



A l'attention de Mme BREVAN
Présidente de la CPDP
59 avenue de l'Europe
95330 DOMONT

Le Chesnay, le 13 novembre 2007,

N/Réf. : ALP / 7166

Objet : réaction de la FSEAIF et de la Chambre d'Agriculture suite aux différentes réunions publiques

Madame la Présidente,

Tout d'abord, permettez-nous de vous remercier pour le travail de qualité effectué par la CPDP. La manière dont est mené le débat et l'intérêt que la Commission porte aux questions agricoles permettent à notre profession de s'exprimer librement tout en sachant qu'elle sera entendue et écoutée.

Les nombreuses réunions publiques qui se sont tenues depuis le mois de septembre ont amené leurs lots d'arguments, en faveur de tel ou tel tracé. L'agriculture a souvent été évoquée. Aussi, nous souhaitons aujourd'hui intervenir de nouveau afin de rétablir certaines vérités (faune des plaines, impacts réels de certains tracés...) et appuyer notre position.

Les impacts agricoles les plus forts générés par les tracés A, B et C

Commençons par rappeler que les tracés A et C (et dans une moindre mesure le tracé B) fragiliseraient grandement les exploitations agricoles locales, qu'elles soient céréalières ou spécialisées (maraîchage, arboriculture), de par les effets de prélèvement et de coupure. Ainsi, 16 fermes seraient concernées par au moins une de ces trois solutions, et pourraient, pour certaines d'entre elles, voir leur existence remise en cause. C'est le cas notamment des cueillettes situées à proximité du carrefour de la Croix Verte, et de la plateforme de compostage établie à Attainville. Notons que ces exploitations sont employeuses de main d'œuvre, qu'elles contribuent au maintien d'un tissu économique local et qu'elles génèrent de la vie sociale. Leur disparition serait donc lourde de conséquences diverses.

Rappelons également que toute nouvelle infrastructure routière est un appel certain au développement futur de l'urbanisation, notamment dans les zones où l'agriculture ne sera plus possible : parcelles enclavées, trop mal configurées, inaccessibles suite à la rupture des chemins ruraux. C'est ce que note très justement le Collectif Plaine de France Ouest dans son cahier d'acteur, où il est question d'une

zone d'activités qui serait créée entre Montsoulst et Maffliers, dans une enclave de 200 ha générée par le tracé A. Ainsi, c'est également de la vocation du territoire et du maintien du cadre de vie dont il est question. Sans agriculture, le caractère rural des communes concernées serait impossible à conserver.

De plus, cette problématique s'étend bien au-delà du seul secteur considéré par le débat public actuel. En effet, le Conseil Général du Val d'Oise a maintenu ses emprises dans le sud-est du département où il était prévu en 1994 de prolonger l'A16 jusqu'à Sarcelles. Avec les tracés A et C, ce projet pourrait voir le jour, et il s'agirait donc de 200 ha supplémentaires de terres agricoles qui seraient consommées, impactant considérablement l'agriculture de la Plaine de France, et remettant en cause ici encore la vocation agricole de ce territoire pourtant très réputé pour la qualité de ses terres.

Au-delà de l'impact direct sur les exploitations agricoles, le projet de prolongement de l'A16 aurait également des conséquences sur les entreprises amont et aval de la filière. Citons pour exemple le cas de la coopérative CAPAFRANCE, située sur la commune d'Attainville. Le tracé A passerait à proximité de cet établissement, gênant tout projet de développement par interdiction de nouvelles constructions du côté de l'autoroute. A terme, l'effet principal généré par l'emprise serait la diminution de la collecte de céréales. Cette coopérative a déjà dû se déplacer il y a 15 ans. Installée à Ezanville, la pression d'urbanisation l'a contrainte à se délocaliser sur Attainville. Cette situation pourrait se reproduire avec le prolongement de l'A16, privant les agriculteurs locaux d'une structure indispensable au maintien de leur activité. La même problématique pourra également se poser pour le concessionnaire agricole DEPLA récemment installé.

