

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 DE L'ISLE-ADAM A LA FRANCILIENNE

AUDITION DU PUBLIC, DES ACTEURS INSTITUTIONNELS ET PRESENTATION DES PROJETS LOCAUX

JEUDI 27 SEPTEMBRE 2007
Gymnase d'Attainville

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE

M. PIERRE-GERARD MERLETTE, M. PIERRE-LOUIS DOUCET, M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE

MAITRE D'OUVRAGE :

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN, DREIF, DIRECTRICE REGIONALE ADJOINTE DE
L'EQUIPEMENT, EN CHARGE DU POLE DEPLACEMENTS

M. JEREMIE NÈGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16

INTERVENANTS :

M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE	1
M. PHILIPPE SUEUR, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE, PRESIDENT DE LA COMMISSION INFRASTRUCTURES ET PATRIMOINE.....	1
M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE.....	4
M. CONSTANTIN ANGELOGLOU, PRESIDENT DE CODERANDO 95.....	5
M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE-ADJOINT DE NERVILLE LA FORET.....	6
M. PATRICK DEVERGIES VICE PRESIDENT TRESORIER, CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE VERSAILLES - VAL D'OISE/YVELINES.....	7
M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST.....	9
M. VINCENT GUERARD, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE.....	10
M. RAPHAËL BARBAROSSA PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES CARNELLE PAYS DE FRANCE.....	10
M. ARNAUD DELSUPEXHE, MEMBRE DU SYNDICAT DES JEUNES AGRICULTEURS D'ÎLE DE FRANCE.....	12
UN INTERVENANT, AGRICULTEUR DANS LA PLAINE DE CHAUVRY	13
M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE.....	14
M. JEAN-MARC VALLÉ PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT ET MAFFLIERS, MEMBRE DU COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST	16
M. SERGE MERY, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL ÎLE-DE-FRANCE EN CHARGES DES TRANSPORTS.....	19
M. JEAN-LOUIS VANDEBURIE, DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES, CONSEIL GENERAL DE L'OISE.....	22
M. CHAUVÉ, ADJOINT AU MAIRE DE BAILLET.....	25
M. CLAUDE D'ORNANO PRESIDENT ARDIES 95.....	26
UN HABITANT D'ATTAINVILLE.....	33
UN ELU DE MONTSOULT.....	33
M. VILLET, ATTAINVILLE.....	35
M. DANIEL DESSE, CONSEILLER GENERAL DU CANTON DE VIARMES	38
MME GENEVIEVE RAISIN, CONSEILLERE MUNICIPALE A MONTSOULT	39
M. SALMON	39
M. JACQUES BASCOU-BRESCANE.....	40
MME ANNIE SCHMITT, MAIRE DE MOISSELLES	41

*La séance, ouverte à 20 H 05, est animée par Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la
Commission Particulière du Débat Public.*

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Cette séance de travail est un peu différente des séances thématiques. Monsieur le Maire,
merci beaucoup de nous accueillir.

M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE : Bonsoir Mesdames et Messieurs, heureux
de vous accueillir dans notre petite commune d'Attainville. Je souhaite un très bon accueil à
Mme BRÉVAN la Présidente et à tous les membres de la Commission, et pour généraliser à
toutes les personnes ici présentes. Bonne soirée à tous, que ce débat soit passionnant, et
non passionné, et qu'il en sorte quelque chose assez rapidement, car la commune
d'Attainville est très touchée par ce programme, qui s'éternise car on pensait le voir terminé
en 2012 et on nous parle maintenant de l'horizon 2016 ; ce qui ne nous arrange pas du tout
avec le giratoire de la Croix verte. Hélas, on ne peut pas inverser le déroulement des
opérations.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Merci Monsieur le Maire. Comme vous l'avez vu sur le programme, cette séance est
consacrée à une audition publique, ce n'est pas la maîtrise d'ouvrage qui va intervenir, elle
se limitera à répondre à vos questions.

Nous avons fait « un appel à candidature » à interventions, et 12 personnes ou institutions
se sont manifestées. Je vous rappelle les règles du débat, à savoir l'équivalence et la
transparence, et celles de la Commission, à savoir sa neutralité. L'équivalence consiste à ce
que les paroles de chacun pèsent du même poids. Nous avons choisi de tirer au sort les
ordres de passage des différentes interventions.

Le représentant du Conseil Général a une contrainte d'horaire, et nous verrons comment
sort son ordre de passage. Je demanderais aux différents intervenants d'être assez brefs et
concis. Ces interventions seront suivies d'une ou deux minutes de questions, celles-ci
n'ayant comme objet que de faire préciser tel ou tel point de l'intervention, l'échange avec le
public viendra dans un deuxième temps.

(Il est procédé au tirage au sort et Mme BRÉVAN donne l'ordre des interventions).

**M. PHILIPPE SUEUR, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE, PRESIDENT DE LA
COMMISSION INFRASTRUCTURES ET PATRIMOINE :** Madame la Présidente, Messieurs les
membres de la Commission, Mesdames et Messieurs, Mesdames et Messieurs les Maires,
Présidents d'associations, tous impliqués très fortement dans ce grand projet. Il est vrai que
tout débat doit être constructif. Même si je n'ai pas pu assister à celui du 13 septembre, un
débat doit toujours se dérouler dans le bon entendement, c'est ce qui s'est fait et nous
apprécions beaucoup. Nous avons souvenance de ce débat et de cette concertation sur la
Francilienne franchement un peu chahutées.

Si c'est un lieu d'information, un point d'histoire, nous avons attendu des années et Monsieur MISSEREY vient de le rappeler, l'A16 a été mise en service et nous nous sommes bien endormis sur le déroulé du ruban : jusqu'où devait-il aller ? Quand devait-il se mettre en place ? Il y a trois ans, lorsque le Préfet, Christian LEYRIT, est venu en Val d'Oise (certes il avait été Directeur général des routes et il revenait à ses amours), il a permis de rouvrir le dossier et de le conduire fortement, même si aujourd'hui il y a un relais qui prend un peu de temps, sans doute est-ce nécessaire à cette concertation sous l'autorité de la CNDP. Je tenais à dire, combien c'est ce Préfet qui avec une autorité et une pertinence a réuni déjà les Maires et les associations. Nous avons déjà eu un premier temps de concertation. L'État prendra sa décision finale à l'issue du rapport de synthèse que la Commission rédigera.

Comme c'est le devoir du Conseil Général de le faire, je rappellerai qu'il y a des réalités démographiques. Nous sommes un département qui comprend 1,150 millions d'habitants, et il est voué à un développement démographique. Certes, et vous l'avez à l'esprit, nous avons un recul de l'habitat. La cherté du marché foncier parisien avait fait reculer sur la petite banlieue, maintenant c'est sur la grande couronne. Il est bien évident que nous avons des flux de salariés parisiens ou d'autres localités autour de Paris, qui transitent par notre département, qui habitent en marge de notre département ou bien au-delà ; cela explique les flux.

Je rappelle que nous avons, quoiqu'il en soit, un devoir aussi d'équilibre économique. Le développement est une de nos responsabilités. Il y a une nécessité de préserver l'avenir, sans hypothéquer la nature. Nous sommes convaincus des exigences du développement durable. On sait très bien qu'il y a des espaces à préserver très largement. D'ailleurs, il y a une politique du Conseil Général, tout à fait exemplaire, mais nous avons aussi ce devoir d'assurer au mieux l'équilibre entre l'emploi et l'habitat (que l'on n'a pas encore atteint). On sait bien qu'il y a des voies structurantes.

Quand Région et Département du Val d'Oise ont pris l'initiative et assuré le financement de la liaison Cergy-Roissy, celle-ci a été économiquement et humainement vitale. Nous avons une voie qui allait structurer.

Nous savons aussi qu'il y a des secteurs qui sont déjà en état d'implantation économique : la Croix verte. On ne va pas en faire non plus une zone industrielle de milliers d'hectares. Ce n'est pas la volonté du département, mais il y a une réalité à raviver, au sens à restructurer. Nous avons bien entendu à nous positionner sur une question très sensible pour nous depuis longtemps, sur laquelle nous ne pouvions pas intervenir directement : la sécurité de la RN1 dans la traversée de Maffliers et de Montsoult.

Je vous rappelle les chiffres, qui ont peut-être déjà été présentés : 34.000 ou 35.000 véhicules/jours, dont 6 % de poids lourds (car des flux peuvent varier très légèrement). Sur une telle artère avec son emprise, ce n'est pas énorme, la vraie difficulté, comme nous avons de plus en plus de flux liés au travail, nous avons des heures de pointe insupportables, avec une insécurité, dont nous avons eu à débattre. J'ai le souvenir, messieurs les maires de ces réunions auxquelles vous assistiez avec aussi des présidents d'associations, pour nous demander à quand la déviation de la RN1.

Nous n'étions pas maître de l'ouvrage, et nous ne le sommes toujours pas. Nous avons été maître de l'ouvrage de la liaison Cergy-Roissy, et nous ne le sommes plus non plus, car dans le cadre de la décentralisation, c'est un transfert qui s'est fait à l'État.

En conséquence, nous trouvons que la décision et l'accélération de la réalisation de l'A16 jusqu'à la Francilienne (et nous savons qu'elle s'arrête à la Francilienne) doivent se faire le plus rapidement possible.

J'entendais M. MISSEREY, il est vrai qu'on espérait 2012, et maintenant nous sommes sur 2016. Nous avons des nuisances en termes de sécurité, de pollution et d'environnement ; vous aussi, car cela fait partie de l'engagement de l'État que depuis la RD78 jusqu'à la Croix verte, cette nationale déclassée sera requalifiée. Il est bien évident que le Conseil Général sera attentif et peut-être partenaire.

Nous avons aussi un souci : la Croix verte, ce qui est aujourd'hui un imbroglio dangereux. La dangerosité de la RN1 existe, mais entre 2000 et 2006, il y a eu un seul mort, et tant mieux. En revanche, il y a des blessés, des accrochages, des craintes quand nos ou vos enfants vont prendre le bus. Nous avons participé à son aménagement avec la DDE, mais c'est insuffisant.

Le giratoire de la Croix verte est un point noir dans ce qui est normalement une liaison express, c'est polluant. Étant arrivé un peu en avance, il y avait encore la congestion de Roissy. C'est un vrai frein. Le Conseil Général a mis en place une liaison routière par cars entre Cergy et Roissy. Elle est dite liaison express, mais à certaines heures, elle prend 10 à 15 mn de retard sur la Croix verte.

En conséquence, c'est pour nous vraiment même si le maître de l'ouvrage va demeurer maintenant l'État, car nous étions à l'origine maître de l'ouvrage de l'échangeur de la Croix verte, nous avons décidé beaucoup de choses. Nous sommes arrivés avec des hésitations, car on devait tenir compte des nouveaux habitants notamment.

Nous, le Conseil Général comme vous, avons une attente.

Il faut aussi dire que nous attendons de cette prolongation de l'A16 et de son branchement (je ne vous cacherai pas notre position aujourd'hui), directement sur la Francilienne. Nous demeurons fidèles pour le moment, car nous pensons que c'est le plus pertinent pour les arguments que je vais évoquer devant vous, au tracé que l'on appelle historique. Ce n'est pas le plus cher, ni le moins cher.

En revanche, nous en attendons une meilleure répartition du trafic. Si l'A16 débouche directement sur ce giratoire de la Croix verte, nous aurons un flux direct sur la RN1.

La RN1 se congestionne à peu près au niveau de la RD125, donc à St Brice (au restaurant la Criée). Surtout, nous avons ce devoir de préparer l'avenir, il y a le TCSP (tramway de Saint-Denis Sarcelles) qui entre en chantier. Il va singulièrement rétrécir la RN1 sur Pierrefitte et sur Sarcelles. On a le souci de la meilleure répartition des flux plus tard.

Nous pensons qu'il en découlera un meilleur fonctionnement à la fois de la RN1 et du carrefour. Il y a des projets qui feront débat. Il existe des projets de développement économique sur Montsoult, Maffliers, Attainville, qu'il faut maîtriser. C'est comme l'habitat.

Le mitage du paysage rural par l'habitat et par le développement économique doit être nécessairement encadré. Il y a la capacité de le faire.

Puis, nous avons aussi un souci. Si l'A16 s'arrête sur la Francilienne, il faudra bien un jour, sans que ce soit pour autant une voie express, qu'il y ait une liaison descendante, soit vers la RD316 ou à travers la RD316, mais qu'il y ait ce fameux barreau qui permettra d'irriguer Villiers le Bel et Sarcelles.

Je vous rappellerai, et vous l'avez lu, car c'était dans les journaux locaux de cette semaine, que nous avons délibéré vendredi dernier sur la faisabilité de l'avenue du Parisis. Le BIP (boulevard intercommunal du Parisis) était de conception autoroutière, avec très peu d'échangeurs.

Nous allons réaliser sur une longue durée entre 2010, 2011 et 2020 les 13 kilomètres qui manquent, dont 11 en avenues urbaines, certes à deux fois deux voies sur les parties intermédiaires entre les échangeurs, certains à plat, à giratoire, à dénivelé, se réduisant si nécessaire à une voie dans les échanges, mais limité à 70 km/h et à 50 km/h sur les échangeurs, avec un volet environnemental estimé aujourd'hui sur un volet de 480 millions d'euros à 100 millions d'euros.

C'est la conception d'intervention du Conseil Général, si nécessaire et en fonction des réalités économiques, car nous savons aussi comment les élus de Sarcelles en particulier, de Gonesse, qui ont dû travailler sur une variante qu'on va proposer à la concertation, sont en attente de ces nécessaires réseaux, qui sont ceux aussi de la vie économique.

Voilà l'ensemble des éléments que je voulais porter à votre connaissance, tout n'est pas dit, car nous sommes là aussi pour être en échange et en réponse aussi à vos questions.

Je vous remercie.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Y a-t-il des questions très précises sur cette intervention ? Les avis seront donnés dans la deuxième partie de la réunion.

M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE : Philippe SUEUR a fait part d'un barreau utile à l'avenir plus ou moins. Il a évoqué la possibilité de la RN16 dans ce barreau. La RN1 ne peut-elle pas faire ce barreau aussi ? Elle est calibrée à peu près comme la RN16.

Avec la déviation future de la RD370 Ezanville-Ecouen, cette articulation sera-t-elle possible si la RN1 sert de barreau ? La circulation se ferait sur Paris soit par la RN1, soit pourrait rejoindre Villiers le Bel et Sarcelles par la future déviation de la RD370.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Une réponse rapide, car on entre vraiment déjà dans le débat et pas seulement dans un complément d'information.

M. PHILIPPE SUEUR : Votre intervention ne me surprend pas, elle est tout à fait naturelle. Pour nous, justement, la RN1 n'est pas calibrée et ne le sera pas. C'est pourquoi, nous avons besoin d'un circuit parallèle ou en diagonal.

La RD370, telle qu'elle est conçue aujourd'hui, est à deux fois une voie. Si l'on allait dans ce sens, on en ferait aussi une voie express, mais nous ne le voulons pas.

Il y a peut-être dans l'assistance l'une des associations concernées qui nous avait interrogés. Nous n'avons pas l'intention de changer sa conception, et ce serait absolument malhonnête intellectuellement.

Nous voulons faire des déviations, car c'est bien un contournement qui doit assurer la tranquillité, la sécurité, l'anti-pollution des villes traversées.

