

# LE COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST

## CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Septembre 2007

### PROLONGEMENT DE L'A16 : DU TRACÉ CHOISI DÉPENDRA VOTRE FUTURE QUALITÉ DE VIE.

**Le Collectif Plaine de France Ouest** intervient dans le périmètre du Syndicat Intercommunal d'Aménagement de l'Ouest de la Plaine de France (20 communes autour de la Croix Verte).

**Concernant le projet de prolongement de l'A16, le Collectif regroupe :**

- ADREC Bouffémont
- Assoc. des Riverains de la RN1 à Montsoulst-Maffliers
- Assoc. Peut-être Villaines sous Bois
- Assoc. Pour la Sauvegarde du Moulin et des Cercelets Domont
- Assoc. Clos du Village Villaines sous Bois
- Attainville ma Campagne
- Collectif PLU Domont
- Défendre et Protéger l'Environnement Baillotois
- Ecouen Environnement
- Les Amis de la Terre, Val d'Oise

#### LES ASSOCIATIONS ONT OBTENU LE DÉBAT PUBLIC

Le projet de prolongement de l'autoroute A16 a été relancé par les pouvoirs publics fin 2004. Malgré les demandes des associations du Collectif Plaine de France Ouest, la concertation n'est restée que symbolique. Les associations et les agriculteurs du Pays de France se sont donc mobilisés pour demander l'organisation d'un débat public, conformément à la loi. Avec plus d'un millier de signatures, ils ont œuvré auprès du Conseil Régional et de France Nature Environnement pour que la Commission Nationale du Débat Public soit saisie du dossier.

**Depuis 1995, les différents schémas directeurs d'aménagement concernant 20 communes du secteur ont été élaborés sans qu'aucune réunion publique n'ait été organisée. Cette absence de concertation avec les habitants n'est pas acceptable.**

**Aujourd'hui, pour la première fois, des réunions publiques sont organisées sur les déplacements et l'aménagement de notre territoire.**

**NE LAISSONS PAS PASSER CETTE OCCASION  
PARTICIPONS AUX REUNIONS DU DÉBAT PUBLIC !**

#### LES ENJEUX DU PROJET

Depuis 1965, le projet de prolongement de l'A16 a connu bien des avatars. En 2006, le tracé qui l'amenait jusqu'au BIP à Sarcelles a été abandonné, ce qui supprime la principale justification du tracé A (en rouge).

**Seuls subsistent donc les objectifs locaux, qui ont toujours fait l'unanimité :**

- Donner à la route qui traverse Montsoulst et Maffliers le caractère local réclamé depuis des années par les habitants riverains de la N1.
- Supprimer l'erreur de conception que constitue le giratoire de la Croix Verte.

**Il y a aussi un projet d'aménagement qui, lui, ne fait pas l'unanimité :**

- La réalisation d'une importante zone d'activités à la Croix Verte au détriment de l'activité agricole. Pour le Syndicat Intercommunal d'Aménagement, le prolongement de l'A16 a toujours été lié à la réalisation de cette zone industrielle (voir encadré page 3).

Cahier d'acteur du collectif  
Plaine de France Ouest 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 CPDP.

## LE PROLONGEMENT DE L'A16 NE S'IMPOSAIT PAS

Nous avons toujours défendu la liaison de l'A16 à la Francilienne par deux bretelles en deux voies rapides : la N184 vers Cergy et l'Ouest de l'Île-de-France et la N1 vers la Croix Verte et le Nord et l'Est. **Pour finir cette liaison il ne manque que 2,5 km de contournement de Montsout et**

**Maffliers par la N1 en voie rapide** comme cela a été fait pour Saint-Brice, Domont et Moisselles. D'après le rapport des Ponts et Chaussées de 2002, cette solution, beaucoup moins coûteuse, méritait d'être étudiée et son coût chiffré. Nous regrettons que cela n'ait pas été fait.

Ainsi, obligé de se placer dans le cadre du projet fixé par l'Etat, le Collectif choisit le tracé le plus proche de la solution longtemps défendue : le tracé B.

## POURQUOI LE CHOIX DU TRACÉ B ? (EN JAUNE)

- La bonne continuité du réseau N1, A16, et Francilienne permet au tracé B de capter tout le trafic de transit qui, donc, ne traversera plus Montsout et Maffliers.