Il ne faut pas oublier de parler des impacts environnementaux et agronomiques, même s'ils sont plus évidents à l'esprit. La réalisation d'un nouvel axe routier aurait pour conséquence de multiplier les surfaces imperméables, augmentant les eaux de ruissellement et donc les risques de développement des maladies cryptogamiques sur les cultures. De nombreuses parcelles de polyculture seraient donc directement concernées. Certaines modifications microclimatiques telles que l'augmentation des risques de gelées peuvent également apparaître à proximité des remblais, pour les cultures arboricoles. Les tracés A, B et C traversant la zone des cueillettes auraient donc une incidence économique directe sur ces exploitations, en engendrant une diminution de la production. Enfin, les problèmes de pollution sont nombreux : plomb, hydrocarbures, dépôts huileux... Ils remettraient automatiquement en cause les contrats qualité passés avec les coopératives, pour le blé meunier notamment. Les cahiers des charges imposent aujourd'hui un éloignement entre les cultures et les voies à grande circulation qui peut atteindre 250 mètres. Les tracés A et C coupant la plaine de Maffliers et Attainville priveraient les agriculteurs locaux d'un débouché pour leur production, affaiblissant économiquement leurs exploitations.

Il faudra enfin prendre en compte la défiguration de la Plaine de France. Région traditionnellement vouée à une agriculture prospère, elle perd petit à petit son caractère rural et ses paysages au profit du développement du réseau routier au nord de Paris. Les plaines agricoles de Maffliers et Attainville offrent aujourd'hui à ces communes un cadre de vie recherché, qui serait rapidement déprécié avec le prolongement de l'A16. Citons entre autre le tracé B qui devra traverser la voie ferrée. Un projet aérien est prévu à cet effet, mais à une hauteur considérable puisque le pont passera au dessus des lignes électriques de la SNCF. Il serait donc visible de très loin et entacherait le paysage, en plus de créer des nuisances sonores et olfactives.

Le tracé D : la solution la moins pénalisante pour l'agriculture, mais pas seulement

Des quatre tracés proposés en débat par le maître d'ouvrage, le tracé D est le moins pénalisant pour l'agriculture car il n'engendrerait pas la création de nouvel axe. Seuls environ 8 ha de terres agricoles seraient consommés (contre 44 à 59 ha pour les autres tracés), et le prolongement de l'A16 jusqu'à Sarcelles n'aurait plus lieu d'être, préservant pour un temps encore la Plaine de France.

Certes 10 ha de la forêt de l'Isle Adam seraient prélevés pour l'élargissement de la RN 184, mais la DRE Ile-de-France a bien précisé dans son dossier que ce prélèvement pourra être compensé par le reboisement d'anciennes chaussées. De plus, le passage de cet axe routier en 2x3 voies permettrait de régler définitivement les problèmes de circulation (bouchons fréquents) à l'entrée et à la sortie de la nationale.

Concernant maintenant l'élargissement de la Francilienne en 2x3 voies, l'argument de l'augmentation des nuisances sonores pour les habitants de Baillet-en-France est le plus évoqué pour rejeter le tracé D. Or, des travaux sur cette voie permettraient là encore de résoudre ce problème déjà existant. En effet, le merlon actuel n'est pas assez haut pour empêcher le bruit de se propager jusqu'aux nouvelles habitations du village. L'élargissement de la N 104 serait donc une opportunité pour engager des travaux de rehaussement, opportunité qui n'existera pas dans le cas des autres tracés.

