

PROJET DE L'A16

REUNION A MAFFLIERS

VENDREDI 9 NOVEMBRE 2007

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

MME. CLAUDE BREVAN, PRÉSIDENTE

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

MAÎTRE D'OUVRAGE :

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

M. JÉRÉMIE NEGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16.

M. ROLIN MARQUES, DREIF

INTERVENANTS :

M. PHILIPPE KILIDJIAN, MAIRE DE MAFFLIERS

M. DANIEL DESSE, MAIRE DE VIARMES ET CONSEILLER GENERAL

M. JEAN-MARC VALLÉ, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT ET MAFFLIERS

MME LYDIE CHIKHANE, PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION LE CLOS DU VILLAGE A VILLAINES-SOUS-BOIS

M. MABROUK, GERANT DE LA STATION-SERVICE A MAFFLIERS

M. VINCENT BRYCHE, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION « DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT »

MME MICHELLE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE D'ÎLE-DE-FRANCE

MME CECILIA WALLEZ, MAFFLIERS 2008

M. MICHEL TOURNAY, AREC

(DEBUT : 21 H 30)

Mme BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public souligne la particularité de cette huitième réunion, cette assemblée plénière est destinée à la restitution des échanges tenus dans les trois ateliers.

M. Philippe KILIDJIAN, Maire de Maffliers, se félicite de la participation des Maffliérois, venus nombreux à cette séance.

Mme BRÉVAN rappelle brièvement les missions et les principes de fonctionnement de la Commission Particulière du Débat Public.

Restitution des ateliers

Atelier 1 : Insertion paysagère du projet (rapporteur : Mme BRÉVAN)

Une visite sur le terrain le 6 novembre a permis d'avoir une vue concrète de l'impact paysager des tracés proposés et au maître d'ouvrage de produire des illustrations moins abstraites que les plans et qui faisaient apparaître clairement les parties en déblais et en remblais.

Impacts principaux :

Tracé B :

Remblai vers Luzarches, une étude a été demandée pour un passage en déblai.

Tracé visible de la cueillette. Sur la demande du Collectif Plaine de France Ouest, la Commission a demandé au maître d'ouvrage d'examiner la possibilité d'une variante de la solution B, consistant à encaisser la deuxième partie du tracé, le long de la zone d'activité de Montsoul

Tracé D :

Modification de la courbe de raccordement entre l'A16 et la RN184 qui aura un impact sur la forêt, mais permettrait une reconstitution quantitative des surfaces boisées.

L'impact de l'élargissement de la RN184 portée à 2x3 voies peut être atténué par un traitement des talus plus satisfaisant que ce qui existe actuellement, l'élargissement de la brèche pourrait être évité par des ouvrages limitant les parties obliques.

Passage dans le site classé de la Vallée Chauvry pour arriver à l'échange vers l'Est.

Tracés A et C :

Peu de questions ont été posées sur le tracé A. Le maître d'ouvrage s'est engagé à proposer une variante, si cette solution était retenue. La disparition des arbres d'alignement dans la solution C apparaît comme un impact majeur

Le passage de la faune a été fréquemment évoqué, le recueil des eaux de ruissellement sur cette plate-forme un peu moins. Le dimensionnement des bassins permettant de recueillir ces eaux et leur localisation représentent des emprises complémentaires et un impact paysager non négligeable.

L'impact de cette infrastructure sur le réseau hydrographique a également été soulevé. Le maître d'ouvrage a pris contact avec le Syndicat des eaux du ru de Presles.

Atelier 2 : Aménagement de la Croix verte (rapporteur : Pierre-Gérard MERLETTE).

M. MERLETTE recense les principales questions posées lors de cet atelier après présentation des différentes solutions par les maître d'ouvrage :

Concernant les accès locaux, le moyen de relier la RN1 et RD9, en solution B notamment n'est pas simple, mais il fonctionne en toute sécurité ?

L'échangeur sera-t-il du même acabit que celui d'Auvers-sur-Oise ? Sera-t-il aussi difficile à réaliser ? Oui, répond le maître d'ouvrage car il se fera sous circulation.

Les propos repris dans les cahiers d'acteurs sont-ils validés ? Ils n'engagent que son rédacteur mais ni la maître d'ouvrage, ni la commission.

