

LE TERRITOIRE DU PROJET ET LA PROBLÉMATIQUE ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS

Le Nord de l'agglomération parisienne bénéficie d'un patrimoine d'espaces ruraux et naturels de qualité. C'est dans ce vaste territoire que s'inscrit le projet de prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne. En quelques décennies, ce territoire a été soumis à des développements urbains importants, avec en particulier la création de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise à l'Ouest, et le développement important de Roissy, à l'Est. Ce sont ces évolutions qui ont conduit à l'inscription dans le SDRIF de 1994, des zones spécifiques de protection de l'environnement et, en particulier, la création d'une « ceinture verte ». C'est au cœur de ce territoire à enjeux que se situe la zone d'influence relative au projet de prolongement de l'autoroute A16.

L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Au cœur de la notion francilienne de « ceinture verte », le département du Val-d'Oise et la zone d'influence élargie du prolongement de l'A16 possèdent les caractéristiques de ces territoires où se mêlent pôles économiques, villages et bourgs et grandes entités boisées et agricoles.

➔ Les deux échelles du projet

Ce dossier présente le territoire du projet **selon deux échelles**.

La zone d'influence directe : cette zone correspond aux communes sur lesquelles se situent les différentes solutions présentées pour le prolongement de l'autoroute A16 et ses aménagements. Il s'agit donc de la zone dans laquelle s'insère l'infrastructure. Elle concerne les communes d'Attainville, Baillet-en-France, Béthemont-la-Forêt, Chauvry, Maffliers, Montsoul, Nerville-la-Forêt, Presles, Villaines-sous-Bois et Villiers-Adam.

La zone d'influence élargie : elle concerne l'ensemble des communes pour lesquelles ce prolongement pourrait avoir un effet structurant. Il s'agit de la zone sur laquelle l'infrastructure apporterait une amélioration des déplacements et donc une plus grande attractivité.

Elle se situe dans une bande d'une douzaine de kilomètres de part et d'autre du projet de prolongement de l'autoroute A16.

Au Nord, elle commence dans l'Oise, à une dizaine de kilomètres au Nord de L'Isle-Adam ; à l'Est, elle s'étend jusqu'au pôle économique de Roissy ; au Sud, elle établit la jonction entre les anciennes routes nationales 1 et 16 jusqu'à l'extrémité Sud du Val-d'Oise ; à l'Ouest, elle s'arrête à proximité de l'autoroute A115 — la liaison entre l'A16 et l'Ouest francilien étant déjà efficacement réalisée par la RN184.

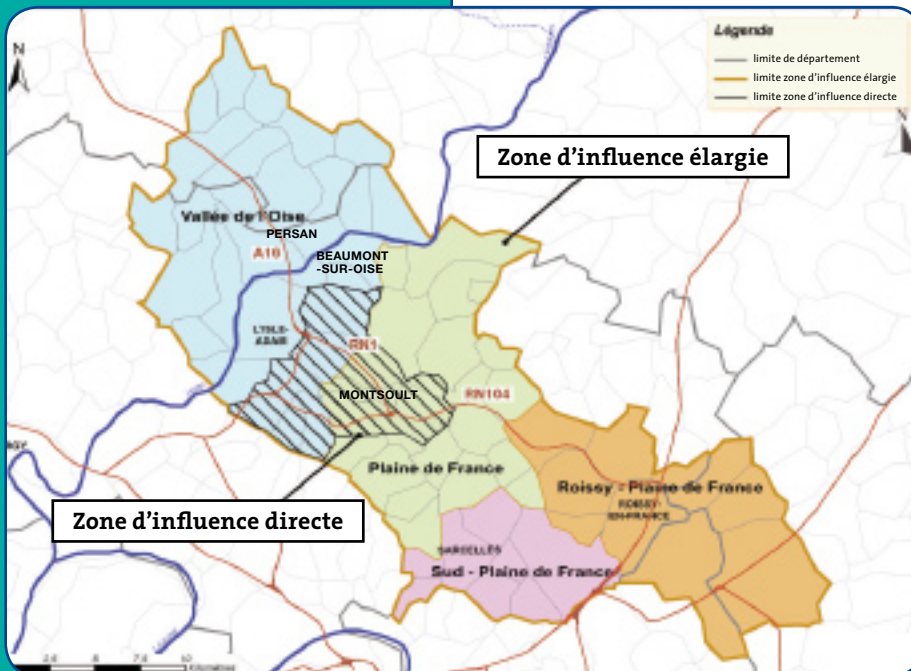
La « ceinture verte » comprend, par convention, l'ensemble des espaces libres de toute urbanisation entre 10 km et 30 km autour de Paris.

LA « CEINTURE VERTE » RÉPOND À TROIS OBJECTIFS :

- freiner le développement en tâche d'huile de la zone agglomérée la plus dense ;
- offrir à ses habitants des lieux de détente, tels que des bases de loisirs et de plein air, des parcs urbains ;
- maintenir une agriculture de proximité et développer les jardins familiaux.



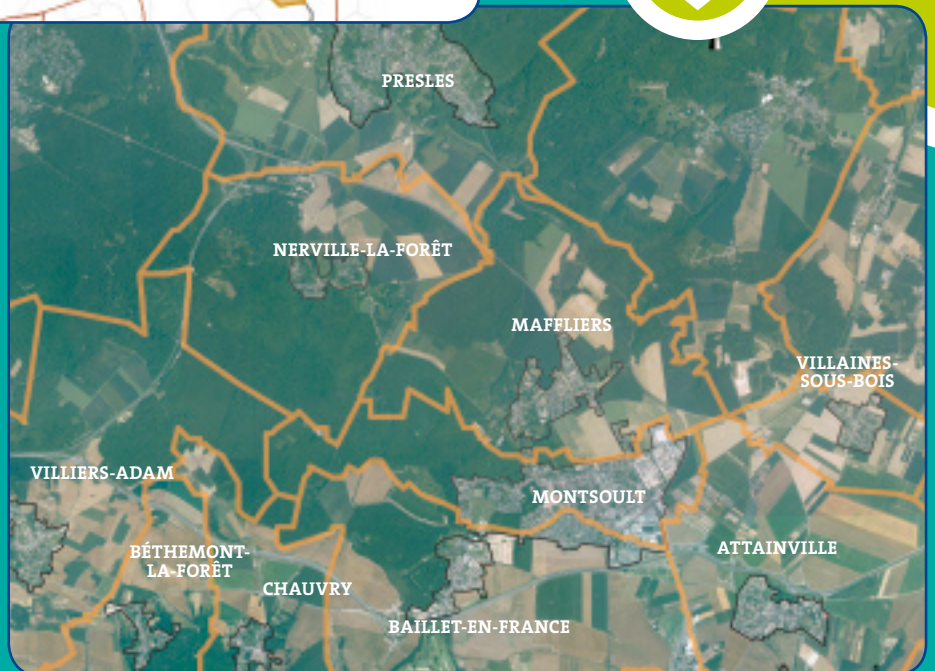
Source : Fd IGN GeoFla
Insee, Sirene, Sitadel - Réalisation GEODE Étude A7-conseil



Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France de 1994

Les zones d'influence du projet

Les communes de la zone d'influence directe



Source : DREIF
Fond de plan : BD ORHOTO © IGN 2003

➔ Le Val-d'Oise, un département hétérogène de grande couronne

Le projet de prolongement s'inscrit au cœur du Val-d'Oise, un département qui comporte des secteurs fortement urbanisés au Sud et à l'Est contrastant avec le Nord et l'Ouest à dominante rurale.

À proximité du projet, le département est marqué par deux pôles régionaux et une ville trait d'union.

Le pôle régional de Cergy-Pontoise accueille, en qualité de préfecture, les principaux équipements administratifs et pôles de services du Val-d'Oise. Depuis sa création comme ville nouvelle en 1967, Cergy-Pontoise est devenue communauté d'agglomération et compte 18 % de la population et 27 % des emplois du département.

Le secteur de Roissy se trouve en limite Est du département. Les activités liées à l'aéroport Charles-de-Gaulle totalisent plus de 25 % des emplois du département. Ce secteur attire également les populations actives de Picardie.

La ville de Persan au Nord du département est considérée dans le SDRIF de 1994 comme une ville « trait d'union ». De par sa localisation en périphérie de la région parisienne, elle contribue à l'ouverture de l'Île-de-France vers la région voisine.

➔ Des ensembles géographiques contrastés

Située à l'Est du Val-d'Oise, la zone d'influence élargie présente les mêmes contrastes que le département ; des caractéristiques très rurales dans sa partie la plus excentrée puis une zone de plus en plus dense à mesure que l'on se rapproche du cœur de l'Île-de-France. Cette distinction se fait aux environs de la Francilienne. De manière plus fine, on distingue quatre ensembles géographiques homogènes : la « Vallée de l'Oise » située au Nord de l'aire d'étude, la « Plaine de France » située au centre, la zone « Roissy – Plaine de France » située à l'Est et « Sud – Plaine de France » au Sud.

En limite du Parc Naturel Régional du Vexin, la « Vallée de l'Oise » regroupe les zones rurales et forestières qui entourent les rives urbanisées de l'Oise. La « Plaine de France », vaste terre de grande qualité agricole, est une zone ouverte qui s'étend des limites rurales du Nord de l'Île-de-France aux franges urbaines du Sud. La zone « Sud – Plaine de France », centrée autour de Sarcelles, s'est fortement développée dans les années 60 et présente un urbanisme de grands ensembles. Enfin, le secteur « Roissy-Plaine de France » se regroupe autour de l'aéroport et accompagne son dynamisme économique.

LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

En limite des territoires de la « Vallée de l'Oise » et de la « Plaine de France », les forêts de L'Isle-Adam à l'Ouest, de Carnelle au Nord et de Montmorency au Sud et la Plaine de France à l'Est entourent la zone d'influence directe. S'intercallant entre les deux massifs forestiers de L'Isle-Adam et de Carnelle, dans la partie Nord du territoire concerné, une zone agricole vallonnée à l'urbanisation limitée s'ouvre progressivement sur la Plaine de France. Dans la partie Sud, l'agglomération formée par les communes de Montsoul et Maffliers s'est développée autour de la RN1 actuelle. Ces communes ont conservé un caractère rural tout en accueillant des zones d'activités.

SYNTHÈSE

Entre unités paysagères et franges d'urbanisation, le territoire est structuré par quelques grands pôles économiques, des espaces ruraux et naturels et des villages.

LE PATRIMOINE ENVIRONNEMENTAL

Les massifs, les domaines forestiers, les milieux naturels et le patrimoine bâti font de la zone concernée par le prolongement de l'A16 un secteur aux caractéristiques environnementales fortes.

➔ Les parcs naturels régionaux

La zone d'influence élargie comprend une partie des Parcs Naturels Régionaux (PNR) de l'Oise – Pays de France et du Vexin français.

Le parc naturel régional Oise - Pays de France

Le parc naturel régional Oise-Pays de France, créé en 2004, est le premier parc interrégional de France (Régions Île-de-France et Picardie), le premier parc naturel régional picard et le quatrième créé en Île-de-France. Le parc d'une superficie de 60 000 ha à dominante forestière et agricole (grandes cultures céréalières majoritairement) concerne près de 110 000 habitants. Sa partie Ouest appartient à la zone d'influence élargie mais pas à la zone d'influence directe. Le parc Oise-Pays de France a essentiellement pour but de préserver un territoire périurbain, d'une richesse historique et architecturale exceptionnelle, menacé par la pression foncière due à la proximité de Paris et de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Le parc naturel régional du Vexin Français

Le parc national régional du Vexin Français a été créé en 1995. Recouvrant près de la moitié du Val-d'Oise, il est limité à l'Ouest par l'Épte, à l'Est par l'agglomération de Cergy-Pontoise et la Vallée de Sausseron, au Sud par les coteaux dominants la Vallée de la Seine. Il concerne le nord-ouest de la zone d'influence élargie mais ne se situe pas dans le périmètre de la zone d'influence directe.

➔ Les sites inscrits et classés

La zone d'influence élargie compte trois sites, classés* ou inscrits au titre de la loi de 1930 (voir encadré), et, qui se trouvent pour partie dans la zone d'influence directe.

La Vallée de Chauvry, site classé en 1994 est considérée comme un espace rural typique de l'Île-de-France, un paysage charnière entre Vexin et vieille France. La Vallée de Chauvry part de la Plaine de France à l'est pour faire face à l'ouest à la Vallée de

QU'EST-CE QU'UN SITE CLASSÉ, UN SITE INSCRIT ?

La loi du 2 mai 1930, relative à la protection des monuments naturels et des sites, intégrée dans les articles L 341-1 à 22 du Code de l'environnement, permet de préserver des espaces du territoire français qui présentent un intérêt général du point de vue scientifique, pittoresque et artistique, historique ou légendaire. Le classement ou l'inscription d'un site ou d'un monument naturel constitue la reconnaissance officielle de sa qualité et la décision de placer son évolution sous le contrôle et la responsabilité de l'État, sous la forme d'une servitude d'utilité publique qui s'impose aux documents d'urbanisme.

Le **classement** est une protection forte qui correspond à la volonté de maintien en l'état du site désigné, ce qui n'exclut ni la gestion ni la valorisation. Les sites classés ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale.

L'**inscription** à l'inventaire supplémentaire des sites constitue une garantie minimale de protection. Elle impose aux maîtres d'ouvrage d'informer l'administration quatre mois à l'avance de tout projet de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site.

l'Oise. Elle est encadrée de deux massifs boisés, L'Isle-Adam au nord et Montmorency au sud. La grande qualité des paysages de cette vallée résulte à la fois d'une topographie très variée et d'une occupation du sol diversifiée et harmonieuse, dont chaque élément a conservé ses caractères originaux. Son classement a été obtenu en compensation de la réalisation de la RN 104.

La **Plaine de France, site inscrit** en 1972 a vu son inscription motivée par la présence du château d'Écouen, chef d'oeuvre de la Renaissance Française, et de la perspective boisée et agricole qui s'étend depuis ce lieu. La Plaine de France était historiquement considérée comme grenier à blé de Paris. Ce patrimoine remarquable fait actuellement l'objet d'une réflexion pour gérer au mieux son évolution et décider des meilleurs moyens de protéger le site. Ce travail pourrait aboutir à moyen terme au classement de la Plaine de France.

L'« **Ensemble du Massif des Trois Forêts de Carnelle, L'Isle-Adam, Montmorency et leurs abords** », site inscrit en 1976 se compose de trois massifs forestiers séparés par les Vallées de Chauvry et de Presles. Son inscription a été motivée par la volonté de conserver son caractère naturel, potentiellement menacé par l'urbanisation et l'implantation de zones pavillonnaires proches.

À proximité immédiate de la zone urbaine du Nord de l'agglomération parisienne, ces sites ont un rôle essentiel pour assurer la pérennité du patrimoine et du caractère naturel et rural de cette zone du Val-d'Oise.

Un milieu naturel d'une grande richesse

Au sein des trois massifs forestiers, la zone d'influence directe accueille une flore et une faune de grande qualité.

Ces massifs forestiers sont centrés autour des trois forêts domaniales de L'Isle-Adam, Carnelle et Montmorency, propriétés de l'État exploitées par l'Office National des Forêts (ONF). Ils regroupent également des boisements privés protégés dans les Plans Locaux d'Urbanisme* (PLU) sous la forme d'espaces boisés classés.

De plus, le secteur compte six sites inventoriés en Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique* (ZNIEFF) :

- trois ZNIEFF de type 2 : la forêt de Carnelle, la forêt de L'Isle-Adam et la forêt de Montmorency
- trois ZNIEFF de type 1 : le marais de Presles (incluse dans la ZNIEFF de la forêt de Carnelle), le vallon de Stors (incluse dans la ZNIEFF de la forêt de L'Isle-Adam), et le vallon du ru de l'Étang de Chauvry (incluse dans la ZNIEFF de la forêt de Montmorency) ;

Ces ZNIEFF contiennent de nombreuses espèces végétales, dont trois sont protégées au niveau régional : la laïche de Maire, l'aconit casque de Jupiter et l'orchis négligé. Parmi les espèces très rares, on compte aussi la bardane des bois.

Les zones naturelles citées abritent également un grand nombre d'espèces animales (amphibiens, insectes, mammifères, oiseaux et reptiles), dont certaines sont protégées au niveau communautaire. Parmi les amphibiens, on dénombre le triton palmé, le crapaud commun, la grenouille agile et la salamandre. Pour les insectes, on citera la mante religieuse, la grande aeshne, la zygène de la filipendule et la decticelle carroyée. Pour les mammifères, on compte trois espèces de chauves-souris ; la noctule commune, la noctule de Leisler et la sérotine commune. Pour les oiseaux, on recense la pie-grièche écorcheur, le phragmite des joncs, la bondrée apivore, le pic mar et le pic noir. Enfin, pour les reptiles, sont présents le lézard des murailles, l'orvet et la couleuvre à collier.

Concernant la grande faune, le cerf, le chevreuil et le sanglier sont présents dans la zone d'influence directe. Pour ces deux dernières espèces, l'existence de passages inférieurs (sous la RN1) et de passages supérieurs mixtes (sur la RN184 et la RN104) suffit à permettre leur bonne circulation et assure un continuum forestier de la forêt de Montmorency jusqu'aux forêts picardes. Au contraire, pour le cerf, espèce plus grande et plus craintive, la RN1 au nord, la RN184 à l'ouest et la RN104 au sud forment aujourd'hui des barrières quasi infranchissables, qui empêchent sa circulation entre les trois massifs forestiers.

Parmi toutes les zones inventoriées, le vallon de Stors présente une valeur phytoécologique exceptionnelle. Il constitue une zone humide, au sens de l'article L211-1 du Code de l'environnement et comprend 64 espèces d'intérêt patrimonial.

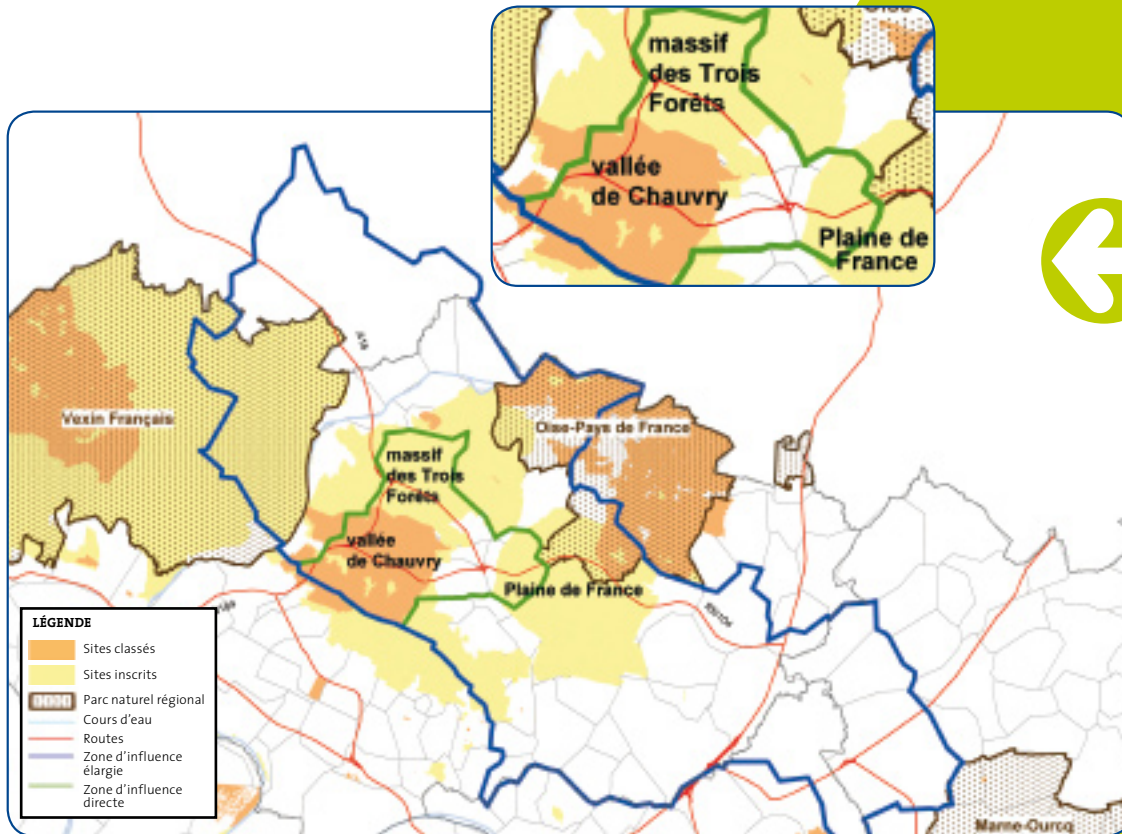
D'autres sites présentent un intérêt faunistique ou floristique fort ou assez fort, parmi lesquels :

