

Le 9 novembre 2007

COMMISSION PARTICULIERE
DU DEBAT PUBLIC (CPDP)
Prolongement de l'A16
59, avenue de l'Europe
95330 DOMONT

Madame la Présidente, Messieurs les Membres de la commission,

Attentif au débat qui a été ouvert le 11 septembre dernier, notre Collectif qui regroupe une bonne vingtaine d'associations de sauvegarde de l'environnement du Val d'Oise et quelques membres individuels retenus pour leur compétence ou leur expérience entend faire part de sa position vis-à-vis des objectifs fixés par la C.N.D.P.

Au cours des réunions tenues dans le cadre du débat, nous avons été présents du fait de l'intervention de représentants d'associations membres du *Collectif Plaine de France Ouest* et également adhérentes à Val d'Oise Environnement.

Il aurait été bon de se poser la question de la nécessité de prolonger ou non l'A16. L'évolution tortueuse du dossier a fait qu'en 2007, ce préalable, pourtant important et conséquent, n'est plus à l'ordre du jour. On le regrette, mais maintenant le débat ne porte plus que sur le choix du tracé relatif au prolongement. Il convient donc de s'y tenir.

Quatre possibilités sont évoquées. Disons tout de suite que trois seulement nous ont paru devoir être étudiées de façon positive.

La proposition d'un « parcours » D n'est pas sérieuse en effet. Le passage en forêt d'une part, dans la Vallée de Chauvry (classée au titre de la loi de 1930) d'autre part, le fait

qu'elle ajoutera aux nuisances non seulement à Baillet-en-France, mais aussi à Villiers-Adam, voire du fait du trafic sur la Francilienne plus en amont vers Cergy, déjà saturée dans ce secteur matin et soir, montrent bien la faible crédibilité de cette solution. L'impact sur la flore et la faune et, plus largement, sur les éco-systèmes serait des plus néfaste. De plus, le trajet aussi bien vers Roissy que vers le sud (Moisselle, Sarcelles, Pierrefitte) ne serait pas amélioré. Sa durée serait même allongée, le tout pour un coût élevé.

Le trajet A s'inscrit dans le site de la Plaine de France et rejoint la francilienne dans la perspective du château d'Ecouen. La consommation d'espaces agri-naturels serait très importante alors qu'il est régulièrement proclamé qu'il convient de maintenir, la vocation agricole de la Plaine dont les terres sont de grande richesse, aussi bien sur le plan agronomique, que sur le plan pédologique. Une activité liée à l'agriculture péri-urbaine dont tout un chacun souhaite le développement en Ile-de-France (la « cueillette ») risquerait fort de disparaître, alors que c'est un « jardin » plébiscité par des Franciliens de plus en plus nombreux. Il faut aussi compter sur les effets de fractionnement des exploitations agricoles. En ce qui concerne la circulation, on voit très bien dans les études que la création d'un échangeur à l'est d'Attainville ne modifierait pas sensiblement la situation au niveau de la Croix-Verte car nous pensons que le trafic sur la N1 ne diminuera pas autant que le dossier du maître d'ouvrage le fait apparaître.

La proposition C n'est qu'un aménagement différent du trajet A. Elle est aussi grande mangeuse de terres agricoles, susceptibles de renforcer les coupures sur ces terres. Elle ramènerait un trafic important vers la Croix-verte où les problèmes de circulation ne seront pas, (loin de là) améliorés. Enfin, son prix élevé (coût majoré de plus de 30% par rapport au tracé B) devrait définitivement l'écarter lors du choix.

Reste la solution B qui nous semble devoir être retenu, bien que l'échangeur de la Croix-verte présentera une réelle complexité. Cette proposition demeure cependant intéressante : elle contourne la zone urbanisée tout en consommant moins de terres agricoles et ce avec le coût le plus faible des 4 solutions envisagées et le taux de rentabilité interne le plus favorable. . La continuité de la circulation – aussi bien est-ouest que nord-sud – sera renforcée et devrait permettre de gagner du temps.

C'est pour toutes les raisons que nous venons d'exposer, et qui rejoignent celles du Collectif Plaine de France Ouest, que nous souhaitons vivement le choix de la solution B pour le prolongement de l'autoroute a16.

Notre réflexion nous conduit toutefois à envisager l'avenir jusqu'à la réalisation de l'aménagement projeté. Le fait que la solution retenue ne sera opérationnelle qu'en 2016 oblige à s'interroger sur l'engagement à s'en tenir au projet choisi dans les semaines qui viennent compte tenu de ce que d'ici huit ans le secteur impacté par le tracé et ses conséquences (de Cergy à Roissy, et de l'Oise à Saint-Denis) aura pu être réaménagé. Ne voit-on pas apparaître par exemple dans le *Schéma Directeur de la région Ile de France* un projet de ligne T.G.V. traversant la Vallée de Chauvry et la Plaine de France ; n'envisage-t-on pas également un renforcement de l'urbanisation autour des pôles de Cergy et de Roissy, etc . Tous ces projets ne auront des conséquences sur le trafic à la fois sur son importance et le sens des divers flux.

Cela mérite d'être pensé à la fois dans le débat et ... après. Il est d'évidence que celui-ci était bien nécessaire pour envisager au mieux l'avenir de ce pôle de centralité au milieu de la plaine de France. Il ne faudrait pas décevoir les espérances d'une population qui déjà constate continuellement le rétrécissement comme une peau de chagrin de cette entité agricole, ceci aux dépens de leur cadre de vie.

Je vous prie Madame la présidente, Messieurs les commissaires, d'agréer l'expression de mes salutations les plus distinguées.

René Le Mée
Président