Peut-on proposer un accès permettant d'aller à la gare en réutilisant la voirie existante, la RN1 passant au-dessus de la voie ferrée, il existe un dénivelé de 6 mètres, la mise en place d'un carrefour serait complexe à réaliser ?

Pourquoi ne parle-t-on plus du « ring » pour les dessertes locales ? Les voiries locales ne sont plus de la compétence de l'Etat, il faut donc se concerter avec les autorités locales.

Quel est l'impact sur l'agriculture du tracé C ?

Le tracé A imposerait d'effectuer une baïonnette, cela ne favoriserait-il pas les flux déviants ? Les études ne le montrent pas si l'on a un comportement rationnel.

Si les véhicules devant desservir la zone industrielle de Montsoulst passent par la Croix Verte et par la RN1, qu'est-il prévu ? La RN1 est divisée en trois tronçons réaménagés différemment ; la partie basse devrait convenir.

Atelier 2 : Réaménagement de la RN1 (Rapporteur : Pierre-Louis DOUCET)

La maîtrise d'ouvrage a défini les objectifs suivants :

- Redonner à la RN1 une fonction locale
- Renforcer la sécurité
- Améliorer la vie quotidienne des riverains et des usagers
- Assurer une desserte satisfaisante des activités commerciales et industrielles

Et précisé les moyens envisagés pour les atteindre :

- Réduire la circulation de 75 %
- Réduire l'ensemble de la chaussée à 2 x 1 voie.
- Mettre en place des trottoirs, pistes cyclables, passages protégés, et des feux...
- Différencier les aménagements suivant leur position géographique du nord au sud en trois secteurs.

M. DOUCET résume ainsi les interventions :

- Réduire la vitesse partout à 50 km/h (et non à 70 km/h sur certaines portions).
- Demande de feux supplémentaires et de deux giratoires destinés à faciliter l'accès des automobilistes venant du nord et regagnant leur domicile sur le côté de la rive Est.
- Réguler les feux soit par onde verte, soit par feux combinés.
- Protection des riverains contre les conséquences des zones d'activité, en particulier celle des 70 arpents, et du trafic poids lourds.
- Mise en garde contre le délai de réalisation de l'ensemble des ouvrages et contre les conséquences de la politique développée dans le projet de schéma directeur de l'Île-de-France (objectifs de densification et politique de logement).
- Demande ferme unanime de suppression du demi-échangeur de la RD78.

Il rapporte l'intervention du maître d'ouvrage sur le financement de la requalification de la RN1,

précisant qu'il ne pourrait être assuré par la SANEF au même titre que le prolongement de l'A16, et qu'il faudrait discuter avec les collectivités.

M. Daniel DESSE, Maire de Viarmes et Conseiller Général du canton de Viarmes regrette que ce dossier ouvert depuis 20 ans doive encore patienter 8 ans pour trouver sa conclusion. Après avoir démontré tour à tour les inconvénients des différentes solutions proposées, il confirme que le choix du Conseil Général se porte sur le tracé A, tout en émettant quelques objections. Il souhaite que plusieurs éléments environnementaux soient pris en compte : intégration dans le paysage, maintien des itinéraires de randonnées pédestres, réalisation de passages faune.

Il indique que si la zone d'activité de la Croix Verte se réalisait, elle aurait l'avantage de maîtriser l'implantation de cette zone entre la voie ferrée, l'A16 et la RD909. Des aménagements de qualité environnementale pourraient être réalisés. Ce pôle d'activité économique permettrait de créer des emplois.

Enfin, il se laisse à rêver des communes de la Croix Verte traversées par une départementale à 2 x 1 voie arborée, aménagée de piste cyclable menant à Presles. Elle pourrait s'appeler RD78 sans échangeur.

M. Bernard LOUP, Collectif Plaine de France Ouest, indique que déporter le trafic vers l'Est par le tracé A et dégager la RN1 n'est pas un argument avéré.

M. Jean-Marc VALLÉ, Président de l'Association des Riverains de la RN1 à Montsout et Maffliers insiste sur la suppression du demi-échangeur au niveau de la RD78 et de la RN1.

M. KILIDJIAN confirme que la RN1 réduite à 2 x 1 voie avec des feux et des limitations de vitesse protégera Maffliers, si tous les flux sont renvoyés.