- le Bois Carreau et du Haut des Communes pour sa flore et la faune qu'il abrite ;
- le fond des Communes (vallon uniquement) ,
- le Sud du bois Huard pour sa flore ;
- l'ancienne ZNIEFF du fond Margot pour sa faune ;
- les pelouses du fond Gérot et de la Cave qui accueillent des insectes patrimoniaux.

À côté du patrimoine naturel, la zone d'influence directe compte aussi un important patrimoine bâti. On dénombre les monuments historiques inscrits ou classés suivant :

- des sites archéologiques datant du néolithique sur la commune de Presles ;
- les châteaux de Nointel à Presles ;
- les églises de Presles, Maffliers, Montsout, Villaines-sous-bois, Attainville et Villiers-Adam.

De nombreux sites archéologiques témoignent également d'une occupation humaine ancienne.

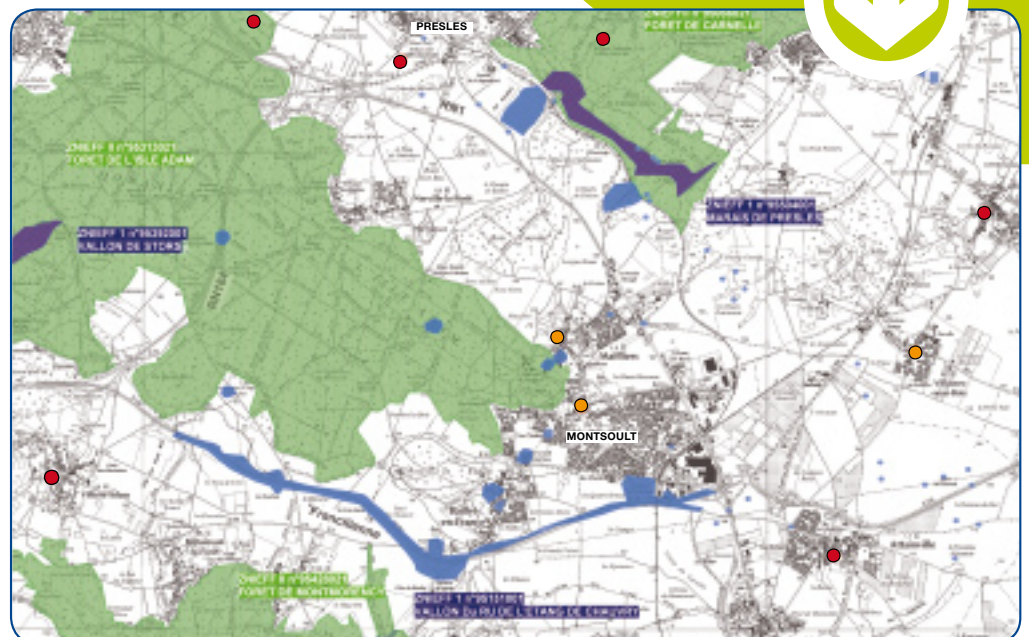


Source : Géo FLA © IGN 2005
Cartographie : DREIF/PoD/DMO3

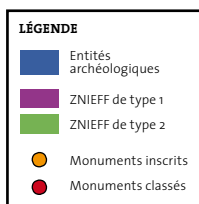


Sites inscrits,
sites classés et
parcs naturels
régionaux

Présentation
du contexte
écologique



Source : DIREN Île-de-France
Fond de plan : scan 25 IGN



SYNTHÈSE

À la jonction de trois forêts et de trois sites protégés, la zone d'influence directe présente un fort potentiel écologique, ainsi que des vestiges historiques et archéologiques importants. Un patrimoine que les inscriptions et classements tentent de préserver.



Une croissance démographique soutenue

Au recensement général de la population de 1999 (INSEE), l'Île-de-France compte 10,94 millions d'habitants, soit environ 18 % de la population de France métropolitaine. Elle est la première région française par sa population et jusqu'à présent caractérisée par une croissance importante. Cependant cette évolution n'est pas homogène.

Les départements de la grande couronne connaissent une croissance significative de 0,6 % par an entre 1990 et 1999, alors que Paris et la petite couronne enregistrent respectivement un taux de 0,2 % et 0,1 % par an. Elle reste cependant nettement inférieure à celle observée entre 1982 et 1990, qui était de 1,48 % par an. La zone d'influence élargie compte 433 000 habitants en 1999 soit l'équivalent d'environ 40 % de la population du Val-d'Oise. Entre 1990 et 1999, la croissance annuelle moyenne de la population est légèrement supérieure à celle de ce département (0,60 % par an contre 0,56 % par an). Entre 1982 et 1999, la population de la zone d'influence élargie augmente de 62 000 habitants, soit un gain de près de 17 %.

Cette croissance démographique est générée par les populations qui résident dans la Plaine de France et à proximité de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Le Sud-Plaine de France est la zone la plus densément peuplée ; avec 3 315 hab/km², elle tend vers la densité de population de la petite couronne mais sa croissance est maintenant la plus faible de la zone. Dans le Nord de la zone, la croissance de la population regroupée le long de l'Oise et de l'A16 a quelque peu ralenti.



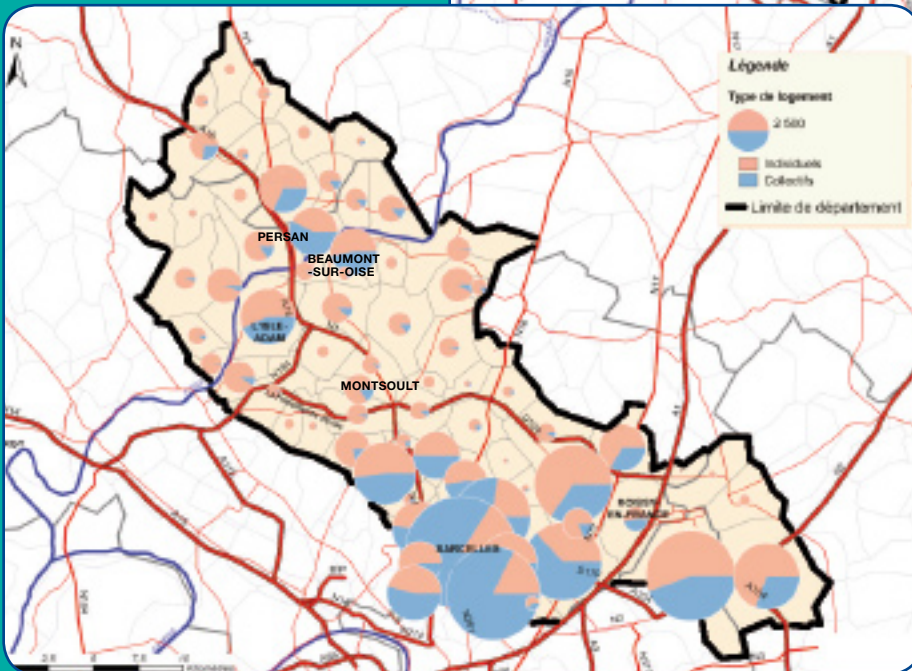
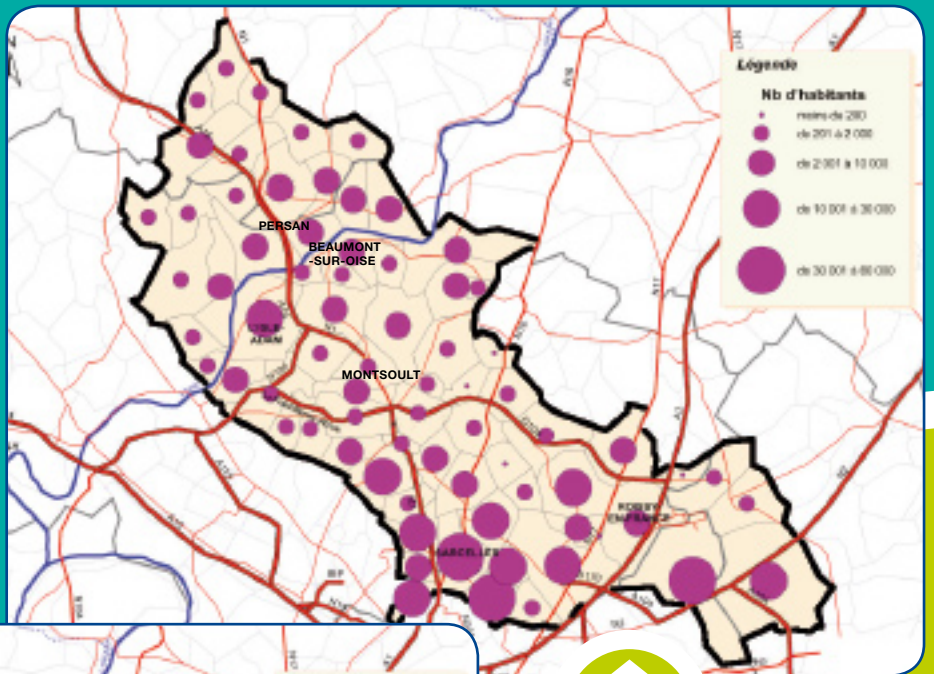
LA POPULATION DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

Dans la zone d'influence directe, on peut distinguer les communes de Montsoult et Presles qui ont plus de 3000 habitants, puis celles de Maffliers, Baillet-en-France et Attainville entre 1000 et 2000 habitants, les autres communes ayant moins de 800 habitants.

