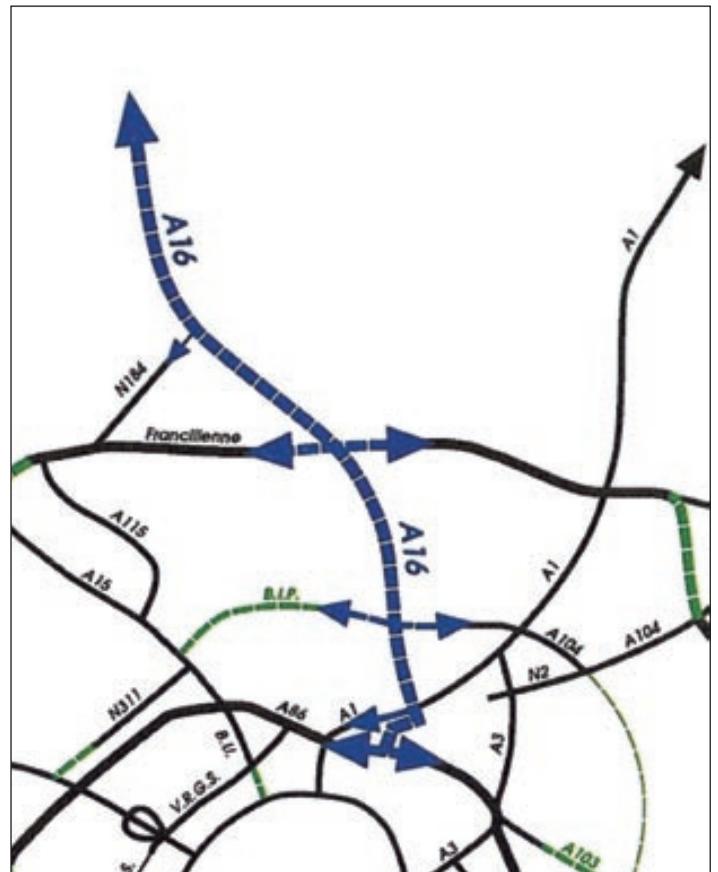
À cette première observation s'ajoute un autre point important. Les variantes Est, et notamment le tracé A, risquent d'entraîner à terme le prolongement de la voie jusqu'à Sarcelles, sous forme d'un boulevard urbain à maîtrise d'ouvrage départementale, dont les emprises sont maintenues par le Conseil Général.

Il s'agirait ainsi de 200 ha de consommation supplémentaire de terres, ce qui mettrait l'avenir agricole de la Plaine de France en grandes difficultés. Sans parler de la déviation de la RD 370 entre Villiers-le-Bel et Moisselles, qui doit se réaliser prochainement. La profession agricole ne peut que déplorer ce manque de réflexion globale qui fausse le débat public en masquant l'impact réel du projet à long terme.

Un effet de coupure très handicapant

La DREIF souligne à juste titre que, contrairement au tracé D qui reprend des voies existantes, les solutions A, B et C couperaient de nombreux îlots agricoles. Cet effet de coupure des variantes Est se produirait tant dans le secteur grandes cultures que dans le secteur spécialisé. Il se traduirait par une multiplication des îlots de culture, rendant leur exploitation plus difficile, ce qui risque d'entraîner l'abandon de certaines parcelles. Pour les exploitations spécialisées, l'effet de coupure sur leurs parcelles déjà de petite taille entraînerait la disparition de certaines d'entre elles.

De même les réseaux de voirie agricole seraient pleinement touchés par le nouvel axe, perturbant les accès aux parcelles et aux sièges d'exploitations, mais également à la coopérative, aux concessionnaires, aux lieux de vente, de livraison et de fournitures.