En revanche, j'ai évoqué la RN16, la RD316 : bien sûr que c'est une hypothèse intéressante. Ce n'est plus un raisonnement sur 2007 mais sur 2016, 2020 ou 2025. C'est notre devoir. Nous aurons à envisager, et j'ai bien retenu combien vous étiez vigilants, la préservation des terres.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Merci, nous allons passer au deuxième intervenant.

M. CONSTANTIN ANGELOGLOU, PRESIDENT DE CODERANDO 95 : Coderando 95 gère une cinquantaine d'associations et 3.000 adhérents dans les associations. Monsieur Raymond ORIEL est Vice-président du Comité départemental.

Nous sommes intéressés par la traversée de l'autoroute par les itinéraires de circulation douce.

Sur 3 km, il est impossible de traverser la RN1 depuis sa mise en 4 voies avec la pose d'une barrière de sécurité médiane, ceci au mépris du PDR (plan départemental de randonnées) avec la loi de décentralisation. Depuis, il est devenu le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnées.

Nous souhaitons, entre la route départementale 64-E et le Poirier Rougier, que l'on profite des travaux de la réalisation de l'autoroute pour permettre la sécurisation du GR 1, qui fait le tour de l'île-de-France. Les randonneurs sont obligés sur une petite voie de passer en filière indienne, ils sont doublés par les voitures. Les cavaliers, qui font partie de la circulation douce, ne peuvent pas passer. Les cyclistes sont obligés de rouler sur la route avec les dangers qu'ils encourent.

Nous souhaitons aussi le rétablissement de la liaison entre Nerville la forêt et Presles, ce qui évitera de passer par la rocade et donnera une voie sécurisée.

Nous voulons permettre la liaison entre les forêts de Montmorency, de Carnelle et de l'Oise. Pour cela, nous souhaitons le rétablissement de la continuité de la route royale N°1 de Paris à Calais, route des princes de Conti entre Maffliers et Presles au bois Carreau. Il est possible de rétablir le passage entre la forêt et les chemins existants.

Il est souhaitable que ces passages pour ne pas dénaturer le paysage soient inférieurs plutôt que supérieurs. Un passage supérieur, c'est un pont qui cache le paysage, c'est une verrue sur la nature.

Au-delà du Poirier Rougier, quelle que soit la solution choisie, nous souhaitons que la loi sur les plans départementaux des itinéraires de promenades et de randonnées du département soit respectée en maintenant la continuité des chemins qui y sont inscrits.

En fonction des solutions préconisées, ces flèches montrent les endroits où les passages doivent être maintenus, où les autoroutes risquent de se couper.

Cette carte présente tous les passages que nous souhaitons maintenir.

UN INTERVENANT CODERANDO 95 : Sur le passage 2, cette liaison pourra être faite, car les chemins existent actuellement, mais l'actuelle route N°1 la coupe. Avec les travaux, on pense pouvoir passer sous la future autoroute, si elle est choisie.

Quelle que soit la solution car cette partie nord, que ce soit la solution A, B ou C, est commune. Si c'est la solution D, il est prévu que cette partie soit requalifiée en Nationale 1 et rien n'empêcherait de passer en dessous.

Dans les quatre possibilités, nous souhaitons que ce passage soit rétabli. Cela permettrait d'aller directement de Nointel à Presles, au lieu-dit « la cave » (passage N°2).

L'itinéraire rouge ne peut pas se faire, car il y a un remblai de plusieurs mètres de haut. Bien qu'il y ait des travaux, il suffirait de passer sous le remblai et la liaison serait rétablie.

A priori, un passage grande faune est prévu au Bois Carreau. Notre souhait serait que les passages circulation douce ne soient pas confondus avec le passage grande faune. S'il y a un passage grande faune sur la partie haute du Bois Carreau, qui est un bio corridor permettant le passage des grands animaux depuis la forêt de Montmorency via la forêt de l'Isle-Adam, le Bois Carreau, la forêt de Carnelle, le Bois Bonnet, la forêt de Chantilly, la forêt d'Ermenonville, c'est-à-dire la liaison vers les forêts de Picardie.

La circulation douce est la circulation des non motorisés, celle-ci ne doit pas venir sur la partie « passage grande faune ».

M. CONSTANTIN ANGELOGLOU : Il est totalement illusoire de penser que s'il y a un passage grande faune et pas de passage pour les piétons à proximité, les piétons n'emprunteront pas ce passage. Ils passeront et au-delà les quads et tout autre engin motorisé. C'est totalement illusoire d'imaginer le contraire, si l'on ne fait pas un passage pour les piétons et cyclistes.

M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE-ADJOINT DE NERVILLE LA FORET : Pourquoi pensez-vous que l'autoroute passera là et que la voie sera rapide ? Je suis d'accord avec vous pour la restitution de ces passages. Il faudrait faire en sorte que la circulation ne se fasse pas à 70 km/h à partir de l'embranchement de la RD64-E, mais que l'on soit dès cet embranchement dans une configuration de chemin communal permettant tous les passages de gibiers, de promeneurs avec des ralentissements, même s'il fallait descendre la vitesse à 50 km/h dans certains cas.

M. CONSTANTIN ANGELOGLOU : Les gens qui utilisent les circulations douces sont souvent les VTT, les randonneurs. Ils n'aiment pas tellement marcher sur le goudron et préfèrent être réellement dans la nature. Ils recherchent la nature à l'état pur. Ils préfèrent un chemin en terre ou en herbe à du goudron, et de plus cela fatigue moins les jambes.

Les randonnées comprennent des itinéraires de 12 à 30 ou 40 km. Nombreuses associations parcourent plus de 20 km dans la journée.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Je souhaiterais que le maître d'ouvrage intervienne sur la question des limitations de vitesse à 50kmH horscontexte urbain. Abaisser la vitesse à 50 km/h, alors que de part et d'autre on est dans un paysage naturel ou rural, est un sujet de réflexion en termes de réalisme et donc d'efficacité.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN, DREIF, DIRECTRICE REGIONALE ADJOINTE DE L'EQUIPEMENT, EN CHARGE DU POLE DEPLACEMENTS : La problématique du respect de la vitesse est très liée à la lisibilité de la route. Je ne suis pas sûre d'avoir bien compris ce que voulait dire Monsieur le Maire.

Si vous limitez la vitesse à 50 km/h dans un milieu qui n'est pas urbain, il est peu probable que les conducteurs la respectent naturellement. Il peut y avoir des radars ou d'autres choses, mais on instrumente la route.

Dire que sur cette partie, on mettra un ralentissement à 50 km/h paraît peu efficace par rapport aux vitesses naturelles qu'adopteront les conducteurs.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : D'autres questions ? (Non). Merci Messieurs de cette intervention.

M. PATRICK DEVERGIES VICE PRESIDENT TRESORIER, CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE VERSAILLES - VAL D'OISE/YVELINES : Madame la Présidente, je vous remercie de me donner la parole au titre de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Val d'Oise Yvelines, délégation du Val d'Oise.

Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs les élus et les Présidents ou Présidentes d'associations, Mesdames et Messieurs. Notre délégation du Val d'Oise est tout à fait fondée d'apporter sa contribution au dossier du prolongement de l'A16, capitale pour les liaisons directes de la périphérie parisienne nord vers les axes nord-sud et Est-ouest.

Plusieurs décisions ministérielles ont successivement reporté le raccordement de l'A16, de l'ex BIP, aujourd'hui à la Francilienne. Cette infrastructure toujours pendante à l'Isle-Adam doit se réaliser, au moins jusqu'à la Francilienne en préservant l'avenir, il convient donc de choisir le meilleur tracé, répondant aux besoins du développement économique et aux contraintes environnementales.

Le dossier élaboré par la DREIF propose quatre solutions identifiées : mauve, jaune, bleue et rouge. Nous nous proposons de vous présenter rapidement nos arguments pour une prise de position favorable à l'une d'entre elle.

Le tracé mauve (D) est à nos yeux le moins performant. Il est le plus long pour joindre l'Isle-Adam à la Croix verte, et il ne déleste pas les voiries départementales principalement au nord. Il constitue à nos yeux un tracé accessoire pour les échanges vers l'Est et aggraverait les flux de la RN184.

Il est aussi le tracé qui impacte le plus son environnement naturel. Il accentue la coupure routière, portée à deux fois 3 voies dans la vallée de Chauvry et la traversée de la forêt domaniale de l'Isle-Adam en induisant un déboisement partiel.

Le tracé jaune (B) constitue plutôt un contournement des agglomérations de Maffliers et de Montsoult. Il crée certes une liaison d'A16 par la Croix verte vers la Francilienne, sans toutefois créer une nouvelle connexion avec l'inconvénient majeur d'obliger l'implantation d'un véritable nœud routier au carrefour de la Croix verte, complexe, plus lisible et propice à l'engorgement.

Il implique également des élargissements et des nouvelles bretelles, utilisateur d'emprise au sol, susceptibles d'affecter les entreprises actuellement existantes à proximité.

La solution B maintien des niveaux de bruit élevés à Montsoult et impacte le plus la qualité de l'air aux abords de cette commune.

Cette solution impacterait défavorablement le projet de développement de zones d'activités prévues au SDOPF (schéma directeur de l'ouest de plaine de France).

Enfin, le tracé B s'inscrit dans un maillage routier de type radial alors que les besoins existent principalement en rocade, en grande couronne.

De notre point de vue, ce tracé est un pis-aller, et non un réel prolongement de l'A16.

Le tracé bleu (C) s'inscrit dans un maillage routier, partiellement du type radial, alors que les besoins existent principalement en rocade, en grande couronne.

Il n'évite pas le rabattement direct des flux vers le carrefour de la Croix verte et la RD301. Il constitue cependant une solution alternative pour relier les pôles nord-sud du Val d'Oise vers l'Est-ouest de Roissy à Cergy Pontoise.

Toutefois, il a l'inconvénient d'être le plus coûteux.

Le tracé rouge (A) du point de vue trafic permet le meilleur délestage sur les axes existants les plus encombrés : RN1, RD922, RD909. Il évite le rabattement direct des flux vers le carrefour de la Croix verte et la RD301 mal adapté à l'accueil d'un trafic supplémentaire.

Il garantit mieux l'avenir en permettant à terme le prolongement de l'autoroute A16, de la Francilienne au Parisis, qui pourrait s'avérer nécessaire à terme pour compléter le maillage routier du territoire en raccordant une population très importante située autour de Sarcelles et Garges les Gonesse (143.000 habitants).

Beaucoup d'incertitudes existent encore sur la possibilité et la nécessité de réaliser ce barreau, auquel nous aurons à répondre collectivement dans le futur.

Du point de vue économique, ce tracé serait le plus compatible avec les projets de développement urbain habitat et/ou activité de la Croix verte.

Une orientation devra être prise pour déterminer quels types d'activités peuvent y être implantés, en étroite collaboration avec les élus locaux et les habitants pour valoriser au mieux les fonciers, et ainsi permettre de mettre en œuvre des projets ambitieux et qualitatifs bénéfiques à la population locale.

Ce tracé est aussi celui qui permet de drainer le plus de flux vers le pôle très dynamique de Roissy. Il présente aussi l'avantage de faciliter l'accès de ce pôle d'emplois depuis le nord et des secteurs fragiles du département.

A ce titre, il assurerait le raccordement le plus efficace des secteurs de Persan Beaumont à celui de Roissy, facilitant la nécessaire mutation économique de ce territoire en difficulté.

De plus, la solution A fait partie des solutions les plus respectueuses de l'environnement, car elle préserve le massif des trois forêts sur sa partie nord, ainsi que celle qui génère le moins de nuisances sonores. En effet, elle est celle dont le tracé est le plus éloigné des populations.

En conclusion, conformément à nos responsabilités d'acteurs économiques du département, la Chambre de Commerce et d'Industrie souhaite que le tracé rouge (A) soit retenu. Il assure d'une part la meilleure diffusion des flux routiers, tout en confortant l'exploitation des entreprises existantes, et d'autre part permet la mise en œuvre des opérations de développement projetées.

Bien entendu, nous développerons notre position dans un cahier d'acteur qui sera adressé à la Commission Particulière du Débat Public.

Je vous remercie de votre attention.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Y a-t-il des questions sur cette intervention ?

M. PIERRE-YVES BOUDER : L'option D allait endommager la forêt en passant à deux fois 3 voies, ne pensez-vous pas que deux fois 2 voies ce soit suffisant pour détruire une forêt ?

M. PATRICK DEVERGIES : Nous avons décelé sur les documents qui nous ont été remis que ce serait à deux fois 3 voies, ou c'est une erreur de notre part, peut-être que la DREIF pourra le confirmer.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Ce n'était pas réellement une question mais plutôt une affirmation.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Dire que deux fois 3 voies était dommageable pour la forêt de l'Isle-Adam est bizarre, car la deux fois 2 voies a complètement détruit cette forêt.

M. PATRICK DEVERGIES : De toute façon, vous avez bien noté que ce n'était pas une solution que nous retenions.

M. PIERRE-YVES BOUDER : C'est pourquoi vous la rejetiez car elle détruisait la forêt de l'Isle-Adam.

Je ne vois pas en quoi le trajet que vous plébiscitez allait réserver la continuité dans le massif des trois forêts. Finalement, il passe exactement entre la forêt de Carnelle et celle de l'Isle-Adam. Il détruit également la continuité forestière au même titre que les deux autres.

M. PATRICK DEVERGIES : Elle est positionnée relativement au centre de la partie rurale, et s'écarte assez largement des zones boisées ; c'est ce que nous voulions dire.

M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST : Vous avez parlé des communes du secteur de Sarcelles. Avez-vous connaissance de la délibération du conseil municipal de Sarcelles sur ce projet de prolongement de l'autoroute A16 ?

M. PATRICK DEVERGIES : Non, elle est probablement récente, mais vous pouvez peut-être nous éclairer.

M. BERNARD LOUP : Je la verserai au débat, puisque vous avez évoqué ce secteur concernant votre position, elle date de plus d'un an. Elle n'est pas récente et c'est la position de rejoindre la Francilienne au niveau de la Croix verte, qui est clairement exprimée dans cette délibération du Conseil Municipal de Sarcelles et qui doit dater d'un an ou un an et demi.

M. PATRICK DEVERGIES : Par la RN 1 ?

M. BERNARD LOUP : C'est la solution B que l'on défend et que vous jugez défavorable pour les habitants de Sarcelles.

M. PATRICK DEVERGIES : Quand vous connaissez le profil de cette voirie et ses difficultés de circulation, il ne nous semble pas que ce soit une solution idéale. C'est un point de vue.

M. VINCENT GUERARD, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE : Je ne comprends pas pourquoi vous dites au début de votre intervention qu'il ne faut plus créer de radiale en grande couronne, mais plutôt des rocadés d'un côté, et d'un autre côté vous êtes en faveur d'une radiale de la Francilienne à Sarcelles. N'y a-t-il pas une contradiction dans vos propos ?

M. PATRICK DEVERGIES : A vos yeux, c'est peut-être une contradiction, mais par contre en observant l'Île-de-France, il y a un réseau de radiales relativement conséquent.

M. VINCENT GUERARD : On est d'accord.

M. PATRICK DEVERGIES : Quand il s'agit de se déplacer de secteur majeur à secteur majeur, il y a d'énormes difficultés de circulation, c'est pourquoi nous défendons une position de favoriser les déplacements en grande couronne par des rocadés.

