

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

**REUNION DE LANCEMENT  
JEUDI 13 SEPTEMBRE 2007**

***Salle des fêtes de Domont***

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 :

M. PASCAL LELARGE, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT DE L'ÎLE-DE-FRANCE

M. JEREMIE NÈGRE, CHEF DE PROJET A16

INTERVENANTS :

M. PIERRE LAMBERT, SECRETAIRE GENERAL DE LA PREFECTURE DU VAL D'OISE :

M. JEROME CHARTIER, DEPUTE-MAIRE DE DOMONT, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'OUEST DE LA PLAINE DE FRANCE :

M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL

M. MICHEL DUBROMEL, PILOTE DU RESEAU TRANSPORTS ET MOBILITE DURABLES

M. GERARD CLAUDEL, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE

M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE-ADJOINT DE NERVILLE LA FORET

M. JEAN-MARC VALL

MME SYLVIE DUCHESNE, DOMONT

M. PAUL-EDOUARD BOUQUIN, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT

M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST

M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE

M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT

M. CLAUDE ROBERT, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT

MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE, ET DOMONTOISE

M. J.P. HUNAUT, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET

M. PATRICK DEZOBRY, ADJOINT AU MAIRE DE VILLERS LE SEC, AGRICULTEUR

M. JEAN-CLAUDE CAVARD, PROFESSEUR AGREGE DE GEOGRAPHIE DOMONTOIS

MME MARTINE KERHERVÉ, ATTAINVILLE

M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE

M. STEPHANE BIERRE, DOMONTOIS

M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL

MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION DU CLOS DU VILLAGE A VILLAINES SOUS BOIS

(DEBUT DE LA REUNION A 19 H 50)

### **INTRODUCTION**

Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public remercie l'ensemble des participants à cette réunion de lancement du débat public relatif au prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne.

Cette réunion va se dérouler en trois phases :

1. Intervention des institutions : comment voient-elles ce débat, ce qu'elles en attendent ?
2. Présentation du débat public : signification, fonctionnement, modalités.
3. Présentation du projet et échange avec la salle.

### **INTERVENTIONS DES INSTITUTIONS**

**M. Pierre LAMBERT**, Secrétaire Général de la Préfecture du Val d'Oise rappelle que la réalisation de l'autoroute A16, décidée en 1987, avait pour mission d'assurer la liaison entre la région Île-de-France, le littoral Nord-Picardie et l'Angleterre. Cette autoroute A16 a été mise en service progressivement de Boulogne à l'Isle-Adam entre 1994 et 1998. Or, depuis lors, cette autoroute s'arrête aux portes de l'Île-de-France, et une partie importante du trafic se poursuit sur une infrastructure inadaptée et qui a vieilli : la Nationale 1.

Néanmoins, un besoin de prolonger cette autoroute A16 vers la Francilienne reste essentiel afin d'assurer une liaison de qualité aux usagers et soulager les populations riveraines de la Nationale 1 à Montsoult et Maffliers. Le trafic local et le transit s'élèvent à 36.000 véhicules par jour ; ce qui entraîne des nuisances sonores et de pollution, voire des accidents.

Par ailleurs, des projets complémentaires de requalification de la Nationale 1 et d'aménagement de la Croix verte seront aussi à l'étude, et indissociables du prolongement de l'autoroute A16.

En 2004, le Ministre de l'Équipement a demandé une consultation locale des élus et des acteurs socioprofessionnels.

En 2006, une consultation du public a été réalisée à partir d'expositions en mairies et registres d'observations.

Suite à ces consultations, la Commission Nationale du Débat Public a été saisie d'une demande du Conseil Régional d'Île-de-France et de l'Association France Nature Environnement. Il a été décidé d'organiser un débat public sur ce projet.

**M. Jérôme CHARTIER**, Député-maire de Domont, Président de la communauté de communes de l'Ouest de la Plaine de France souhaite la bienvenue à tous à Domont.

En 1996/1997, le projet de l'autoroute A16 devait en principe être connecté au Boulevard Intercommunal du Parisis. En 1998, la concession est annulée. En 2002, le projet redémarre et plusieurs hypothèses sont échafaudées.

