



**Dossier de presse**

# **Débat public**

## **sur le prolongement de l'A16**

### **de L'Isle-Adam à la Francilienne**

**11 septembre - 24 novembre 2007**

**Contact presse :**

Publicis Consultants|  
Saliha Idir  
Tél : 01 44 43 73 10  
saliha.idir@consultants.publicis.fr

# Sommaire

<b>A. Communiqué de presse</b>	<b>3</b>
<b>B. Le Contexte</b>	<b>4</b>
<b>C. Les enseignements du débat public</b>	<b>4</b>
<b>1. La place des déplacements dans le débat</b>	
• <i>Les priorités pour les usagers et les riverains</i>	
• <i>Les objectifs annoncés confrontés aux réalités locales</i>	
• <i>Les trafics et les tracés</i>	
<b>2. Les questions agricoles, les milieux naturels et l'environnement</b>	
• <i>L'agriculture</i>	
• <i>L'environnement et les milieux naturels</i>	
<b>3. Le développement économique et urbain</b>	
<b>4. La vie quotidienne, le cadre de vie et les nuisances</b>	
<b>D. Les avis exprimés à l'issue du débat</b>	<b>8</b>
<b>1. Les institutionnels élus</b>	
<b>2. Le mouvement associatif</b>	
<b>3. Les milieux professionnels</b>	
<b>E. Chiffres clés du débat public</b>	<b>11</b>

## A. Communiqué de presse

24 janvier 2008

### **La CPDP présente le compte-rendu du débat public sur le prolongement de l'A16**

A l'issue du débat public sur le prolongement de l'autoroute A16 qui s'est déroulé du 11 septembre au 24 novembre 2007, la Commission particulière du débat public (CPDP) présente un compte-rendu exhaustif du débat et des opinions qui s'y sont exprimées, comme le prévoit ce processus de démocratie participative.

Le débat s'est déroulé dans un climat général de confiance favorisant les échanges et permettant aux participants d'exprimer largement leur position.

Globalement, la nécessité de réaliser un prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne n'a pas été remise en cause. Toutefois, dans le contexte du *Grenelle de l'environnement*, quelques voix discordantes se sont fait entendre et ont dénoncé l'opportunité de ce projet autoroutier.

Mais tous s'accordent sur trois points :

- Le carrefour de la Croix-Verte qualifié « d'erreur de conception » doit être impérativement restructuré pour permettre l'écoulement des trafics.
- Les aménagements de la RN1 à Montsoult et à Maffliers doivent permettre de réduire fortement les nuisances subies par les riverains.
- Les impacts sur l'agriculture doivent être limités et des compensations prévues.

Tout au long du débat, les échanges ont fait apparaître des divergences d'analyse et finalement, il ne ressort pas de majorité très nette sur le choix de tracé le plus approprié. Une poursuite du dialogue entre le maître d'ouvrage et les acteurs locaux paraît nécessaire quel que soit le tracé qui sera retenu.

**Contact presse Publicis Consultants | :**  
Saliha Idir - Tél : 01 44 43 73 10  
saliha.idir@consultants.publicis.fr

## B. Le contexte

Le 7 juin 2006, la Commission nationale du débat public (CNDP), saisie par le Conseil régional d'Ile-de-France et l'association France Nature Environnement, a décidé d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de l'A16 de L'Isle-Adam à la Francilienne.

L'autoroute A16 se termine aujourd'hui peu après la commune de L'Isle-Adam, dans le département du Val-d'Oise. Le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables propose de raccorder l'A16 à la Francilienne, afin d'offrir un débouché de bonne qualité aux automobilistes qui empruntent cet axe en direction du Nord et de l'Est de l'Ile-de-France et de soulager les populations riveraines de la RN1. L'absence de ce débouché entraîne à l'heure actuelle une situation de saturation sur la RN1, amplifiée à hauteur de son raccordement avec la Francilienne par des problèmes de congestion du carrefour de la Croix-Verte. Cette situation, pénalisante pour l'usager, dégrade aussi grandement la qualité de vie des habitants des communes traversées, notamment le long de la RN1, à Montsoulst et Maffliers.

Quatre tracés différents, nommés respectivement A, B, C et D, ont été présentés au débat.

La CNDP a ainsi nommé une Commission particulière pour organiser et animer un débat public en toute impartialité. Le rôle de la Commission particulière du débat public (CPDP) est d'informer le public de la manière la plus complète et de favoriser son expression par la mise en place d'espaces de dialogue et de discussion.