M. VINCENT GUERARD : Et donc pas par des radiales, en l'occurrence la route qui va de la Francilienne à Sarcelles n'est pour vous pas une radiale.

M. PATRICK DEVERGIES : Bien sûr. Aujourd'hui, il faut que cette A16 relie la Francilienne afin de faciliter les échanges Est-ouest. Bien entendu, à terme, il serait souhaitable aussi qu'elle puisse descendre et rejoindre le Parisis, qui est une sorte de rocade.

M. VINCENT GUERARD : Vous avez une notion de rocade qui est assez particulière, nord-sud : pour moi, c'est une radiale.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Étant entrés dans le débat qui doit avoir lieu après les interventions au pupitre, on va passer à l'intervenant suivant.

M. RAPHAËL BARBAROSSA PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES CARNELLE PAYS DE FRANCE : Nous avons eu une réunion de conseil communautaire hier soir où nous avons abordé de nouveau avec tous les maires de la communauté de communes de Carnelle Pays de France, comprenant en particulier les communes riveraines de la RN1 Maffliers, Montsault, Baillet, Villaines, et les autres communes de notre communauté.

Nous avons dégagé plusieurs consensus :

1. Pas de tracé D.
2. Le tracé A garde la préférence de la majeure partie des maires des communes et tous les élus intéressés par ce projet.
3. La commune de Villaines avait délibéré en février 2006 pour un projet plus court (B) s'éloignant au maximum de la commune de Villaines. En tout cas, elle demandait, si le projet A était retenu, qu'une partie soit encaissée et bien protégée afin de ne pas apporter des nuisances sonores dans un lieu où elles n'existaient pas.
4. La commune de Maffliers se réservait d'avoir une décision en Conseil Municipal.

C'était la position de la communauté de Carnelle Pays de France avec une préférence pour le tracé A, tout en regrettant de perdre quelques années sur des projets quasiment arrêtés et tout le monde autour de la table était unanime.

Une autre remarque : nous avons une communauté qui groupe le canton de Viarmes et qui est donc de part et d'autre sur le prolongement de l'A16 sur la Francilienne. Quel que soit le tracé retenu, il nous intéresserait de garder un petit axe de jonction entre les deux parties de notre communauté, qui vont être traversées par un grand ouvrage, en particulier un chemin rural sur la commune de Villaines, et qui se prolonge sur la commune de Maffliers que nous voudrions bien garder en axe libre total afin d'avoir une petite circulation véhicules légers ou véhicules de services, nous permettant d'aller d'un point à l'autre de la communauté sans avoir à tourner à travers tous les échangeurs.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Avez-vous des remarques ou des demandes de précision ? (Non).

M. GEORGES MISSEREY : C'est un vieux projet, la commune consultée en 1988 avait choisi le tracé de base, ici représenté par le tracé rouge. Lors de la consultation de 2005, la commune le 16 février 2005 a confirmé par délibération sa préférence pour le tracé de base (tracé A), en demandant la construction d'un échangeur avec la RD9.

On s'aperçoit donc à ce jour que le tracé C représente plutôt cette demande, c'est-à-dire qu'on descend toujours sur la Francilienne mais on se raccorde sur le RD909 pour revenir sur la Croix verte. Les raisons en sont simples, le flux venant du nord, la RN184 convient très bien pour évacuer le flot de véhicules sur la partie ouest.

Les voitures toujours du nord voulant aller sur la partie Est, c'est-à-dire Roissy, peuvent y aller directement. Les véhicules qui veulent rejoindre la RN1 peuvent le faire par une avenue (non pas l'autoroute) préservant les activités qui se trouvent actuellement sur ce parcours, c'est-à-dire la cueillette, etc., pour rejoindre directement la RN1.

Ainsi, le flux de voitures est divisé en trois. Si l'on prend le tracé de base, tel qu'on l'avait préconisé dès le début, on arrive sur la Francilienne pour revenir rechercher la RN1, vous êtes obligés de passer devant Attainville, et vous aurez un flot continu de voitures sur cette partie. Je suis à peu près certain que la partie en question sera obligée de passer à trois voies. Donc très grande conséquence pour notre commune.

Je ne conteste pas les autres tracés, chacun défend sa position.

Je voudrais aborder les transports en commun dans la région. A Attainville, nous avons la chance qu'une ligne de la RATP nous desserve : N°269. Du reste, je crois que nous sommes la seule commune rurale avec une ligne RATP.

Nous avons eu également la chance, grâce au Conseil Général, d'avoir sur la Francilienne une ligne d'autobus qui relie Cergy à Roissy. Le malheur est qu'on parle toujours de supprimer des circulations, mais il suffirait de faire parcourir 600 m à la ligne 269 pour faire une correspondance, qui serait souhaitable pour éviter des déplacements.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Peut-on vous donner le pointeur pour que vous montriez précisément ces 600m sur la carte ?

M. GEORGES MISSEREY : Pour aller d'Attainville à Goussainville, il faut 10 mn par l'autobus. On arriverait au RER, et ce serait parfait, mais on ne s'arrête pas à la gare de Goussainville.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Avez-vous des questions sur cette intervention ou des demandes de complément ? Il y aura un débat.

M. ARNAUD DELSUPEXHE, MEMBRE DU SYNDICAT DES JEUNES AGRICULTEURS D'ILE DE FRANCE : Le contexte périurbain de nos exploitations est une contrainte très difficile à gérer au quotidien, mais aussi à moyen et long termes. De nombreuses personnes l'ont souligné au cours du débat, cela fait très longtemps que la volonté de réaliser l'A16 se manifeste, car lorsque mon grand-père était exploitant agricole, nous avons déjà des emprises et on parlait déjà de cette A16, tout comme la zone industrielle et logistique de la Croix verte, toujours greffée de près ou de loin à ce projet d'autoroute.

Imaginez de quelle façon, nous pouvons depuis tant d'années faire des choix pour nos exploitations, comme tout chef d'entreprise. Comment décider de nos investissements qu'on peut gérer sur 10 ans et qui ont un amortissement d'une dizaine d'années environ.

Si nous sommes conscients de constituer un atout écologique pour la région Île-de-France, un espace de respiration pour ses habitants, nous souhaitons aussi être considérés comme des acteurs économiques à part entière.

Le morcellement de nos territoires devient aujourd'hui inacceptable et risque demain de mettre en péril la vie de nos exploitations agricoles.

Aussi, sans ignorer les besoins des habitants de Montsoul, Maffliers, Baillet, mais aussi en pensant à épargner le cadre de vie des habitants de Villaines sous bois et Attainville, nous prenons les positions suivantes.

Nous nous opposons fermement aux tracés A et C, les plus ravageurs et destructeurs pour la plaine, mais aussi les plus lourds de conséquences directes et indirectes, incompatibles avec notre activité agricole.

Nous pourrions accepter le tracé D ou tolérer le tracé B sous condition d'aménagement permettant le rétablissement de circulation agricole vers l'Isle-Adam.

Enfin, nous serons particulièrement attentifs à ce que le réaménagement de la Croix verte ne génère pas encore plus de contraintes pour les circulations agricoles et les accès aux parcelles.

Nous souhaitons pour l'avenir continuer à exploiter et préserver le cadre de vie de tous les habitants de la région qui sont venus habiter à la campagne. Nous voulons que cela reste la campagne et que les gens puissent encore se promener.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : La semaine prochaine nous aurons une réunion spécifique sur les questions d'agriculture et d'environnement. La Chambre d'Agriculture nous a adressé cet après-midi un projet de cahier d'acteurs. Il ne sera pas complètement mis en forme dans la semaine, mais on en donnera quand même les principaux éléments.

UN INTERVENANT, AGRICULTEUR DANS LA PLAINE DE CHAUVRY : Je suis ancien exproprié. Je trouve qu'il y a un manque de considération pour les agriculteurs. J'ai subi de lourds préjudices financiers, moraux, environnementaux. Depuis qu'il y a l'autoroute, je suis envahi par les chardons, étant donné que le Conseil Général n'entretient pas le bord des routes. Ce n'est pas normal.

(Contestation dans la salle).

Cela s'aggrave, venez sur le terrain et je vous montrerai les chardons. Il y en a plein dans la plaine, cela vient de là, avant il n'y en avait pas. Je suis plus sur le terrain que vous.

De plus, on est exproprié d'utilité, c'est la plus grosse arnaque qui peut nous arriver. C'est légal, mais j'ai des collègues qui ont été obligés de faire des procès au niveau européen au Droit de l'Homme car c'est de la spoliation. Tous les terrains sont dévalués à côté.

J'ai des contrats de qualité, et je ne peux plus les assumer le long de la Francilienne. Sur la moitié de mon exploitation, je ne peux plus faire des contrats de qualité. Ce n'est pas pris en compte dans l'expropriation. On est payé en retard, sans excuses ni intérêts.

On ne peut pas récupérer de terre, car il n'y en a pas dans le secteur. De plus, on se fait du beurre sur notre dos. J'ai voulu récupérer des terres du limon, les entreprises qui faisaient des travaux publics me revendaient le limon plus cher que la valeur de mon terrain. C'est scandaleux.

Les agriculteurs sont moins indemnisés que le montant des plantations d'arbres. C'est de la spoliation légalisée. Cela dévalue tous nos terrains à côté et ce n'est pas pris en compte. Je demande que l'on en tienne compte pour les nouveaux et les anciens expropriés. Pour moi, c'est un gros préjudice.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Merci de ce complément, vous aurez l'occasion de développer ces questions la semaine prochaine et encore dans une autre séance, car on pourra véritablement approfondir cette question.

Que le maître d'ouvrage note bien les questions d'entretien, notamment des abords liés aux nouvelles infrastructures. Cet impact n'a peut-être pas été abordé dans le dossier. Il serait intéressant que cette question fasse l'objet d'un complément.

M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE : Merci à la Commission Particulière du Débat Public d'avoir permis à l'AREC de s'exprimer et à tous ceux qui vont nous écouter.

J'ai préparé quelques diapositives pour expliquer notre choix. Comme tout le monde, on est devant un choix, et ce choix doit être fait en connaissance de cause, et sans orientation préconçue.

Rappel des objectifs.

Nous rappelons les quatre objectifs principaux qui nous ont été précisés :

1. Supprimer le trafic de transit dans Montsoult et Maffliers
2. Requalifier et sécuriser la RN1 dans ces deux communes
3. Raccorder l'autoroute A16 à la Francilienne
4. Etablir la continuité de la Francilienne au niveau de la Croix verte.

Mais, deux objectifs sont la continuité et la conséquence des autres études, et ils ne sont pas précisés de façon très nette :

1. Assurer la fluidité du trafic autour du nouvel échangeur. On a eu l'occasion de dire au cours des réunions précédentes que le choix d'un tracé était intimement lié au tracé de l'échangeur. Donc, l'échangeur a une importance capitale.
2. Eviter de reporter les nuisances sur un autre secteur, en particulier les nuisances qu'on va supprimer à Montsoult Maffliers et qu'on va renvoyer sur Baillet.

J'ai repris les quatre variantes, qu'on va détailler les unes après les autres,

▪ **Variante D**

C'est la variante qu'on veut repousser le plus loin possible, et j'espère qu'on n'en entendra plus parler quand l'étude sera terminée. Quelque chose est assez curieux, on s'aperçoit sur le tracé à l'écran que la RN1, dont on nous disait qu'elle était la première nationale de France en allant de Paris à Dunkerque, s'arrête à l'Isle-Adam.

La Nationale 1 s'arrête à l'échangeur de l'Isle-Adam, que la nationale 1 soit réduite à sa plus simple expression, c'est choquant et c'est une solution qu'on n'accepte pas.

Cette solution D ferait passer tous les véhicules venant de l'Angleterre qui ont l'intention d'aller vers Roissy, comme déjà dit précédemment, ou d'aller vers Lyon ou Strasbourg, ils prendront d'abord la direction de Pontoise, feront un grand crochet autour de Villers-Adam, reviendront à côté de Baillet, repasseront à la Croix verte pour repartir sur Roissy.

C'est quelque chose qui n'est pas vraiment réalisable. On pense et on verra dans les conséquences que pourrait avoir la solution D, que c'est le tracé le plus long (plus 6 km). 300.000 km parcourus par jour en plus, soit 12 millions de litres de carburant gaspillés en un an. On va déboiser 10 ha de forêt en site inscrit, des tronçons existants devront passer à deux fois 3 voies, soit 8.500 heures le soir le long de la Francilienne pour les habitants de

Baillet en France qui supportent difficilement 3 ou 4.000 véhicules aux heures de pointe, ce sera quelque chose d'épouvantable.

Cette solution ne fait que transférer sur les secteurs de Villiers-Adam et de Baillet les nuisances qui n'existeront plus, nous le souhaitons, dans Montsoul et Maffliers.

▪ **Variante B**

La solution B est une simple déviation. On a fait une petite déviation autour de Maffliers et de Montsoul. De plus, elle est très proche des habitations, on a un peu reculé le trafic. Cette déviation aboutit à la Croix verte, c'est-à-dire qu'on a dévié pour soulager les habitants de Montsoul Maffliers, et on revient créer un bouchon ou des énormes bouchons à la Croix verte.

Cette solution n'est pas acceptable surtout qu'on sait tous très bien que plus on éloigne les routes et autoroutes des habitations, moins cela fait de bruit. Là, ce n'est pas éloigné du tout. Cette simple déviation est à rejeter.

De plus, l'échangeur est d'une grande complexité qui doit assurer tous les échanges : l'A16, la RN1, la Francilienne, les dessertes locales. Elle compromet également les activités de vente de fruits et légumes, nombreuses dans ce secteur.

▪ **Variante C**

Cette solution ressemble beaucoup à la solution A. Pour le trafic qui devrait aller de Calais, Beauvais et autres vers Roissy ou l'Est, c'est le même tracé que la solution A. Quelque chose nous choque, à savoir le renvoi sur la RD909 de 4.100 véhicules par heure à l'heure de pointe. Celle-ci deviendrait une deux fois 2 voies, une route à voies rapides ou une autoroute, mais elle n'est pas faite pour cela. Elle arriverait juste sur la Croix verte.

Par conséquent, c'est quelque chose qui ne nous donne pas entièrement satisfaction, encore que cette solution C est assez proche de la solution A. Les variantes demandées pour la solution A vont rapprocher ces deux solutions, et on ne va plus reconnaître le tracé A du tracé C.

Le tronçon de raccordement à la Francilienne est très éloigné des zones d'habitation. Donc, on a éloigné les nuisances, mais l'inconvénient est le renvoi sur la Croix verte du trafic de 4.000 véhicules. Cette RD909 est bordée d'arbres et doit rester une desserte locale.

▪ **Variante A**

Cette solution nous semble la moins mauvaise, sans être la meilleure. A ma connaissance, il n'y a pas de solution idéale. Toutes les solutions vont donner satisfaction à certains et en faire réagir d'autres.

Encore une fois, on part de l'idée que c'est la moins mauvaise. Nous avons tracé sur ce croquis une petite bretelle qui longe la RD909, c'est une variante demandée tout récemment dans notre cahier d'acteurs. Elle a été suggérée par un certain nombre de maires qui entourent le secteur de la Croix verte. Je pense que cette solution permettrait d'éviter l'inconvénient évoqué par M. MISSEREY, à savoir que les véhicules qui devront revenir sur

la RN1 ne seraient plus obligés d'aller jusqu'à l'échangeur d'Attainville Est et revenir sur la Croix verte. Ils auraient donc un accès direct à la RN1.