Projet A16 en 1994

D'importantes mesures compensatoires, à la charge du maître d'ouvrage, seraient alors nécessaires pour pallier ces impacts :

- Une refonte du parcellaire agricole par remembrement ou échanges de cultures entre exploitants concernés.
- Le rétablissement des chemins ruraux coupés par l'ouvrage (ponts de franchissement, voies agricoles parallèles au nouvel axe...).
- La mise en place d'itinéraires agricoles de transit Est-Ouest (Vallée de Chauvry – Vexin) et Nord-Sud (L'Isle-Adam – Vallée de Chauvry) dans ce secteur quadrillé par les infrastructures routières très handicapantes pour l'agriculture. Rappelons à ce sujet que, depuis la réalisation de la RN 184 il y a plus de 20 ans, la question des circulations agricoles entre Méry-sur-Oise et Presles n'est toujours pas réglée de manière satisfaisante, malgré les nombreuses demandes de la profession agricole. C'est donc un véritable schéma des circulations agricoles de toute cette région qui devra impérativement être mis en place.

LES EFFETS INDIRECTS

Un appel à l'urbanisation progressif

Quelle que soit la région concernée, la création d'une nouvelle infrastructure routière de grande capacité a toujours engendré un développement de l'urbanisation à proximité. Cette observation est d'autant plus vraie en Ile-de-France où les temps de trajets domicile – travail sont particulièrement importants. Mais au-delà du logement, c'est également le développement de zones d'activités qui est envisagé.

Ainsi, les axes proposés pour les tracés A, B et C définiraient un nouveau périmètre pour les développements de l'urbanisation des communes avoisinantes.

On retrouve cette prévision dans le SDRIF actuel, qui envisage une zone d'activités de 200 ha entre Montsoult, Maffliers et le prolongement de l'A16.

Un tel développement de l'urbanisation amputerait gravement le territoire agricole de cette région, remettant en cause la présence des entreprises d'amont et d'aval, notamment la coopérative CAPAFRANCE et son magasin « grand public » GAMM-VERT ou les établissements DEPLA (concessionnaire de matériel récemment installé à Villaines-sous-Bois). C'est donc un affaiblissement de l'activité agricole, qui serait, à terme, inéluctable.

Un impact agronomique définitif

Une nouvelle infrastructure traversant le territoire agricole aurait plusieurs conséquences au niveau agronomique :

- Les surfaces imperméabilisées étant augmentées, les eaux de ruissellement seront plus importantes, et faciliteront le développement de maladies cryptogamiques sur les cultures.
- La mise en place de remblais peut également être à l'origine de modifications microclimatiques, augmentant les risques de gelées sur les vergers.
- La proximité d'un axe routier majeur implique une pollution locale en contradiction avec les cahiers des charges toujours plus stricts pour les productions alimentaires. Ainsi, certains contrats de qualité (blé meunier par exemple) imposent un éloignement minimal entre les cultures et les voies à grande circulation, pouvant atteindre 250 mètres.

Un impact commercial conséquent

Le secteur de la Croix-Verte au niveau de la commune d'Attainville a la spécificité d'accueillir une agriculture spécialisée, proposant entre autres vente sur place, cueillette en libre-service, ou encore accueil de scolaires. Ces exploitations particulièrement appréciées des habitants, remplissent donc un rôle économique, mais également social et pédagogique.

Leur situation actuelle dans une zone particulièrement fréquentée, notamment le long de la RD 909, est un atout capital du point de vue commercial, conditionnant la pérennité de ces entreprises.

Or, les tracés B et C auraient un impact commercial très fort sur cette zone, remettant en cause les activités de vente sur place.

Le maître d'ouvrage devrait alors mettre en œuvre des mesures compensatoires importantes pour redonner à ces entreprises les conditions indispensables au maintien et même au développement de leur activité : création d'une « vitrine » commerciale, accès aux lieux de vente, parkings, etc.



Ventes sur place dans le secteur de la Croix-Verte

En conclusion, la profession agricole encourage vivement le maître d'ouvrage à prendre en compte tous les impacts agricoles engendrés par ce projet de prolongement de l'A16, notamment en ce qui concerne les variantes Est. Car un cumul de contraintes supplémentaires pour l'agriculture pourrait entraîner à terme l'affaiblissement de la vocation agricole, et donc la perte de l'identité rurale du territoire de la Plaine de France.