

**CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION LE CLOS DU VILLAGE AU  
DEBAT PUBLIC RELATIF AU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE  
A16**

**ASSOCIATION SYNDICALE LIBRE  
« LE CLOS DU VILLAGE »**

**Régie par la Loi du 21 juin 1965 et des lois qui lui ont été complétée ou modifiée**

**Siège au domicile du Président**

**5 Impasse des Champs 95570**

**VILLAINES SOUS BOIS**

**E-mail : [chikhane.lydie@neuf.fr](mailto:chikhane.lydie@neuf.fr)**

L'association « Le Clos du Village », a pour objet la gestion et l'administration d'un lotissement, à Villaines sous Bois, constitué de 13 terrains bâtis détenus par les membres de cette association. Créée en date du 24 octobre 2004, elle est organisée en assemblée et administrée par un syndicat, présidé par Mme Chikhane Lydie.

=====

En date du 3 Février 2006, l'assemblée générale ordinaire de l'Association « Le Clos du village » a donné à l'unanimité les pouvoirs à Madame Chikhane Lydie afin d'entreprendre les démarches nécessaires à la défense des membres de l'association et de contester les tracés A et C du prolongement de l'autoroute A16.

L'ensemble des membres ont confirmés, lors de l'assemblée, n'avoir jamais été informés par le lotisseur ou la commune d'un tel projet et s'était indigné de la proximité des tracés à moins de 800 mètres des habitations.

Il est aussi ressorti des débats que ces tracés auraient des impacts forts et négatifs pour l'environnement, l'économie agricole et le cadre de vie des habitants du village.

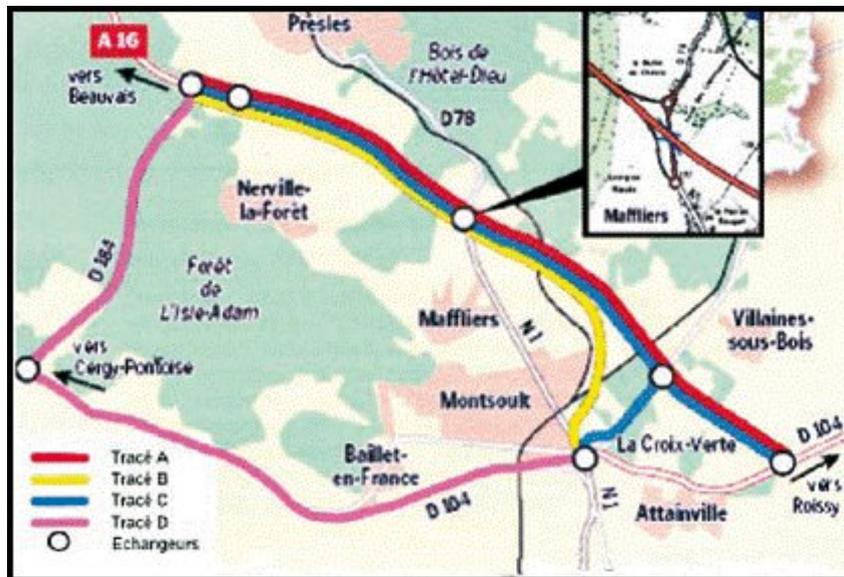
La saisie de la commission nationale de débat public (CNDP), obtenue par Le Conseil régional et L'association France Nature Environnement doit permettre à toutes les personnes concernées par ce projet de s'informer et s'exprimer.

Ce projet a pour objectifs de :

- rendre cohérent le réseau des voies rapides par le raccordement de la A16 à la francilienne et la suppression du rond point de la Croix verte.
- Améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants de Monsoult et Maffliers en supprimant le trafic de transit, en requalifiant la nationale N1 mais aussi en délestant les voiries locales.

Il doit aussi s'insérer dans un territoire aux enjeux forts tels que :

- La préservation du cadre de vie des habitants
- La préservation de l'activité agricole
- La protection des patrimoines et des paysages
- La préservation des milieux naturels
- Le potentiel de développement économique



## LES OBJECTIFS

Les quatre tracés répondent de manières satisfaisantes aux objectifs.

On peut seulement noter que, selon les études sur les gains de temps de parcours, le tracé B obtient le meilleur pourcentage ; 39 % pour le temps de parcours de l'Isle Adam à Sarcelles et un temps raisonnablement proche des tracé A et C pour le parcours de l'Isle Adam à la A1.

Le tracé D, qui détourne les trajets Nord-Est et Nord –Sud par l'ouest, obtient le score le plus faible dans les deux parcours et rallonge le trajet des usagers.

Ce projet doit répondre à un problème local et 70 % des déplacements concernent les trajets domicile travail, transports écoles, trajets commerciaux ou loisirs. Les usagers n'auront donc pas la même approche que pour des trajets longs et chercheront à emprunter le parcours le plus court en terme de distance mais aussi de temps.

