

# LES VERTS VAL D'OISE et ILE-DE-FRANCE

## CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Octobre 2007



Val d'Oise / Ile-de-France

### UN DÉBAT PUBLIC NÉCESSAIRE

C'est sur proposition du groupe des élus Verts du Conseil régional que l'Assemblée plénière a voté à l'unanimité la demande de débat public sur le prolongement de l'autoroute A16, le 16 mars 2006 et nous sommes heureux de la décision prise par la CNDP le 7 juin 2006 d'organiser ce débat public. Il faut rappeler que dans le projet de Schéma directeur d'aménagement de l'Ile-de-France (SDRIF), adopté le 15 février 2007, le projet de l'Etat de prolongement de l'A16 n'a pas reçu l'adhésion du Conseil régional.

**L'Etat ne propose aucune mesure pour respecter les objectifs du plan de déplacement urbain de l'Ile-de-France et limiter les gaz à effet de serre... alors que c'est un des enjeux du « Grenelle de l'Environnement ».**

**Les Verts demandent un effort pour le développement des transports en commun, notamment pour tous les habitants de l'Oise venant chaque jour en Ile-de-France.**

### LES ENJEUX DU TERRITOIRE

#### Deux problèmes de circulation à résoudre

**La traversée de Montsout et Maffliers**, avec la succession de 5 feux tricolores, qui représentent une discontinuité de 2,5 km dans l'aménagement de la N1 en voie rapide de Groslay à l'Isle-Adam : nuisances importantes pour les riverains et insécurité pour les riverains et les usagers.

**La présence du giratoire de la Francilienne sur la commune d'Attainville** dont la suppression est indispensable : avec l'augmentation du trafic sur la Francilienne, ce giratoire génère matin et soir un important bouchon révélant une erreur de conception de cette infrastructure. Les automobilistes recherchent des itinéraires de fuite au détriment des communes riveraines, en particulier Attainville et Villaines-sous-Bois.

Les Verts se sont toujours opposés à une résolution séparée de ces deux problèmes en raison de leur interdépendance.

#### Un espace agricole à préserver

Les Verts se sont mobilisés depuis toujours pour préserver les espaces agricoles de ce secteur et notamment la Cueillette à la Croix Verte.

Pour le Val d'Oise, le secteur agricole est une activité importante. Toute nouvelle infrastructure doit s'efforcer d'être la moins perturbatrice possible pour l'activité agricole.

Cahier d'acteur  
des Verts Val d'Oise et Ile-de-France  
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

# LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'A 16, BIEN QUE DATANT DE 1965, À ÉVOLUÉ AU FIL DES ANS

Prévu initialement pour arriver jusqu'à la porte d'Aubervilliers, puis à La Courneuve, ensuite au BIP (Boulevard Intercommunal du Parisis) à Sarcelles, il s'arrêterait maintenant à la Francilienne.



Ainsi, on relève dans la préface du dossier du maître d'ouvrage, page 3 : « *La volonté de l'Etat de privilégier les modes de transports alternatifs à la route, notamment pour les itinéraires qui convergent vers le cœur des agglomérations, l'idée d'un prolongement de l'A 16 entre la Francilienne et Paris a été abandonné* ».

Les Verts souscrivent totalement à cette idée de privilégier les modes de transports alternatifs à la route. Durant ces dix dernières années, ils ont été, élu/es et militant/es, de ceux et celles qui sont inlassablement intervenus auprès du Ministère des Transports, du Conseil régional, du Conseil général et des maires, pour l'abandon de ce projet.

## LES SOLUTIONS PROPOSÉES RÉPONDENT-ELLES AUX PROBLÈMES POSÉS ?

Tous les tracés répondent à la nécessité de suppression du giratoire sur la Francilienne. Ce n'est pas le cas pour la traversée de Montsoult et Maffliers et leur impact sur l'activité agricole est très différent.

### Le tracé A – choix initial du gouvernement

- **L'objectif principal de diminution des nuisances pour les populations locales ne sera pas satisfait :**

les véhicules se rendant dans les communes et zones d'activités situées le long de la N1 au sud de la Croix Verte verront leur trajet allongé et continueront en grand nombre de traverser Montsoult et Maffliers, facilité en outre par la création d'un demi-échangeur au nord de Maffliers.

- **Fort impact sur l'activité agricole :** ce tracé crée une coupure supplémentaire pour la Plaine de France et provoque l'enclavement d'un espace agricole de plus de 200 ha. Ultérieurement, il fait disparaître la cueillette, qui représente un des aspects essentiels de l'agriculture en territoire périurbain. Il fait aussi disparaître la plateforme de compostage d'Attainville et peut à terme compromettre le maintien des silos de CAPAFRANCE.

- **Maintien de la perspective de prolongement routier jusqu'au BIP** auquel l'Etat a renoncé mais pas le Conseil général ni plusieurs maires. Ce prolongement est totalement inutile vu le nombre de liaisons entre la Francilienne et le BIP (N1 – N16 – D10 – N17 – A1).

- **Avec ce tracé, l'objectif visé est la création de la ZAC de la Croix Verte comme base arrière de Cergy et de Roissy**, « comparable à celle de Saint-Ouen l'Aumône près de Cergy, de l'ordre de 150 à 200 ha »

(Schéma directeur local – Avril 2006 – page 71). Une telle zone d'activités à la Croix Verte, exclusivement routière, accueillera principalement des entrepôts de logistique (transports et stockage).

### Tracé B – le plus court

- **Règle correctement le problème de la traversée de Montsoult et Maffliers** par un tracé court, permettant de mieux dévier le trafic de transit, qui ne traversera plus ces 2 communes.