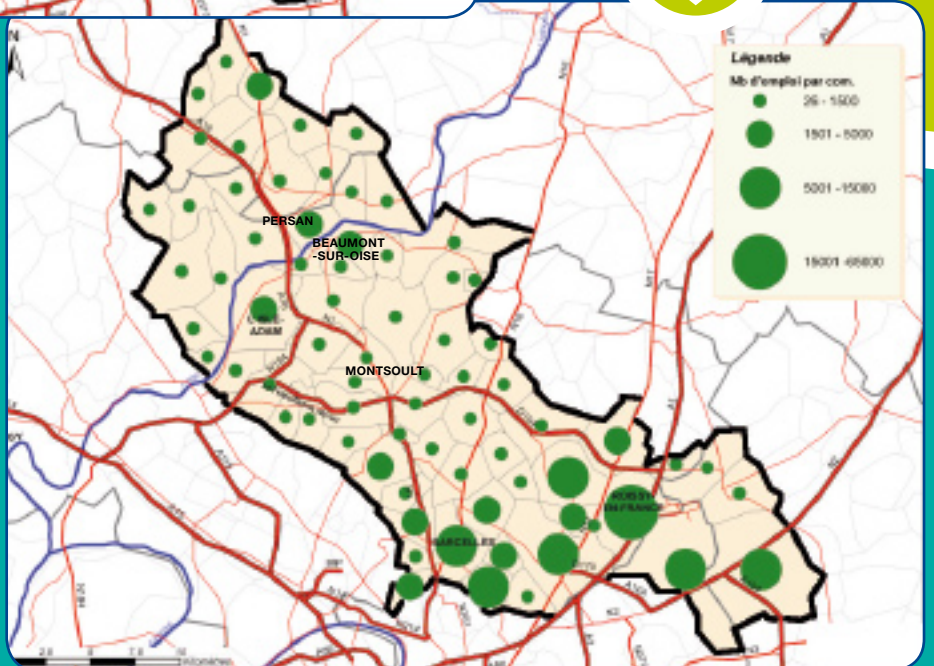
La population de la zone a augmenté à un rythme deux fois plus rapide que celui de la zone d'influence élargie entre 1990 et 1999 (1,03 % contre 0,6 % par an).

Alors que les dix communes de la zone d'influence directe totalisaient 11 500 habitants en 1982, la population totale représente 15 000 habitants en 1999, soit une augmentation de près de 30 %.

Les plus fortes croissances sur la période 1990-1999 concernent à Nerville-la-Forêt (+30 % avec 172 habitants supplémentaires), Attainville (+26 % avec 357 habitants supplémentaires), Villaines-sous-Bois (+23 % avec 108 habitants supplémentaires), Baillet-en-France (+21 % avec 301 habitants supplémentaires) et Maffliers (+17 % avec 202 habitants supplémentaires). Outre la stabilité de Montsoult, deux communes connaissent une diminution de leur population sur cette période, à savoir Béthemont-la-Forêt (29 habitants en moins soit une perte de 6 %) et Chauvry (8 habitants en moins soit une perte de 3 %).



Source : Fd IGN GeoFla
Insee, Sirene, Sitadel - Réalisation GEODE Étude A7-conseil



La démographie



Le logement



L'emploi

➔ La prédominance de l'habitat individuel

En grande couronne, les proportions entre logements collectifs et maisons individuelles sont relativement équilibrées, avec 52 % de maisons individuelles contre 48 % de logements collectifs.

En moyenne, la zone d'influence élargie a une répartition par type de logements proche de celle de l'Oise, avec 67 % de maisons individuelles et 33 % de logements collectifs. Les zones les plus densément peuplées, notamment le Sud de la Plaine de France, possèdent le plus grand taux de logements collectifs.

De plus, la zone d'influence élargie connaît un rythme de construction important sur la période 2000 - 2004, avec un total de 5 000 logements construits (soit 12 logements pour 1000 habitants), dont 43 % de logements collectifs.



LE LOGEMENT DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

En 1999, la zone d'influence directe se caractérise par une part très importante de maisons individuelles (91 %), nettement supérieure à la moyenne des secteurs de la Plaine de France ou de la Vallée de l'Oise. Seul Montsoulst affiche des proportions moins importantes de maisons individuelles, mais à des niveaux toutefois supérieurs à 80 %. On notera par ailleurs que, lors du recensement, Nerville-la-Forêt, Béthemont-la-Forêt et Villaines-sous-Bois ont l'ensemble de leur parc de logements constitué de maisons individuelles.

La construction de logements apparaît, comme dans la zone d'influence élargie, assez importante. En moyenne, entre 2000 et 2004, 20 logements ont été construits pour 1 000 habitants. Les résultats sont néanmoins très contrastés suivant les communes.

Ainsi, la commune la plus dynamique est Villaines-sous-Bois (52 logements construits pour 1 000 habitants). Les neuf autres communes de l'aire d'étude connaissent des taux de construction de logements moindres mais tout de même importants, de 11 pour Attainville à 19 pour Baillet-en-France, à l'exception de Montsoulst (4) et Chauvry (7).

Il est à noter que la totalité de la construction se fait en maisons individuelles, sauf à Nerville-la-Forêt (4 logements collectifs construits entre 2000 et 2004).

➔ L'emploi sous l'influence du secteur de Roissy

En 1999, l'Île-de-France comptait 5,479 millions d'actifs pour 5,042 millions d'emplois, ce qui représente un taux d'emploi de 0,92 supérieur à celui de la France métropolitaine (0,86).

Dans la grande couronne entre 1990 et 1999, les taux d'emploi sont moins importants. En revanche, sur la même période la progression de l'emploi est importante (11 % en moyenne alors que la population active n'a augmenté que de 6,2 %).

La plus forte hausse du taux d'emploi est à mettre à l'actif du Val-d'Oise (8 %) avec un taux d'emploi de 0,70.

Dans la zone d'influence élargie, on constate un fort taux d'emploi, équivalent à 0,85, en nette augmentation par rapport à 1990 (26 %).

Cependant, selon les secteurs géographiques, les résultats ne sont pas similaires. Le secteur très dynamique de Roissy-Plaine de France représente, à lui seul, 87 % de la progression de l'emploi dans la zone d'influence élargie. Il enregistre une hausse de plus de 35 000 emplois par rapport à 1990. Bien que ce secteur bénéficie déjà en 1990 d'un fort taux d'emploi (1,34) celui-ci est passé à 2,02 en 1999, soit une hausse de 50 %.

Les autres secteurs géographiques totalisent 81 000 emplois, contre 94 000 pour Roissy-Plaine de France. Ces emplois sont en hausse (entre 4 et 10 % selon le secteur) mais cette croissance est contrebalancée par celle de la population active. Ainsi, les taux d'emploi de ces secteurs restent assez faibles (0,44 pour la Plaine de France, 0,51 pour la Vallée de l'Oise et 0,54 pour Sud-Plaine de France). Alors que le taux d'emploi se stabilise dans la Vallée de l'Oise et la Plaine de France, entre 1990 et 1999, le secteur Sud-Plaine de France connaît une nette croissance de 11 %.





L'EMPLOI DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

Entre 1990 et 1999, l'emploi a nettement augmenté dans la zone d'influence directe, passant de 2 500 à 3 200 emplois, soit une hausse de 28 %. Dans les communes, l'évolution est néanmoins très contrastée.

Baillet-en-France (+144 %, soit +364 emplois), Montsoul (+48 %, soit +439 emplois) et Béthemont-la-Forêt (+48 %, soit +21 emplois) sont les communes qui affichent les plus fortes croissances, alors que l'emploi est en net repli à Chauvry (-55 %, soit -33 emplois), Villaines-sous-Bois (-33 %, soit -42 emplois) et Attainville (-25 %, soit -55 emplois).

Au total, la zone d'influence directe affiche un taux d'emploi de 0,52, supérieur à ceux de la Plaine de France et de la Vallée de l'Oise (respectivement 0,44 et 0,51). Deux communes possèdent un taux d'emploi supérieur à la moyenne de la zone d'influence directe : Montsoul (0,76) et Baillet-en-France (0,71).

Dans le Val-d'Oise, la moitié du territoire est couverte par des terres agricoles et le département compte 725 exploitations, soit environ 11 % des exploitations franciliennes. Sur une SAU totale de 59 600 ha, leur taille moyenne est de 82,2 ha. L'agriculture valdoisienne est caractérisée par une prédominance forte des céréales, un accroissement de la surface moyenne des exploitations et un faible développement de l'agriculture biologique (5 exploitations seulement dans le Val-d'Oise).

Au sein de la zone d'influence élargie, l'activité agricole bénéficie d'un climat océanique tempéré et d'un contexte hydrogéologique de très bonne qualité. Les exploitants ont su tirer profit de ce contexte et ils ont développé une agriculture essentiellement basée sur les productions végétales : céréales, betteraves, légumes – de plein champ ou en maraîchage – et fruits.

Au sein de cette zone, on dénombre 269 exploitations en 2000 (en baisse de 33 % par rapport à 1988), occupant 635 actifs. La SAU totale utilisée est de 19 266 ha, ce qui donne une taille moyenne d'exploitation de 72 ha.