Cette solution et cette variante auraient l'avantage de laisser la RD909, telle qu'elle est actuellement, et on verra qu'elle est agréable.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : On va vous demander de conclure, car c'est un peu long.

M. MICHEL TOURNAY : Comme la solution C, elle assure une meilleure liaison entre l'A16 et la Francilienne, le nouvel échangeur de la Croix verte sera plus simple, donc plus efficace. Son tracé est très éloigné des habitations. On a remarqué que le tracé de la solution A passait à mi-distance entre Montsoult et Villaines. Il manque juste une bretelle de liaison proche de la Croix verte pour assurer la liaison avec la RN1.

Je terminerai avec deux diapositives, en disant que nous voulons préserver un cadre agréable.

La dernière diapositive nous rappelle qu'il faut en finir avec le point noir de la Croix verte.

Je vous remercie de votre attention.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Toutes les variantes proposées seront étudiées par le maître d'ouvrage et seront reportées sur des plans à la même échelle que les variantes figurant dans le dossier, mais il faut se dépêcher.

Si vous avez d'autres idées, il faut les faire parvenir rapidement afin que le maître d'ouvrage ait le temps de les reporter et de les traduire avec un certain niveau d'expertise. On n'est pas tout à fait à équivalence en quelque sorte d'analyse des différents dossiers. Cette proposition sera examinée par le maître d'ouvrage.

M. JEAN-MARC VALLÉ PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT ET MAFFLIERS, MEMBRE DU COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST : Cela fait deux fois que j'entends dire que le tracé B augmente les nuisances sonores pour les habitants de la RN1 au niveau de Montsoult Maffliers. La partie qui correspond aux habitations est commune aux tracés A, B et C.

La partie du tracé B qui se rapproche de la ligne SNCF correspond à la zone d'activités de Montsoult. Je suis particulièrement concerné et je vous signale que j'habite dans les dernières maisons se trouvant sur la RN1, près de la zone de Montsoult.

Si je défends le tracé B, c'est que je suis sûr qu'il n'y a pas d'augmentation des nuisances sonores.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Pas d'autres demandes de complément ? (Non).

M. JEAN-MARC VALLE : Mesdames, Messieurs, bonsoir, je voudrais tout d'abord faire une petite analyse des déplacements. Pour cela, j'ai pris comme base la donnée de circulation 2005 fournie par le Conseil Général.

Au niveau de Mours, 16.150 véhicules circulent par jour sur l'A16 et 40.419 sur la RN1. Cela signifie que l'A16 ne joue pas un rôle primordial sur le flux de circulation que nous avons dans notre secteur. La route la plus concernée, c'est la RN1. J'ai souvenir il y a quelques années, lorsque nous avons des réunions avec M. POULIT, qui s'était occupé de constituer ce dossier et de discuter des problèmes de déviation, il nous avait dit que tous les gens dans l'Oise emprunteraient l'A16. A l'époque, il était même question que la prolongation soit payante. Il nous avait même dit que quand on gagne du temps, on n'hésite pas à payer.

On a le résultat devant nous, les gens font la queue sur la RN1 et ne prennent pas l'A16. Ils habitent dans l'Oise car c'est une très belle région, et les habitations sont moins chères ; ils ont été obligés de s'éloigner de Paris. En conséquence, lorsqu'ils font le trajet tous les jours pour aller à leur travail, le prix de revient de ce trajet est extrêmement important.

Au niveau de l'échangeur avec la RN184, une répartition de la circulation se fait à 50 %. La RN184 emmène plus particulièrement les voitures qui viennent de l'international. Le reste de la circulation venant plus particulièrement sur la RN1.

A Montsoult Maffliers, le taux de circulation est de 36.000 véhicules par jour. Ce sont les chiffres de 2005.

Quand on passe de l'autre côté de la RN1 (de la Francilienne) au niveau de Moisselles, on pourrait s'attendre à ce que la Francilienne diminue le nombre de véhicules sur la RN1. Or, c'est exactement le contraire, car on a 52.019 véhicules, soit un rajout de 46 % qui s'est fait. La Francilienne est venue déverser vers la RN1 dans sa partie sud 50 % de plus de circulation, et il y a certainement une raison à cela.

On va continuer de suivre la RN1 en allant jusqu'à Pierrefitte, on ne va pas détailler tout le reste. Il ne nous reste plus que 24.94 véhicules, c'est-à-dire qu'on a environ 50 % des véhicules qui ont disparu au niveau de Pierrefitte sur cette RN1. La raison est simple, les gens qui prennent la RN1 ne l'empruntent par plaisir mais car ils vont travailler ou ils ont besoin de se rendre en périphérie proche de la RN1.

Quand on nous parle de dévier la circulation vers l'Est, c'est certainement une très belle idée, mais quand les gens travaillent autour de la RN1, cela ne changera rien.

Je voudrais ajouter une petite chose à cette analyse, lorsqu'on fait la route tous les jours, on a essayé tous les trajets. Je l'ai fait pendant des années, même si je suis en retraite maintenant. En raison des problèmes de circulation, on essaie toutes les possibilités. Quand on se détermine sur un trajet, c'est celui qui est le plus pratique, pour se rendre à son travail, celui qui est le plus rapide et le plus économique. Je ne crois pas que ce soit en déviant les véhicules de 2 ou 3 km qu'on va changer quelque chose ; c'est mon point de vue.

J'ai pris ce tableau dans les analyses fournies sur le Cédérom. Le tracé A prolonge pour les gens qui veulent prendre la RN1 de 3,5 km. Par contre, le tracé B ne prolonge que de 800 m, le tracé C de 1 km. Je ne parle pas du tracé D qui est un problème. Je suis d'accord avec beaucoup de gens : on renvoie le problème chez le voisin. Cela ne me paraît pas être la meilleure solution.

On a des problèmes au niveau de la RN1, et ce n'est pas pour cela qu'on est prié de les envoyer sur Villers-Adam. En regardant ce tableau, on analyse de nombreuses choses, le

trafic sur l'A16 à l'Est de Maffliers, mais pas sur le trafic de la RN1 au sud au niveau de Moisselles.

J'ai complété sur la ligne du bas en reprenant uniquement les tableaux fournis par le maître d'ouvrage. Je me suis aperçu d'une chose assez surprenante : à l'horizon 2015, si l'on ne fait rien, au niveau de Moisselles, on aura un taux de véhicules aux heures de pointe du soir de 5.550 véhicules par heure.

Si l'on prend la solution A, celle censée emmener les gens vers l'Est, on a 5.850 véhicules au niveau de Moisselles, soit 300 de plus.

La solution B comporte 6.000 véhicules, soit 150 de plus que la solution A. C'est loin d'être une catastrophe.

Concernant la solution C, que je ne défends pas car elle mange un maximum de terres agricoles. De plus, je ne vois pas l'intérêt de faire deux bretelles, cette solution amène 750 véhicules de plus au niveau de la RN1 à Moisselles. La solution D en emmène 500.

Donc, le principal constat que j'ai fait et qui m'a le plus choqué, c'est le fait que vouloir faire faire 3,5 km de plus pour que les gens aillent vers l'Est n'empêche pas qu'on aura une augmentation sur la RN1.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Je vais peut-être vous demander d'aller plus vite.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Ce schéma vous montre le trajet que l'on demandait de faire. Le trajet A montre un premier échangeur, retour sur la Francilienne, deuxième échangeur à une voie car il est superposé à un échangeur existant actuellement, celui qui fait la RN1 sud vers la Francilienne ouest.

Il faudra que le maître d'ouvrage nous le confirme, mais le raccordement prévu pour le tracé A allant vers la RN1 sera d'une seule voie au niveau de l'échangeur. Je ne sais pas si vous êtes d'accord.

Je voudrais maintenant vous parler d'autre chose. Il est prévu sur les tracés A, B et C un demi-échangeur au niveau de la RD78 (à la jonction de la route de Presles et la RN1).

Cette carte montre le trafic qu'il peut y avoir sur cette route. En lisant le dossier, on s'aperçoit qu'avec le tracé A, en 2028 il est prévu qu'il y ait entre 8 et 17.000 véhicules par jour, bien que cette route ait été requalifiée en deux fois une voie. Ce calcul a été fait sans compter un certain nombre d'éléments qui vont varier dans les mois et les années à venir.

En lisant les analyses faites, on s'aperçoit que des éléments n'ont pas été pris en compte. Ce terrain de 17 ha se trouve à Maffliers. Depuis un certain temps, il est plus ou moins sous pression pour être urbanisé. Ce terrain a été acheté par Michel LEGRAND. Il essaie de le faire urbaniser depuis quelque temps.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous ne devons pas trop sortir du sujet. On n'est pas en train de parler de l'urbanisation de Montsoult et de Maffliers, nous aurons l'occasion d'en parler lors d'une réunion sur les projets locaux. Pouvez-vous être plus bref ?

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je parle d'urbanisation uniquement en raison de l'augmentation du trafic qui va se faire au niveau de la route requalifiée.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : L'urbanisation est définie par d'autres documents : les documents d'urbanisme, le schéma directeur local, le schéma directeur de l'Île-de-France, les PLU, les procédures opérationnelles. Il y a beaucoup de lieux pour en parler et là je voudrais qu'on se concentre vraiment sur le sujet du jour : le prolongement de l'A16. Je conçois que ce soit très intéressant, mais le temps est un peu compté. Il y a d'autres intervenants et on peut en parler très longtemps.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je suis d'accord avec vous, mais il est important de savoir qu'il y a des projets qui ont lieu actuellement. Un centre commercial est prévu à Montsoulst avec 1.200 places de parking, donc une circulation de 10.000 véhicules par jour environ. Cela jouera sur la saturation de la RN1 et cela me paraît important. Je ne pense pas que vous ayez tenu compte.

M. JEREMIE NÈGRE, CHEF DE PROJET A16, DREIF : SEDELIA a fait une étude de circulation pour le projet de réaménagement de cette zone et de l'A16. Les mêmes hypothèses de trafic ont été prises en compte.

M. JEAN-MARC VALLÉ : On est dans les 17.000 véhicules.

M. JEREMIE NÈGRE : 17.000 : c'est assez conséquent.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Ce demi échangeur prévu au niveau de la route de Presles, c'est-à-dire tout en haut, va servir de déversoir lorsque les gens utiliseront le tracé A. Il sera plus aisé de prendre l'échangeur, sortir et continuer sur la RN1 comme précédemment et d'aller tout droit, au lieu de faire 3,5 km de plus, utiliser un premier échangeur et revenir sur la RN1.

Malgré la requalification de la RN1, vous avez ajouté un feu tricolore, et tant que cette route ne sera pas arrivée à saturation, les usagers la prendront. Donc, on n'aura rien gagné. Il est vrai qu'on aura moins de véhicules mais toujours autant d'embouteillage.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Excusez-moi d'avoir un peu écourté, mais il reste encore des interventions. Y a-t-il une demande de complément sur cette intervention ? (Non).

M Nègre, Pourriez-vous apporter quelques éclaircissements sur le tableau qui semble prouver que si l'on ne fait rien, cela se passe mieux à terme ? Vous interviendrez peut-être après toutes les interventions faites au pupitre.

M. SERGE MERY, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL ÎLE-DE-FRANCE EN CHARGES DES TRANSPORTS : Madame la Présidente, Messieurs les membres de la Commission, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs, je voudrais d'abord resituer le rôle de la région Île-de-France en matière de déplacements, car nous sommes acteurs institutionnels au premier chef, en matière de politique de transport et de déplacement.

A ce titre, nous avons fait le choix depuis 1998, d'une politique vraiment volontariste d'une expression forte, mais aussi d'actes et de décision budgétaire conséquentes pour essayer

de faire en sorte que l'harmonie des déplacements soit plus opérationnelle qu'elle ne l'était dans le passé.

Je me félicite d'ailleurs que ce débat se situe dans une période où au niveau national on parle beaucoup des problématiques d'environnement. J'entendais le Ministre dire encore hier je crois que finalement il fallait agir maintenant pour trouver les meilleurs choix, car si l'on attendait on pourrait peut-être être contraint de trouver des choix qui seraient beaucoup plus douloureux.

Il est intéressant de débattre de cela aujourd'hui. J'entendais tout à l'heure qu'on voulait consacrer beaucoup d'argent à la défense de l'environnement des infrastructures routières, je me dis que finalement la meilleure défense de l'environnement pour nos concitoyennes et nos concitoyens consiste à limiter au maximum l'usage de la voiture particulière. On sait que cet usage a des conséquences extrêmement dangereuses pour l'avenir de notre essor économique, de notre essor social mais surtout de la santé publique de nos concitoyennes ou de nos concitoyens.

Aussi, la priorité de la région Île-de-France, maintenant depuis 10 ans, consiste à développer les transports collectifs de deux façons, d'abord développer les infrastructures, mettre en place des nouvelles infrastructures, augmenter l'offre du transport collectif, et c'est d'ailleurs le cas ici dans votre région, car vous aurez prochainement la mise en pratique d'un nouveau train pensé, notamment par la région Île-de-France, le STIF, la SNCF qu'on appelle aujourd'hui la NAT, qui devrait prendre un autre nom bientôt.

Ce nouveau train sur les lignes du nord qui seront plus agréables, plus esthétiques, mais aussi plus sécurisées et qui offriront un meilleur service aux usagers des transports.

Une deuxième priorité du budget de la région : améliorer bien entendu la qualité de l'existant et renforcer l'offre. Ce sera bientôt le cas sur une ligne Mobilien qui ira de Persan à Roissy. L'appel d'offres sera lancé, les travaux vont commencer prochainement. On renforce la priorité aux transports en commun et on permet aux gens d'avoir un choix qui les conduisent éventuellement à abandonner ou au moins à moins utiliser la voiture particulière.

La Région occupe une place centrale aujourd'hui dans le dispositif. Elle est au cœur du Syndicat des Transports d'Île-de-France, et le président du Conseil Régional préside également aux destinées du STIF.

La Région est aussi maintenant responsable de la révision du Schéma Directeur d'Île-de-France. C'est important de le noter, car cela nous a conduits à un certain nombre de constats et de décisions qui interviennent dans le projet de l'autoroute A16.

La Région est intervenue pour demander ce débat public. On peut rappeler les décisions connues, rétablir les continuités des grandes voies, notamment la Francilienne, orienter le trafic de l'A16 sur les grandes infrastructures de transport et les voies rapides, décharger la Nationale 1 et assurer la sécurité des villes qui bordent cette nationale.

Aussi, aujourd'hui, on s'aperçoit que le débat sur le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne n'est remis en cause par personne. Certains tracés peuvent permettre des développements par la suite, mais pour nous ils posent problème.

S'il est admis pratiquement unanimement comme nécessité d'aller de l'Isle-Adam à la Francilienne, il faut prendre en compte des difficultés d'insertion, des difficultés économiques pour les agriculteurs, des choix faits par le Conseil Régional et surtout des décisions prises par un certain nombre de collectivités locales.

Le projet de schéma directeur de la Région Île-de-France, adopté par le Conseil Régional en février 2007, donne un certain nombre d'appréciations sur les dispositions de ce secteur, notamment au plan général, en privilégiant naturellement l'aménagement durable. Beaucoup de gens sont d'accord, en protégeant naturellement les espaces naturels et en essayant de faire en sorte que vivent des continuités écologiques.

