

CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE

CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Novembre 2007



Contact :

Conseil général du Val d'Oise

Hôtel du département

2, avenue du Parc

95 032 Cergy-Pontoise cedex

Tél. : 01 34 25 30 30

Fax : 01 34 25 33 00

www.valdoise.fr

communication@valdoise.fr

UNE OPPORTUNITÉ INCONTESTABLE, UN TRACÉ HISTORIQUE LÉGITIME

Après le débat public sur le prolongement de la Francilienne qui a eu lieu l'an dernier dans notre département, c'est une nouvelle voie structurante indispensable pour notre territoire qui est soumise à la concertation. **Les enjeux de ces liaisons sont essentiels pour l'attractivité et l'accessibilité du territoire en termes démographiques et économiques.**

Le débat public sur le projet de prolongement de l'A16 représente une opportunité offerte aux valdoisiens (habitants, élus, associations, entreprises) de s'exprimer sur l'avenir de leur département. **C'est dans cet état d'esprit que le Conseil général mène actuellement un programme d'actions concrètes pour améliorer la vie quotidienne des valdoisiens dans le cadre du projet Horizon 2015.**

Le Conseil général est un acteur incontournable de ce débat du fait des transferts de responsabilité en matière d'aménagements routiers qui lui incombent depuis l'acte 2 de la décentralisation. En effet, depuis le 1er janvier 2006, la RN1 est devenue RD301 au Sud de la Francilienne et la RN16, RD 316. En revanche, la Francilienne réalisée par le Conseil général a été transférée du Département à l'État (RN 104).

Les premières réunions du débat public ont fait apparaître un large consensus sur l'opportunité du projet, consensus auquel nous adhérons. Aucun acteur, aucun particulier ne s'est prononcé contre le projet de prolongement de l'autoroute A16. Ce constat est un préalable important à la prise de décision du maître d'ouvrage, car il s'agit d'une situation rare dans les débats publics qui concernent l'aménagement de grandes infrastructures routières.

Cahier d'acteur
du Conseil général du Val d'Oise
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

C'est donc avec une attention particulière quant aux attentes des habitants du département, aux aménagements routiers qui compléteront le réseau valdoisien, que **le Conseil général se prononce en faveur du projet de tracé historique, le tracé A**. Il offre la possibilité de créer une vraie liaison autoroutière en débouchant directement sur une voie rapide, la Francilienne, et en évitant l'arrivée de flux supplémentaires sur le giratoire de la Croix verte, véritable point de congestion routière du territoire.

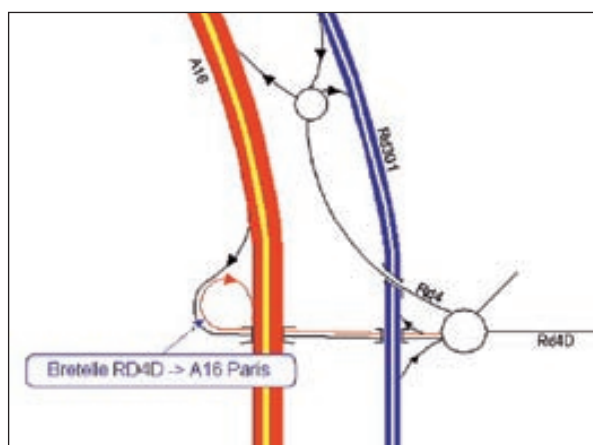
MIEUX RÉPARTIR LE TRAFIC

Il faut décharger la RN1 actuelle (dans sa section au nord de la Francilienne) d'une partie de son trafic au niveau des communes de Maffliers et de Montsoul, il en est de même pour la RD 301 (au sud de la Francilienne).

Enjeu essentiel du projet de prolongement de l'autoroute A16, l'avenir de la RN1 et de la RD 301 est un élément essentiel du débat actuel. La traversée de Maffliers et de Montsoul pose de plus en plus de problèmes de trafic et de sécurité. Le trafic journalier est de 34 000 à 35 000 véhicules, dont 6 % de poids lourds. La difficulté est accentuée aux heures de pointe avec un niveau de trafic insupportable et dangereux pour les riverains comme pour les usagers.

