

2007

Soutenu par :

- . A.D.R.E.C. Bouffémont 01 39 91 60 80
- . Collectif PLU Domont 01 39 91 51 26
- . Assoc des Riverains de la RN1 à Montsoul-Maffliers
- . Les Amis de la Terre Val d'Oise 01 39 35 00 50
- . Assoc Peut être Villaines sous Bois 01 30 35 60 88
- . Ecouen Environnement 01 39 90 70 92
- . Assoc Clos du Village Villaines s/ Bois 01 30 35 63 45
- . Assoc pour la sauvegarde du Moulin et des
- . Attainville ma campagne 01 39 91 93 69
- . Cercelets – Domont 06 77 24 93 22
- . Défendre et protéger l'Environnement Baillotais 01 34 73 97 14

Contribution au débat

## A propos de la contribution de l'AREC

### Quels objectifs pour le débat ?

Pour la richesse du débat et son avancée, autant se mettre d'accord dès maintenant sur les objectifs du débat.

#### **Pour le Collectif Plaine de France Ouest**

Nous avons écrit dans notre cahier d'acteur : « *Seuls subsistent donc les objectifs locaux qui ont toujours fait l'unanimité :*

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

Nous pensons que ce double objectif faisait l'unanimité. Ce n'est pas encore le cas.

#### **Pour l'AREC,**

##### **Son objectif n°1 : « la continuité du réseau autoroutier ».**

La solution suit aussitôt : « *c'est-à-dire le raccordement de la A16 à la Francilienne au carrefour de la Croix Verte et par conséquent l'allègement du trafic autour de ce rond-point ».*

Quel intérêt à vouloir la continuité du **réseau autoroutier** quand le trafic de la N1 dans l'Oise est le double du trafic de l'A16 ?

##### **Parlons plutôt de la discontinuité du réseau routier dû :**

- au non achèvement de la RN1 en voie rapide de Groslay à l'Isle Adam
- à la présence du giratoire d'Attainville sur la Francilienne

L'AREC n'identifie pas clairement le problème du giratoire sur la Francilienne qui est l'un des deux problèmes principaux à résoudre.

##### **Son objectif n° 2 : « la réduction du trafic sur la N1 au sud de la Croix-Verte ».**

Ce n'est pas en touchant au toit de la maison qu'on répare les fondations...

Il y a un vrai problème de circulation sur la N1 en zone dense à partir de Groslay et Pierrefitte. Cette question ayant été souvent évoquée par le passé dans les discussions sur le prolongement de l'A16 jusqu'à Paris relève aujourd'hui de la mise en application du PDU (Plan de déplacement urbain) d'Île de France dont l'objectif principal est la réduction de l'usage de la voiture. Elle ne relève pas du présent débat.

Le Collectif PFO, qui a voulu ce débat public, avait souhaité que le débat s'étende jusqu'aux communes de Villiers-le-bel, Sarcelles et Pierrefitte. Ce n'est pas ce qui a été retenu par la Commission organisatrice du débat public. Le Collectif PFO respecte la règle du jeu. Mais nous ne fuyons pas le débat sur cette question et nous renvoyons aux données chiffrées des prévisions de trafic en 2015 au sud de la Croix Verte sur la N1 :

- Tracé A : 5850 véhicules à l'heure de pointe du soir
- Tracé B : 6000 « « « «
- Tracé C : 6300 « « « «
- Tracé D : 6050 « « « «

Ces prévisions montrent le peu d'efficacité du tracé A, présenté par certains comme devant dévier fortement le trafic vers l'est : 150 véhicules sur 6000. C'est bien peu pour des conséquences lourdes d'aménagement. Nous y reviendrons dans le débat.

**3<sup>ème</sup> et dernier objectif pour l'AREC :** « diminution du trafic de transit sur les communes de Montsoul et Maffliers ».

Le Collectif PFO déplore que cet objectif arrive en dernière position dans les préoccupations de l'AREC.

## Sur l'analyse et la comparaison des 4 solutions :

### **Solution A :**

#### Deux affirmations chocs :

1. « C'est, de loin, la solution qui présente le plus d'avantages. » FAUX, cette affirmation est totalement démentie par la consultation des différentes études jointes au dossier du maître d'ouvrage et de leurs conclusions.
2. « C'est d'ailleurs celle qui a été présentée comme solution de base lors de l'enquête publique de février 2006 »: Encore FAUX, il n'y a pas eu d'enquête publique en février 2006, mais une simple information à l'aide d'une exposition sur le choix du maître d'ouvrage en faveur du tracé de base (tracé A ). Il faut arrêter de parler de concertation qui aurait eu lieu. Il n'y a pas eu de concertation.

Il faut rappeler à l'AREC que depuis la décision de la CNDP d'organiser un débat public, tout est remis à plat et les quatre tracés sont présentés avec le même niveau d'études et de renseignements, ce qui n'était pas le cas en février 2006. L'enquête publique aura lieu après le débat public.