Le secteur qui totalise la plus grande SAU et le plus grand nombre d'exploitations est la Vallée de l'Oise (7 407 ha pour 91 exploitations).

Le secteur de Roissy-Plaine de France et celui de la Plaine de France sont assez proche avec des exploitations deux fois plus grandes à proximité de Roissy mais une Plaine de France plus riche qui emploie plus d'actifs. Le secteur Sud-Plaine de France, le plus urbanisé est celui qui compte le moins d'exploitations (48, en repli de -53 % par rapport à 1988).

Par ailleurs, la proximité de l'agglomération parisienne influe fortement sur le monde agricole, notamment par la pression foncière qu'elle occasionne. Celle-ci réduit les perspectives des agriculteurs locaux, surtout au Sud, en les empêchant souvent de racheter les terres qu'ils exploitent.

SYNTHÈSE

La croissance démographique révèle l'attractivité de la zone d'étude. La construction immobilière et l'emploi sont les témoins de son dynamisme économique.



➔ Une activité agricole au cœur du territoire

En 2000 (recensement général agricole), l'Île-de-France totalise 6 540 exploitations agricoles sur une Superficie Agricole Utilisée (SAU) de 583 200 ha.

Les exploitations agricoles dans la zone d'influence élargie

| Exploitations, actifs et superficie agricole utilisée par secteur géographique en 2000 | Nombre d'exploitations | | | | Actifs sur les exploitations | | Superficie Agricole Utilisée totale en ha | |
|--|------------------------|------------------|------------|---------------------|------------------------------|-------|---|------------------|
| | total 2000 | dont expl. prof. | total 1988 | évolution 1988/2000 | actifs familiaux | total | totale | par exploitation |
| Vallée de l'Oise | 91 | 65 | 118 | -23% | 169 | 177 | 7 407 | 81 |
| Sud - Plaine de France | 48 | 30 | 103 | -53% | 73 | 98 | 1 037 | 22 |
| Plaine de France | 80 | 56 | 117 | -32% | 152 | 224 | 5 156 | 64 |
| Roissy - Plaine de France | 50 | 42 | 63 | -21% | 79 | 136 | 5 666 | 113 |
| Total « zone d'influence élargie » | 269 | 193 | 401 | -33% | 473 | 835 | 19 266 | 72 |

Sources : Agreste / RGA 2000



L'AGRICULTURE DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

Dans la zone d'influence directe, les exploitations agricoles sont regroupées en trois secteurs :

- Le premier secteur est situé entre la jonction de l'A16 / RN184 et le Bois Carreau. L'effet de coupure par la RN1 y est très visible, avec des îlots d'un même exploitant de chaque côté (secteur de Nerville-la-Forêt). On dénombre 43 îlots et une surface moyenne de 7 ha par îlot, dédiés à la polyculture.
- Le deuxième secteur est situé entre le Bois Carreau et la voie ferrée de Montsoulst à Luzarches. Il comprend 26 îlots d'une surface moyenne de 12 ha, également dédiés à la polyculture.
- Autour de la Croix-Verte, le troisième secteur présente des îlots d'exploitation plus petits avec des activités de verger, de maraîchage, de vente sur place et de cueillette en libre service. Certaines de ces exploitations possèdent une forte notoriété dans l'agriculture francilienne. Ce secteur est celui qui subit le plus de pression, notamment avec l'attractivité commerciale de cette jonction de voies de circulation majeures et la présence de zones urbanisées proches. Le long de la Francilienne, en direction de Roissy, on retrouve de plus grands îlots de culture. On compte 51 îlots et une surface moyenne de 8,5 ha par îlot.

SYNTHÈSE

La zone d'influence directe est caractérisée par une agriculture de polyculture, à l'exception du secteur très spécifique de la Croix-Verte, composé de vergers et de maraîchage.

Ce territoire agricole s'insère dans la « ceinture verte » définie dans le SDRIF de 1994.



➔ Les autres activités économiques

Le Val-d'Oise est le département francilien qui affiche le plus petit nombre d'entreprises (41 000), cependant deux fois supérieur à celui de l'Oise (21 000) en Picardie. En moyenne, en Île-de-France, la répartition par type d'activité est la suivante : 17 % d'établissements dans l'industrie et la construction, 25 % dans le commerce et 58 % dans les services.

La zone d'influence élargie totalise 16 353 entreprises réparties à 23 % dans l'industrie et le BTP, 27 % dans le commerce et 50 % dans les services, soit sensiblement la même répartition que pour le Val-d'Oise.

Les entreprises

Les secteurs qui totalisent le plus d'entreprises sont ceux de Sud-Plaine de France (6 168) et Roissy-Plaine de France (4 746) comme pour les effectifs d'emplois. On notera également que le secteur Roissy-Plaine de France accueille des entreprises plus importantes en effectifs que les autres secteurs. En effet, il concentre 68 % des entreprises de plus de 99 salariés et 46% des entreprises de 10 à 99 salariés.

La répartition par secteur d'activité est assez similaire à la moyenne du Val-d'Oise : de 20% (Roissy-Plaine de France) à 25 % (Vallée de l'Oise) pour l'industrie et la construction, de 24 % (Vallée de l'Oise) à 30% (Sud-Plaine de France) pour le commerce, et de 47 % (Plaine de France) à 54 % (Roissy-Plaine de France) pour les services.

Les zones d'activités

Essentiellement localisées près de Roissy-Plaine de France, 6 zones d'activités concentrent la moitié de la superficie et des entreprises. Dans le secteur Sud – Plaine de France l'activité est aussi importante : 11 zones d'activités représentent un quart de la superficie et du nombre d'entreprises. On notera que l'offre dans la Vallée de l'Oise (4 zones d'activités pour 252 ha et 110 entreprises) est surtout située à Bruyères-sur-Oise (195 ha). Enfin, la Plaine de France est le secteur qui offre le moins de surface : pour 67 ha et 229 entreprises, on y répertorie 5 zones d'activités.



L'AÉROPORT DE ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE

Situé à l'Est de la zone d'influence élargie, au droit de la Francilienne (RN104), au croisement des territoires du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis, l'aéroport de Roissy est classé septième aéroport du monde en trafic de passagers et troisième aéroport européen après Londres-Heathrow et Francfort (56,9 millions de passages en 2006). Il est le premier aéroport de fret* en Europe et se place au septième rang mondial. En 2004, 1,18 million de tonnes de fret ont été traitées, ce qui correspond à une augmentation de 30 % sur la période 1997-2004. Comme pour le trafic passager, le fret a connu une stagnation entre 2000 et 2003, pour ensuite retrouver la croissance en 2003-2004 (8,5 %). Le développement économique du secteur « Roissy-Plaine de France » et ses emplois sont donc fortement liés au dynamisme de la plateforme aéroportuaire qui regroupe plus de 100 000 emplois directs.

Nombre d'établissements au 1^{er} janvier 2003 selon l'activité et selon le nombre de salariés

| Secteur géographique (nom) | Nb employé | Industrie + BTP | | | Commerce | | | Services | | | Toutes tailles d'établissements | | | Total | Toutes activités | | |
|------------------------------------|------------|-----------------|-------|---------|----------|-------|---------|----------|-------|---------|---------------------------------|----------|----------|--------|------------------|-------|---------|
| | | 0-9 | 10-99 | 99 et + | 0-9 | 10-99 | 99 et + | 0-9 | 10-99 | 99 et + | Ind + BTP | Commerce | Services | | 0-9 | 10-99 | 99 et + |
| Vallée de l'Oise | | 617 | 92 | 7 | 643 | 46 | 5 | 1 381 | 77 | 5 | 716 | 694 | 1 463 | 2 873 | 2 641 | 215 | 17 |
| Sud - Plaine de France | | 1 157 | 189 | 11 | 1 689 | 158 | 8 | 2 713 | 226 | 17 | 1 357 | 1 855 | 2 956 | 6 168 | 5 559 | 573 | 36 |
| Plaine de France | | 571 | 60 | 2 | 651 | 57 | 6 | 1 168 | 40 | 11 | 633 | 714 | 1 219 | 2 566 | 2 390 | 197 | 19 |
| Roissy - Plaine de France | | 770 | 182 | 17 | 1 003 | 205 | 16 | 1 995 | 434 | 124 | 969 | 1 224 | 2 553 | 4 746 | 3 768 | 821 | 157 |
| Total « zone d'influence élargie » | | 3 115 | 523 | 37 | 3 986 | 466 | 35 | 7 257 | 777 | 157 | 3 675 | 4 487 | 8 191 | 16 353 | 14 358 | 1 766 | 229 |

Sources : INSEE / SIRENE

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

Les entreprises

Les dix communes de la zone d'influence directe regroupent 525 entreprises dont 9 de plus de 99 salariés, 32 de 10 à 99 salariés et 484 de moins de 10 salariés. La répartition selon le secteur est la suivante : 149 entreprises industrielles (28 %), 123 dans le commerce (23 %) et 253 dans les services (48 %).

Les entreprises de plus de 99 salariés sont localisées à Montsoult (6 entreprises de services et une de commerce) et Baillet-en-France (une entreprise de services et une de commerce). Celles de 10 à 99 salariés sont à Baillet-en-France (13 entreprises) Montsoult (9), Presles (6) et à Attainville, Maffliers, Béthemont et Villaines-sous-Bois (1).

Les zones d'activités

Dans la zone d'influence directe, on recense des zones d'activités économiques sur quatre communes : Attainville, Baillet-en-France, Maffliers et Montsoult. Cette dernière concentre les surfaces les plus importantes.