M. CHARTIER souligne le professionnalisme de la Commission Particulière du Débat Public, et sa volonté de conduire un débat constructif.

La communauté de communes et le syndicat d'études et de programmation de l'Ouest de la Plaine de France se prononceront sur le projet, et voire le Conseil municipal de Domont.

M. CHARTIER confirme que cette réunion de lancement est plus particulièrement destinée à la présentation du projet, et qu'il aura l'occasion de revenir sur le sujet lors des réunions thématiques.

**M. Jean-Pierre GIRAULT**, Président de la Commission Transports du Conseil Régional indique que ce débat a été demandé par les associations, les acteurs du monde agricole.

L'assemblée régionale aborde régulièrement le sujet de l'autoroute A16, en particulier dans le cadre de la révision du SDRIF. Elle est tout à fait consciente du problème posé localement.

Le Conseil Régional a voté en février 2007 un schéma régional d'aménagement de l'Île-de-France en refusant d'adhérer au tracé A imposé. L'enquête publique, qui concernera 180 communes, interviendra entre le 15 octobre et le 8 décembre 2007.

Même si le parcours moyen annuel des voitures particulières en France baisse chaque année, si le pétrole se fera rare et son prix ne cesse d'augmenter, si les matières premières se raréfient, le développement du trafic routier provoque des inquiétudes, en particulier pour les riverains de Maffliers et Montsoult, communes traversées par un intense trafic routier de transit. Mais, où faire passer le prolongement de l'autoroute A16 ? Quatre tracés sont proposés.

Le Conseil Régional n'a pas encore émis d'avis, sa position tiendra compte des points de vue exprimés dans ce débat. Il s'agit de donner au maître d'ouvrage tous les éléments nécessaires à une prise de décision éclairée.

**M. Michel DUBROMEL**, France Nature Environnement, Responsable transport indique que la FNE regroupe 3.000 associations. Elle a vocation à traiter les problématiques liées à l'environnement depuis le milieu aquatique jusqu'à la protection des espèces animales, en passant par l'aménagement du territoire et les transports.

Domaines d'intervention de la FNE : agriculture, forêt, eau et milieux aquatiques, nature et biodiversité, industrie, produits, services et commerces.

L'origine de la saisine de la CNDP provient d'une concertation partielle et incomplète du public, et le projet présenté ne correspondait pas aux objectifs du PDU.

Attentes générales : réduction des gaz à effet de serre, consommation du territoire dans une zone fortement urbanisée.

Attentes spécifiques : offre multimodale en mode de transport, prise en compte des enjeux locaux.

La FNE a été fortement sollicitée, le Gouvernement ayant décidé de lancer une grande négociation sur le domaine de l'environnement. Une alerte a été lancée : les ressources naturelles arrivent à épuisement (pétrole, territoire, air...).

**M. Gérard CLAUDEL**, Vice-président du Conseil Général du Val d'Oise au démarrage de ce débat souhaite émettre trois vœux :

1. Le vœu d'un débat ouvert
2. Le vœu d'un débat approfondi.
3. Le vœu d'un débat constructif.

M. CLAUDEL indique que le 27 septembre, l'état des réflexions départementales sur le projet sera exposé.

Il rappelle la responsabilité du Conseil Général en matière routière et qu'il s'agit de l'acte 2 de la décentralisation. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, la RN1 est devenue RD301 au sud de la Francilienne, la RN16 : RD316, la Francilienne a été transférée du département à l'État. Ainsi, l'aménagement du carrefour de la Croix Verte, point central entre Cergy et Roissy, est désormais de la responsabilité de l'État.

M. CLAUDEL confirme que les Val d'Oisiens sont au cœur des préoccupations du Conseil Général, et notamment les riverains de la RN1 qui souffrent au quotidien d'un cadre de vie dégradé, de nuisances sonores et visuelles, d'insécurité. Il pense aussi aux Val d'Oisiens qui quotidiennement empruntent la Francilienne et butent sur le point noir de la Croix verte.

## PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Qui organise un débat public ? La Commission Nationale du Débat Public, structure indépendante, qui nomme une Commission Particulière.

Qui saisit la CNDP ? Les parlementaires, les collectivités locales, les associations.

