

COMMUNE DE NERVILLE-LA-FORÊT

CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Octobre 2007



Contact :

Mairie de Nerville-la-Forêt

20 rue Saint-Claude
95590 Nerville-la-Forêt
Tél.: 01 34 69 21 17

Fax : 01 34 69 18 76

mairie-nerville95@wanadoo.fr

RACCORDER L'A16 À LA FRANCILIENNE PAR LA N184 (SOLUTION D) EST LA SEULE SOLUTION ACCEPTABLE

Apparemment, Nerville-la-Forêt ne semble pas touchée par le projet de prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne puisque l'étude parle assez peu de ce village sur le territoire duquel passent pourtant la N184 et la N1.

Si nous avons décidé de rédiger ce cahier d'acteur, ce n'est pas seulement parce que la N1 transformée en autoroute constituerait une saignée importante dans le paysage en fond de vallée et que le bruit de la circulation toucherait les nervilleois les plus proches ni que d'inévitables trafics de fuite viendraient détruire le centre du village, mais parce qu'à Nerville-la-Forêt nous nous sommes toujours attachés (*et aujourd'hui plus que jamais*) à préserver l'environnement :

- par la création d'espaces naturels sensibles
- par l'étude bientôt terminée d'une station d'épuration naturelle respectueuse de l'environnement
- par le refus de céder à la tentation de l'urbanisation malgré la pression foncière.

Le projet qui verra peut-être le jour dans 8 ans orientera largement l'aspect de la région pour les années qui suivront : n'oublions pas que tout axe à grande vitesse est amené à grossir, que les autoroutes une fois construites prennent toujours de l'ampleur et ne demandent qu'à servir et desservir des zones d'activités ou d'urbanisation nouvelles en détruisant des espaces naturels. **Il s'agit, encore une fois, de savoir quel monde nous voulons laisser à nos enfants.**



La Nationale 1 sur Nerville-la-Forêt au Nord de Maffliers
n'est pas encore une saignée irréversible

Cahier d'acteur
de la commune de Nerville-la-Forêt
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

Même si nous en sommes presque tous des utilisateurs, chaque kilomètre d'autoroute est une atteinte à l'environnement et le débat sur son tracé tend à opposer les intérêts des uns et des autres.

COMPTE TENU DE SON MOINDRE IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES HOMMES LA SOLUTION D EST LA SEULE À POUVOIR ÊTRE ACCEPTÉE PAR TOUS.



La N1 a déjà adopté au Nord de Maffliers une structure autoroutière sans concertation : dans la solution D, elle redevient route de desserte locale, dans les solutions A, B et C il est encore prévu de l'élargir.

PAR CEUX QUI NE VEULENT PLUS D'AUTOROUTE

La variante D

- utilise la structure autoroutière existante ;
- diminue la longueur totale des voies rapides sur le secteur par la requalification de la N1.

Dans la solution D, la N184 en 4 kilomètres d'autoroute **assure à elle seule la jonction entre l'A16 et la Francilienne pour aller vers l'Est et l'Ouest.**

Les solutions A, B et C

- tronçonnent le paysage, les champs, les forêts ;
- utilisent près de 12 kilomètres d'autoroute (N1 et N184) pour relier l'A16 et la Francilienne ;
- portent atteinte à l'environnement en 2 endroits : l'un par la N1, l'autre par la N184 (déjà existante).

PAR LES DÉFENSEURS DE LA FORÊT ET DES ESPACES NATURELS

La solution D permet :

- de requalifier la N1 en 2 x 1 voie depuis l'échangeur de la N184 ;
- de rétrograder la N1 au rang de voie de desserte locale depuis Presles et Nerville-la-Forêt ;
- de casser son aspect rectiligne ;
- de reconstituer la continuité territoriale entre les forêts de Carnelle et de l'Isle Adam ;
- de prévoir des circulations douces entre Presles, Nerville, Maffliers, Montsourt, l'Isle Adam...

La solution D oblige à revoir les franchissements de la N184 dans la forêt de l'Isle Adam coupée aujourd'hui en 2. Comme la N184 est encaissée il est possible de procéder à un recouvrement de certaines portions : entre les deux premières passerelles (route de Stors et carrefour du Tremble) et autour de la troisième (carrefour de la porte Baillet) soit un total de plus d'un kilomètre de couverture si l'on en a la volonté.