Concernant le trafic dans les communes, les pourcentages de baisse de diminution de trafic sont sensiblement les mêmes pour les tracé A, B et C avec une meilleur moyenne pour le tracé B et C. Le tracé B qui se dirige directement sur l'emplacement actuel de la Croix verte et le tracé C avec la liaison via la RD909 actuelle vers la Croix verte démontrent bien qu'il y a un besoin d'alimenter le trafic du sud de la RN1 et non pas majoritairement Paris.

La solution B, la plus courte est donc celle qui répond le mieux aux objectifs fixés.

## LES IMPACTS

### CADRE DE VIE DES HABITANTS

Il est évident que les quatre solutions éloignent le trafic des zones habitées de Maffliers et de Monsoult mais quant est il des autres communes ?

Le tracé A ou C sera à 800m de nouvelles habitations de Villaines sous Bois.

Le calme et la vue magnifique de la Plaine de France apportent au Village un caractère exceptionnel pour les habitants qui ont investi pour ce capital environnement incomparable et difficile à trouver dans la région avec tous les avantages d'une économie vivante et forte.

Le tracé D augmentera le trafic de 4650 véhicules à 8100 véhicules par heure à proximité de Baillet en France, situation inacceptable pour les habitants ; les niveaux de nuisances sonores étant actuellement déjà très élevés.

Pour la solution B, le passage à proximité des habitations de Maffliers en remblai n'est pas acceptable alors que sur le tracé A ou C celui-ci est possible en déblai ?

Le demi échangeur à l'entrée de Maffliers n'est pas vraiment nécessaire et quand bien même il le serait, il faudrait l'éloigner le plus possible des habitations.

### L'ACTIVITE AGRICOLE

Il ressort des études que les tracés A et C sont les plus consommateurs de terres agricoles et naturelles (59ha pour le tracé A et 61ha pour le tracé C).

Les effets de coupure et d'enclavement de parcelles pourraient remettre en cause la survie même de certaines exploitations agricoles.

L'extension de la coopérative CAPAFRANCE serait compromise, pénalisant ainsi l'ensemble de la filière agricole du secteur.

La solution D n'aurait quasiment pas d'impact

La solution B, sur le secteur de la Croix Verte, prélèverait de façon plus localisée des espaces aux abords de Monsoult et du Carrefour sur des îlots de taille faible et des îlots consacrés au maraîchage. L'impact du prélèvement serait relativement peu important. Il représenterait par rapport aux îlots d'exploitation étudiés environ 4 % de leurs surfaces totales.

Sur l'activité d'arboriculture, il représenterait une surface d'environ 0,20 hectare.

Sur l'activité mixte de maraîchage et d'arboriculture, il représenterait une surface d'environ 3 ha. Cependant les impacts les plus importants seraient liés à la proximité de l'ensemble maraîchage verger sur place (coupure des réseaux d'irrigation, grande sensibilité des cultures aux pollutions, position en surplomb, culture restante sous les vents dominants Sud/Sud Ouest).

Il est évident qu'un dédommagement financier ou une étude pour passer en dessous de la voie ferrée doit être étudié pour minimiser ses impacts.

## L'ENVIRONNEMENT

### Le paysage fait parti de notre cadre de vie ...



La solution A aurait un impact majeur au niveau du raccordement de la Francilienne avec un échangeur visible de toute la Plaine de France et du Château d'Ecouen.

La solution C accentuerait cette dégradation par la liaison vers la Croix verte au niveau de la RD 909 avec la suppression des rangées d'arbres.

La solution D qui prévoit une structure à 2 fois 3 voies, va amplifier le déboisement de la forêt de l'Isle Adam et toucher la Vallée de Chauvry de manière conséquente. C'est donc ce choix du tracé qui aurait le plus d'impact sur l'environnement.

Reste la solution B qui ajoutera certes une nouvelle voie rapide mais longera la voie ferrée. L'aménagement paysagé semble acceptable ; de la cueillette on ne verra pratiquement plus la N1, la zone d'activité de Monsoult et le rond point de la croix verte.

### La faune ....

Pour ces quatre solutions, il y aura un impact prévisible fort sur la petite et grande faune. Il a été apporté des solutions pour le rétablissement des passages de grands gibiers mais ceci ne doit pas conditionner notre choix de tracé ; il faut exiger ces rétablissements en dehors de ce projet car ils auraient dû normalement être réalisés.

### La flore....

Le tracé D provoquera une perte de 10 hectares d'espace forestier, n'oublions pas qu'il faut plus de 100 ans pour reconstituer une terre déboisée et parfois 200 ans pour certaines espèces.

Pour les autres tracés les impacts sur la flore sont modérés même si sur certain endroit, notamment le Bois Huard, il faudra apporter une attention particulière.

### **L'eau...**

Pour toutes les solutions il y aura un impact sur la gestion de l'eau et les zones humides. Une concertation avec les différents syndicats des eaux est impérative pour prévoir les impacts du projet et les contraintes importantes hydrologiques et biologiques.