Mme Lydie CHIKHANE, Présidente de l'Association Le Clos du Village à Villaines-sous-Bois confirme l'adhésion des communes de Villaines-sous-Bois et de Moisselles au tracé B, ce qui n'empêche pas une activité économique future, préserve la forêt de l'Isle-Adam ou les terres agricoles de la Plaine de France.

M. MABROUK, gérant de la station-service à Maffliers pense que le demi-échangeur au nord de Maffliers a toute son utilité.

M. Vincent BRYCHE, Président de l'Association « Défendre et protéger l'environnement » est préoccupé par le financement de la requalification, le rapporteur du groupe de travail a indiqué qu'il ne serait pas assuré par la SANEF. Qui financera ? A quel moment ?

Mme BRÉVAN se manifeste, car elle s'étonne que ce soit au cours de la huitième réunion que l'on apprenne que le financement de la requalification de la RN1 est distinct du reste du financement et reste à rechercher dans une démarche de l'Etat auprès des collectivités locales, région, département, communes. Elle demande au maître d'ouvrage s'il est exclu que la SANEF verse un fonds de concours permettant d'aménager la RN1 ? Mme BRÉVAN demande que des éléments précis soient fournis lors de la réunion de synthèse du 22 novembre.

Mme PRÉMARTIN répond que l'estimation du réaménagement de la RN1 est de l'ordre de 10 millions d'euros. La totalité de cette requalification est-elle au budget de l'Etat en totalité ou y a-t-il une contribution des autres collectivités ?

Mme Michèle LOUP, Conseillère Régionale d'Île-de-France, avait posé une question sur le financement lors de la réunion d'ouverture de ce débat public. Dans un groupe de travail, il a aussi

été confirmé que la requalification de la RN1 était la justification même du prolongement de l'A16 à la Francilienne.

Elle demande si la requalification de la RN1 a été incluse dans le contrat de projet signé en 2007 entre l'Etat et région pour la période 2007-2013.

Mme CHIKHANE demande qui prendra en charge le réaménagement de la Croix Verte ?

Mme PRÉMARTIN indique que le prolongement et l'aménagement de la Croix Verte sont deux sujets différents. Elle confirme que la requalification de la RN1 sera faite dans le cadre du prolongement de l'A16, cette route sera transférée au Conseil Général. Les 10 millions d'euros prévus peuvent comporter une contribution forfaitaire de la SANEF et des apports éventuels des collectivités pour l'aménagement de la RN1.

Mme BRÉVAN demande à la maîtrise d'ouvrage ce qu'elle a prévu pour la requalification de la RN1. Quels sont les rétablissements de circulations prévus dans le budget ?

Mme Cécilia WALLEZ, Maffliers 2008 déplore que tous les intervenants n'aient pas été contactés et que le dossier soumis au débat soit incomplet. Elle indique que le tracé B permettrait de mettre fin aux nuisances des riverains de la RN1.

Dans le groupe de travail, les grands principes d'aménagement ont été présentés, ce que l'Etat s'engagera à faire. Une discussion devra être menée avec les collectivités pour les aménagements particuliers.

Mme BINSTOCK, membre de l'association Agir Autrement demande si le prolongement de l'A16 ne s'effectue pas, y aura-t-il néanmoins un financement pour effectuer la déviation et un retour vers l'Est près de la RN184 qui rejoint la Francilienne ? Mme PRÉMARTIN ne peut apporter une réponse précise à cette question.

Suite à la demande de M. LOUP concernant le passage sous la voie ferrée, M. NÈGRE, chef du projet A16 procède à la présentation de la solution B en remblai et en déblai. Il indique que l'analyse technique a été étudié selon trois points : la géométrie, l'hydraulique et la phase chantier.

Cette variante représenterait un surcoût estimé entre 5 et 10 millions d'euros. De plus, il faut procéder à une étude détaillée relative à la nappe phréatique, les éléments dont il dispose faisant apparaître une nappe phréatique à moins de 10 m alors que l'encaissement de la route nécessite de descendre à moins de 9 m et qu'il y a un risque de communication avec une nappe plus profonde qui est une zone de captage.

(FIN 23 H 25)