

AGIR AUTREMENT

CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Novembre 2007



Créée en 1996, Agir Autrement est une association loi 1901 implantée à Montsoult et adhérente à Val d'Oise Environnement.

Actrice de la vie locale, elle informe les habitants de Montsoult, fait entendre une « autre voix » et est force de proposition.

Elle est présente dans de nombreuses actions liées à l'environnement : Roissy, Croix-Verte, Francilienne, N184, S.M.E.P. Ouest Plaine de France.

Elle participe aux concertations proposées par les instances officielles, apporte ses contributions aux enquêtes publiques.

Agir Autrement est à l'origine de la proposition de transformer la friche industrielle laissée par DUMEZ en logements s'inscrivant dans une perspective de développement durable, favorisant la mixité sociale.

Contact

Agir Autrement

Siège social

4 allée Auguste Renoir

95560 Montsoult

Tél. : 01 34 73 97 33

agirautrement95@free.fr

TRACÉ DE L'A16 POURQUOI UNE PROPOSITION ALTERNATIVE ?

Quatre propositions de « prolongement de l'autoroute A16 » sont soumises à Débat Public. À des degrés divers, aucune d'entre elles ne nous satisfait totalement.

Le tracé A emprunte la N1 entre L'Isle-Adam au nord et Attainville au sud. Une route de desserte locale est donc remplacée par une autoroute destinée au trafic de transit. Certains véhicules sont interdits de circulation. Le prolongement de l'A16 par une voie autoroutière est alors concédé à la SANEF, avec la perspective d'un péage que cela pourrait induire à terme.

Ce tracé délimite un triangle entre la N1, l'A16 et la Francilienne, dont tout laisse à penser qu'il a vocation à accueillir des entreprises de logistique.

La jonction avec la Francilienne se situe en un point à partir duquel les emprises faites par l'État dans le passé et encore maintenues aujourd'hui, permettraient au Département de prolonger l'A16 au sud de la Francilienne par une voie dont la nature resterait à déterminer, se raccordant au BIP.

Le tracé B prolonge l'A16 par une autoroute qui emprunte la N1 depuis L'Isle-Adam jusqu'à la Francilienne qu'elle rejoint à la Croix-Verte. Là encore la desserte locale est remplacée par le trafic de transit. Cette voie autoroutière concédée à la SANEF passe à proximité des dernières habitations de Montsoult avec son cortège de nuisances : bruit et pollution de l'air.

Le tracé C est le tracé A, auquel s'ajoute une portion de route permettant de rejoindre la N1 ou la Francilienne ouest à la Croix-Verte sans passer devant Attainville. Elle présente donc les mêmes inconvénients que le tracé A et rend davantage de terres agricoles non cultivables.

Quant au **tracé D** qui a la grande qualité d'emprunter des voies existantes et donc de consommer moins d'espaces agricoles, il se heurte aux conclusions des études menées à la demande de la maîtrise d'ouvrage qui semblent indiquer une obligation de passer la N184 et un tronçon de la Francilienne en 2x3 voies ce qui serait alors inacceptable pour de multiples raisons dont il a été question durant le Débat Public : nuisances pour les riverains, destruction de forêts, passage dans les espaces protégés.

Cahier d'acteur
de Agir Autrement
réalisé dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A16
de l'Isle-Adam à la Francilienne

Pour toutes ces raisons, Agir Autrement propose une solution permettant l'écoulement des flux de véhicules à travers un réseau routier constitué pour l'essentiel de deux grands axes existants, la N184 (pour le trafic de transit) et la N1 (pour la desserte locale) en tenant compte des trois orientations qui sont les siennes :

- mettre fin aux nuisances des riverains de la RN1 dans les traversées de Montsoul et Maffliers,
- préserver les terres agricoles,
- protéger les sites naturels.