Aussi au plan local, car on propose un projet d'organisation et d'utilisation des espaces qui sont situés dans le secteur concerné par le prolongement de l'autoroute A16.

La Commission Nationale du Débat Public ayant répondu favorablement, il est évident que le Conseil Régional va écouter, et je l'ai déjà fait ce soir avec attention, les citoyennes et les citoyens, les habitants de ce secteur s'exprimer. Il va écouter l'ensemble des citoyennes et des citoyens, leurs représentants, mais ce sont eux qui vivent ici.

Le projet de schéma directeur se situe tout à fait comme outil intéressant pour le projet de l'autoroute A16. Il va être soumis à l'enquête publique qui va démarrer d'ici quelques jours et se terminer à la fin de l'année. Ce projet de schéma directeur indique un certain nombre de choses importantes à prendre en compte, à notre avis, sur ce projet.

Nous avons dans le schéma directeur d'Île-de-France situé un certain nombre d'éléments importants pour essayer de faire en sorte que l'existant ne se développe pas de façon inconsidérée. Nous avons notamment mis en place des réflexions sur ce que l'on appelle des fronts urbains d'intérêt régional. C'est simplement une limite administrative qui fixe l'arrêt de l'urbanisation. C'est quelque chose qui se veut totalement intangible et qui doit être particulièrement respecté pour faire en sorte qu'on préserve les entités agricoles, les entités forestières, les entités naturelles, et que ces entités ne soient pas coupées par de nouvelles urbanisations.

Dans le projet de l'autoroute A16, on aperçoit des variantes qui viennent s'opposer à cette nécessité de fronts urbains d'intérêt régional. On s'aperçoit aussi que des variantes tiennent compte de ce front urbain et que le tracé peut les préserver.

Lors de la réalisation d'infrastructures de transport, les continuités écologiques ou les coupures d'urbanisation sont indiquées dans le schéma directeur. Dans le projet du SDRIF, on a indiqué un certain nombre de continuités, comme les continuités écologiques à Maffliers et à Montsoult, comme des liaisons vertes entre Presles et Nerville la forêt, comme des liaisons vertes entre Maffliers et Villaines, comme des continuités écologiques entre Villaines et Attainville. C'est à la fois une continuité écologique et une coupure d'urbanisation, située dans une zone agricole, soumise à une forte pression urbaine qui nous préoccupe naturellement aujourd'hui.

J'ai parlé tout à l'heure de projet de transport collectif. Il est évident que le schéma directeur de la région Île-de-France apporte une contribution non négligeable à cette réflexion que nous avons depuis des années, et que nous continuerons à œuvrer dans ce domaine afin d'alléger la circulation routière. Il faut aussi prendre en compte ces éléments dans la réflexion et dans les flux de demain pour la Région.

Au niveau de la Région Île-de-France, le tracé du prolongement de l'A16 doit intégrer tous les objectifs et nos orientations, notamment le respect des continuités écologiques, la prise en compte du front urbain d'intérêt régional, la préservation des terres agricoles, la préservation de la qualité de vie des populations et la préservation du territoire de la Plaine de France.

Naturellement, si l'on prend en compte ces considérations, on peut observer que certains tracés entrent davantage dans les priorités du Conseil Régional que d'autres. Il est évident que si nous avons demandé ce débat public, c'est que nous pensions que le tracé historique (A), défendu par l'État, n'était pas pour nous satisfaisant. Il nous semblait être le plus préoccupant pour le développement harmonieux de la vie dans ce secteur.

Ceci étant, même si le tracé B apparaît comme le plus compatible avec nos priorités et nos orientations politiques, nos orientations de gestion de cette région pour l'avenir de ses habitants, nous sommes naturellement à l'écoute de tous les arguments présentés et exposés par le public et par les acteurs ou les représentants des habitants.

C'est seulement au vu, et après le déroulement total de ce débat public, que le Conseil Régional prendra sa décision pour l'avenir.

Je vous remercie de votre attention.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Merci Monsieur le Président, avez-vous des demandes de précision ? (Non).

Aujourd'hui, j'ai saisi par courrier Monsieur HUCHON, Président du STIF sur des compléments en matière de transport collectif actuel, car le dossier est un peu lacunaire sur ce sujet. Nous avons reçu une question sur un état des lieux, c'est-à-dire assez détaillé sur l'importance de l'usage des transports collectifs, le cadencement, le niveau de services et les projets non seulement de nouvelles infrastructures mais y compris les projets d'amélioration, de création éventuelle de parc de dissuasion de stationnement aux abords des gares.

Il nous serait utile pour le débat d'avoir des réponses sur ces dossiers, car le dossier est assez léger de ce point de vue. Si l'on considère que la recherche de solution par les transports collectifs peut apporter quelque chose pour limiter la croissance de l'usage des véhicules, voire la réduire, faut-il encore avoir des réponses et qu'on puisse les transmettre au public.

Il est intéressant de voir que le département de l'Oise s'intéresse beaucoup à ce projet, et cela a été dit tout à l'heure. Beaucoup de gens de l'Oise transitent par cet axe, et plus généralement on a été saisi d'une demande du Conseil Régional de Picardie, qui n'est pas présent aujourd'hui car sa demande est extrêmement récente. Il est très intéressé de connaître ce qui va se passer dans ce secteur. Nous aurons probablement l'occasion de l'entendre lors d'une prochaine séance de travail.

M. JEAN-LOUIS VANDEBURIE, DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES, CONSEIL GENERAL DE L'OISE : Merci Madame la Présidente, bonsoir Mesdames et Messieurs, la venue du Picard peut surprendre dans des terres d'Île-de-France, mais comme vient de le dire Mme BRÉVAN, le département de l'Oise ne peut pas se désintéresser de ce qui se passe à quelques kilomètres de sa frontière.

Les frontières administratives ne sont pas des frontières infranchissables. On a en particulier dans notre département un certain nombre de populations qui sont issues de la région Île-de-France, qui viennent habiter dans le département de l'Oise pour des raisons évidentes de coût de terrain ou de coût de construction.

Le sud du département de l'Oise est caractérisé par deux zones : le Vexin, le Valois. Ce sont des zones relativement protégées au niveau urbanisme, elles ne permettent pas des implantations massives de populations.

En revanche, le centre (Beauvais, Clermont, Creil et le Val d'Oise) n'a pas ces protections, car on n'est pas dans des sites inscrits. La pression urbaine se fait énormément sentir dans ce quadrilatère, et c'est très important.

En voies ferrées, l'Est du département est relativement bien desservi, contrairement à l'ouest, car une seule ligne le dessert : la ligne Le Tréport-Paris, via Beauvais et Persan en Beaumont. Celle-ci n'est pas satisfaisante pour les habitantes du département qui sont dans ce secteur. Pour faire Beauvais-Paris, le temps de trajet officiel est de 1h05. En fait, c'est 1h15 ou 1h20 avec des retards très importants, tout simplement car on arrive à la Gare du Nord qui rencontre de grosses difficultés.

Sur les autres lignes, la ligne Paris-Lille passe par Creil et Clermont, la ligne Creil-Compiègne-Noyon s'en va ensuite sur le Benelux. Sur cette partie du département, nous sommes relativement bien desservis.

Sur le réseau routier, le département possède une seule route Est-ouest, la RN31 (axe Reims-Troyes), toutes les autres sont des radiales sur Paris. On a d'abord l'autoroute A16, qui est une construction relativement récente. Elle voit le développement économique autour de cet axe se développer de façon très importante.

On a de nombreuses zones d'activités qui s'implantent au niveau de Méru, Chambly, Beauvais (le nord de Beauvais explose au niveau activités) et plus au nord à Breteuil.

J'entendais que les habitants de l'Oise n'utilisaient pas l'autoroute A16. Cette autoroute n'a que trois points d'accès : Breteuil, Beauvais et Méru. Tous les habitants de ce quadrilatère, qui vont travailler soit à Cergy, soit à Roissy, soit à Paris, n'utilisent pas l'autoroute A16 car ils ne peuvent pas y accéder. Donc, ils continuent d'utiliser la RN1.

Tout le monde connaît la saturation de l'autoroute A1.

Nous avons :

- La RN2, axe entre Paris, le Benelux, l'Allemagne.
- La RD1001 (ex RN1) qui va d'Amiens jusqu'à la région parisienne et qui arrive à Montsoul Maffliers à la jonction avec l'autoroute A16.
- La RD901 (ancienne RN1 historique) qui va sur Calais et sur Abbeville, elle est également très fréquentée.
- La RD916 (ex RN16 et RD1016 dans notre département) arrive sur la Francilienne, mais avec des points de circulation très difficiles autour de Creil. Plus de 45.000 véhicules utilisent la déviation de Creil.

- Au sud de Creil, la forêt de Chantilly et la Ville de Chantilly avec un passage supérieur à 3,4 m qui ne permet pas le passage de tous les poids lourds sur cette route.
- La RN17 arrive sur la Francilienne à l'Est de Montsourt. Elle est interdite aux poids lourds à Senlis.
- La RD200 est la voie industrielle de l'Oise. Compte tenu de la traversée très difficile de Chantilly, les véhicules à Creil bifurquent sur la RD92, arrivent par Berne et Bruyères à Chambly, puis ensuite à Montsourt Maffliers.
- La RD929 est une petite route départementale qui vient de Clermont de l'Oise, qui dessert Neuilly en Thelle et Chambly. Elle arrive également à Montsourt Maffliers.
- La RD105 (axe Gisors, Chaumont, Méru) enregistre une forte utilisation pour récupérer l'A16 à Méru au péage d'Amblainville. Tout cela se retrouve à la jonction de l'autoroute A16 et de la RN1 à Montsourt Maffliers.

Je vous ai aussi indiqué les trafics.

- De Gisors à l'A16 : 8.688 véhicules par jour.
- Sur l'A16 : 16.828 véhicules
- Sur la RD1001 : 13.561 véhicules
- Sur la RD929 : 7.044 véhicules
- Sur la RD200 prolongée par la RD92 : quasiment 8.000 véhicules

Tout ceci fait un total de 55.000 véhicules jour. Ils ne vont pas tous à travers Montsourt Maffliers, car une partie prend la RN184 et va sur Cergy Pontoise, soit 20.000 véhicules jour. Pour revenir à l'explication de tout à l'heure, pourquoi tout le monde n'utilise pas l'autoroute A16 ? Parce que la RN1 est le seul accès entre le péage de Beauvais et le péage de Méru pour tous les habitants dans ce secteur pour aller rejoindre la région parisienne. Ce sont aussi les gens qui viennent du sud de Clermont (Neuilly en Thelle, Cires les Mello), qui viennent à cet endroit, c'est le prolongement de la RD200, la RD92 qui arrive à cet endroit.

En faisant le total de ces véhicules, on retrouve le nombre de véhicules qui sort à Montsourt Maffliers. Ces gens-là ne peuvent pas utiliser l'A16 car ils en sont trop éloignés ou n'ont pas les accès faciles. Donc, on retrouve ici ces 55.000 véhicules jour.

Le département de l'Oise, compte tenu de cette forte poussée démographique, et de l'arrivée d'activités économiques importantes sur le département à cause de l'autoroute A16, à l'initiative du Président Yves ROME, a décidé de développer un vaste plan routier départemental.

Un plan routier à 15 ans a été élaboré. Il reprend un certain nombre de projets qui vous concernent. Certes, on a en particulier un projet RN31, RN2 qui va permettre de délester une partie du trafic qui s'en va sur l'autoroute A1 pour permettre d'arriver au sud de Roissy.

On a trois projets importants :

1. Une liaison Creil/A16 à deux fois 2 voies pour prolonger la RD200 et éviter le flux de véhicules qu'on a à travers les agglomérations de Nogent, Montataire, Thiverny, St Leu d'Esserent et Précy sur Oise. Elle récupérera également les flux de trafic sur la RD929 entre Clermont et Chambly.
2. Une liaison à deux fois une voie sans traverser l'agglomération entre Gisors et l'A16 pour récupérer les 8.000 véhicules par jour qui traversent des agglomérations difficiles, telles que Chaumont en Vexin, Yvry le temple, etc.
3. Projet le plus important pour nous : axe à deux fois 2 voies entre l'autoroute A16 et l'autoroute A29.

Pourquoi cette liaison ? Il s'agit de la réalisation d'une deux fois 2 voies utilisant les autoroutes A16 et A29 d'une part depuis le Havre et d'autre part depuis Rouen pour rejoindre Roissy et l'Est de la France. C'est un projet essentiel pour le département qui est étudié conjointement avec le département de la Seine-maritime, en partenariat avec les régions de Haute-Normandie et de Picardie, qui sont très intéressés par le prolongement de l'A16 sur la Francilienne.

Il semblait indispensable au Président du Conseil Général de l'Oise d'apporter ces informations aux habitants et aux élus de la région île-de-France. Je maintiens qu'il n'y a pas de frontière infranchissable entre la Picardie et l'Île-de-France, entre l'Oise et le Val d'Oise. Tout cela fonctionne ensemble.

J'ai entamé des relations avec mes collègues du Val d'Oise. Nous avons des relations frontalières entre l'Oise et le Val d'Oise, car nous avons des projets communs et des incidences de nos projets qui concernent les deux départements et les deux régions.

J'espère avoir été concis.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Merci beaucoup, en tout cas vous avez été très clair. Avez-vous des questions sur cette intervention un peu nouvelle qui a apporté beaucoup d'éléments, que ni les uns ni les autres connaissaient ? (Non). Vous nous laisserez des documents pour qu'on puisse travailler dessus, les mettre sur le site et que l'ensemble des participants puisse les consulter.

(M. DAVIOT interviendra à la prochaine réunion).

M. CHAUVÉ, ADOINT AU MAIRE DE BAILLET : J'ai une très courte intervention, car Monsieur BARBAROSSA a un peu défloré le sujet. Je remercie aussi Monsieur Michel TOURNAY pour la brillante exposition qu'il a faite des problèmes de Baillet.

Je voudrais parler de l'intérêt général, et l'intérêt particulier de Baillet en France. Concernant l'intérêt général, la France s'est engagée à ne pas émettre en 2010 plus de gaz à effet de serre qu'elle n'en émettait en 1990.

Nous sommes très critiques sur le projet D, si l'on prend les chiffres de l'AREC, ce serait compte tenu des trajets supplémentaires 300.000 km en supplément par jour. Il faut se rendre compte ce que cela représente : 40.000 km, c'est le tour de la terre, c'est donc 7,5 fois le tour de la terre.

Si l'on prend le chiffre communément admis de 0,16 kg de CO₂ par kilomètre, cela fait 48 tonnes de CO₂ par jour, soit 24.000 m³.

Je voudrais savoir qui a proposé cette solution ? Si M. le Ministre de l'Environnement ou quelqu'un d'autre est saisi de ce problème, et s'il compte émettre un avis sur ce projet.

Au point de vue particulier, M. TOURNAY a très bien exprimé le problème de la communauté de Baillet. Actuellement, nous sommes très proches de la Francilienne. Nous bénéficions de protections phoniques avec des écrans et des buttes légèrement affaissées. Nous avons une pétition de 400 riverains intéressante.