L'intégration dans le paysage de l'élargissement des nationales 184 et 104 est un sujet qui inquiète beaucoup les habitants de ce territoire. La visite sur les lieux organisée par la CPDP a permis à un paysagiste de nous expliquer qu'il était tout à fait possible de limiter les nuisances au maximum. Ainsi, les travaux engagés pour l'élargissement de la RN 184 peuvent être réalisés de manière à ce que la reprise de la végétation en bordure de route soit très satisfaisante, et à un niveau bien supérieur à celui d'aujourd'hui. Pour ce qui est de la Francilienne, cet axe est déjà très bien intégré dans le paysage de la vallée de Chauvry, son élargissement devrait donc avoir un impact visuel très faible.

Nous tenons également à revenir sur un argument souvent évoqué, à tort selon nous : les tracés A, B et C seraient plus acceptables que le tracé D en termes de conséquence sur la faune, la forêt étant un milieu naturel à préserver en priorité. Mais qu'en est-il de la plaine ? Il serait erroné d'affirmer que les zones agricoles sont vides de toute vie animale. Pour cause, de très nombreuses espèces ont pour habitat les terres cultivées : campagnol des champs, perdrix grise, caille des blés, busard, alouette des champs, lièvre, mulot, rat des moissons, pipit rousseline... Cette liste est loin d'être exhaustive, et peut être très largement complétée par toute la faune du sol (protozoaires, nématodes, acariens, vers de terre...). Ainsi, la plaine agricole est un milieu à la fois vivant et productif qui mérite la même attention, et doit être tout autant préservé, si ce n'est plus, que la forêt.

Aussi, il est bon de poser une question toute simple, en réponse à certains : une dizaine d'hectares de bois dans le cas du tracé D ont-ils plus de valeur que 200 hectares de terres agricoles dans le cas des tracés A, B et C (avec prolongement par la suite de l'A16 jusqu'à Sarcelles) ? N'oublions pas que l'agriculture remplit de nombreux rôles dans notre société, et qu'il serait tendancieux de cantonner cette activité au simple fait économique.

Enfin, nous souhaiterions traiter un argument évoqué à juste titre durant le débat : les bios corridors. Milieux reliant fonctionnellement entre eux différents habitats vitaux, ils sont indispensables aux déplacements de la faune. Le Bois Carreau situé sur la commune de Maffliers est aujourd'hui le seul lien entre les forêts de l'ouest francilien et les forêts du nord de la France.

Ainsi, le choix de la solution D et la réhabilitation de la N1 entre l'Isle-Adam et Montsoult (2x1 voie pour les automobiles + 2x1 voie pour les circulations agricoles) permettraient de maintenir ce bio corridor. A l'inverse, les tracés A, B et C couperaient définitivement cette voie de passage, pour le gibier entre autre.

En conclusion,

Quels que soient les projets de nouvelles infrastructures franciliennes (routes, logements, ZA...), l'agriculture a toujours fourni des terres pour assurer le développement logistique de la région. Cependant, ces emprises sont irréversibles et il est aujourd'hui plus que nécessaire de raisonner la consommation d'espaces agricoles, dans un souci de préservation du potentiel économique de cette activité, mais également dans le but de maintenir une qualité de vie recherchée par les franciliens.

A ceci s'ajoute la volonté politique de nos élus régionaux et nationaux, à travers le SDRIF et le Grenelle de l'environnement, où l'économie d'espace est inscrite comme un objectif à atteindre.

Gageons alors que ces éléments seront considérés à leur juste valeur durant le débat sur le prolongement de l'A16. En tant que représentants de la profession agricole d'Ile-de-France ouest, nous nous positionnons clairement pour le tracé D. Dans un contexte actuel où besoins alimentaires et besoins énergétiques sont en pleine croissance, il semble avisé et pertinent de limiter au maximum les impacts de tels projets sur l'agriculture.

En espérant que vous serez sensible à notre demande, veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre haute considération.

Jean-Marie FOSSIER,



Président de la FSEAIF

Patrick DEZOBRY,



Président du syndicat agricole
du Pays de France

Christophe HILLAIRET,



Président de la CAIF