LA CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE AUTOROUTIÈRE NE S'IMPOSE PAS

Réaliser une nouvelle portion d'autoroute conduirait inévitablement à une augmentation du trafic et à l'implantation de nouvelles entreprises logistiques et zones commerciales dont la région est déjà largement dotée.

Seule une déviation de la N1 à la hauteur de Montsoul/Maffliers est une nécessité en raison des nuisances que subissent les riverains.

En ce qui concerne l'absorption de la circulation entrante par l'A16 sur le nœud constitué des N184, Francilienne et N1, seuls des ajustements devraient s'imposer :

- séparer le trafic en transit du trafic local et le canaliser par une architecture routière adaptée, une signalisation incitative ou contraignante, limitant la vitesse et interdisant les poids lourds sur certains tronçons,
- assurer la continuité de la Francilienne qui ne doit plus emprunter le rond-point de la Croix-Verte,
- supprimer les points noirs existants :
 - le bouchon de la Croix-Verte,
 - la jonction N184/ A16, en la passant en 2x2 voies.

LES PRÉVISIONS DE TRAFIC PRISES EN COMPTE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE À ÉCHÉANCE DE 2015 SONT-ELLES CRÉDIBLES ?

Dans le « dossier du maître d'ouvrage », figure en page 55 une estimation des trafics, en fonction des différents scénarios, à l'horizon 2015. Il apparaît dans tous les cas une nette augmentation du trafic par rapport à la situation actuelle.

Alors que se prépare le Grenelle de l'Environnement, Agir Autrement s'interroge sur la confiance que l'on peut accorder aux critères qui ont été pris en compte dans les études ayant conduit à ces estimations.

Le groupe de travail en charge de la préparation du Grenelle de l'Environnement sur le dossier « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie » propose l'adoption de différentes mesures, parmi lesquelles :

- «La France doit se placer dès maintenant sur la trajectoire d'une division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 », avec pour étape une baisse de 20 % d'ici 2020.
- D'ici 2020, « Réaliser un schéma national des nouvelles infrastructures de transport (routes, voies ferrées,

LE CYCLE INFERNAL

Les propositions A, B, C répondent à l'accroissement du trafic en provenance de l'A16 par la construction d'un nouveau tronçon d'autoroute.

Celui-ci favorisera inévitablement à la Croix-Verte l'implantation de nouvelles zones logistiques et de nouveaux centres commerciaux accueillant les hyper-commerces de toutes sortes.

Le trafic d'automobiles et de camions repartira à la hausse.

Dès lors, cet espace devient « naturellement » celui susceptible d'accueillir les activités génératrices de nuisances, dont personne ne veut sur son territoire.

Après les avions, les routes, les autoroutes et la carrière de gypse, le TGV sera dans la logique des choses. Il est à noter que la modification 2007 du SDRIF, actuellement soumise à enquête publique, laisse apparaître pour la première fois un projet de train à grande vitesse... dans la Plaine de France et la vallée de Chauvry... le long de la Francilienne.

Simple pointillé sur une carte d'orientation des futurs projets en Ile-de-France ?

aéroports, transport combiné...) pour évaluer globalement leur cohérence et leur impact sur l'environnement et l'économie, avant toute décision ».

- «Déclarer d'intérêt général pour la société, au niveau législatif, la promotion et l'utilisation des modes fluvial, ferroviaire et de cabotage maritime pour le transport de fret ».
- «Le groupe appelle à un plan national de développement du fret non-routier dont l'objectif sera d'amener le fret non-routier de 14 % aujourd'hui à 25 % du fret total, en 15 ans ».

Pour l'essentiel, les mesures préconisées par le Grenelle de l'Environnement se veulent dissuasives pour toute extension du trafic routier, et n'envisagent aucunement que le modèle actuel consistant à construire des autoroutes comme unique réponse à la multiplication des véhicules automobiles, puisse perdurer.

Il est donc urgent de trouver des solutions qui n'hypothèquent pas définitivement l'avenir de cette région.