Ce n'est pas le cas pour le tracé A, en raison de l'allongement du parcours. Les prévisions de trafic faites par l'Etat, qui ont d'ailleurs changé entre 2004 et 2007, nous semblent peu fondées. Elles sous-estiment le trafic qui continuera à traverser Montsout et Maffliers si le tracé A est choisi.

- L'impact sur l'activité agricole est limité.

Le tracé B consommera moins d'espace agricole et aura un faible effet de coupure puisqu'il longera, sur une grande partie, la voie ferrée.

Le tracé D (en violet) s'il touche peu les terres agricoles, a un fort impact sur l'environnement naturel, notamment à Baillet-en-France.

- Le tracé B est le plus court et le moins coûteux.

En conclusion, le Collectif s'oppose fermement aux tracés A et C. Dans l'état actuel du dossier, il est favorable au tracé B qui répond le mieux aux problèmes de circulation, avec un impact limité sur l'activité agricole et l'environnement.



Propositions pour un prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne. (Dans l'encadré : demi échangeur situé à l'intersection de la RN1 et la D78)

C'EST POURQUOI NOUS VOUS DEMANDONS DE NOUS SOUTENIR DANS CE CHOIX EN VENANT NOMBREUX AUX RÉUNIONS DE DÉBAT PUBLIC.

LE CHOIX DU TRACÉ, C'EST VOTRE ENVIRONNEMENT FUTUR : LA CAMPAGNE OU UNE IMPORTANTE ZONE DE LOGISTIQUE ?

## LE TRACÉ A (EN ROUGE) PERMETTRAIT-IL DE DÉSENGORGER LA N1\* ? L'ANALYSE DES DONNÉES DE CIRCULATION INVALIDE CET ARGUMENT.

### Le flux de circulation entre Ronquerolles et Mours

Il est de 56 569 véhicules/jour (v/j) se répartissant en 16 150 v/j sur l'A16 soit 28,5 % du trafic, et 40 419 v/j sur la N1, soit 71,5 %.

Ces chiffres montrent que l'A16 existante ne draine qu'un peu plus d'1/4 du trafic, les 3/4 se faisant sur la N1 par une circulation majoritairement locale d'habitants de l'Oise qui travaillent en Ile de France.

### A l'échangeur A16 / N184 ou N1

Les circulations sont à peu près équivalentes entre la N184 (51 %) et la N1 (49 %), le trafic international suivant plutôt la direction de Paris Ouest.

### De Maffliers à Moisselles et de Moisselles à Pierrefitte

Au niveau de Maffliers la circulation est de 35 548 v/j pour passer, après le franchissement de la Francilienne, à 52 019 v/j au niveau de Moisselles, soit une augmentation de 46,5 %.

À Pierrefitte il ne reste plus que 24 944 v/j. Ainsi, 52 % des véhicules présents sur la N1 à Moisselles se sont répartis dans les réseaux collatéraux.

Ceci montre que non seulement la Francilienne ne réduit pas la circulation sur la N1 entre Maffliers et Moisselles, mais qu'elle l'augmente de près de 50 % en amenant des véhicules qui se rendent dans les différents bassins d'emplois existant entre Domont et Paris.

**L'analyse de ces données indique bien que la majeure partie du trafic de la N1 est locale. Le raisonnement qui prétend que le tracé A transférerait un fort pourcentage de véhicules vers l'autoroute A1 n'a donc pas de sens**, leurs parcours étant circonscrits aux abords de la N1 et aux communes de la banlieue Nord. De plus, l'A1 est déjà saturée à l'entrée de Paris.



(Source DDE, année 2005)

## AVEC LE TRACÉ A, UNE ZONE D'ACTIVITÉS DE 200 HECTARES, NON MERCI !

Le tracé A coupe l'espace agricole et crée une enclave de 200 hectares environ entre Montsoult et Maffliers, l'A16 et la Francilienne. Les maires du Syndicat Intercommunal destinent cet espace à une zone d'activités « comparable à celle de Saint Ouen l'Aumône, près de Cergy, de l'ordre de 150 à 200 ha » (Schéma Directeur Local, Avril 2006, P. 71).

Il est évident qu'une **grande zone d'activités dans un nœud routier comme la Croix Verte serait nécessairement dédiée à la logistique** (stockage et transport par camions). Ce point de vue a toujours été nié par les maires, tous fervents partisans de cette zone.