En conclusion la solution B est celle qui préserve le mieux l'environnement naturel.

### **LES PROJETS LOCAUX**



Les solutions A et D semblent les solutions les plus compatibles avec les projets en cours prévus au SDRIF et au SDROPF mais les autres solutions n'empêchent en rien le développement futur économique de Maffliers, Monsout et Attainville.

Le tracé B dessinerait le front urbain promu par le SDRIF et ne serait en aucun cas un frein à une volonté des collectivités de développer des zones d'activités.

Les tracés A et C laisseraient plus de marge de manœuvre aux élus au détriment des enjeux tel que l'environnement ou l'agriculteur. Cela ne nous semble pas juste.

Il ne faudrait pas oublier les communes de Persan Beaumont qui espère eux aussi bénéficier de ce projet pour réclamer un échangeur complet pour permettre un développement économique du secteur, actuellement défavoriser.

## LE FINANCEMENT

	Solution A	Solution B*	Solution C	Solution D
Prolongement de l'A16	125 M€	115 M€	150 M€	125 M€
Requalification de la RN1	10 M€	10 M€	10 M€	20 M€
Réaménagement du carrefour de la Croix-Verte	25 M€	20 M€	30 M€	25 M€
Coût approximatif global (valeur 2004)	160 M€	145 M€	190 M€	170 M€

De nombreux élus ont peut-être accepté le projet de prolongement de l'autoroute plutôt qu'une simple déviation et un réaménagement de la croix verte par soucis d'économie.

Nous ne sommes pas aussi optimiste qu'eux car il est d'ailleurs ressorti lors du débat que le financement de la requalification de la N1 et même le réaménagement des axes routiers autour de la croix verte seraient pris en charge en grande partie par les collectivités locales.

L'impact financier ne sera pas zéro pour les communes et ses contribuables et la requalification de la N1 est incontournable si l'on veut réellement dévier le trafic.

Rester sur une telle inconnue remet en cause un des objectifs premiers du projet : le délestage de Monsault Maffliers.

D'autre part, si la section serait sans péage et le coût réparti sur le trafic global de la SANEF, il serait plus qu'important d'envisager la suppression du péage à Amblainville dans les mêmes conditions pour augmenter l'usage de la A16 par les habitants nouvellement installés dans l'Oise et qui travaillent sur l'Ile de France.

N'oublions pas qu'il est ressorti d'une enquête menée en septembre 2005 que le trafic international via la A16 est quasi inexistant et que les motifs « domiciles travail » et « affaires professionnels » constituent la majorité des déplacements de la A16.

Le péage joue un poids énorme dans la balance pour les particuliers qui ne peuvent accepter de financer 2 € par jour sur toute l'année en plus des coûts liés à leur voiture qui ne cessent d'augmenter avec la hausse du prix du carburant (le prix du baril de pétrole ayant atteint les 100 \$).

Le délestage de la nationale N1, attendu au niveau de la centrale EDF de Chambly n'a pas atteint l'effet escompté.

Des frais d'aménagement complémentaires ont dû être entrepris, il y deux ans.

Il serait donc temps de réagir à ce niveau afin que la liaison Oise Val d'Oise desservie par la A16 joue tout son rôle pour les déplacements interrégionaux.

## **CONCLUSION**

**La solution B qui est la plus courte, la moins coûteuse, celle qui préserve le mieux l'environnement et qui a un faible impact sur l'activité agricole est celle qui apparaît comme la plus raisonnable.**

**C'est aussi la solution la plus aménageable pour tous avec des propositions d'améliorations convaincantes et réalistes, faites lors du débat.**

**Elle est le meilleur consensus alors que des révisions sur le SDRIF sont en cours et que Le Grenelle de l'environnement nous incite à ramener les émissions de transports à leur niveau de 1990 d'ici 2020.**

**Le groupe 1 du Grenelle de l'environnement a d'hors et déjà proposé « de réaliser un schéma nationale des nouvelles infrastructures de transport (routes, voies ferrées, aéroports, transport combiné...) pour évaluer leur cohérence et leur impact sur l'environnement et l'économie, avant toute nouvelle décision. Et de la même façon établir et évaluer une programmation régionale des infrastructures de transport. »**

**N'oublions pas de rappeler que le prolongement de la A16 ne réglera pas tous les problèmes de déplacement.**

**Qu'il est important de rendre plus performant et d'améliorer les transports en communs, représentant à peine 17 % des moyens de transport mais souhaiter fortement par les usagers.**

**N'OUBLIONS PAS QUE CE QUE NOUS DECIDONS AUJOURD'HUI  
DESSINERA L'AVENIR DE NOS ENFANTS**

**Le 21 Novembre 2007.**

**Lydie CHIKHANE  
Présidente de l'Association « Le Clos du Village »  
95570 à Villaines sous Bois**