L'APPROCHE D'AGIR AUTREMENT : LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION ÉQUILBRÉE

Un constat s'impose : la Croix-Verte occupe un espace à la fois privilégié par son site naturel (terres agricoles, proximité d'espaces protégés et de forêts) et convoité par les entreprises logistiques et les hypermarchés, car implantée au croisement de deux grands axes routiers : la N1 et la Francilienne, et disposant d'une gare SNCF d'intérêt régional.

Agir Autrement veille donc tout particulièrement à ce que de nouvelles infrastructures routières, en apportant des réponses à des problèmes existants, ne remplacent pas une nuisance par une autre et ne conduisent pas à un changement de vocation de la région, qui doit avant tout rester agricole.

Cette proposition d'un tracé pour le « prolongement de l'A16 », se veut avant tout équilibrée. Il s'agit pour la région de permettre le passage des véhicules en transit en répartissant les contraintes que cela impose, mais aussi de faciliter les déplacements entre les communes.

Agir Autrement ne souhaite pas faire le lit d'une zone industrielle de plus à la Croix-Verte ni appeler par le choix qui sera fait une circulation routière toujours plus envahissante.

LES CARACTÉRISTIQUES DE CE TRACÉ

Les flux entrants et donc sortants du nœud constitué par la N184, la Francilienne et la N1 ont été évalués par la Maîtrise d'Ouvrage à 15 000 véhicules/heure à échéance de 2015. Il lui appartient d'évaluer avec ses propres modèles les flux de circulation sur les 3 axes dans le contexte que nous proposons.

I - La continuité de la N1 et sa séparation de l'A16 entre L'Isle-Adam au nord et la jonction avec la N184 au sud, est un point essentiel de cette proposition. C'est en effet la non-communication entre ces deux axes qui permet de distribuer et de maîtriser les flux entre le trafic de transit (vers la N184 et la Francilienne) et le trafic local (vers la N1).

Voir schéma 1 au verso.

II - La jonction N184/ A16 doit être transformée en 2x2 voies.

III - En raison de la répartition des flux entre la N1 et la N184, la N184 reste une voie rapide à 2x2 voies.