Or :

- Parmi les zones d'activités existantes, la ZA des 70 Arpents à Montsoult, récemment renouvelée, comporte actuellement 6 entreprises de logistique sur 8.

- En 2001, le maire d'Attainville a souhaité ouvrir une ZA entre sa commune et Moisselles. Deux sociétés se sont portées candidates : la SERNAM et STARS SERVICE, toutes deux entreprises de logistique.
- La même année, la commune d'Ecouen a créé, sur 60 ha, une nouvelle zone d'activités industrielles et commerciales. Sur toute la partie industrielle, un seul permis de construire a été délivré : pour trois immenses entrepôts de logistique !

**LES ASSOCIATIONS LOCALES ONT EMPÊCHÉ CES DEUX DERNIERS PROJETS, PRÉSERVANT AINSI UNE CENTAINE D'HECTARES. QUI S'EN PLAINDRA ?  
LA CONSOMMATION DES ESPACES AGRICOLES DOIT ÊTRE RÉSERVÉE À DES PROJETS UTILES AUX HABITANTS.**

\* Depuis la nouvelle loi de décentralisation, la N1 est devenue la RD301 de Moisselles jusqu'au barrage de Pierrefitte.

# LE TRACÉ A , AVEC UN DEMI ÉCHANGEUR A MAFFLIERS, ENCORE PLUS DE NUISANCES !

Un demi échangeur est prévu sur l'A16, au niveau du carrefour de la D78 (route de Presles) avec la N1. Il servira de déversoir sur la N1 dans la traversée de Maffliers et de Montsoult.

Avec le tracé A, la distance entre l'intersection de la route de Presles avec la N1 et l'échangeur de la Croix Verte, passera de 3 km (en utilisant la N1) à 7,5 km (par l'A16). La majorité des utilisateurs de la N1 entre Paris et Presles n'utilisera pas ce chemin, qui allonge beaucoup leur parcours quotidien. Ceux venant du nord du département sortiront par le demi-échangeur, et traverseront Maffliers et Montsoult pour rejoindre directement Moisselles. De même, en sens inverse, ils continueront leur trajet par la N1 en traversant également Montsoult et Maffliers, et reprendront ensuite l'A16 au niveau de ce demi-échangeur.

Dans ce tronçon de N1, prévu pour être requalifié en deux fois une voie, il est évident que ce système entraînera la saturation complète.

En outre, la zone d'activités des 70 Arpents à Montsoult accueille actuellement six entreprises de logistique générant un flux de 150 à 200 poids lourds par jour. La Mairie de Montsoult soutient activement un projet d'implantation dans cette zone d'un centre commercial assorti d'un parking de 1 200 places. Cette zone d'activités n'ayant pas d'autre débouché que la N1, tous les véhicules qui s'y rendront utiliseront eux aussi ce demi échangeur après

avoir traversé les communes de Maffliers et de Montsoult.

**Au lieu d'une amélioration des nuisances, c'est bien plutôt une nette aggravation que subiront les riverains de la N1.**

**La suppression de ce demi échangeur obligerait tous les véhicules à rejoindre l'échangeur de la Croix Verte, que ce soit ceux qui fréquentent la zone d'activités des 70 Arpents, ou ceux circulant entre l'A16 et la N1.**

**Maffliers et Montsoult ne recevraient plus alors qu'un trafic local restreint concerné par ce secteur.**



**LE CHOIX DU TRACÉ,  
C'EST VOTRE ENVIRONNEMENT FUTUR :  
LA CAMPAGNE OU  
UNE IMPORTANTE ZONE DE LOGISTIQUE**

Contacts  
Collectif Plaine de France Ouest  
19 allée du Lac  
95 330 Domont  
Tél : 01 39 35 00 50  
collectifpdfo@stop-a16.org  
<http://www.stop-a16.org>

**LE COLLECTIF  
PLAINE DE FRANCE  
OUEST**

Contacts  
Commission particulière du débat public (CPDP)  
Prolongement de l'A16 de l'Isle Adam à la Francilienne  
59 avenue de l'Europe - ZI de Domont - 95330 Domont  
Tél : 01 30 11 99 44 - Fax : 01 39 91 85 96  
[contact@debatpublic-projet-a16.org](mailto:contact@debatpublic-projet-a16.org)  
[www.debatpublic-projet-a16.org](http://www.debatpublic-projet-a16.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Prolongement de l'A16  
de l'Isle-Adam à la Francilienne