La question de la construction des échangeurs entre L'Isle-Adam et la Francilienne doit être largement débattue. Ils auront un impact direct sur la desserte des communes et donc sur le trafic empruntant la voirie locale.

À ce titre, l'exemple de l'accès à l'A 16 au niveau de la RD 4 est assez parlant dans la mesure où le trafic venant du Nord peut sortir au niveau de Persan, alors qu'il n'est pas possible d'entrer sur l'A16 pour aller vers Paris.



La réalisation d'un demi-échangeur RD4 / A16 Sud allégera une partie du trafic de la RD 301 vers Paris.

Le Conseil général soutient les municipalités qui ont demandé à l'État le demi-échangeur supplémentaire pour deux raisons importantes : il doit permettre de délester la RD 301 et de favoriser une meilleure distribution de l'activité économique dans ce secteur.

L'opportunité d'améliorer le trafic, de sécuriser les communes traversées, de réduire les nuisances en termes de bruit, de pollution et d'environnement ne peut venir que de la décision et de l'accélération de la réalisation du prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne. C'est le tracé A qui permet cela en déviant les flux, sans augmenter la congestion et le danger sur la Croix Verte.

ACCOMPAGNER UN DÉVELOPPEMENT DE L'HABITAT ET DE L'ACTIVITÉ

Le Val d'Oise veut privilégier un cadre de vie de qualité pour les habitants actuels et à venir.

Les départements de la grande couronne de Paris connaissent depuis 25 ans une augmentation constante de leur population, le Val d'Oise comptant actuellement 1,15 million d'habitants. Elle s'est, certes, récemment ralentie du fait de l'augmentation des prix du logement généralisée en île de France mais reste sur une dynamique positive. L'aménagement du réseau routier doit donc prendre en compte deux phénomènes :

- D'une part, celui du transfert de population régulier de Paris et de la petite banlieue, vers les départements de la grande couronne. Les axes de déplacement doivent pouvoir répondre à cette tendance.
- D'autre part, celui des nouveaux flux pendulaires plus lointains des salariés parisiens ou d'autres localités autour de Paris, qui transitent par le département.

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRE DU DÉPARTEMENT

Le département doit pouvoir accueillir de nouvelles activités sans renoncer à la protection de l'environnement.

De nombreuses communes de la zone d'étude ont des projets de réaménagement ou de création de zones d'activités. Il n'appartient pas au Conseil général de se positionner quant au contenu de ces projets communaux, mais le Conseil général souhaite un développement diversifié et équilibré des installations à vocation économique. Le département souffre déjà d'un déséquilibre dans le rapport entre emplois offerts et actifs résidents : il n'est que de 0,72 en 2005 contre 0,91 pour la moyenne francilienne. La perspective que nous offre le projet SDRIF, avec une progression limitée de ce taux d'emploi, en 25 ans, de 0,72 à 0,84 n'est pas acceptable et laisse le Val d'Oise, en dehors du cas particulier de la Seine-et-Marne comme le département le plus défavorisé d'Ile-de-France. Notre objectif est d'aller au-delà de ce que prévoit le projet SDRIF et de se rapprocher de la moyenne de l'Ile-de-France.

Le développement du département ne peut donc se faire sans la recherche constante d'un équilibre entre l'emploi, l'habitat et l'environnement. La question environnementale est un autre sujet important lorsqu'il s'agit de projet d'aménagement de cette taille.

Nous serons attentifs à ce que la qualité de vie ne soit pas dégradée par le prolongement de cet axe.



La qualité de vie des valdoisiens doit rester celle qu'ils connaissent.

La politique du Conseil général vise à préserver très largement les espaces naturels tout en assurant l'aménagement de voies structurantes attendues par les habitants comme par les entreprises. **Le tracé historique semble être celui qui correspond le mieux à cette recherche.** Il permet de rejoindre un axe transversal de liaison, la Francilienne, et évite la construction d'un véritable « monstre » à la Croix Verte si l'A16 devait s'y brancher.