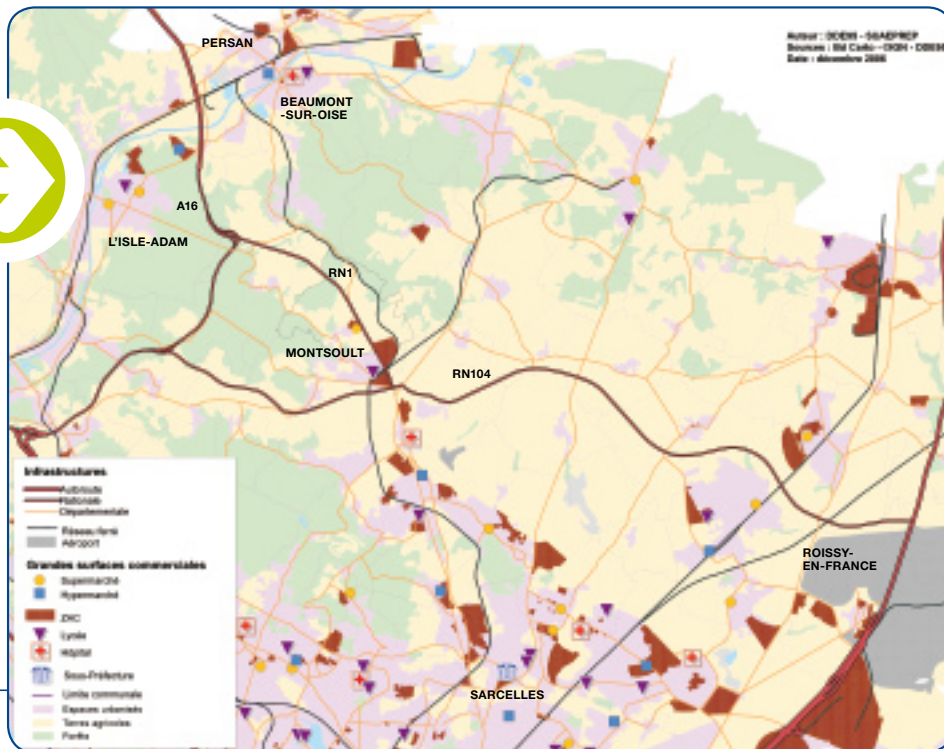
La commune d'Attainville dispose depuis 2001 d'un parc d'activités économiques : la Zone Industrielle d'Attainville. La zone des Couturelles à Maffliers accueille 4 entreprises sur 1,2 ha À Baillet-en-France, la Zone Industrielle du Pont de Baillet, limitrophe de la commune de Montsoult regroupait 12 entreprises en 2003. La commune de Montsoult, quant à elle, dispose de 2 zones d'activités :

- la Zone Industrielle des 70 Arpents, sur 35 ha ; elle accueillait 6 entreprises en 2003 ;
- la Zone Industrielle du Belloy, sur 50 ha ; elle comptait 12 entreprises en 2003.

SYNTHÈSE

Excepté le secteur de Roissy-Plaine de France, les effectifs des entreprises et des zones d'activités du secteur d'étude du projet sont relativement faibles, quoique dans la moyenne du Val-d'Oise.

Recensement des pôles générateurs de déplacements



LES DÉPLACEMENTS

➔ Les déplacements de personnes et l'attractivité du territoire¹

La zone d'influence élargie engendrait en 1999, selon le recensement général de la population, plus de 330 000 déplacements domicile-travail quotidiens tous modes confondus, sur un total d'environ 1,5 million de déplacements tous motifs confondus. Une part relativement faible (38 %) de ces flux restent internes à la zone tandis que 31 % sont émis par la zone et autant sont reçus. L'essentiel des flux de la zone étant à destination du secteur de Roissy, cette répartition témoigne d'un manque d'attractivité du reste de la zone élargie en termes d'emplois.

Composition des flux domicile-travail
de la zone d'influence élargie

| | Volume | Pourcentage |
|----------------------|---------|-------------|
| Flux internes | 126 685 | 38% |
| Flux émis | 104 675 | 31% |
| Flux reçus | 102 860 | 31% |
| Total | 334 220 | 100% |

Les habitants de la zone (flux émis) ont fortement tendance à aller travailler vers le Sud : vers Roissy et le Sud-Plaine de France, à l'intérieur de la zone, mais aussi vers Paris et les environs de Saint-Denis, hors de la zone.

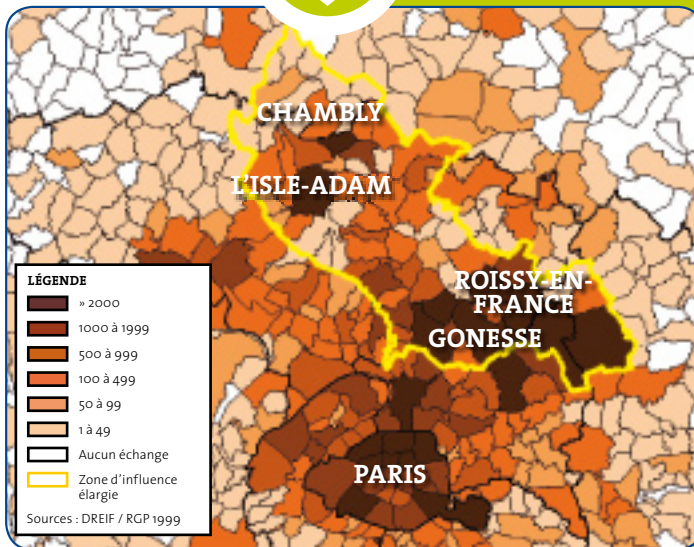
À l'inverse, les emplois de la zone (flux reçus), situés majoritairement à proximité de Roissy, attirent des travailleurs venant d'une zone beaucoup plus étalée, notamment dans l'Ouest de la Seine-et-Marne et dans le Sud de l'Oise.

Les flux émis et reçus, similaires en nombre, sont différents dans leur répartition géographique : concentrés sur Roissy pour les flux reçus et dirigés vers le Sud et l'Est pour les flux émis. De même, si de nombreux résidents de l'Oise viennent travailler sur la zone d'influence, peu nombreux sont en revanche les résidents de la zone d'influence qui travaillent dans l'Oise.

La zone d'influence élargie possède un taux de motorisation similaire à celui de la grande couronne (85 %). On peut en déduire une mobilité fortement dominée par la voiture particulière. Par rapport à l'Île-de-France, les déplacements de grande couronne sont en effet caractérisés par une part modale plus faible pour les transports en commun (13 % au lieu de 19) et pour la marche (26 % au lieu de 34). La voiture particulière domine aussi bien les flux internes à la grande couronne (87 % des déplacements mécanisés) que les flux d'échange (60 %). Le taux de motorisation varie fortement à l'intérieur de la zone d'influence élargie, entre les zones plus urbaines du Sud et de l'Est et les zones plus rurales du Nord et de l'Ouest. À ce titre, la zone d'influence directe possède un taux de motorisation très élevé.

¹ Voir diagnostic sur les déplacements
Pour en savoir plus, se référer à Éléments sur le transport de marchandises du Dossier des Études

Flux domicile-travail émis par la zone d'influence élargie



Enfin, la zone est également concernée par des déplacements de type interrégional. Sur l'A16, ce type de trafic, dominé par des motifs professionnels, représente à peine 20 % du trafic et s'avère donc relativement négligeable par rapport aux déplacements franciliens. De plus, ce trafic est constitué à près de 90 % de trafic d'échange avec l'Île-de-France contre seulement 10 % de trafic de transit via l'Île-de-France.

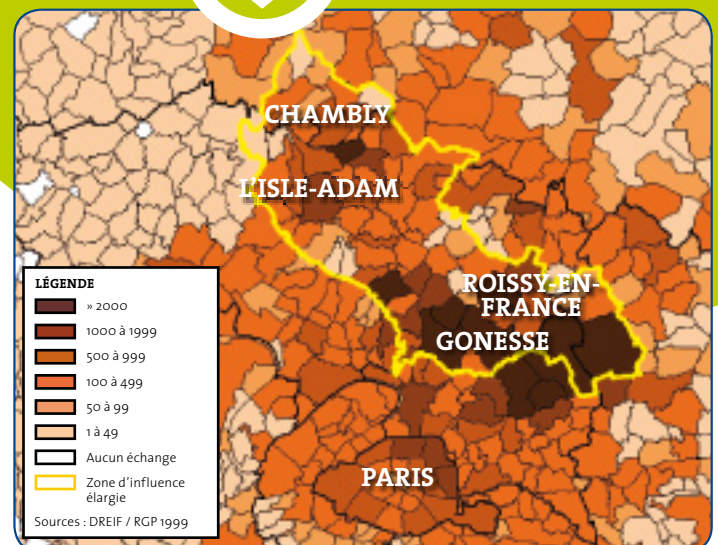
Le transport de marchandises

Le département du Val-d'Oise totalise 41 millions de tonnes (Mt) de fret en 2003, ce qui représente 14 % des trafics ayant pour origine ou destination l'Île-de-France. Le département du Val-d'Oise se situe ainsi au quatrième rang des départements franciliens, loin derrière la Seine-et-Marne (75 Mt).

Le fret est majoritairement transporté par la route (85 %). Ainsi, sur le secteur d'étude, le fret routier représente un flux de 7 millions de tonnes par an. Les échanges se font majoritairement avec la Seine-Saint-Denis (2,9 Mt par an), la Seine-et-Marne (2,2) et l'Oise (1,7). Ces flux de marchandises chargent le réseau de voies rapides de poids lourds, qui représentent 5 à 7 % du trafic, aux exceptions notables de la RN104 (12 %), de la RD317 (ex RN17) (9 %) et de l'A1 (18 %).

L'État souhaite relancer fortement le transport de marchandises par voies ferrée et fluviale mais ces modes restent très spécialisés sur certains types de marchandises ou pour de longues distances. Dans la zone d'influence élargie, l'activité ferroviaire se situe dans

Flux domicile-travail reçus par la zone d'influence élargie



les trois gares de fret de Goussainville, Mitry et Persan-Beaumont et se compose principalement de matériaux de construction, pour un total de 0,6 Mt par an.