#### Pour l'AREC, les arguments en faveur du tracé A :

- Meilleure liaison A16 – Roissy : c'est vrai, ce trajet sera réduit de 1km alors que la liaison A16 –RD301 (exRN1) sera allongée de 3,5km. Résultat, le tracé A est d'un bien faible intérêt pour déporter le trafic vers l'est et abandonne le premier des objectifs (supprimer le trafic de transit dans Montsoul et Maffliers), qui décidément n'est pas un objectif pour l'AREC. D'après les prévisions du maître d'ouvrage, sur 6000 véhicules à l'heure de pointe, c'est seulement 150 véhicules de plus qui seront déviés vers l'est comparé au tracé B (voir étude de trafic). C'est beaucoup de dégâts pour les espaces agricoles et pour les habitants de Montsoul et Maffliers pour seulement 150 véhicules.
- Simplicité du réaménagement du carrefour de la Croix Verte : simplicité relative quand on observe la présence de 4 giratoires autour de ce carrefour.
- Compatibilité avec les projets de développement des zones d'activités prévus à proximité de l'échangeur de la Croix Verte : c'est pour le Collectif Plaine de France Ouest un point central du débat et de désaccord. Pour l'AREC l'attractivité du secteur est le giratoire de la Croix Verte alors effectivement il faut le tracé A pour ouvrir un grand espace à l'urbanisation et accueillir de grands entrepôts de logistique uniquement routier. C'est d'ailleurs ce qu'a prévu le Syndicat Intercommunal d'Aménagement (SMEP) quand il ambitionne de faire une zone d'activités semblable à celle de St Ouen l'Aumône sur 150 à 200 ha.

Pour le Collectif Plaine de France Ouest, l'attractivité du secteur est son cadre de vie à proximité de plusieurs sites inscrits ou classés et s'il doit y avoir des espaces ouverts à l'urbanisation, c'est sur des surfaces plus réduites pour éviter l'afflux des entrepôts déjà bien présents.

Cette question a déjà fait l'objet d'un débat organisé par le Conseil Général en 2002-2003. A l'issue du débat, il a renoncé à l'ouverture de la zone d'activités sur 50 ha à l'emplacement de la Cueillette.

- Sur le morcellement de l'espace agricole, mettre au même niveau les tracés B et C est une erreur manifeste. Le C est le tracé qui morcelle le plus l'espace agricole en transformant la RD 909 en voirie principale. Le C est encore plus néfaste que le A pour l'activité agricole et maraîchère.
- La référence aux espaces partiellement urbanisables au SDRIF de 1994 est aussi discutable au moment où le projet de SDRIF va être mis à enquête publique. Le projet de SDRIF qui a fait l'objet de nombreuses réunions publiques et adopté par le Conseil Régional en février 2007, a le souci d'économiser les espaces agricoles et de réduire l'étalement urbain, il a émis un avis défavorable sur le prolongement de l'A16 suivant le tracé A et il prévoit un front urbain à la Croix Verte incompatible avec le tracé A et l'importante zone d'activité qui va avec.
- Sur les nuisances sonores, il est « *tellement évident* » pour l'AREC que le A est le plus favorable, qu'ils n'ont même pas consulté l'étude acoustique. Selon l'étude, pour nous, les trois tracés A, B et C sont globalement équivalents en ce domaine. L'AREC ignore que quand on s'éloigne de Montsoul et Maffliers, on se rapproche de Villaines-sous-Bois et qu'on laisse plus de véhicules dans Montsoul et Maffliers.

#### **Pour l'AREC, les arguments contre le tracé B :**

- Le B ne répond que partiellement aux objectifs du projet : pas étonnant car il semble que l'AREC n'ait pas les mêmes objectifs que le Collectif Plaine de France Ouest (voir 1<sup>ère</sup> partie sur les objectifs).
- L'AREC ironise sur la complexité et le caractère accidentogène de l'échangeur de la Croix Verte et ignore ce qui est écrit en page 13 de l'étude de sécurité routière : « *La solution B présente, en nombre d'accidents et en coût de l'insécurité, le bilan de sécurité le plus favorable en comparaison absolue des autres solutions* ».

Enfin l'AREC se préoccupe de l'allongement des parcours dans le cas de la solution D, en le chiffrant à 300 000km par jour. Sur cette question nous renvoyons toujours à l'étude de sécurité routière qui indique en page 12 le nombre de km/jour à l'horizon 2015 sur le périmètre du projet :

Tracé A : 2 056 968

Tracé B : 1 961 936

Tracé C : 2 029 863

Tracé D : 2 147 904

L'écart entre le A et le D serait donc selon le Maître d'ouvrage de 91 000 km en faveur du tracé A sur le D. Mais l'AREC oublie dans son argumentaire de signaler l'allongement de 95 000km du tracé A comparé au tracé B avec l'augmentation de la consommation de carburant.