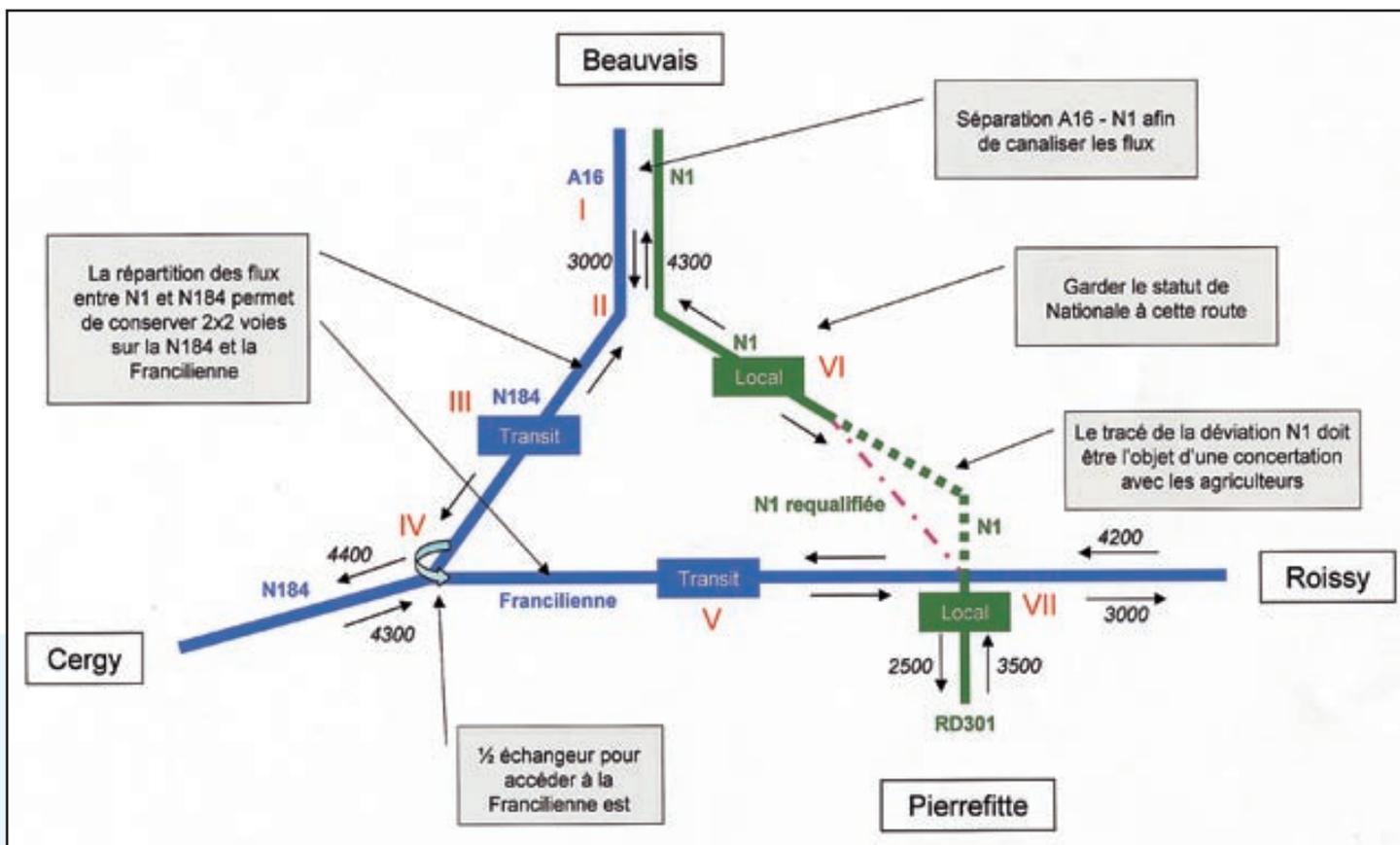
IV - Un demi-échangeur est nécessaire à la jonction N184/ Francilienne pour l'accès à la Francilienne 'Est'.

V - L'accroissement du trafic sur cette portion de Francilienne étant modéré, elle reste en 2x2 voies.

VI - La N1 garde son statut de route nationale. Elle est déviée à la hauteur de Montsout/ Maffliers, et rejoint l'ancien tracé de la N1 au nord de la Francilienne.

VII - La continuité de la Francilienne est réalisée à la Croix-Verte. Un échangeur assure uniquement les entrées et les sorties. Les échanges N1/ Francilienne/ D909 sont régulés par le rond-point actuel de la Croix-Verte réaménagé.

Voir le schéma 2 au verso.



AGIR AUTREMENT NE SOUHAITE PAS LA MULTIPLICATION DES ÉCHANGEURS

Les échangeurs sont présentés par la Maîtrise d'Ouvrage comme « un retour sur investissement » pour les communes. Ils sont la contrepartie à l'acceptation des nuisances liées à l'implantation d'une nouvelle infrastructure autoroutière : la région ne fera pas que subir l'autoroute, elle en tirera des dividendes par l'accès à une voie rapide permettant « l'urbanisation » des terres ainsi desservies.

Les échangeurs ont de multiples inconvénients : ils consomment beaucoup de terres agricoles, ne permettent pas la maîtrise du bruit qu'ils génèrent, et surtout ils vont à l'encontre de l'un des principaux objectifs qui est de canaliser les flux et d'éviter l'utilisation des voies locales aux heures d'affluence.