Concernant le trafic fluvial, la zone d'influence élargie est traversée au Nord-Ouest par l'Oise qui a vu son trafic de marchandises diminuer de 40 % entre 2000 et 2003 à 0,6 Mt par an. Elle permet cependant à des gabarits moyens d'avoir accès via la Seine aux ports franciliens, notamment Gennevilliers. Le seul port de la zone d'influence élargie est celui de Bruyère-sur-Oise spécialisé dans les matériaux de construction et les céréales avec un total de 0,35 Mt par an.



L'OFFRE DE TRANSPORT

Dans cette partie du dossier, sont recensés les différents modes de transport actuels – individuel et collectif – et leurs aspects quantitatifs.

➔ Les transports en commun

L'infrastructure de transports en commun pour la grande couronne est constituée par le réseau ferré – train et RER – et par le réseau de bus.

Le réseau ferré

On dénombre trois lignes de banlieue en provenance de Paris-Gare du Nord (regroupées sous la dénomination « lignes H » du Transilien), ainsi que la ligne D du RER.

Dans le détail, les lignes existantes sont :

- Paris-Gare du Nord / Persan-Beaumont / Beauvais par l'Est ;
- Paris-Gare du Nord / Ermont-Eaubonne / Persan-Beaumont par l'Ouest ;
- Paris-Gare du Nord / Luzarches ;
- Ligne D du RER Paris-Gare du Nord / Creil desservant la partie Sud de la zone (Garges-Sarcelles, Villiers-le-Bel – Arnouville).

Il existe également une ligne de banlieue orientée Nord-Est / Sud-Ouest entre Creil et Pontoise via Persan-Beaumont.

Le réseau de bus

De même que le réseau de voirie, le réseau de bus se densifie au Sud du département du Val-d'Oise. Relativement dense, il couvre une grande partie des routes départementales. Les lignes, pour la plupart des transversales, complètent le réseau ferroviaire existant, tout en assurant une desserte locale. Une ligne radiale importante emprunte, en grande partie, la RD316 (ex RN16).



LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

Le réseau ferré

Dans la zone d'influence directe, seules passent les lignes radiales de Paris / Persan-Beaumont par l'Est et de Paris / Luzarches, toutes deux à destination de Paris-Gare du Nord.

Ces deux lignes, qui se rejoignent à Montsout-Maffliers, confèrent à cette gare une desserte particulièrement importante en semaine. Par ailleurs, elle est considérée comme un pôle d'échanges, c'est-à-dire un maillage essentiel de déplacements, dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF). En semaine, 72 trains assurent la liaison Montsout-Maffliers vers Paris et 68 dans le sens Paris / Montsout-Maffliers. Le temps de trajet est compris entre 26 et 34 min. Le samedi, 41 trains circulent dans le sens banlieue-Paris et 38 dans le sens inverse. Le dimanche, la circulation journalière correspond à 37 trains.*

Les autres communes desservies par ces lignes sont Presles et Villaines-sous-Bois. Pour Presles, la fréquence est d'un train toutes les demi-heures aux heures de pointe et un train par heure aux heures creuses.

Le réseau de bus

La zone d'influence directe est desservie par plusieurs lignes de bus. Elles assurent essentiellement des liaisons de cabotage, c'est-à-dire de courte distance, ou de transport scolaire. Elles relient principalement les communes de la zone d'influence directe à la gare de Montsout-Maffliers.

La ligne transversale Cergy-Roissy dessert la gare de Montsout-Maffliers et le village d'Attainville.

La ligne transversale Cergy-Roissy assure une liaison de rocade importante pour le Val-d'Oise en reliant ses deux pôles régionaux en une heure (à une heure et quart) avec une fréquence de 30 minutes aux heures de pointe et 1 heure aux heures creuses.

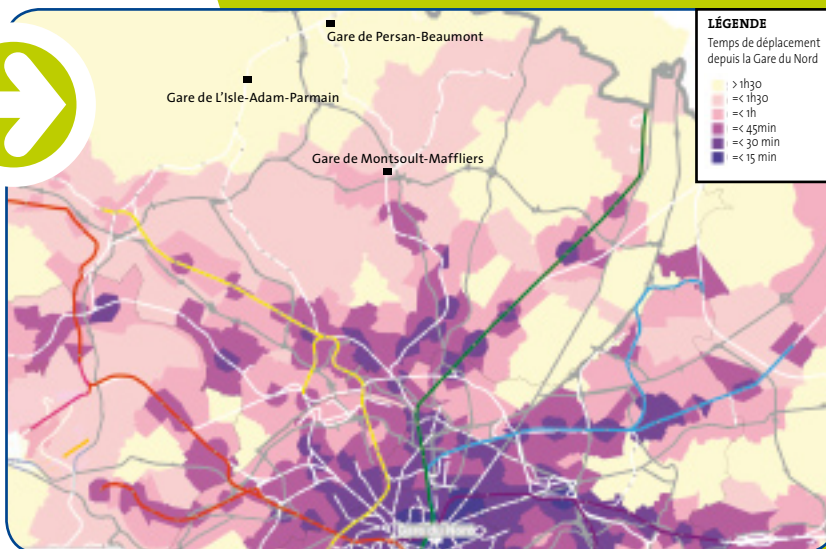


Le réseau ferré



Source : GEOROUTE® © IGN 2003
 Cartographie : DREIF/PoD/DESD/PRO
 Décembre 2006

Accessibilité en transports collectifs depuis la Gare du Nord



Source : Modèle DREIF - RRN 2005 - Ferré_v3

➔ Le réseau routier et l'évolution constatée du trafic

En Île-de-France, le réseau routier est un maillage partiel constitué de rocares et de radiales. Ce maillage permet, d'une part, d'orienter le trafic de transit vers les voies rapides de contournement de l'agglomération parisienne, d'autre part d'assurer les déplacements routiers quotidiens de Paris vers la banlieue et de banlieue à banlieue.

Dans la zone d'influence élargie, le territoire est traversé par l'A16, la RN1, la Francilienne (RN104), la RN184 et les anciennes routes nationales transférées en 2006 : la RD301 (ex-RN1), la RD316 (ex-RN16) et la RD317 (ex-RN17). La continuité A16 / RN1 / RD301 assure les déplacements orientés Nord-Sud, alors que la Francilienne est orientée Est-Ouest. Les anciennes routes nationales permettent l'irrigation de la Plaine de France et un réseau de routes départementales assurent un maillage fin du territoire.

L'évolution du trafic est très variable sur les axes principaux de la zone d'influence élargie.

Sur l'autoroute A16, au Nord de L'Isle-Adam, le trafic de 56 100 véhicules/jour enregistré en 2004 a augmenté de 7 % sur 1999-2004. En amont, l'augmentation du trafic sur la section payante d'A16 a atteint 28 % sur la période 1999-2004 correspondant à la montée en charge des trafics sur l'axe A16 jusqu'au Nord Pas-de-Calais après sa mise en service en 1994. Le taux de poids lourds y est de 8 %.

Sur la RN1, entre Presles et Attainville le trafic est de 36 600 véhicules/jour en 2004 avec un taux de poids lourds de 5,5 %. Cette section a enregistré une faible augmentation de trafic (3 %) sur 1999-2004, du fait des difficultés rencontrées dans la traversée de Montsoult et Maffliers.

Ensuite, la section Attainville / Saint-Brice au Sud de la Francilienne supporte un trafic de 53 600 véhicules/jour dont 4,1 % de poids lourds. L'augmentation du trafic sur 1999-2004 a été de 5 %. Enfin, la section Saint-Brice / Montmagny (RN16) totalise un trafic de 26 500 véhicules/jour dont 3,8 % de poids lourds. Le trafic est en diminution sur 1999-2004.

LE RÉSEAU ROUTIER DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

Le réseau routier est caractérisé par un triangle constitué de :

- la Francilienne (RN104) dénommée liaison Cergy – Roissy, pour le côté Sud ;
- la RN1, pour le côté Est ;
- la RN184, pour le côté Ouest.

Au Nord de ce triangle, au niveau de l'échangeur dit de L'Isle-Adam, se trouve l'extrémité actuelle de l'autoroute A16, aménagée à 2x3 voies.

La RN184 est aménagée en chaussées séparées à 2x2 voies, et en échangeurs dénivelés jusqu'à l'autoroute A15. Il en est de même pour la Francilienne entre la RN184 et l'autoroute A1, excepté au lieu-dit « La Croix-Verte » où subsiste un carrefour giratoire permettant les échanges avec la RN1 et les routes départementales locales (RD909, RD9 et RD301).

La RN1 est aussi aménagée en chaussées séparées à 2x2 voies entre l'échangeur de L'Isle-Adam et l'entrée Nord de Maffliers. La traversée de Maffliers et de Montsoult est une route interurbaine à 4 voies avec des carrefours à feux et des dessertes riveraines. Une fois passée la Francilienne, la RN1 devient RD301, chaussées séparées à 2x2 voies avec échangeurs dénivelés jusqu'au carrefour avec la RD125.