Nous avons écrit au maître d'ouvrage pour essayer d'améliorer la pression phonique. La solution D va nous amener à un doublement de trafic sur cette partie de la Francilienne et nous sommes très inquiets. C'est pourquoi pour l'intérêt général et pour l'intérêt particulier, nous condamnons cette solution D.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : On répondra globalement à la question que vous avez posée tout à l'heure pendant le débat. Il nous reste M. D'ORNANO.

M. CLAUDE D'ORNANO PRESIDENT ARDIES 95 : Pour commencer, qu'est-ce que l'ARDIES ? Elle n'est pas forcément connue de nombreux riverains de Montsoul Maffliers.

C'est l'Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Économiques et de Sécurité. Elle a été créée en 1992 sur le modèle d'une ARDIÉS qui fonctionnait déjà dans les Yvelines à l'initiative de la Chambre de Commerce de Versailles.

L'ARDIES fédère 50.000 entreprises au travers des instances représentatives comme le Mouvement des Entreprises du Val d'Oise (MEVO), la Fédération du Bâtiment et diverses associations d'entreprises, telles que l'AIBT de Beauchamp Taverny, et bien sûr la Chambre de Commerce où l'ARDIES a son siège. Cela situe notre action.

En quelque sorte, nous sommes une association d'associations. Notre mission est d'exprimer de façon la plus globale possible l'intérêt économique le plus pertinent à l'occasion des décisions d'infrastructures. Au départ, elles étaient vues comme des infrastructures routières.

Lors de sa fondation, l'association avait affiché les trois priorités suivantes :

1. Réalisation de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à Paris
2. Prolongement de la Francilienne de Méry sur Oise à Orgeval
3. Réalisation du Boulevard Intercommunal du Parisis

Ces trois priorités montrent que c'est bien le réseau structurant routier qui était notre préoccupation première au moment de la fondation de l'association.

On ne peut pas parler de l'A16 sans évoquer très brièvement le débat de l'A104, c'est-à-dire le débat de l'année dernière sur la Francilienne. Pour nous, l'A16 est une continuité d'un programme d'ensemble, et celui-ci ayant comme point fort dans le Val d'Oise le prolongement de la Francilienne.

En octobre, une décision a été prise par Monsieur PERBEN allant dans le sens de notre souhait. Nous considérons que la rocade à l'ouest va donner une possibilité de communication économique plus pertinente.

Pour revenir à l'A16, objet de notre débat, elle figurait en bonne place dans nos priorités jusqu'à Paris.

Comme l'a rappelé M. DEVERGIES de la Chambre de Commerce, de Paris on est passé au BIP, et du BIP on est passé à la Francilienne.

Quand on est arrivé à la Francilienne, on a pensé à l'ARDIES qu'il n'y avait pas beaucoup de raison d'organiser un débat. Nous avons été très surpris qu'un débat public coûteux soit organisé pour 9 km à travers champ, ce qui ne signifie pas que ces 9 km doivent se faire n'importe comment.

Nous en profitons pour prendre la parole et faire valoir la position des entreprises, qui sont toujours motivées par l'achèvement d'un maillage routier conçu lors de la création des villes nouvelles et du démantèlement de la Seine et Oise.

Ce cadre, cette nécessité générale n'a pas disparu avec l'augmentation des contraintes environnementales, ni par l'effet des lois de décentralisation qui ont transféré le gros du patrimoine routier au département.

Le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne ne devrait être pour l'ARDIES qu'une première étape.

Un deuxième débat nous paraît déjà nécessaire pour déterminer dans quelle condition il sera possible de donner un prolongement à l'infrastructure au sud d'Attainville, au moins jusqu'au BIP.

La réalisation d'un système routier régional apte à répondre sans friction aux multiples besoins de mouvements reste la priorité des priorités, particulièrement pour le Val d'Oise, pénalisé par l'insuffisance de ses communications.

Cela a été vrai à la création de départements, et tout autant dans le contexte d'une région capitale engagée dans une course de vitesse pour maintenir son attractivité. Or, il n'y a pas d'attractivité sans une qualité de services qui place au premier rang les infrastructures de transport, et donc les routes et les autoroutes.

Freiner leur déploiement naturel ne peut que contrarier l'efficacité de toute la chaîne de transports, tout modes de déplacements confondus, y compris par répercussion les modes alternatifs, même les plus doux.

L'ARDIES reste attachée au principe d'une capillarité routière fondée sur l'assise d'un réseau structurant qui laisse sa place aux voies urbaines dites rapides. Celles-ci ne sont en réalité que des voies sans intersections à grand débit ou la vitesse est limitée en zone urbaine à 110 km/h. On les appelle « autoroutes » car les piétons, les animaux et les vélos y sont interdits. C'est pourquoi les voies rapides sont moins accidentogènes.

Cependant, les évolutions des dernières décennies tendent à supprimer ces infrastructures en deçà de la Francilienne, et à restreindre leur construction au-delà. Cette évolution résulte

du poids croissant des contraintes environnementales, qui sont bien intégrées par les entreprises, tout simplement car elles-mêmes participent à leur mise en œuvre, en créant des filières nouvelles dans de nombreux domaines, dans l'énergie par exemple, les éoliennes, le solaire, le bâtiment, le médical, etc.

Il est évident que les entreprises approuvent ces contraintes environnementales. Mais, les positions tranchées sur les liens entre l'émission des gaz à effet de serre désignent trop souvent l'automobile comme responsable du réchauffement climatique. Nous changeons de contexte, et c'est peut-être là-dessus que le problème est le plus flou et le plus compliqué à résoudre.

L'ARDIES reconnaît évidemment l'urgence de s'adapter aux variations de climat, mais elles récusent toute invocation à la lutte contre le réchauffement climatique, quand cette formule au demeurant imparfaite, car on ne lutte pas contre le climat, on ne donne pas des ordres au soleil, mais devient le prétexte d'amalgames incertains.

Il y a sans doute une concomitance entre les gaz d'échappement et l'effet de serre, mais cette relation n'est pas véritablement établie. Des scientifiques la contestent, en particulier Monsieur Marcel LEROUX, climatologue de réputation internationale pour qui le changement climatique ne peut être attribué de façon certaine aux activités humaines.

L'ARDIES n'est pas loin de partager ce point de vue, sous réserve de plus amples informations. En attendant, une chose est sûre, les voies rapides périphériques n'augmentent pas la température du globe. Si on attribue ce dérèglement aux gaz d'échappement, comme certains le pensent, les voies rapides le diminueront plutôt en réduisant les embouteillages et la pollution des villes ; ce que réalisera justement la suppression du carrefour de la Croix verte permise par le prolongement durable de l'A16.

De ce point de vue, il est ainsi permis de présenter l'A16 comme une application routière du principe d'hygiène public ; ce qui suffit à la qualifier.

L'intérêt de l'A16 ne se résume pas à faciliter les luttes sanitaires d'adaptation. L'autoroute A16 appartient au réseau de voies rapides, qualifié de réseau magistral ou structurant, parce qu'il cumule des fonctions ou liaisons européennes, interrégionales et locales qui décroissent les territoires afin d'irriguer plus largement le tissu économique.

L'autoroute A16, dite l'Européenne, et je n'en connais pas les raisons, car je l'aurais appelée « la Britannique » assure à la fois une liaison directe avec l'Europe du nord-ouest et la desserte de villes moyennes comme Beauvais, Amiens, Boulogne ou Dunkerque qui jalonnent son parcours, des confins de l'Île-de-France à la frontière belge.

Les activités se développent le long de son parcours (le représentant de l'Oise vient nous en dire deux mots) et vont grossir les flux de transport entre l'Île-de-France et l'Europe du nord-ouest. Cette dynamique a un impact direct sur le développement francilien subordonné à la continuité de ses communications, et donc au prolongement de l'A16.

La notion prolongement est assez vaste pour entraîner des écarts d'appréciation. La terminologie a son importance. Par prolongement, l'ARDIES entend l'augmentation d'une distance jusqu'à un nouveau point d'arrêt. Cette définition est sans doute imparfaite, mais elle permet une approche objective des solutions de prolongement soumises au débat public.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Puis-je vous demander de conclure assez rapidement, car il faudra laisser place au débat ?
Pouvez-vous être plus concis ? Dites-nous assez brièvement quel tracé a recueilli votre
adhésion ?

M. CLAUDE D'ORNANO : Madame la Présidente, je vais essayer de suivre vos avis.

Le tracé mauve est pour nous un prolongement par défaut, c'est-à-dire qu'il n'assure qu'un
bon transit vers l'ouest. Il ne réalise pas une bonne diffusion vers l'Est.

Le tracé jaune ou solution courte est un pseudo prolongement car il revient à la Croix verte,
c'est-à-dire qu'il ne prolonge pas réellement l'A16. C'est le contournement de Maffliers et de
Montsoult, on ne peut pas l'appeler prolongement.

Le tracé rouge et sa variante bleue se confondent de l'Isle-Adam à la Francilienne où ils
déterminent un échangeur à l'Est d'Attainville. Ces tracés nous donnent plus satisfaction, car
ils réalisent vraiment le but poursuivi par le réseau structurant, c'est-à-dire organiser une
bonne diffusion vers l'Est.

Nous l'avons vers l'ouest, vers Cergy avec la RN184 et nous avons la même chose avec le
tracé rouge ou le tracé bleu qui desservent mieux les flux en direction de Roissy.

De toute façon, le terme « prolongement de l'A16 » réservé uniquement au projet qu'on nous
présente n'est pas vraiment un véritable prolongement, c'est un demi-prolongement. Le
prolongement lui-même à partir de l'Isle-Adam, c'est la fourche formée par le bras ouest et la
RN184 qui existe déjà, et le bras Est qui est à réaliser.

L'ARDIES estime que les exigences de continuité du réseau magistral francilien disqualifient
la solution mauve et donnent au tracé bleu et rouge un avantage certain. Mais, la conformité
fonctionnelle d'une section d'autoroute ne suffit plus à valider sa réalisation en rase
campagne francilienne. L'absence d'habitats à l'Est de Montsoult Maffliers constitue une
variété d'obstacles confortée par la volonté de sauvegarde des espaces naturels.

Le projet de prolongement le plus valable, tracé bleu et rouge, empiète largement sur les
terres agricoles parmi les plus productives de France. C'est une réalité que nous
reconnaissons ; c'est une gêne ; c'est une nuisance, mais c'est une obligation. Parfois, on
est bien obligé de trancher.

C'est la position de l'ARDIES, qui n'ignore pas que les exploitations agricoles sont aussi des
entreprises qui comptent. Leur domaine qualifié de secteur primaire serait d'ailleurs mieux
nommé de secteur premier par l'importance de son patrimoine indélocalisable, son
antériorité productive, et sa force d'entraînement économique.

De récentes statistiques font d'ailleurs valoir que l'ensemble des activités tirées du sol
francilien mobilise à peu près autant de monde que l'automobile, alors que le déficit
commercial de la France se creuse, et que le revenu tiré de l'agriculture plus
l'agroalimentaire représentait un excédent de 9 milliards en 1997.

Nous savons tout cela, il n'est pas question d'aller contre l'agriculture mais il y a des besoins
franciliens, une masse de population qui est amenée à croître dans la partie centrale, et
des nécessités de distribution qui obligent certaines réalisations d'infrastructures. Il se trouve

que l'A16 est au nord et que Roissy à l'Est, malheureusement ces terres riches et cette belle région sont au milieu.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Juste un mot de conclusion, car vous avez dit ce que vous aviez à dire.

M. CLAUDE D'ORNANO : J'allais parler du SDRIF et cela se résume à quelque chose de très simple. Le SDRIF parle de polycentrisme et de densification, il ne peut pas faire autrement car toute la région est ceinturée de vert. Ce ne sont que des parcs naturels régionaux. Il est évident que la région ne peut pas faire autrement que de densifier. Si l'on densifie, il faut bien bouger, sortir. C'est encore une raison pour que le réseau de rocade et de liaison entre les centres soit le plus performant possible.

Notre position, et votre argument de la région, est que nous sommes d'accord sur le fond. Si sur la forme, vous le détruisez en empêchant des liaisons qui vont permettre à votre système de fonctionner, alors nous ne comprenons pas.

Conclusion, il n'est pas nécessaire d'attendre la mise en œuvre des grandes opérations urbanistiques prévues au schéma directeur, Roissy, triangle de Gonesse, Seine aval, Seine amont, canal Seine Nord, etc. Certains sont des projets de l'État qui n'ont pas tout à fait l'accord du Conseil Régional, mais malgré tout, tout le monde s'oriente vers ces opérations.

Pour décider d'indispensables infrastructures routières d'accompagnement, et surtout il n'est pas acceptable de programmer de nouveaux projets sans terminer ceux déjà engagés et sont la condition de la bonne intégration de ceux qui suivent.

Le prolongement de l'A16 doit relier les pôles Est de Roissy et de Cergy, et au-delà le Mantois et la Normandie avec les pôles nord-sud du Val d'Oise. Il n'est pas sérieux de lier l'intérêt de cet investissement. Le polycentre densificateur du SDRIF ne sera pas durable sans le prolongement de la Francilienne et de l'A16.

L'ARDIES espère que la région finira pas tirer les conséquences logiques de ses propres extrapolations et validera les prolongements routiers en attente sur la carte de destination générale annexée à son projet.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Il me reste à vous lire la contribution de Monsieur BARAILLER, Président de l'Association pour la Gestion du Grand Gibier dans le Val d'Oise.

« L'A3GVO et la Fédération des Chasseurs du Val d'Oise demandent que l'engagement de réaliser un passage faune supérieur de 25 m en bois et dédié uniquement à la biodiversité, et plus particulièrement à la grande faune soit réalisé à la hauteur de Bois Carreau, et quelle que soit la variante retenue, soit à nouveau acté à l'occasion de la consultation en cours.

Ce point n'a jamais été remis en question lors des précédentes discussions concernant le prolongement de l'A16 de Presles à la Croix verte. Cet ouvrage est fondamental au maintien du continuum forestier, qui s'étend des massifs picards, Chantilly, Ermenonville, Halatte et franciliens : Carnelle, l'Isle-Adam et Montmorency.

Il conviendra aussi d'envisager les modalités de sa gestion sur le long terme dès sa mise en service. Cet aspect doit être pris en compte dans le cahier des charges qui sera remis à la société autoroutière concessionnaire.

Il conviendra aussi que la SANEF réalise enfin l'ouvrage supérieur dédié à la grande faune, qu'elle doit à titre compensatoire depuis la mise en service du tronçon de l'A16 entre Presles et Beauvais au milieu des années 90.

Cet ouvrage doit se situer en forêt de l'Isle-Adam au-dessus de la RN184 entre l'A16 et la porte de Baillet. » »

Ce sont des choses que vous connaissiez, nous aurons l'occasion de les détailler lors d'une des prochaines réunions, en tout cas nous l'espérons.

Maintenant, je vais passer la parole à mes collègues pour animer le débat et essayer d'organiser des réponses aux questions que vous souhaitez poser aux intervenants.

M. PIERRE-GERARD MERLETTE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Plutôt une réflexion devant un mot qui n'a jamais été prononcé, à l'horizon 2016, le Canal Seine Escaut sera effectif, ainsi que l'approfondissement de l'Oise. Une plate-forme multimodale est prévue à Bruyères, c'est-à-dire tout près. La RIF, c'est actuellement 11 millions de consommateurs et de producteurs. Si les transports routiers longue distance sont limités par cette canalisation, par contre à partir des plates-formes d'éclatement, les transports routiers vont augmenter.