- **Impact limité sur l'activité agricole :** faible effet de coupure puisqu'il longe en grande partie la voie ferrée.

- **Tracé autoroutier le moins coûteux** parmi ceux qui sont proposés.

- **Tracé le plus rapide à réaliser.**



Le tracé B reste éloigné des silos.

## Tracé C – variante du A

- Inconvénients du tracé A mais résout la traversée de Montsoul et de Maffliers.
- Impact sur l'activité agricole encore plus important que pour le tracé A.



## Tracé D – le plus long

- **Peut régler le problème de la traversée de Montsoul et Maffliers** grâce à la requalification totale de la N1 en voirie locale 2 x 1 voie, de l'Isle-Adam à la Croix Verte.
- **Ne crée pas une nouvelle infrastructure**, élargissant la voirie existante.
- **Nécessite un renforcement important des protections phoniques à la hauteur de Baillet et d'Attainville** sur la Francilienne.
- **Très faible impact sur le milieu agricole.**
- **Impacts environnementaux**, notamment sur l'espace forestier et traversée du site classé de la Vallée de Chauvry.

## DES ENJEUX GLOBAUX AU CŒUR DE NOS DÉCISIONS LOCALES

Les analyses de la Direction Régionale de l'Équipement reposent sur l'hypothèse de l'augmentation inéluctable du trafic routier. **Le prix du pétrole** va pourtant augmenter, à mesure que la demande mondiale explose et en raison de tensions géopolitiques. Il faut donc réduire drastiquement nos déplacements et favoriser les transports collectifs, alternatifs (ferroviaire, voie d'eau) et circulations douces.

**Les gaz à effet de serre** émis par les transports représentent plus du quart du total des émissions. La France s'est pourtant engagée à les diviser par 4 d'ici 2050. Les transports les ont augmentées de 23 % depuis 1990 !

**La pollution atmosphérique** fait partie des causes les plus importantes de cancers et allergies. La réduction des déplacements en véhicules particuliers est donc une question de santé publique.

**Le Conseil régional**, au sein du Syndicat des Transports d'Ile-de-France **développe les transports**

M. PAYAN (Direction de la recherche chez Renault), estime que 2 enjeux vont structurer l'industrie automobile au XXI<sup>e</sup> siècle : la fin du pétrole bon marché et la contrainte de l'environnement.

« On comptait 2 millions de véhicules dans le monde en 1955... on en prévoit 2 milliards en 2025. Le prix du baril sera supérieur à 100 \$ et possiblement bien davantage. La question de l'environnement est encore plus difficile. L'effet de serre impose de changer radicalement les comportements sous peine de catastrophe ».

[URF (Union Routière de France) – « Les avens de la route » – 30/09/2006].

**en commun et prévoit la création de deux lignes en 2008 au départ de Persan-Beaumont : l'une vers Cergy, l'autre vers Roissy. D'autres lignes nouvelles seront créées d'ici 2016**, le STIF ayant fait de la grande couronne sa priorité. Beaucoup d'habitant/es du nord du Val d'Oise et de l'ouest de l'Oise pourront utiliser ces lignes ; cela diminuera d'autant les déplacements en voiture.

Accroître l'offre autoroutière est totalement incohérent avec la politique de développement des transports en commun mise en œuvre par la Région Ile-de-France et favorisera la poursuite de l'étalement urbain.

**Enfin, le vélo est en train de devenir un véritable mode de transport alternatif.** Beaucoup de déplacements en Ile-de-France ont une distance de moins de 5 km. Les communes doivent avoir une véritable volonté de développer les pistes cyclables et l'installation de parkings à vélo sécurisés.



## POSITION DES VERTS VAL D'OISE ET ILE-DE-FRANCE

Aujourd'hui l'Etat est responsable des deux voiries (RN1 de la Croix Verte à l'Isle-Adam et Francilienne). **Les Verts considèrent toujours que la solution autoroutière ne s'impose pas techniquement** et que l'Etat se décharge de ses responsabilités, pour raison financière, sur la société privée qu'est la SANEF.

Déjà, en juin 2001, une délégation conduite par le député Verts Yves COCHET s'est rendue au Ministère des Transports pour demander que l'achèvement de l'aménagement de la N1 par déviation de Montsoul et Maffliers soit étudié et chiffré. Or cette hypothèse n'est même pas évoquée dans le dossier du maître d'ouvrage car elle serait alors à la charge financière de l'Etat.

**Afin de tenir compte des gaz à effet de serre et de la santé des populations, la solution de la déviation est la moins mauvaise à tous points de vue.**

**Le tracé non présenté par le maître d'ouvrage : la déviation de la N1**

- Réalise l'achèvement de la voie rapide. L'aménagement de la N1 reste inachevé depuis plus de 25 ans, de la zone dense à Groslay jusqu'à l'Isle-Adam sur les 2,5 km de la traversée de Montsoul et Maffliers, contrairement à ce qui a été fait par les déviations de Saint-Brice, Domont et Moisselles.
- Le plus rapide à réaliser et le moins coûteux, puisque moins de km à faire et caractéristiques moindres.
- Tracé le plus court, donc gain de temps.
- Le moins générateur de gaz à effet de serre et moins d'urbanisation induite à terme.
- Impact faible sur les espaces agricoles.

**Aussi, Les Verts demandent que l'étude technique et chiffrée de cette déviation soit présentée au cours du débat public et versée aux débats au même titre que les solutions autoroutières.**



**Contacts : Verts Val d'Oise** 11 rue Alexandre Prachay - 95 300 Pontoise  
**Verts Ile-de-France** 5 rue d'Arcueil - 75014 Paris

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  
www.debatpublic-projet-a16.org

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