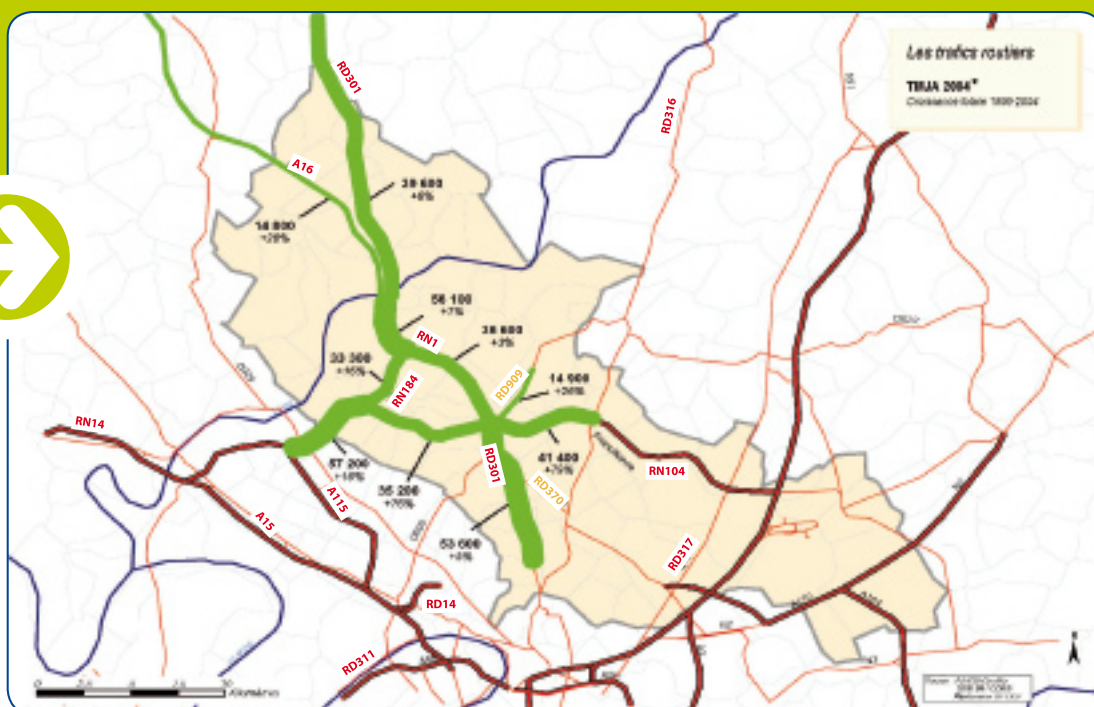




Le réseau routier



Évolution du trafic routier entre 1999 et 2004



Sur la Francilienne, de part et d'autre du carrefour giratoire de la Croix-Verte, le trafic est compris entre 35 200 et 41 400 véhicules/jour avec 11 à 13 % de poids lourds. Mise en service jusqu'à Roissy en 2001, elle a connu une montée en charge très rapide (de 3 à 8 % d'augmentation en 2005 selon les sections). Ces chiffres mettent en évidence qu'actuellement les trafics des axes orientés Nord-Sud (A16/RN1/RD301) sont globalement plus importants que ceux de l'axe Est-Ouest (Francilienne) ; mais c'est sur l'axe Est-Ouest que la croissance des trafics est la plus élevée.

Les difficultés de circulation rencontrées sont les suivantes :

- forte saturation récurrente du giratoire de la Croix-Verte ;
- circulation difficile sur la RN1 pour toute la traversée de Montsoult et Maffliers ;
- saturation de la section de la RN1 de Montsoult à la hauteur de la zone d'activités «Les 70 Arpents».

SYNTHÈSE

Les réseaux de transport, historiquement orientés vers le centre de l'agglomération francilienne, voient augmenter les besoins en déplacements et les trafics de rocade, à l'intérieur de la grande couronne.



L'insécurité routière¹

L'accidentologie sur la RN1 a été étudiée pour la période 2000-2004 sur les deux sections suivantes, dans la mesure où elles présentent à la fois des caractéristiques géométriques (profil en travers) et des environnements très différents :

- la section comprise entre la Francilienne (RN104) et le carrefour de la RD78 dite section « urbaine » ;
- la section comprise entre le carrefour de la RD78 et la jonction RN184-RN1 (Presles / L'Isle-Adam) dite section « rurale ».

Les indicateurs d'accidentologie locale montrent qu'en cinq ans la section « rurale » de la RN1 (A16/RD78) a totalisé 5 accidents corporels ayant fait un blessé grave et 11 blessés légers mais aucun tué alors que la seule section « urbaine » RD78/RN104 a compté 15 accidents corporels ayant entraîné 2 tués, 6 blessés graves et 18 blessés légers.

Comparativement aux indicateurs nationaux sur les autoroutes et les routes nationales, la section « rurale » de la RN1 présente une situation nettement plus favorable : un taux d'accident particulièrement faible de 1,97 (2,5 fois inférieur à celui des autoroutes), un taux de blessés graves de 0,39 (près de 2,5 fois inférieur à celui des autoroutes) et un taux de blessés légers de 4,34 environ (35% moins important que celui des autoroutes).

En revanche, la section en zone agglomérée, malgré des feux tricolores et une limitation réglementaire de vitesse à 70 km/h, est beaucoup plus accidentogène. En effet, bien que plus courte, cette section concentre trois fois plus d'accidents que la section « rurale ». Ses indicateurs de sécurité rapportés à l'intensité du trafic sont tous considérablement plus défavorables que ceux de la section « rurale ».



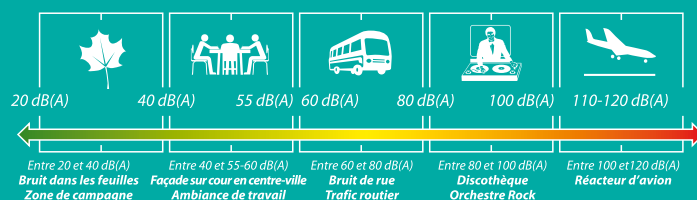
Une infrastructure bien aménagée pour une sécurité routière améliorée.

¹ Pour en savoir plus, se référer à l'Étude de sécurité routière du Dossier des Études

➔ L'impact des trafics routiers sur le cadre de vie des habitants

Le bruit et la gêne sonore

La campagne de mesure, réalisée en juin 2005 à proximité de la RN1 et en novembre 2006 le long de la RN184 et de la Francilienne, a mis en évidence le caractère bruyant de ces deux axes de circulation importants situés sur la zone d'influence. Certaines habitations dépassent 70dB(A)*. Néanmoins, l'effet de ces deux grandes artères s'estompe relativement rapidement dès lors qu'on s'en éloigne. Il en résulte que sur l'ensemble des communes traversées par ces infrastructures, une centaine d'habitations à Montsoult et Maffliers sont soumises, en façade, à des ambiances sonores immodérées : plus de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit.



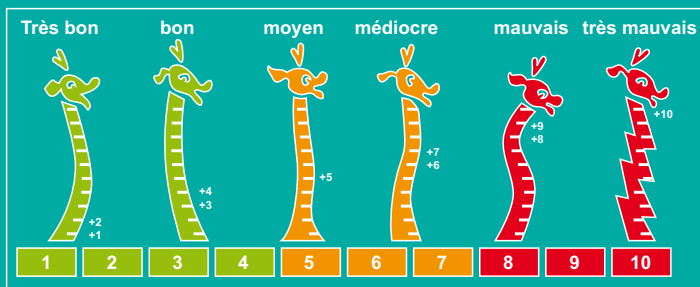
Aussi, la traversée de Montsoult et Maffliers présente des trafics de voie rapide, dont l'impact sonore affecte la vie urbaine. Les résidents de ces communes sont d'autant plus gênés par ces conditions de vie bruyantes que, dans cette zone rurale, le niveau sonore de fond est faible ; au delà d'un kilomètre des autoroutes, elle peut descendre en dessous de 45 dB(A).

La qualité de l'air et ses effets sur la santé

Afin de connaître les niveaux de pollution actuels sur la zone d'influence directe dans laquelle va s'insérer le projet, une description fine de la qualité de l'air a été réalisée. Celle-ci ne révèle pas de niveau de pollution de fond important du fait de l'éloignement des principales sources polluantes (type industriel ou tertiaire) et du cœur dense



de l'agglomération parisienne. Ainsi, sur cette zone, l'indice ATMO, qui qualifie la qualité de l'air selon un indice allant de 1 (qualité très bonne) à 10 (qualité très mauvaise), a atteint le niveau 5 pendant moins de 24% du temps sur l'année 2005. La qualité de l'air a donc été « bonne » à « très bonne » plus de 75% de l'année 2005.



Source : Airparif

Les axes routiers de la Francilienne, de la RN184 et de la RN1 constituent les principales sources de pollution. Pour connaître avec précision les niveaux de qualité de l'air en bordure de ces axes, plusieurs campagnes de mesures ont été réalisées sur la zone d'étude à l'aide de capteurs. En tout, 60 points ont fait l'objet de mesures de qualité de l'air. Les deux polluants analysés sont le dioxyde d'azote* (NO₂) et le benzène*, caractéristiques de la pollution routière. Les résultats des mesures ont été comparés aux seuils réglementaires de qualité de l'air, à savoir l'objectif de qualité de l'air et la valeur limite.

Ainsi, la pollution atmosphérique peut dépasser certains seuils en bordure de la RN1 mais redescend sous les seuils à une cinquantaine de mètres de la voie pour rejoindre la pollution de fond au-delà d'une centaine de mètres. C'est donc surtout pour la centaine d'habitations riveraines et pour les usagers piétons et cyclistes de la RN1 que la pollution atmosphérique est problématique.

L'insécurité routière pour les riverains de la RN1

Les problèmes de sécurité routière concernent également les riverains. La RN1 présente, dans la traversée des communes de Montsoul et Maffliers, des caractéristiques qui la rendent dangereuse pour les piétons et les cyclistes : largeur insuffisante des trottoirs, peu de traversées sécurisées, absence de piste cyclable.

Ces caractéristiques, additionnées à la vitesse élevée des véhicules qui l'empruntent, rendent donc cette route dangereuse pour ses habitants et renforcent la coupure urbaine.



CONCLUSION

Le territoire du projet est inégalement partagé entre des franges d'urbanisation de zones agricoles et des ceintures naturelles. Dans la zone d'étude coexistent ainsi des infrastructures routières, des villages, des activités économiques ainsi que des paysages naturels et agricoles de grande qualité.

De par l'évolution de l'urbanisation et des déplacements, ce territoire devra trouver un équilibre entre ses différentes fonctions : lieu de vie, potentiel économique, activité agricole, milieu naturel.

Cet enjeu d'équilibre est au cœur de l'organisation et des projets proposés par les collectivités locales sur ce territoire.