Or, je n'ai pas entendu un mot justement sur cette plate-forme, sur Seine Nord, sur ses besoins, sur son influence et sur son implication sur ce projet.

C'est une interrogation à laquelle j'aimerais qu'on réfléchisse.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : J'aimerais que le maître d'ouvrage reprenne la parole rapidement, pour commenter le tableau exposé par M. VALLÉ qui laisse un peu perplexe. Donc, il faut avoir une clé de lecture de ces chiffres. Pouvez-vous simplement expliquer comment vous avez bâti vos hypothèses ?

M. JEREMIE NÈGRE : Comme l'a très bien dit M. VALLÉ c'était une augmentation générale à toutes les solutions, même si elles différaient. On retrouve le même phénomène sur la Francilienne.

Il ne faut pas oublier la Croix verte, et en 2015 avec le scénario fil de l'eau, il y a toujours la Croix verte, et toujours la RN1.

M. JEREMIE NÈGRE : Sans projet. Il y a toujours cette problématique qui pénalise indirectement par des embouteillages les axes (RD301 et surtout la Francilienne). Il y a 5.500 véhicules sur la RD301 avant cet échange.

Cette diapositive montre 5.850 véhicules, soit une augmentation de 300. Par contre, de la même manière sur la Francilienne, on a 7.800 véhicules contre 6.000.

Ce n'est pas la même ampleur, mais un peu le même phénomène. On libère ce nœud, et tout un tas de trafics, pour ce qui concerne la Francilienne, se balade sur les voiries locales va se rediriger sur la Francilienne.

On observe le même phénomène sur la RD301, mais il est beaucoup plus faible, car la RD301 n'enregistre pas les mêmes problèmes de congestion à la Croix verte.

Le Conseil Général connaît mieux que moi les voiries départementales, mais il y a aussi la RD909, la RD370. Les gens d'Attainville ou de Moisselles le savent très bien, des personnes passent ici et shuntent la Croix verte...

(Réaction dans la salle)

C'est ce phénomène qui disparaît quand on fait sauter la Croix verte et qui fait que la Francilienne attire un peu plus de véhicules des voiries locales.

Je ne vais pas entrer dans le détail, mais M. VALLÉ avait de nombreuses questions sur les trafics, je serai ravi d'y répondre par écrit. Lors de la dernière séance, il y avait nos spécialistes trafics, mais nous vous répondrons par écrit.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Une petite précision sur les chiffres que vous avancez. Que prenez-vous en compte : l'explosion du pôle de Roissy ou de Cergy, l'augmentation de la population dans l'Oise, la jonction effectuée sur la Francilienne après Éragny du côté de Saint-germain ? Prenez-vous les portes de Montsoult, la zone industrielle de la Croix verte ?

M. JEREMIE NÈGRE : On a deux sortes d'hypothèses, des hypothèses fondées sur la population : combien y a-t-il de personnes et d'emplois dans la zone, où sont-ils distribués ? Cela inclut tout ce qui est développement avec des nouvelles zones d'activités, telles qu'elles sont prévues autour de Roissy, le triangle de Gonesse, notamment la ZAC des trois quarts à Sarcelles, les pôles de développement prévus en termes de population à Louvres par exemple.

Tout ceci est pris en compte sur la base des projets du SDRIF de 1994, en projection jusqu'à 2015, dont on a recadré les hypothèses, car depuis 1994, on n'a pas eu exactement l'évolution prévue, donc on a pris en compte l'évolution précédente et on a fait une projection dans l'avenir.

Pour ce qui concerne les projets, car les gens se répartissent sur le réseau en fonction des projets prévus, on a prévu un certain nombre de projets :

Des projets en transport en commun :

- La nouvelle automotrice transilienne, la tangentielle nord et le barreau de Gonesse.

Ils ne sont pas tout à fait dans la zone, mais ils auront une grosse influence sur les trajets en transport en commun, de rocade en les facilitant beaucoup.

Des projets routiers :

- La Francilienne : une décision du Ministre au début de l'année donne 2015 comme échéance à ce projet. Cela amène un trafic de rocade important. C'est le prolongement de la Francilienne à l'ouest jusqu'à Orgeval.

- Le contournement Est de Roissy devrait beaucoup améliorer la situation de la Francilienne surtout cette zone et de la RN1. Il est prévu à 2011.
- Des projets du département : déviations, avenue du Parisis, RD317.

Tous ces projets prévus dans les différents plans sont pris en compte.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : On a bien compris que c'était le côté dissuasif du fonctionnement actuel du réseau routier qui faisait qu'il ne fonctionnait pas à plein régime, et que c'était le trafic parasite que la nouvelle infrastructure allait permettre d'absorber. C'est ce que vous avez voulu dire et qui explique effectivement l'augmentation du trafic, même si on fait quelque chose. Là dessus, l'explication était assez claire.

UN HABITANT D'ATTAINVILLE : J'ai l'impression que la Francilienne est une barrière infranchissable, soit les gens qui viennent du nord ou d'Angleterre vont s'échouer sur Roissy (cela passe juste au-dessus d'Attainville) ou s'en vont vers l'ouest. On a l'impression que personne ne va pas à Paris.

La RN1 est complètement saturée le matin, idem pour l'A16. Donc, qu'elle aille à droite ou à gauche, et si cela s'arrête à la Francilienne, de toute façon ce sera encombré.

J'aimerais savoir s'il y a des prolongements. Il me paraît curieux d'avoir arrêté le projet sur la Francilienne, s'il n'y a pas de possibilité d'aller sur Paris.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Sur cet aspect, le Vice-président du Conseil Général a clairement dit qu'il se réservait la possibilité d'avoir une voirie qui joigne la Francilienne et l'avenue du Parisis. Cela a été dit.

Il a été dit à plusieurs reprises que l'État clairement renonçait à prolonger cette autoroute. C'est ce que l'on sait aujourd'hui et on ne peut pas en dire davantage.

M. JEREMIE NÈGRE : On insiste beaucoup sur les trafics de rocade, et vous avez en partie raison. Actuellement, le flux principal est le flux nord-sud. Ce sont les diapositives que l'on a présentées la semaine dernière.

On a un axe plus fort nord-sud à 60.000 véhicules et un axe Est-ouest à 40.000 véhicules. Par contre, on voit très bien une nette augmentation sur l'axe Est-ouest, sur le trafic de rocade. L'enjeu est là, à savoir canaliser ce trafic Est-ouest de rocade, alors qu'à l'inverse, le trafic nord-sud, c'est une politique très générale, choix assumé depuis quelques années de ne plus privilégier le mode routier pour aller vers le cœur de l'agglomération.

Tout le monde ici l'a très bien dit, la route pose des problèmes en termes d'insertion environnementale. Donc, on essaie de limiter au maximum les flux vers le cœur de l'agglomération.

UN ELU DE MONTSOULT : J'ai quelques réflexions très courtes. On parle beaucoup de chiffres, de données quantitatives mais pas de qualitatif. Je fais référence au nombre de poids lourds qui transitent par la RN1, occupant en surface 3 ou 4 voitures particulières, alors qu'ils ne comptent que pour 1 véhicule. J'observe que c'est une circulation de transit.

L'intervention de Monsieur le Directeur technique du département de l'Oise a été très riche et pertinente. Je pense qu'elle peut apporter un éclairage nouveau à notre débat. C'est un point très important dont il faudra tenir compte.

J'observe que Roissy est le premier employeur d'Île-de-France, et que c'est actuellement une courbe exponentielle, dont il faut tenir compte surtout dans les transits entre Roissy et Cergy.

L'emploi est également un problème très important pour les élus, c'est ce qui conditionne notre vie économique et notre devenir. Là aussi, il ne s'agit pas de faire pousser des fleurs dans les champs mais de prévoir du travail pour nos jeunes, sinon on aura de très graves problèmes à l'avenir.

Dernier point que je voulais souligner, il semblerait que la gare de Montsoult devienne à terme une gare d'intérêt régional, ce qui entraînera certainement un trafic très important dans l'environnement de la Croix verte. Actuellement, rien n'est fait dans ce domaine. Or, Montsoult constitue un nœud ferroviaire. C'est un arrêt obligatoire de la ligne Cergy-Roissy. A terme, on pourrait imaginer un développement de gare au niveau régional pour empêcher les véhicules de rentrer sur Paris. Ce sont quelques pistes que j'avais soulignées et que je vous ai écrites.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Sur la question du trafic poids lourds, la commission avait demandé des comptages complémentaires. Ils sont à votre disposition. Nous avons regardé notamment les problèmes de trafics poids lourds aux heures creuses. C'est extrêmement présent dans votre secteur, et vous les avez ici. Un travail spécifique montre que les poids lourds en pourcentage, en mettant en équivalent un poids lourd et un véhicule léger, sont beaucoup plus fréquents en heures creuses. Cela se constate tout à fait sur le terrain.

M. JEREMIE NÈGRE : Cette étude, faite en juin, est disponible sur le site. On a un phénomène tout simple, les camions attendent que les heures de pointe passent pour éviter les embouteillages. Ils se dirigent plutôt vers les zones commerciales et d'activités pendant la période des heures creuses.

Typiquement, ce sont des comptages faits entre 10 h et 11 h 30. On retrouve des taux avoisinants les 30 % pour ce qui concerne la Francilienne et 10 ou 15 % sur les autres axes. Ce sont des taux très importants quand on relève tous les problèmes que peuvent engendrer les poids lourds. En même temps, ce sont des taux communs à la Francilienne.

La Francilienne sert de manière importante des zones de trafic poids lourds.

Dans les études, les poids lourds comptent pour 2 véhicules. C'est une façon de prendre en compte leur importance. Ce sont les taux de poids lourds que vous avez sur les différents axes sur toute la journée. Là, on retrouve des chiffres plus faibles, car c'est moyenné sur l'ensemble de la journée, mais on retrouve bien cette idée que c'est la Francilienne qui supporte le plus de poids lourds avec 12 % sur toute la journée alors que les autres axes, type RD301 ou RN1 sont plutôt à 5 ou 6 %, sauf la RN1 qui supporte un gros trafic d'échange.

Vous avez dit qu'il y a beaucoup de trafic de transit, il faut rappeler une réalité très importante ce soir. Le trafic de poids lourds en Île-de-France comprend 20 % de trafic de

transit, c'est-à-dire du trafic qui n'est ni en provenance, ni à destination de l'Île-de-France. Même si cela paraît important, d'un autre côté 80 % représentent du trafic poids lourds provenant ou allant vers l'Île-de-France pour alimenter les supermarchés, tous les différents centres commerciaux ou les zones d'activités.

M. VILLET, ATTAINVILLE : Je voulais juste revenir sur la petite réflexion que vous avez faite en parlant de la liaison nord-sud. Je ne remets pas en cause l'importance de la liaison Est-ouest entre Roissy et Cergy, la liaison nord-sud notamment le matin et le soir pour les gens de l'ouest qui viennent travailler sur la région parisienne doit être prise en compte.

L'intervention faite par le représentant de l'Oise était très instructive. Sur cette liaison, le réseau ferroviaire n'est pas très développé et rencontre de nombreux problèmes. J'espère que la région fera le nécessaire pour améliorer cela, si l'on veut réduire le trafic routier, mais il y a encore du travail. Je peux vous certifier que les retards sont fréquents sur cette ligne.

Ce n'est pas une ligne RER, à l'inverse de Creil où il y a le RER D beaucoup plus fréquent et cela passe beaucoup mieux. Je ne sais pas si vous l'avez pris en compte dans votre étude. Vouloir développer Est-ouest, c'est bien, pour les pôles d'attractivité et des pôles économiques à Roissy, St-Ouen et Cergy. Mais, j'estime que le trafic nord-sud est aussi important. Le développement immobilier que connaît le sud de l'Oise, à la limite du Val d'Oise, va continuer à augmenter. Il ne va pas se réduire à moins qu'au niveau de la région des gros efforts soient faits sur les transports en commun.

Pour l'instant, ce n'est pas le cas. Je pense que le développement routier ira plus vite que le développement des transports en commun. Il serait peut-être judicieux de le prendre également.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Une dernière intervention de M. VALLÉ, et ensuite on listera les questions écrites.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je voudrais simplement revenir sur ce que vous avez dit précédemment. Lorsque j'ai parlé des chiffres au sud de la RN1, je n'avais pas l'intention de dire qu'il ne fallait rien faire.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Je n'ai pas supposé cela.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Par contre, je voulais faire comprendre qu'il y avait en tout et pour tout 150 véhicules de différence entre le tracé A et le tracé B, ce qui représente 2,5 %. Je ne suis pas sûr que le modèle ait une sensibilité suffisamment forte pour que l'on puisse tenir compte de ces 2,5 %. C'est tout.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Le maître d'ouvrage peut-il dire quelque chose sur la précision des modèles et surtout sur l'importance de ce type de chiffres dans le choix final ?

Est-ce que « 150 », c'est déterminant pour effectuer un choix ?

M. JEREMIE NÈGRE : Sur la précision du modèle, je ne peux pas garantir loin sans faute que les chiffres se révéleront juste à 2,5 %. Ce n'est pas la manière dont on utilise les modèles.

On essaie, en réalisant un modèle, de prendre les hypothèses. Certaines d'entre elles ne seront pas complètement réalisées, des projets vont se réaliser plus vite que d'autres. A certains endroits, la population va plus grandir qu'à d'autres.

Tout cela est une incertitude qui dépasse largement les 2,5 %. Par contre, c'est le relatif qui est important, c'est-à-dire la tendance et la comparaison entre les différentes solutions. Avec 2,5 % on pense que c'est à peu près la différence qu'il y aurait entre les deux solutions.

Savoir si ce pourcentage est important est une autre question. Je suis d'accord avec vous que ce n'est pas le plus important, à d'autres endroits, on gagne beaucoup plus en diminution de trafic. Parfois, 2,5 ou 3 % peuvent suffire à complètement embouteiller une zone. Il faut regarder très finement, mais ce n'est probablement pas le point le plus important.

Étant sur la solution B, le Président de l'AREC a refusé ce point, sur lequel je voudrais insister, à savoir l'impact de la solution B sur les zones de Montsout et Maffliers.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Sur les nuisances ?

M. JEREMIE NÈGRE : On aura le temps d'y revenir lors des réunions spécifiques sur l'environnement.

A Montsout, vous serez « gagnants ». Le trafic actuellement est sur la RN1, il sera allégé s'il passe sur la solution B. Mais, il faut regarder dans le détail. Dans les études, il y a des choses beaucoup plus précises. Cette zone comprend le lycée professionnel, le gymnase. Ce sont des zones difficiles, on pourra les regarder dans le détail.

Les zones de 55-60 ne sont pas protégées réglementairement, car on n'a pas les moyens juridiques pour le faire, et c'est très difficile à faire. Ce sont des niveaux de bruit relativement faibles mais souvent assez pesants pour les populations.

Actuellement, les populations de Baillet sont comprises dans les 55-60, et peut-être quelques habitations au-dessus de 60.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Et pourtant, c'est gênant.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je veux qu'on avance les arguments dans un sens à condition que dans l'autre sens...

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Vous avez tout à fait raison, je ne sais pas si vous êtes capable de le localiser avec précision le lycée professionnel à l'échelle de la carte qui est projetée, mais ce sera regardé en détail.