Mme BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public présente les membres de la Commission : Pierre-Gérard MERLETTE, Pierre-Louis DOUCET et Olivier RÉCHAUCHÈRE. Elle rappelle que les membres de la Commission sont liés par des règles déontologiques et d'éthiques, et qu'ils sont indépendants du maître d'ouvrage, du monde associatif et du monde politique. La Commission a vocation à animer le débat et à veiller à la libre circulation de la parole, l'information adéquate du public.

Sur quoi va porter le débat ? Sur l'opportunité du projet, sur les objectifs fixés, sur les principales caractéristiques, sur l'analyse des avantages et des inconvénients des différentes solutions proposées.

Caractéristiques du débat :

- Équivalence des participants
- Argumentation à l'aide de données factuelles, chiffrées, qualitatives, sérieuses

Comment se fait l'information du public ?

- Diffusion du dossier par porteur à domicile
- Documentation sur le site Internet [www.debatpublic-projet-a16.org](http://www.debatpublic-projet-a16.org)
- Possibilité de rédiger des contributions ou des cahiers d'acteurs
- Possibilité de poser des questions orales ou écrites (courriels)
- Possibilité de demander à rencontrer le maître d'ouvrage ou la Commission Particulière du Débat Public
- Possibilité de demander une expertise complémentaire.

Calendrier des réunions :

- 20 septembre : enjeux et déplacements aux différentes échelles du territoire
- 27 septembre : auditions du public, des acteurs institutionnels et présentation des projets locaux
- 4 octobre : agriculture, milieu naturel, environnement
- 13 octobre : projets locaux de développement et vie quotidienne
- 25 octobre : coût, financement et point d'étape
- 9 novembre : réunion libre
- 22 novembre : réunion de synthèse

A l'issue de ces travaux, les contributions seront closes le 24 novembre. La Commission Particulière du Débat Public aura deux mois pour transmettre un compte rendu au Ministre, et ce dernier aura trois mois pour faire connaître sa décision.

Échange avec la salle

**M. Pierre-Yves BOUDER**, Maire-adjoint de Nerville la Forêt demande si la documentation a bien été distribuée.

**Mme BRÉVAN** indique que la synthèse et le journal du débat ont bien été distribués dans les boîtes aux lettres. Une enquête sera faite auprès de Médiaposte sur la distribution des documents.

**M. Jean-Marc VALLÉ**, membre du collectif Plaine de France Ouest, habitant de Maffliers se plaint également de la mauvaise distribution des documents, et demande au public s'il a bien reçu ces documents.

*(Pratiquement la moitié de la salle se plaint de la non réception des documents)*

M. VALLÉ demande aux maires de bien vouloir procéder à l'affichage de cette information sur les différents panneaux d'affichage de leur commune.

### **PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC**

**M. Pascal LELARGE**, Préfet, Directeur régional de l'équipement d'Île-de-France présente l'équipe qui a élaboré le projet.

De quoi s'agit-il ? Il existe deux problèmes principaux : l'échangeur de la Croix verte et la saturation de la N1, auxquels il faut trouver des solutions pratiques à mettre en œuvre pour résoudre rapidement ces difficultés.

**M. Jérémie NÈGRE**, chef de projet A16 souligne que la DREIF est le maître d'ouvrage du projet pour le compte du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable. Il rappelle le contexte et la problématique de la situation, qui devrait encore se dégrader compte tenu du développement important de la grande couronne et des besoins en déplacement.

#### **Objectifs du projet :**

1. Rendre cohérent le réseau des voies rapides urbaines
2. Résoudre les bouchons et les ralentissements sur la RN1 et la Croix verte
3. Améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants

#### **Enjeux :**

1. Protection du patrimoine et des paysages
2. Préserver le cadre de vie des habitants
3. Préserver l'activité agricole
4. Potentiel de développement
5. Préservation des milieux naturels

#### **Quatre solutions proposées :**

##### **SOLUTION A.**

Cette solution reprend le trafic arrivant de l'A16. Elle reprend l'infrastructure existante entre Presles et Nerville, avant d'arriver sur Maffliers, continue tout droit pour aller atteindre la Francilienne avec un échangeur à l'Est d'Attainville.