Les solutions A, B et C

- coupent d'une façon irréversible les continuités territoriale et forestière par la N1 devenue autoroute et marquent le paysage d'une nième saignée très apparente ;
- empêchent la circulation libre des animaux et des hommes ;
- ne prévoient pas de réaménagement satisfaisant des franchissements sur la N184 : seul un engazonnement possible d'une passerelle existante serait à partager entre les engins forestiers, les promeneurs et les animaux sauvages...

...et l'expérience montre que les concessionnaires oublient parfois les franchissements prévus (cf. la 184 précisément), on peut craindre qu'ils soient encore moins enclins à intervenir sur une route qu'ils ne réaménagent pas.



Les franchissements très insuffisants doivent être transformés en couverture partielle : le bruit est assourdissant aux abords de la 184 et la forêt a été sacrifiée.

PAR LES AGRICULTEURS

Avec la variante D, il sera nécessaire de prendre en compte les problèmes de ceux qui seront touchés, notamment en terme de desserte des exploitations ; mais entre une perte de **8 hectares pour la solution D et 50 hectares de bonne terre de fond de vallée pour les 3 autres solutions**, le choix est sans appel.

Dans les solutions A, B et C, l'impact sur l'activité agricole est très important, il entraînerait inévitablement l'impossibilité de cultiver certaines terres (entre autres la cueillette de la Croix Verte) ; elles pourraient alors devenir constructibles ce qui engendrerait de nouvelles habitations, de nouveaux flux, de nouveaux problèmes environnementaux.



Lotissements récents à Maffliers proches de la N1. Attention à ne pas créer de nouveaux flux sur le secteur.



Lotissement de maisons récentes à Baillet vu de la Francilienne.

PAR LES RIVERAINS DE MAFFLIERS ET DE MONTSOULT

Dans la solution D, plus l'aménagement de la N1 sera performant, dès l'embranchement de la N184, plus il satisfera les défenseurs de la nature, plus il déléstera Maffliers et Montsoult*.

La circulation sera déviée vers la N184 par un échangeur adapté (*désorientation, signalétique : le Maître d'Ouvrage a rappelé que les automobilistes choisissaient de préférence les autoroutes*).

Dans les solutions A, B et C, le flux des véhicules de transit pourra tout aussi bien poursuivre sur la N1 au moment de la bifurcation entre le Bois carreau et «le Poirier Rouget» surtout en cas de bouchons dus à l'arrivée sur l'échangeur de la Croix verte.

Dans ces scénarii les riverains auraient à subir le bruit, la pollution et la circulation de deux axes routiers.

***En cas limite, si la N1 était coupée à la hauteur de cet échangeur, il n'y aurait plus aucune circulation dans Maffliers et Montsoult.**



Massacre des terres agricoles et des forêts par la N1 au Nord de Maffliers : cette situation n'est pas encore irréversible si on adopte la solution D.

PAR LES RIVERAINS DE LA FRANCILIENNE

Lors des différents exposés, il a été clairement établi que les zones d'activités génératrices de flux étaient essentiellement celles du Nord ou de l'Angleterre, de Roissy et de la région de Cergy.

Avec le prolongement de la Francilienne vers Saint-Germain-en-Laye, le flux s'enrichira des populations de l'Ouest de la région parisienne.

La Francilienne construite pour le trafic de rocade ne va pas cesser de grossir ; il est déjà prévu de l'élargir alors que sa construction est relativement récente : c'est sans doute que l'estimation du trafic avait été sous évaluée dans le passé comme elle l'est peut-être encore aujourd'hui pour l'avenir.

Dans la solution D qui est au dire de certains habitants de Baillet la pire des solutions (*alors que la pire est déjà arrivé avec la Francilienne*) il doit être prévu un système de protection contre le bruit et la pollution à la place de merlons qui aujourd'hui ont tendance à s'effondrer : les solutions de lutte contre

la pollution et le bruit ont été améliorées (*matériaux nouveaux, murs végétaux, etc.*) le choix de la solution D serait l'occasion de réaliser un diagnostic complet des protections à envisager et de doter la Francilienne d'installations sérieuses, efficaces et innovantes surtout à la hauteur de Baillet (*notamment là où des maisons construites assez récemment sont assez proches de la route*) et de Villiers Adam.

Dans les solutions A, B et C, il ne semble pas nécessaire de procéder à un nouvel état des lieux de cette portion de la Francilienne (*semblable à n'importe quelle autre portion*) et les riverains de l'ouvrage subiront insensiblement sans que rien ne soit fait pour eux l'augmentation constante de la circulation automobile.

C'est exactement ce qui s'est passé sur la N1 qui, pour faire face à l'augmentation du trafic, a progressivement pris un profil autoroutier sans aucune concertation.