La Commission particulière du débat public (CPDP) n'a pas vocation à se prononcer sur le fond du projet et n'émet aucun avis ou recommandation. Elle produit un compte-rendu du débat public qui permet de motiver la décision du Ministre.

## C. Les enseignements du débat public

Le débat a fourni aux acteurs et institutions un cadre pour faire valoir et hiérarchiser les enjeux auxquels ils sont attachés.

La diversité des échanges tenus en réunion publique a aussi permis aux participants d'intégrer des enjeux qu'ils méconnaissaient ou minimisaient.

### 1. La place des déplacements dans le débat

- *Les priorités pour les usagers et les riverains*

**Les riverains ont surtout souligné leur intérêt pour les accès directs vers Paris ou la petite couronne.** Ils ont aussi fait quelques remarques sur les volumes des reports de trafic calculés pour chacun des tracés proposés et demandé une amélioration des transports en commun.

**Leurs préoccupations portent surtout sur les nuisances** qu'ils subissent quotidiennement et les flux de circulation parasites qui encombrant des voiries locales inadaptées pour supporter une forte densité de circulation.

Les prévisions de trafic annoncées lors des séances publiques ont fait l'objet de peu de commentaires de la part des usagers. Il semblerait que la grande majorité des usagers de cette infrastructure, au nord Val d'Oise ou au sud de l'Oise, se soit peu manifestée et peu exprimée.

- **Les objectifs annoncés confrontés aux réalités locales**

Un certain nombre de participants, membres d'associations, ou d'avis transmis à la Commission mettent en exergue certaines recommandations du *Grenelle de l'environnement* telles que la baisse significative des émissions de gaz à effet de serre, la priorité à accorder aux transports collectifs et le transport combiné pour les approvisionnements en fret.

Toutefois, celles-ci sont difficilement applicables si on les confronte au contexte régional et aux options de mode de vie que certains souhaitent conserver : un habitat individuel privilégié et une non densification du secteur.

En effet, privilégier l'habitat individuel implique des déplacements domicile/travail difficilement compatibles avec des transports collectifs à la porte ; le véhicule automobile est indispensable pour rejoindre les pôles d'échanges (Persan-Beaumont, Domont, Montsoult), points d'accès des usagers aux transports collectifs.

Par ailleurs, **les alternatives de transports collectifs sont très contraintes dans ce secteur peu irrigué en infrastructures ferroviaires**. Les projets d'amélioration du niveau de service des transports ferroviaires transmis par le service des transports de l'Ile-de-France (STIF) restent modestes.

Lors des séances publiques, le transport de fret n'a quasiment pas été évoqué sauf pour être rejeté par principe.

- **Les trafics et les tracés**

Les projections du maître d'ouvrage en matière de demande de mobilité montrent que celle-ci serait, à l'horizon 2020/2030, au moins égale voire supérieure à celle d'aujourd'hui. Rares sont ceux qui contestent la nécessité de raccorder l'A16 à la Francilienne.

- **Le monde économique**, de nombreux élus et ceux pour qui l'accès au pôle d'activités de Roissy ou de l'est parisien est prioritaire, préconisent le **tracé A** pour son efficacité à écouler les trafics vers l'est.
- **Les riverains, les associations locales et régionales** dont l'objet affiché est la défense de l'environnement ainsi que la Région Ile-de-France, considèrent que le trafic principal étant celui qui se dirige vers Paris par la RD 301 et optent en conséquence pour le **tracé B** qui leur semble répondre parfaitement à cette problématique. Pour les associations locales de défense l'« l'objectif du projet doit être de soulager les riverains et non de favoriser les déplacements routiers du nord de la région ou de départements limitrophes vers Roissy ».

- **Le monde agricole** qui ne trouve pas réhibitoire l'allongement de la distance et des temps de parcours pour rejoindre la Croix-Verte opte pour le **tracé D** qui, il est vrai, existe en grande partie et ne consomme pas de terres arables.
- **Un certain nombre d'utilisateurs** de l'infrastructure choisissent le **tracé C** qui sépare très distinctement les flux nord/sud des flux est/ouest.