##### **SOLUTION B.**

Cette solution reprend également la première partie de la RN1, avant Maffliers, elle va contourner Maffliers et Montsoult au plus proche de la voie SNCF pour aller récupérer la Francilienne au niveau de l'échangeur de la Croix verte.

##### **SOLUTION C.**

Cette solution reprend aussi la partie nord de la RN1, qui ensuite continue tout droit et propose à l'usager soit de continuer encore tout droit jusqu'à la Francilienne pour aller vers l'Est (Roissy) ou repiquer via la RD909 vers la Croix verte, pour descendre vers Sarcelles sur la RD301.

#### SOLUTION D.

Cette solution est différente des trois autres solutions. Elle ne reprend pas la RN1. Le trafic de l'A16 est reporté intégralement sur la RN184 en reprenant l'échangeur entre la RN16 et la RN184. Ceci nécessite l'élargissement de la RN184 dans la forêt de l'Isle-Adam, un complément d'échangeur au niveau de la Francilienne pour permettre l'accès vers l'Est, ensuite un élargissement de la Francilienne à deux fois trois voies pour accueillir le trafic jusqu'à l'échangeur de la Croix verte, qui est repris comme dans les autres solutions.

#### Autres projets connexes et indissociables de l'A16 :

1. La requalification de la RN1 dans Montsoul et Maffliers avec l'objectif d'éloigner le trafic de transit de la RN1 pour permettre de sécuriser la RN1 et d'améliorer le cadre de vie des riverains.
2. La Croix verte est un giratoire qui récupère énormément d'échanges de nature différente qui viennent converger en un même point et qui provoquent une saturation régulière aux heures de pointe. Il faut hiérarchiser les différents trafics.

#### Impacts, enjeux du territoire et insertion du projet dans le territoire :

- Cadre de vie et les activités humaines (bruit, qualité de l'air, sécurité routière).
- Espace agricole (prélèvement, coupure de parcelles, effets connexes microclimatiques ou autres).
- Environnement naturel (patrimoine, paysage, impacts sur la faune et la flore).
- Projets urbains (compatibilité, impacts des différentes solutions sur les documents d'urbanisme).

#### Coût et financement :

Le coût varie entre 145 M€ et 190 M€ selon les solutions.

La SANEF, concessionnaire du projet, devrait financer le projet. Cette nouvelle session de l'A16 se ferait sans péage.

#### Calendrier du projet :

- Deuxième semestre 2007 : débat public
- Premier semestre 2008 : décision du Ministre
- En 2010 : enquête publique et études
- Entre 2010 et 2016 : maîtrise d'ouvrage déléguée à la SANEF, acquisitions foncières et travaux.
- En 2016 : mise en service.
-

### Échange avec la salle

**M. VALLÉ**, en tant que Président de l'Association des Riverains de la RN1 sur Montsoul et Maffliers remercie le Conseil Régional et France Nature Environnement pour la saisine de la CNDP au sujet de l'obtention de ce débat public.

Il s'étonne que les emprises entre la Francilienne et le BIP ne soient toujours pas levées. Par ailleurs, il s'interroge sur le contenu du dossier relatif au débat public concernant l'installation d'un hypermarché à Sarcelles, où il est indiqué que l'A16 a vocation à être prolongée jusqu'au BIP.

**M. LELARGE** confirme que l'État n'a pas l'intention de prolonger l'A16 au-delà de la Francilienne.

**Mme Sylvie DUCHESNE**, Domontoise, déplore que l'on s'empare constamment des terres agricoles. Par ailleurs, si le projet A se réalise, quid de la zone industrielle identique à celle de Saint-Ouen l'Aumône ? Personne n'a évoqué les nuisances et la pollution engendrées par ce projet de plate-forme logistique.

**M. LELARGE** confirme que, indéniablement, les emprises de la voirie selon les projets envisagés consomment des espaces agricoles. Ce n'est pas le maître d'ouvrage des routes qui décide de l'urbanisation plus ou moins ambitieuse générée par un tel projet, mais le SDRIF et le schéma directeur local.

**Mme BRÉVAN** précise que les réunions des 27 septembre et 13 octobre porteront sur les projets locaux de développement.