QUELQUES CRITIQUES DE LA SOLUTION D PAR

• des riverains de Montsoul et Maffliers :

«La solution D allonge le trajet et ne délestera pas la N1»

Ce qui semble évident sur une carte ne l'est pas du tout sur la route : le délestage sera directement lié aux aménagements de la N1 et de l'échangeur de la 184.

Le trajet sera plus rapide qu'aujourd'hui : c'est ce que constateront les automobilistes qui opteront en priorité pour l'autoroute.

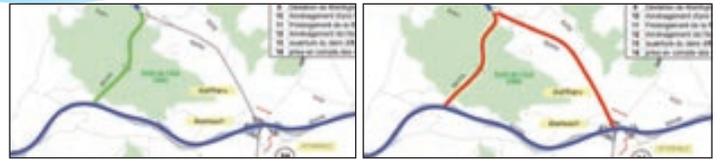
D'autre part, si le sujet du débat est le raccordement de l'A16 à la Francilienne, les cartes ci-contre sont édifiantes.

• des défenseurs de la forêt :

«La solution D est une atteinte supplémentaire à la forêt»

Passer de 2x2 voies à 2x3 voies augmenterait l'emprise (2 voies x 3,5 km) sur un espace déjà déboisé lors de la réalisation de la 184 mais pas l'effet de coupure qui est aujourd'hui maximum. (Les 10 ha d'emprise supposeraient un élargissement de 28 m pour 2 voies supplémentaires ?).

La solution D permettra de revoir ce qui a été négligé pour le franchissement de la 184, voire de procéder à une couverture partielle sur plus d'1 kilomètre et du côté de la N1, de **reconstituer la liaison verte**



Le raccordement entre l'A16 et la Francilienne (tracés bleus) est bien plus long à droite (tracé rouge) qu'à gauche (tracé vert). Et en plus, à gauche on peut prendre la Francilienne dans les 2 sens.

entre les forêts de Carnelle et de L'Isle Adam : le bilan forestier est moins négatif que pour les autres versions qui saucissonnent les forêts et le paysage par deux axes autoroutiers.

• des riverains de la Francilienne :

«La solution D allonge le trajet, augmentera la circulation sur la Francilienne et la consommation de carburant»

L'allongement du trajet est de 3,5 kilomètres : c'est négligeable par rapport aux distances parcourues dans la région. Les études de l'Ademe montrent un doublement des distances domicile-travail depuis 1975, une augmentation des kilomètres parcourus dus aux loisirs et aux achats ainsi qu'aux politiques logistiques liées aux flux tendus.

La Francilienne est soumise au trafic de rocade, son élargissement est déjà programmé quelle que soit la solution retenue et son importance future dépendra de l'attractivité de la région parisienne et non pas du piquage de l'A16 sur tel ou tel endroit.

ET DANS L'AVENIR : QUE PEUT-ON IMAGINER ?

La solution D a écarté le flux des véhicules vers les axes autoroutiers, la campagne et la forêt ont repris leurs droits en fond de vallée, la Nationale 1 n'est plus qu'une voie de desserte locale, les circulations douces, les passages de randonneurs, le gibier ont repris leurs places naturellement.

Il appartient ensuite aux riverains de Maffliers et Montsoul d'éviter la prolifération de zones d'urbanisation, d'activité ou d'attraction (*portes de Montsoul, zone industrielle de la Croix Verte*) afin de ne pas générer de nouveaux flux.

La Croix Verte n'est pas un carrefour stratégique et n'apparaît pas clairement comme adaptée aux entreprises de logistique : rien ne distingue cette zone de n'importe quelle autre zone située sur la Francilienne.

La couverture partielle de la N184 permet à la forêt de l'Isle-Adam de retrouver un semblant de continuité.

Les solutions A, B ou C irriguent le secteur de la Croix Verte qui devient alors très attractif pour la création et le développement d'une zone industrielle (*200 hectares, centre européen du froid, portes de Montsoul, etc.*) générant un nouveau trafic.

Les communes de Montsoul et de Maffliers se font envahir par les axes routiers, les terres agricoles devenant inutilisables, elles sont converties en zone d'activité ou profitent à l'urbanisation : le débordement des flux de véhicules affecte les villages limitrophes.

Le développement de la zone d'activité gonfle à son tour la circulation sur la Francilienne.

La forêt de l'Isle-Adam est toujours coupée en deux, la continuité entre la forêt de Carnelle et celle de l'Isle Adam est définitivement rompue.