## 2. Les questions agricoles, les milieux naturels et l'environnement

### ● *L'agriculture*

Les intervenants qui se sont exprimés sur les enjeux agricoles étaient globalement d'accord avec l'analyse du maître d'ouvrage montrant que les tracés A et C sont les plus pénalisants pour l'agriculture, suivis du tracé B, meilleur de ce point de vue sur le papier mais compromettant des activités agricoles très valorisées localement (exploitation agricole fonctionnant comme une cueillette ouverte au public) et enfin **le tracé D qui n'a qu'un faible impact agricole.**

Les agriculteurs ont argumenté d'un point de vue général sur le caractère patrimonial du berceau agricole que constitue la Plaine de France, sur le rôle de l'agriculture, au-delà de la production agricole, en termes de gestion du territoire et de production de paysages, sur les implications en termes d'emploi dans le secteur agricole, en amont et en aval (concessionnaires agricoles, coopérative) et, plus généralement encore, sur la diminution constante des surfaces agricoles au profit des espaces urbains, alors que le prix des denrées alimentaires ne cesse d'augmenter. Ils ont également argumenté sur les conséquences immédiates du projet sur leur activité.

### ● *L'environnement et les milieux naturels*

De façon générale, sur l'analyse d'impact du maître d'ouvrage (tracé B le moins pénalisant, tracé A et C posant juste un problème supplémentaire d'insertion dans la perspective du château d'Écouen, et tracé D considéré comme le plus pénalisant du fait des emprises en forêt et dans la zone classée de la vallée de Chauvry), c'est le tracé D qui a donné lieu aux positions les plus tranchées.

Certains acteurs abondent dans le sens du maître d'ouvrage et valident ainsi son analyse globale, d'autres ont une lecture complètement opposée, à savoir que le tracé D est le moins pénalisant, notamment sur l'argument de la préexistence de l'infrastructure, contrairement aux tracés A, B et C.

L'essentiel des impacts environnementaux n'a été mis en avant que par ceux qui pratiquent des activités de loisirs sur le territoire (randonneurs, chasseurs, amis de la forêt), l'enjeu le plus fréquemment évoqué étant le rétablissement des continuités du territoire pour les animaux et les humains.

### **3. Le développement économique et urbain**

L'intérêt à l'échelle internationale et nationale de prolonger l'A16 jusqu'à la Francilienne a été souligné, par la Chambre de Commerce et d'Industrie et par l'association ARDIES Val d'Oise. Il s'agit de mieux connecter l'Île-de-France avec le nord de l'Europe continentale et avec la Grande-Bretagne, mais aussi de faciliter les déplacements en grande couronne, notamment vers Roissy. Le Conseil général du Val d'Oise a même souhaité ouvertement un prolongement ultérieur vers le sud, au-delà de la Francilienne, jusqu'au BIP notamment.

**Les souhaits de développement économique portent sur la création d'activités légères, non-polluantes, créatrices d'emplois, rejetant a priori la logistique.**

Les participants ont également insisté sur la nécessité de séparer les liaisons locales de celles dites de « transit ». Outre la préoccupation de la protection de la qualité de vie au quotidien, il faut y voir un souci de maintenir et de développer une vie économique locale active. Le cas particulier des chemins agricoles en est un exemple, celui de la desserte de la zone des 70 arpents en est un autre.

### **4. La vie quotidienne, le cadre de vie et les nuisances**

**L'amélioration de la qualité de la vie quotidienne a été au centre des débats.** Si elle n'est mentionnée que sous l'angle des nuisances que subissent les riverains de la RN1 dans la plupart des cahiers d'acteurs, son approche a été plus diverse pendant les réunions publiques. L'affluence aux deux ateliers traitant de la requalification de la RN1 et de l'aménagement du secteur de la Croix-Verte témoigne aussi de l'intérêt des élus locaux et de leurs administrés pour ces sujets. La question des nuisances phoniques induites par le tracé D qui pourraient aggraver la situation déjà peu satisfaisante des habitants de Baillet-en-France a été abordée avec insistance et à plusieurs reprises.

**La recherche d'une complémentarité entre la voirie rapide et la voirie de desserte locale** est apparue comme étant au centre des préoccupations des élus locaux.

Deux objectifs font consensus : la requalification de la RN1 à l'occasion de la mise en service de l'A16 et la nécessité de disposer de deux réseaux de voirie distincts, national et régional d'une part, local d'autre part, celui-ci évitant le nœud routier de la Croix-Verte.

## D. Les avis exprimés à l'occasion du débat public

La satisfaction par la Commission des demandes de précisions ou de compléments d'information des participants, ses demandes propres de reformulation de propos qui lui semblaient obscurs et son souci constant de ne privilégier aucune prise de parole et aucun intervenant ont contribué à lever les doutes que pouvaient avoir initialement certains participants et notamment la plupart des élus locaux sur l'utilité du débat public.