**M. Pierre-Yves BOUDER** demande si, dans l'hypothèse où la solution D serait retenue, il est possible de penser une requalification de la Nationale jusqu'au démarrage de l'embranchement de la RN184 ?

**M. Jérémie NÈGRE** indique qu'il est prévu dans la solution D, et chiffré dans le coût, un réaménagement jusqu'à l'embranchement actuel A16/RN1, y compris dans toute la partie avant Maffliers entre Presles et Nerville, donc une remise à deux fois une voie, suppression de la glissière de sécurité qui pose problème aux animaux pour traverser.

**M. Paul-Édouard BOUQUIN**, Conseiller Municipal à Domont demande si l'on ne pourrait pas mettre dans le projet les renseignements concernant les raccordements aux deux bouts de la Francilienne Val d'Oisienne, c'est-à-dire d'un côté à Roissy et de l'autre le bouchon biquotidien à partir de Frépillon ?

**M. Jérémie NÈGRE** confirme que la Francilienne connaît actuellement des problèmes de saturation dus au fait qu'elle n'est pas totalement terminée. Des projets routiers sont prévus dans le secteur à horizon 2020-2030. Ce sont des projets à la fois du Conseil Général et de l'État.



**M. Bernard LOUP**, collectif Plaine de France Ouest souhaite savoir ce qu'il en est de la zone d'activités sur la Croix verte ?

**Mme BREVAN** rappelle que ce point particulier sera examiné lors de la séance consacrée au projet de développement.

**M. Michel TOURNAY**, Président de l'Association AREC Plaine de France estime que si l'on veut raccorder l'A16 à la Francilienne, il faut éviter la Croix verte.

**M. Vincent BRYCHE**, Président de l'Association Défendre et Protéger l'Environnement n'est pas convaincu par les pourcentages figurant dans la présentation du maître d'ouvrage. Les gains seraient plus importants avec la solution B, qui permet de dévier le trafic et d'aller vers Paris. Sur la complexité de l'échangeur, il souligne que des ouvrages d'art qui fluidifient le trafic doivent être conçus.

**Mme BRÉVAN** demande au maître d'ouvrage de revenir sur le changement de vocation de ce prolongement de l'A16 et le fait que cela s'arrête à la Francilienne.

**M. LELARGE** indique que ce n'est pas le même sujet d'envisager le prolongement de l'A16 le plus loin possible dans la zone agglomérée parisienne ou bien de l'arrêter sur la Francilienne. Hélas, le fait d'arrêter l'A16 à la Francilienne confère au projet un caractère plus local.

La DREIF est un exploitant du réseau de voies rapides urbaines en Île-de-France. Il est important que ce réseau soit homogène et cohérent. Il ne s'agit pas de démultiplier ce réseau à perte de vue ou à loisir, mais de le faire fonctionner aussi efficacement que possible.

**M. Claude ROBERT**, Conseiller Municipal à Domont demande : qu'envisage-t-on après la Croix verte pour ne pas engendrer des problèmes supplémentaires aux riverains en aval sur la RN1 ?

**M. LELARGE** mentionne que les problèmes soulevés dans ce débat concernent pour la zone d'étude la congestion à la Croix-Verte et le trafic sur la RN1 dans Montsoult et Maffliers. On ne réglera pas tous les problèmes, on est centré sur un territoire et une échelle pertinente pour ce projet.

**Mme Michèle LOUP**, Conseillère régionale Île-de-France, Domontoise précise que la requalification de la RN1 doit se faire à partir de l'Isle-Adam selon le tracé D. Qu'en est-il pour les trois autres tracés ?

**M. Jérémie NÈGRE** indique que dans les solutions A, B et C, la RN1 est utilisée pour l'A16. Elle est mise aux normes autoroutières. Des passages agricoles, un passage faune, un meilleur traitement des eaux pour la partie nord sont réalisés.

**Mme Michèle LOUP** s'étonne du coût de la requalification de la RN1, qui devrait être pris en charge par l'A16.

**M. Jérémie NÈGRE** revient sur les solutions A, B et C. La requalification de la RN1 est commune, et ne concerne que la traversée de Montsoul et de Maffliers, elle est estimée à 10 millions d'euros. Par contre, dans la solution D, elle est estimée à 20 millions d'euros, c'est-à-dire 10 millions d'euros pour la partie dans Montsoul et Maffliers, et 10 millions d'euros pour la partie nord. Tous les coûts des travaux pour la remise aux normes au nord de la RN1 ont été intégrés dans le projet.