M. JEREMIE NÈGRE : Vous avez la gare et le lycée professionnel qui doit être de l'autre côté de la gare, un peu au-dessus (à la limite du vert et du jaune). Nous regarderons très précisément la prochaine fois.

M. VINCENT GUERARD : Je voulais revenir sur le prolongement de l'A16 au-delà de la Francilienne tel qu'il nous a été exposé et rebondir sur les propos de M. NÈGRE.

Aujourd'hui, il y a un consensus général pour limiter le nombre de radiales vers la capitale, car ce sont des voies pour lesquelles il est plus facile de trouver une substitution en termes de transport propre. Tout le monde le dit et M. BEAUCIRE l'expert en déplacement que vous avez invité la semaine dernière. Lui-même a d'ailleurs insisté sur le nécessaire scénario de rupture dans le tout routier.

A titre personnel, il s'est montré hostile au prolongement au-delà de la Francilienne. Il est expert en déplacements et a quand même quelques notions en la matière.

Il existe un certain nombre de radiales : la RN1, la RN16, la RN17 qui sera en voie rapide, la future déviation RD370. Donc, il y a quand même un certain nombre de projets.

Par ailleurs, il faut s'intéresser aussi à ce que veulent réellement les Franciliens et les habitants de la Plaine de France. Ils se sont exprimés à ce sujet, car c'est le conseil général qui les a consultés. On constate que les préférences des habitants de la Plaine de France sont sans appel. Ils veulent une amélioration des transports en commun, à 66 % et en avant-dernière position des créations de nouvelles voies routières à 10 %.

Derrière ce prolongement au-delà de la Francilienne, il faut prendre en compte l'urbanisation du cœur de la Plaine de France. Pourquoi prolongez-vous au-delà de la Francilienne, si ce n'est pas pour organiser la Plaine de France ?

D'ailleurs, M. SUEUR a parfaitement nommé ce boulevard urbain. Cela signifie-t-il qu'à terme la Plaine de France au sud de la Francilienne va être complètement urbanisée ? C'est le sentiment que nous avons avec ce type de projet. Cela va bien au-delà de la notion de déplacement et c'est bien un problème de développement et du maintien des activités agricoles en Plaine de France.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Peut-on demander au vice-président du Conseil Régional de répondre notamment sur la partie schéma directeur Île-de-France ? Est-ce urbanisable ou non ? Ce n'est pas une route en elle-même qui rend un terrain urbanisable, mais d'abord les documents d'urbanisme.

M. SERGE MÉRY : Tout à l'heure, je parlais de fronts urbains, on voit bien que dans les projets qui nous sont soumis, le front urbain est exactement sur la ligne de partage qui est celle des projets C et A, alors que le projet B se situe largement à l'ouest et le projet D est encore plus lointain.

Notamment par le débat qui s'est tenu ce soir, peu de personnes veulent retenir le trajet D. D'ailleurs, la Région ne le retient pas non plus.

Les transits dans la région depuis très longtemps sont des demandes de rocades, que ce soit en transport collectif ou en routes. Les deux tiers des gens demandent à circuler en rocade. C'est une aberration de faire passer les gens par le cœur de l'agglomération alors qu'ils veulent aller d'un point à un autre de la région sans y passer. Ce sont des choses connues par toutes les études menées depuis très longtemps. C'est en ce sens qu'on doit développer des circulations possibles en rocades.

La priorité de la région, ce sont les transports collectifs. Cela se vérifie dans les budgets depuis 10 ans, car nous avons l'engagement d'un tiers de financement pour les routes et deux tiers pour les transports en commun. Nous sommes depuis 10 ans maintenant plutôt à

trois quarts et un quart. Donc, la priorité de la Région porte bien sur le développement des transports collectifs.

Le budget de la Région sur les déplacements représente environ 1,5 milliard d'euros par an, soit l'équivalent de l'acquisition de 75.000 véhicules de moyenne gamme. C'est quelque chose de colossal.

Au-delà de la Région, des financements sont réalisés par nos partenaires, le principal d'entre eux étant l'État. Les difficultés de l'État sont grandes et on le voit tous les jours. C'est un partenaire souvent défaillant. Ceci étant, on travaille avec les collectivités territoriales pour faire en sorte que le contrat de plan qui s'est terminé l'année dernière puisse être mis en œuvre dans les prochaines années quand même, et que le contrat de projet voté au début de cette année puisse se réaliser.

Ces deux documents, qui sont des contrats liant l'État, la Région et les autres collectivités sont de nature à apporter des solutions. Comme le demandait Madame la Présidente, il faudra fournir des précisions sur les projets au-delà de ce qui a été voté déjà par le Conseil Régional et par le Conseil d'Administration du STIF.

M. DANIEL DESSE, CONSEILLER GENERAL DU CANTON DE VIARMES : Je vous demanderai la parole lors d'un prochain débat, et je voulais d'abord entendre un certain nombre de choses, ce qui explique ma présence ce soir.

Je voudrais rectifier l'interprétation relative à la prise de parole de Philippe SUEUR. Le boulevard urbain concernait la rocade qui joint Sannois à Garges les Gonesse en passant par Sarcelles. Le projet voté par le Conseil Général vendredi dernier lors de l'assemblée générale a eu l'accord unanime de tous les maires concernés et dans une zone particulièrement déjà urbanisée.

La jonction éventuelle prévue entre la Francilienne et le boulevard urbain n'est pas du tout destinée à une urbanisation future de la Plaine de France, ce serait une route départementale comme on peut en connaître à faible trafic. Ce n'est certainement pas l'objectif visé.

C'était juste une précision par rapport au boulevard urbain. C'est la position du Conseil Général, il n'est pas question d'envisager une quelconque urbanisation, qui irai d'ailleurs à l'encontre du schéma directeur d'Île-de-France.

M. VINCENT GUERARD : On sait parfaitement que mettre une route en plein champ, c'est pour faire quelque chose. D'autant qu'il a été dit que la majeure partie était à 50 km/h avec des giratoires, donc pléthore de possibilités d'interconnexions et de développement autour de cette route.

M. DANIEL DESSE : Il parlait de la radiale entre Sannois, Sarcelles, Garges.

M. VINCENT GUERARD : Ce n'était pas clair.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Vous le verrez dans le verbatim, car tout a été retranscrit et vous pourrez relire ce qui a été dit.

MME GENEVIEVE RAISIN, CONSEILLERE MUNICIPALE A MONTSOULT : J'ai été utilisatrice de 1980 à 1988 des transports en commun pour aller à Paris. Caractéristiques de ces transports en commun : beaucoup de retards, inconfortables.

Compte tenu de ces retards, j'ai changé de direction et suis partie sur Pontoise. Entre 1989 et 2006, j'ai constaté de nombreux changements réalisés par le Conseil Général du Val d'Oise. Effectivement, le raccordement de la Francilienne raccordée à la RN184, grande amélioration, et également la mise en service de la ligne de bus reliant Roissy à Cergy. Mais, il n'y a rien eu de la Région.

M. GEORGES MISSEREY : Pour revenir sur la Région, Monsieur le Vice-président nous a indiqué que depuis 10 ans des crédits avaient été dégagés des crédits pour améliorer les transports dans notre région. Peut-il nous montrer sur une carte où se trouvent ces transports ? Je ne les vois pas.

M. SERGE MÉRY : On peut regarder la nouvelle gare d'Ermont.

(Dans la salle : ce n'est pas notre secteur !)

M. SERGE MÉRY : A l'échelle de la Région, c'est dans le secteur. On a beaucoup travaillé sur le nord de la région et on continuera à le faire.

La problématique est qu'on travaille en liaison avec les collectivités territoriales, notamment avec le Conseil Général du Val d'Oise. On ne peut pas fixer des priorités qui ne sont pas partagées par les autres collectivités. Donc, on travaille avec ces collectivités, certaines sont plus dynamiques que d'autres.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous allons maintenant traiter les questions écrites posées.

M. PIERRE-GERARD MERLETTE : Quelques questions tout à fait simples.

La première de Monsieur Alain SALMON : « *Les tracés A et B très proches des habitations d'Attainville prévoient-ils une protection sonore pour les riverains* » ?

M. JEREMIE NÈGRE : Pour moi, la commune d'Attainville n'est pas touchée directement par ces tracés. La solution A est assez proche, et on pourra le regarder dans les études de bruit. A cette distance, aucun bruit n'est amené par l'A16.

M. SALMON : Je pensais que dans les objectifs recherchés dans le prolongement de l'A16, il était question également de supprimer toutes les nuisances aux riverains de la RN1 pour Maffliers et Montsoult. Or, dans la solution B, effectivement on élimine les nuisances et le bruit sur la partie nord de Montsoult et Maffliers, mais on récupère l'ensemble sur la partie sud de Montsoult. Ceci a été exposé par l'expert.

M. JEREMIE NÈGRE : C'était la question de M. VALLÉ.

M. SALMON : C'est ce que l'AREC a développé.

M. JEREMIE NÈGRE : Il est préférable d'entrer dans le détail lors de la réunion sur le cadre de vie. On aura les cartes et les outils pour en discuter longuement. Vous pouvez consulter ces cartes dans les études de bruit sur Internet.

Plusieurs élus avaient demandé dans le cadre du tracé A que l'autoroute soit semi enterrée pour minimiser l'impact environnemental. Qu'en est-il et notamment pour les tracés A et C ? Le passage de la voie ferrée Montsoult Luzarches et de la RD909 est-il aérien ou souterrain ?

M. PIERRE-GERARD MERLETTE : Pour une voie ferrée, c'est un tirant d'air minimum de 4,75 m.

M. JEREMIE NÈGRE : On reprend la RN existante, donc la question ne se pose pas. Ensuite, on a une zone assez vallonnée, avec des passages en dessus et en dessous. Il est sûr qu'on passe au-dessus de la première voie ferrée, car celle-ci est en fond de vallée, on ne peut pas aller chercher aussi bas.

Par contre, à partir d'ici, on passe sous le terrain naturel afin de diminuer au maximum les nuisances sonores.

On continue sous le terrain naturel jusqu'au passage du chemin agricole, on commence à remonter à ce niveau jusqu'à la Francilienne.

Concernant la RD909, et il faut vérifier pour la voie ferrée, on passe au-dessus. La RD909 est maintenue exactement à son niveau actuel. On n'a pas un dos d'âne, comme on peut l'avoir certaines fois. On a travaillé le profil pour arriver à passer vraiment en dessous.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Vous passez en dessous la RD909 et la RD909 reste à son niveau.

De Jacques BASCOU-BRESCANE : « *Le trafic poids lourds vers ou sortant des entrepôts frigorifiques de Montsoult n'étant pas négligeable, les quatre solutions ont-elles été vues en tenant compte de l'itinéraire emprunté et des giratoires, gabarit semi remorque ?* »

M. JEREMIE NÈGRE : On a tenu compte de tous les trafics actuellement dus aux zones d'activités et les trafics à terme en considérant les différentes zones prévues dans les différents documents d'urbanisme. Notamment, cette zone a un accès amélioré via la RN1.

Si vous regardez les études précises de la requalification de la RN1, on a traité différemment la partie haute de la RN1 qui traverse Maffliers, qui est une zone à gabarit extrêmement réduit, de la partie plus au sud, qui est en connexion directement avec la Croix verte, et dont on sait qu'il y a dès maintenant des forts trafics de poids lourds, et il y en aura a priori encore plus à terme si les différents projets prévus se réalisent.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Les camions peuvent-ils tourner aux giratoires ?

M. JEREMIE NÈGRE : C'est non seulement pour les giratoires mais aussi pour le dimensionnement de la voie, pour les carrefours à feux. Tout est prévu.

M. JACQUES BASCOU-BRESCANE : Le trafic poids lourds rentre et sort des entrepôts frigorifiques de Montsoult, par conséquent ils vont quitter la Francilienne, l'A16 et la RN1 pour rentrer sur ces grands axes routiers.

Ils sont obligés d'emprunter tous les giratoires, parfois selon les itinéraires, ils empruntent plusieurs giratoires successivement. A-t-on tenu compte du trafic de ces poids lourds, sinon cela va former des bouchons aux petits giratoires de distribution de la RN1 et de la RN16 ?

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Il y a une séance de travail où l'on regardera vraiment le problème des dessertes locales avec beaucoup de finesse. C'est là où nous pourrons vous répondre et que vous pourrez nous faire vos remarques. C'est un niveau de détail difficile à aborder au cours de cette séance.

MME ANNIE SCHMITT, MAIRE DE MOISSELLES : Ces giratoires ne sont-ils pas destinés à alimenter cette zone d'activités ?

Ces aménagements qui vont être faits, ne vont-ils pas déplacer les nuisances et en apporter là où l'on veut en supprimer ?

On ne tient pas du tout compte du trafic qui va être généré sur le sud de la RN1. A part Monsieur VALLÉ, personne n'a parlé des nuisances qu'il pouvait y avoir en dessous. Ne détourne-t-on pas les problèmes du fait qu'on aménage la Francilienne, on va alléger tous les problèmes au nord pour les répercuter sur le sud ?

Je n'attends pas de réponse ce soir.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous en apporterons une.

Il reste une question.

De Madame Odile VISANTIN, Attainville, cette question concerne les transports en commun et s'adresse plus au Conseil Régional Île-de-France : « Quelle solution pouvez-vous proposer au niveau transports en commun pour des personnes qui doivent tous les jours aller travailler à Bois-Colombes (92) afin que celles-ci n'utilisent plus leur véhicule, tout en conservant un temps de trajet égal à une heure actuellement ? ».

M. SERGE MÉRY : Les projets de transports collectifs sont étudiés avec les entreprises de transport mais aussi avec les collectivités territoriales. Quand on a bâti le contrat de plan État/région 2000/2006, on a largement discuté avec les Conseils Généraux.

Quand on a discuté du contrat de projet qui nous lie aujourd'hui pour 5 nouvelles années avec l'État et les collectivités, on a naturellement discuté des priorités des conseils généraux.

Il semble que dans la grande périphérie, ce qui est le cas du Val d'Oise, il n'y ait pas de projet lourd de transport en commun qui soit au cœur des priorités de l'assemblée départementale.

Des projets peuvent être des renforcements du transilien, ce qui sera fait avec le déploiement la NAT, et aussi des renforcements d'offres en autobus, notamment en autobus nouvelle génération de grande qualité de services qui sont au cœur de nos préoccupations.

Nous avons voté par exemple cette année plus de 120 millions d'augmentation de l'offre, dont la moitié de cette somme a été attribuée à la grande périphérie, c'est-à-dire au département du Val d'Oise, de l'Essonne, des Yvelines et de la Seine-et-Marne.

Il est évident pour irriguer tout le tissu aussi important au niveau des espaces que celui de la grande périphérie, l'autobus de grande capacité est certainement un outil adapté. Ceci étant il faudra réfléchir aussi à des trafics plus importants, tenant compte notamment du développement urbain qui est imaginé dans les 10 à 15 ans à venir.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Si vous le voulez bien, nous allons arrêter là cette séance de travail.

La Commission vous remercie de votre attention et tous les intervenants pour la qualité de leurs interventions et de leurs apports. Nous avons tous beaucoup appris ce soir, et nous vous remercions de la courtoisie des échanges qui ont pu avoir lieu.

La prochaine réunion aura lieu la semaine prochaine à Presles et portera sur les sujets d'agriculture et d'environnement, surtout sur la partie milieux naturels.

Fin de la réunion à 23 h 25.