La participation aux réunions publiques fut active et les débats se sont déroulés dans une ambiance attentive et calme permettant à chacun de s'exprimer sans être interrompu, même si certaines interventions ont parfois été vigoureuses. La sincérité des propos du maître d'ouvrage n'a pas été contestée, même si certaines affirmations à caractère technique n'ont pas totalement convaincu.

### 1. Les institutionnels élus

- **Le Conseil régional d'Ile-de-France** qui était initialement dans une position d'attente des conclusions du débat, a pris une part active au débat au fur et à mesure de l'avancement du débat. Au final le Conseil régional a exprimé son choix par le biais d'un cahier d'acteur pour le **tracé B**, plus compatible avec le projet de SDRIF.
- **Les élus et les services techniques du Conseil général du Val-d'Oise** ont pris part aux différentes réunions publiques pour défendre le choix du **tracé A**. Un cahier d'acteur a été produit par l'Assemblée départementale exprimant cette préférence.
- **La participation des élus locaux** ne s'est pas traduite d'emblée par leur implication active dans le débat. Sceptiques quant à son utilité, les maires, à l'exception de ceux d'Attainville, de Moisselles et de Persan, ce dernier étant demandeur d'une réunion supplémentaire dans sa commune, ont été dans un premier temps en position d'écoute. Mais dès qu'ils furent entrés dans le débat, les élus locaux ont exposé leurs projets et leurs analyses des enjeux du raccordement de l'A16 et affirmé leurs choix de tracé.

Les communes de Montsourt, Maffliers, Baillet-en-France, Nerville-la-Forêt et Attainville ont rédigé pendant la dernière phase du débat des cahiers d'acteur, et la quasi-totalité des autres communes ont adopté des délibérations, écrit des contributions ou motions qu'elles ont adressées à la Commission.

Si certains se prononcent en faveur du tracé A - Montsourt, Baillet-en-France, St-Martin-du-Tertre, Communauté de communes Carnelle pays de France -, les communes de Maffliers et d'Attainville lui préfèrent un tracé C amendé et les communes de Moisselles et de Villaines-sous-Bois, le tracé B. La commune de Nerville-la-Forêt s'est prononcée seule en faveur du tracé D qui a été explicitement rejeté par L'Isle-Adam, Villiers-Adam et Chauvry et a suscité également de vives réactions des maires de Moisselles et de Baillet-en-France.



## 2. Le mouvement associatif

La mobilisation du mouvement associatif a été essentiellement locale. Le débat n'a semblé intéresser qu'un public très proche du périmètre immédiat du projet et davantage les riverains que les usagers de la route que l'on a peu entendus bien que des documents aient été distribués au péage de L'Isle-Adam.

Quelques avis adressés via le site internet par des personnes ne semblant pas avoir assisté aux réunions font néanmoins état d'opinions moins consensuelles quant à l'opportunité du projet. Il semble que ces avis émanent majoritairement de personnes plus sensibles aux aspects écologiques des projets autoroutiers en général qu'au contexte local du projet de raccordement de l'A16.

- **France Nature Environnement**, co-auteur de la saisine à l'origine du débat, a été peu présente en raison de sa participation au Grenelle de l'Environnement. Elle a cependant donné lors de ses interventions à l'ouverture et lors de la réunion de synthèse une réelle dimension régionale et nationale aux questions posées par le prolongement de l'A16.
- **Ile-de-France Environnement**, très mobilisée également par les travaux du Grenelle, a chargé le Collectif Plaine de France Ouest de porter sa parole pendant le débat ce qui a contribué à renforcer son caractère local. Cette fédération d'associations a néanmoins rédigé son propre cahier d'acteur, optant pour le **tracé B** et manifestant son opposition à toute création d'une nouvelle infrastructure au sud de la Francilienne.

Si le milieu associatif national et régional a été peu présent, le milieu associatif local s'est par contre fortement mobilisé pendant toute la durée du débat. Les associations dont l'objet est la défense de l'environnement et en particulier le Collectif Plaine de France Ouest regroupant dix associations, mais également des associations locales indépendantes comme AREC, Agir Autrement, Coderando ont été très actives, rédigeant des cahiers d'acteur, rassemblant du public pour assister aux réunions et émettant de nombreux messages par le biais du site internet de la CPDP ou sur leur site propre.