**M. J.P. HUNAULT**, Conseiller municipal à Villers-Adam s'interroge sur l'opportunité du tracé D, dont le parcours est plus long. Il souhaite qu'une étude de bruit soit effectuée en fonction des conditions météorologiques.

**Mme BRÉVAN** indique que la réponse à la deuxième question sera apportée lors de l'examen des conditions de bruit et de l'environnement.

**M. LELARGE** précise que la solution D devait être étudiée et proposée au débat.

**M. Jean-Loup DESBARBIEUX**, Conseiller municipal à Nerville la forêt démontre que le tracé A, et pour une certaine partie le tracé D visent à favoriser un trafic tangentiel autour de l'Île-de-France, alors que les tracés B et C répondent plus à un besoin de trafic radial, c'est-à-dire allant rejoindre l'A16 par la RN1 renommée RD301, et pour le tracé C en s'appuyant sur la RD909.

**M. Jérémie NÈGRE** précise que la solution A privilégie les trafics vers l'Est, qui viennent se brancher sur la Francilienne pour ensuite glisser autour de la zone urbanisée. Le tracé B, en se rapprochant de la Croix verte, se connecte plus vite vers la RD301, donc il pénètre plus le cœur de l'Île-de-France. La solution C reprend les deux à la fois, c'est-à-dire le trafic de rocade, connexion à la Francilienne et la possibilité de revenir vers la RD301, donc au cœur de l'Île-de-France. La solution D reprend également du trafic de rocade, mais avec un allongement de parcours.

**M. Patrick DEZOBRY**, Adjoint au Maire de Villers le Sec déplore qu'il manque un maillon à l'A16 qui rejoint la Francilienne et que l'espace agricole du Val d'Oise soit constamment rogné. Il demande : Pourquoi faire arriver l'A16 sur la Francilienne qui est déjà engorgée ? La déviation Est de Roissy ne va pas résoudre le problème des bouchons sur le nord.

**M. DEZOBRY** trouverait intéressant de détailler les prix de revient de chaque tracé pour mieux comprendre tous ces chiffres.

**M. LELARGE** précise que, concernée par cette question, la DREIF aménage le secteur de Roissy avec la Région d'ailleurs et ses partenaires, c'est absolument essentiel pour l'économie régionale.

**M. DEZOBRY** estime que si le tracé A était retenu, cela ferait un appel de circulation important, et il faudrait prévoir la mise en deux fois trois voies entre Attainville et Roissy, le coût serait nettement différent.

**M. Jérémie NÈGRE** précise que le phénomène de saturation de la Francilienne est indépendant du projet A16. Cette question est liée à l'évolution des trafics de rocade qui aura lieu ces prochaines années, ce n'est pas le projet de l'A16 qui va saturer la Francilienne. La quantité de trafic sera à peu près équivalente pour les quatre solutions.

**Mme BRÉVAN** interrompt le fil de la réunion pour avertir le public que les prochaines réunions se tiendront à partir de 20 heures, et non 19 h 30.

**M. Jean-Claude CAVARD**, Professeur agrégé de géographie, Domontois, ayant comparé des cartes IGN entre 1979 et 2002 observe une densification du maillage routier sur toute la Plaine de France, et déplore que la Plaine de France et ses franges aient été sacrifiées.

*Question écrite : J'utilise l'A16 le week-end, la section à péage sera-t-elle modifiée ? Le coût du péage sera-t-il augmenté lors de la fin des travaux de raccordement à la Francilienne ?*

**M. LELARGE** indique que cette opération est à la charge du concessionnaire. L'impact financier du coût du projet sera réparti sur l'ensemble du réseau SANEF. Il ne devrait pas y avoir d'augmentation sensible des péages pour les usagers en général et donc pour ceux de l'A16.

**M. Jean-Marc VALLÉ** s'étonne que l'échangeur de la Croix verte selon la solution B qui est décrit comme très imposant se révèle le moins coûteux en page 64 du dossier.

