

# COMMUNE DE MONTSOULT

## CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Novembre 2007

### PRÉLIMINAIRES

#### Petit rappel historique

La RN1 ex Route Royale n°1 existait déjà sous Louis XIV.

La ligne SNCF, ex Chemins de Fer du Nord, a été construite entre 1871 et 1880. Elle reliait Paris à Beauvais.

Si les voies ont été doublées, leur tracé est identique encore aujourd'hui pour ce qui nous concerne et la gare de Montsoult n'a guère changée depuis 1900 dans ces accès alors que 3 500 voyageurs l'empruntent quotidiennement.

#### Aspect méthodologique

Consulter les habitants « plus ou moins riverains » est un passage obligé mais il aurait été utile d'accorder la même place aux utilisateurs d'où qu'ils viennent et où qu'ils aillent car ils seront les vrais décideurs en fonction du choix qui sera retenu.

#### Remarque liminaire

On peut considérer qu'il y a consensus quant au traitement paysager et le soin qui sera exigé pour la meilleure intégration possible dans l'environnement du futur tracé qui devrait être semi-enterré partout où cela est possible afin d'en limiter les effets visuels négatifs. Mais dans les lignes de contradiction des associations dites écologiques, aucune référence n'est faite à la création d'emploi seule contributive à la richesse locale (habitat, commerce, loisirs...). Il s'agit pourtant à nos yeux d'un levier obligé et d'une préoccupation quotidienne en tant qu'élu.

Cette lisibilité n'est pas évidente dans les variantes B et C quant au tracé D il est irréaliste comme nous le décrirons plus loin.

#### La Croix Verte : une situation géographique sensible et privilégiée

Nœud stratégique de voies de communication pour tout le Nord de la Région Ile de France la Croix Verte institue un pôle futur de développement économique majeur. Cet atout se trouve renforcé par une proximité immédiate de la Capitale (22 km), du 1<sup>er</sup> bassin d'emplois régional (devant la Défense) constitué par le complexe aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle à l'est et la ville nouvelle de Cergy et le grand Ouest une fois la Francilienne bouclée à Orgeval.

L'examen de la carte de France montre qu'à cette même distance on est partout en agglomération ce qui n'est pas le cas du Nord longtemps ignoré ou délaissé pour des raisons historiques et d'image avec pour corollaire un réseau de voies de communication déficient et anémié.

#### A16 : un constat d'échec

Toutes les autoroutes autour de Paris prennent leur naissance au périphérique ou à proximité (A1 – A3 – A4 – A6 – A13 – A14 et même A15 qui arrive sur une voie rapide péri-urbaine).

L'A16 depuis des années en est au même point avec une sortie sur une route « nationale » à 35 km de Paris : C'est comme si l'A13 s'arrêtait à 30 km de Paris et Orgeval.

Cahier d'acteur  
de la commune de Montsoult  
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

## Les transports collectifs

C'est le talon d'Achille au plan régional Nord. On assiste tout au plus à des liaisons d'autocars inter-gares qui viennent encore compliquer le trafic routier. Pas de parking de dissuasion, des lignes SNCF qui détiennent le record des retards et de dysfonctionnement (enquête voyageurs – Domont), et qui expliquent en partie l'utilisation des véhicules particuliers.

## LE DÉBAT

### 1. Montsout (et Maffliers) en 1<sup>ère</sup> ligne

Première concernée, notre commune a opté invariablement et depuis longtemps sur un tracé maximaliste à l'est c'est-à-dire : éloigner le plus possible les nuisances des zones d'habitats.

### 2. Des nuisances déjà inacceptables

La Croix Verte génère déjà une concentration sonore et de CO<sub>2</sub> élevée en limite d'agglomération alors que les scientifiques militent pour une dilution de ces effets délétères dans l'atmosphère (action de la photosynthèse etc.). Qu'en serait-il avec les propositions B et C ?

### 3. Un trafic qui sera en constante augmentation

Les futurs projets de zones d'activités (Beaumont et Persan) en Nord Val d'Oise, ceux en pleine extension à Chambly et à Beauvais (secondairement Méru), les futures voies d'accès rapides de la Région Picardie vers Roissy l'accroissement du trafic aérien à Beauvais et Roissy l'absence d'alternative Vatry ou Chaulnes et une autoroute A1 sursaturée sont autant de facteurs aggravants à prendre en compte à très court terme.

### 4. Des emplois « à notre porte »

Nul besoin de discuter sur les avantages d'un développement économique raisonné « in situ » sans pour autant « clamer » des projets logistiques un moment voulu par l'Etat et qui ont fait l'objet d'un **rejet unanime des communes concernées** en leur temps.

*NB : tout le monde sait qu'une zone logistique ne crée que 2 à 3 emplois à l'hectare...*



**Contact :**  
**Mairie de Montsout**  
21 rue de la Mairie  
95560 Montsout  
Tél. : 01 34 08 31 30  
Fax : 01 34 69 94 70  
[mairie-montsout@wanadoo.fr](mailto:mairie-montsout@wanadoo.fr)

## La requalification de la RN 1

La traversée de Maffliers et de Montsout par 36000 véhicules/jour constitue un axe de dangerosité majeur pour les riverains ainsi que tous ceux qui « s'aventurent » à vouloir le traverser (écoliers, personnels qui travaillent sur la zone d'activité...). Une requalification sécurisée en profil urbain est indispensable avec interdiction de passage de véhicules contenant des matières dangereuses.

## LES 4 VARIANTES

### Tracé D

Surréaliste, destructeur de massifs forestiers et inapproprié. Comment pourrait-on faire comprendre à des utilisateurs qu'il faille passer à l'Ouest pour aller à l'Est... Engendre une pollution supplémentaire et mine le cadre de vie des habitants de Baillet. On évite Maffliers et Montsout mais on reporte tout sur Baillet-en-France.

### Tracé C

Le renvoi vers la Croix Verte de l'ensemble des flux ne fera qu'aggraver une situation déjà préoccupante et à certaines heures proche de l'asphyxie à proximité de lieux habités. De plus la complexité à réaliser ce nœud routier reste à prouver : Il suffit d'un camion en travers d'une bretelle et toute la Région Nord est paralysée (et nous ne parlons pas de produits toxiques...). Enfin il ne résoud en rien la surcharge permanente de circulation de la RN 1 vers Paris.

### Tracé B

Il renvoie aux mêmes inconvénients que décrits ci-dessus avec en prime une disparition des activités « cueillettes » très appréciées et qui forment « une coulée verte » salubre en zone tampon.

### Tracé A

C'est naturellement celui qui doit retenir notre attention pour toutes les raisons évoquées précédemment. Il a reçu en outre l'assentiment de tous les maires concernés excepté celui de Moisselles (réunion du S.M.E.P.\* du 5/11/2007)<sup>(1)</sup>. Il offre l'avantage d'être le plus direct ce qui en terme de technique autoroutière est le plus souhaitable ; Il ne pénalise aucune commune et pourrait permettre une sortie à la hauteur de la D 909 dédiée à une distribution locale en venant de Beauvais (Montsout, Baillet, Maffliers, Domont, Viarmes, Attainville, Moisselles) sans emprunter la Francilienne au droit d'Attainville.

\* regroupe les communes des deux communautés de communes Plaine de France et Carnelle Pays de France.  
(1) : Absents excusés : Maffliers et Nerville-la-Forêt.