LE DEVENIR DE LA CROIX-VERTE DOIT ÊTRE ANALYSÉ DANS UN CONTEXTE BEAUCOUP PLUS GLOBAL

Actuellement, à proximité immédiate du nœud routier considéré, il existe des difficultés importantes qui doivent inciter les instances décisionnaires à ne pas limiter la problématique à la seule évolution du carrefour de la Croix-Verte et à l'éventuelle construction d'un nouveau tronçon autoroutier en prolongement de l'autoroute A16 :

- La N1 dans les kilomètres qui précèdent sa jonction avec l'A16 à L'Isle-Adam est totalement impraticable aux heures de migration vers Paris. Les populations des villes et villages du nord du Val d'Oise (Persan et Beaumont en particulier) sont confrontées quotidiennement à ce problème qui pourrait trouver sa solution à l'occasion de la séparation de l'A16 et de la N1 entre l'Isle-Adam et la jonction avec la N184.
- La Francilienne Ouest présente un point noir à la jonction avec l'autoroute A15, et la Francilienne Est n'est pas achevée sur le contournement de l'aéroport de Roissy.
- La RD 301 va être confrontée durant plusieurs années à la construction du tramway Sarcelles - St Denis par Pierrefitte.

Il est à craindre que la construction de nouvelles infrastructures routières entre l'A16 et la Francilienne ne fasse qu'amplifier et déplacer les points de blocage à quelques kilomètres de leur situation actuelle. Cette constatation renforce notre conviction que **la solution réside avant tout dans l'amélioration des voies existantes.**

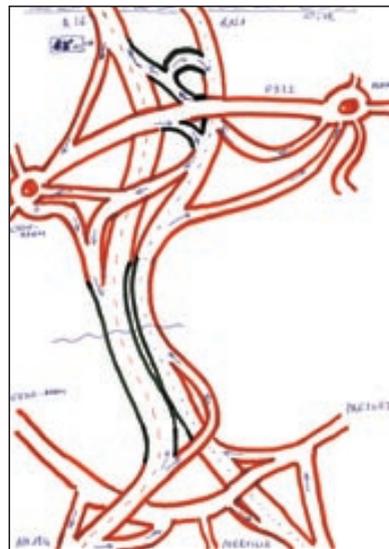


Schéma 1
Échangeur de l'Isle-Adam
A16 et N1 :
séparation des voies

— Tracés existants
— Portions à ajouter ou à compléter

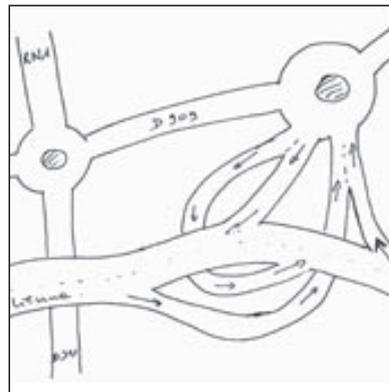


Schéma 2
Échangeur de la Croix-Verte
Aucun échange direct entre
la Francilienne et la N1

LES DOSSIERS ABSENTS DU DÉBAT PUBLIC

Évolution des transports en commun

L'évolution des trafics tant de transit que local autour de la Croix-Verte, peut être fortement impactée par les évolutions des offres de transports en commun dans les 10 prochaines années.

Des études complémentaires doivent être réalisées à la demande de la Maîtrise d'Ouvrage avant toute prise de décision. Elles devront principalement concerner les liaisons entre le département de l'Oise et l'Ile-de-France, entre le nord du Val d'Oise et les bassins d'emploi du nord de la région parisienne.

Étude de faisabilité incluant une étude de coût d'une déviation de la N1 semi-enterrée ou partiellement enterrée à hauteur de Montsoult/ Maffliers

Le passage le long de la voie ferrée sur les terres de la cueillette à proximité des dernières habitations de Montsoult justifierait tant en raison du bruit que de la pollution et de l'intégration paysagère une solution semi-enterrée ou partiellement enterrée. Une telle étude doit être menée et intégrée au dossier afin d'être prise en compte dans la décision finale.