**M. Jérémie NÈGRE** indique que pour la solution B, comme l'A16 arrive à la Croix verte, il est très difficile de différencier la partie propre à l'A16 et celle propre à la Croix verte. Ainsi, la part du carrefour de la Croix verte liée à l'A16 (bretelles, ouvrages d'art...) est incluse dans le coût de prolongement de l'A16. Au total, la Croix Verte est estimée à environ 40 M€.

**Mme BRÉVAN** rappelle que des détails seront apportés lors de la réunion consacrée aux coûts et financement.

**Mme Martine KERHERVÉ**, Attainville constate que les quatre tracés vont aboutir à Attainville. Y a-t-il eu une étude de nuisances pour chaque tracé relatif à cette commune ?

**M. Jérémie NÈGRE** précise que sur le bruit et la qualité de l'air, des études ont été effectuées avec des simulations pour chaque solution et pour toutes les communes concernées par les tracés, dont Attainville.

**Mme KERHERVÉ** affirme que lorsque les véhicules ne peuvent plus circuler sur la Francilienne ou sur les autres axes, ils traversent Attainville. En a-t-on tenu compte ? Cela a-t-il été quantifié ?

**M. Jérémie NÈGRE** indique qu'aujourd'hui de nombreux véhicules sortent avant la Croix verte pour éviter les bouchons, et que les 4 tracés proposés suppriment tous ces bouchons et donc n'engendrent plus ce trafic sur la voirie locale. Il précise que la question sera analysée lors de la prochaine réunion thématique sur les trafics.

**M. Georges MISSEREY**, Maire d'Attainville estime qu'une confusion est faite entre la Francilienne, le carrefour de la Croix verte et le giratoire de la Croix verte.

**M. Jérémie NÈGRE** précise que si l'on veut réaliser à la Croix verte un échangeur sans giratoire, tout en maintenant l'hypothèse que le trafic de l'A16 puisse arriver aussi bien du sud, de l'est, de l'ouest ou du nord, en fonction des quatre solutions, on est obligé de faire un monstre à la Croix verte et de prendre énormément d'emprises. Donc, on est obligé de choisir une des solutions A16 avant de pouvoir décider de ce que l'on fait à la Croix verte, et surtout le faire dans des emprises qui soient raisonnables pour que l'échangeur n'impose pas sa vision et sa présence à toutes les communes.

**M. Pierre-Yves BOUDER** revient sur les dégâts occasionnés dans la forêt de l'Isle-Adam par le passage de la RN184. Il s'interroge sur l'appétit des transporteurs qui pourrait être aiguisé par la mise place de telles infrastructures routières et celui des plates-formes logistiques, reliant Cergy à Roissy.

**M. Sébastien BIERRE, Domontois**, demande si le maître d'ouvrage a tenu compte dans ses chiffrages d'une quelconque amélioration des voies ferrées ? Pour se rendre à Cergy, il faut transiter par Paris, des flux pourraient être évités. En avez-vous tenu compte ?

**M. LELARGE** précise que la lente évolution du réseau de transports en commun structurant porte sur le long terme et qu'il existe des services de bus, des services de transports urbains, de transports en commun qui se développent, mais dans la limite de capacité de financement des collectivités et des entreprises qui paient une partie du service.

**Mme BRÉVAN** souhaite qu'un représentant du STIF vienne expliquer les projets de transport en commun.

**Mme Lydie CHIKHANE**, Présidente de l'Association du Clos du Village à Villaines sous Bois convient que le prolongement de l'A16 est indispensable. Le tracé B est le moins coûteux et inclut l'échangeur de la Croix Verte. Elle demande que l'aspect financier soit détaillé.

Qu'en est-il du péage ? Si le péage de Méru était supprimé, la fréquentation de l'A16 serait augmentée et par conséquent la RN1 désengorgée.

Une concertation du SDRIF de l'Oise et du Val d'Oise devra intervenir.

**Mme BRÉVAN** indique qu'un représentant du département de l'Oise viendra exposer ses projets. Quant aux questions sur le financement, elles seront approfondies lors de la réunion thématique spécifique. Un représentant de la SANEF sera également invité.

(FIN DE LA REUNION A 22 H 40)