AMÉNAGER LE GIRATOIRE DE LA CROIX VERTE

Le Conseil général était à l'origine le maître d'ouvrage de l'échangeur de la Croix Verte, l'État l'est devenu dans le cadre de la décentralisation. L'aménagement de la Croix Verte était une des priorités du Conseil général, et il doit le rester pour l'État.

Le giratoire de la Croix Verte est aujourd'hui un vrai point noir de la circulation dans le département. La tendance actuelle montre que le carrefour et ses environs constituent une zone assez délicate. De nombreux accidents et accrochages se sont produits au niveau du giratoire ou à proximité. C'est donc une véritable urgence pour la sécurité des utilisateurs et les riverains.



Le carrefour de la Croix Verte vu du ciel un point noir de la circulation du département

LE CONSEIL GÉNÉRAL DÉFEND UN TRACÉ QUI NE PASSE PAS PAR LA CROIX VERTE

Le risque pour le carrefour de la Croix Verte, si le tracé historique n'est pas choisi, est que son aménagement ne serait réalisé que pour accueillir davantage de trafic. En effet, le choix des tracés B, C et D risque de créer l'un des plus gros échangeurs d'Ile-de-France.

Si le tracé historique est choisi, il sera possible d'aménager un échangeur plus adapté sans attendre la construction de l'autoroute. **Le Conseil général demande que ces travaux, de la compétence de l'État, soient réalisés sans retard, il en va de la sécurité et de l'accessibilité du territoire.**

En tout état de cause il est nécessaire que l'aménagement du giratoire de la Croix Verte se fasse rapidement quel que soit le tracé du prolongement de l'autoroute A 16 retenu.

Ces travaux ne représentent pas l'unique solution pour désengorger ce carrefour. Il paraît essentiel que les communes prennent en compte la demande des habitants pour favoriser l'essor des lignes de transports en commun entre les bassins d'activité et les bassins de vie. C'est un moyen non négligeable de réduire le nombre de véhicules empruntant la Croix Verte. Dans cette optique, le Conseil général a mis en place une liaison par autobus entre Cergy et Roissy, dite liaison express.

Celle-ci accuse cependant aux heures de pointe un retard de 10 à 15 minutes au giratoire de la Croix Verte. Par ailleurs, il existe un projet de liaison Mobilien qui reliera Persan à Roissy dont le parcours empruntera également la Francilienne.



Favoriser le développement des transports en commun pour fluidifier le trafic

Encore une fois, le tracé A paraît être plus pertinent pour le Conseil général du Val d'Oise afin de détourner durablement les flux et permettre une vraie politique de développement des transports en commun qui empruntent et emprunteront le giratoire de la Croix Verte.

LE CHOIX DU TRACÉ HISTORIQUE

Un tracé qui garantit la fluidité et la sécurité du trafic.

Considérant les objectifs du Conseil général en terme d'amélioration des flux dans le département, de sécurisation de l'actuelle RN1 dans la traversée de Maffliers et de Montsourt, d'amélioration du giratoire de la Croix Verte, d'accessibilité des zones économiques, le tracé A nous semble réellement adapté au développement équilibré du territoire.

Il offre la possibilité de contourner le giratoire de la Croix Verte et de ne pas congestionner la RN1 (au nord) et la RD 301 (au sud) avec l'arrivée d'un flux direct supplémentaire.

Le Conseil général pourra plus facilement développer à long terme de nouveaux axes structurants dans le département selon les plans des SDRIF actuel et à venir. Ce tracé permettra de préparer l'avenir en prenant en compte les projets actuels comme le tramway entre Saint-Denis et Sarcelles, l'aménagement de l'Avenue du Paris, la requalification de la RD 909 et la déviation de la RD 370.

Préparer l'avenir, faciliter les déplacements, accompagner le développement du département, tels sont les priorités du Conseil général définies dans le projet Horizon 2015.