- **Le Collectif Plaine de France Ouest** et Ile de France environnement se sont prononcés en faveur du **tracé B**, en argumentant sur la moindre longueur de cette solution, sa meilleure efficacité pour les déplacements vers Paris, son coût moins élevé, son impact sur les prélèvements agricoles et son effet de coupure réduits. Il a affirmé que l'objectif du projet ne devait pas prendre en compte la facilitation du trafic vers Roissy.
- **L'AREC Plaine de France** a opté pour le **tracé A** mieux à même de répartir les trafics, évitant une congestion au niveau de la Croix-Verte, et éloignant les nuisances des zones habitées de Montsoul.
- **L'association « Agir autrement »** a formulé une proposition alternative fondée sur un partage des trafics, les déplacements nord-ouest et nord-est s'effectuant par la RN184 actuelle sans élargissement mais complétée par un demi-échangeur vers l'Est au niveau de la Francilienne, et les déplacements nord-sud empruntant la RN1 actuelle déviée au niveau de Montsoul et Maffliers et se raccordant à la RD 301 au nord de la Francilienne. Cette solution permettrait de conserver le statut de route nationale à la RN1.

- **Les associations de randonneurs et de chasseurs** ont fait connaître très rapidement leurs préoccupations et leurs demandes d'amélioration de la situation existante en matière de corridors écologiques et de continuité des chemins de grande randonnée inscrits au plan départemental sans prendre parti pour un tracé. Les associations de chasseurs et Amis de la Forêt de L'Isle-Adam ont toutefois rejeté le tracé D. Ces associations d'« usagers de la nature » se sont montrées les plus préoccupées par la protection des milieux naturels.

### 3. Les milieux professionnels

Les milieux professionnels se sont manifestés essentiellement par le biais des Chambres consulaires et des organisations professionnelles.

Les exploitants de la Cueillette et le propriétaire de la station-service située sur la RN1 à Maffliers sont néanmoins intervenus personnellement pour attirer l'attention sur l'enjeu économique de leur activité qui leur semblait être minimisé par les intervenants.

- **La Chambre de Commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines** attachée à l'amélioration des échanges notamment de rocade et avec la plateforme de Roissy, a manifesté son intérêt pour le **tracé A**. Elle a souligné le potentiel de développement économique de ce tracé ainsi que sa capacité à « garantir l'avenir » en permettant à terme sa prolongation jusqu'au BIP.
- **L'ARDIES Val d'Oise**, association qui fédère des instances représentatives du monde économique régional, favorable au développement des réseaux d'infrastructures routières et moins sensible aux questions locales qu'à la fluidité du trafic a également souligné l'intérêt du projet pour le développement économique, et opté pour la **solution A** en considérant d'emblée que ce projet n'était qu'une étape et devait rapidement trouver son prolongement jusqu'au BIP.
- **La Chambre d'Agriculture et surtout la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles d'Ile-de-France** ont été très assidues. Elles ont eu à cœur de faire entendre leur voix pendant tout le débat afin que les aspects économiques propres à leur activité en zone périurbaine soient pris en compte.

Le cahier d'acteur qu'ils ont rédigé mentionne les inconvénients du tracé B notamment sur la cueillette sans pour autant revendiquer le tracé D comme seul acceptable.

Dans l'incertitude sur le tracé qui serait éventuellement retenu, les agriculteurs se sont surtout attachés à formuler des demandes précises d'engagement au maître d'ouvrage sur une étude sérieuse des conséquences de la réalisation de l'autoroute sur les exploitations agricoles. Ces points concernent les aspects financiers, les pertes d'exploitation dues au gel de terres ne pouvant plus faire l'objet de contrats de qualité, sur le maintien de la cueillette et le rétablissement des façades commerciales de vente directe touchées par le projet, sur les possibilités de développement et l'accessibilité à la coopérative et enfin sur la commodité des circulations d'engins agricoles.

## E. Chiffres clés du débat public

- **La participation au débat**

- **Plus de 1 000 personnes** ont participé aux réunions publiques
- **Près de 10 000 internautes** ont visité le site de la CPDP
- **69 questions** ont été posées par écrit
- **67 avis** ont été donnés
- **29 contributions étayées** sont parvenues à la CPDP
- **15 cahiers d'acteurs**

- **L'information au cours du débat**

- **1 guide du débat public**
- **3 journaux du débat**
  - diffusés à 38 000 exemplaires à tous les habitants avec la synthèse du dossier du débat.
  - diffusés à 25 000 exemplaires dans les gares, centres commerciaux, péage A16, marchés, écoles, etc.
  - mis à disposition de 3 000 exemplaires dans les mairies
  - diffusés par voie postale à environ 1500 exemplaires, accompagnés de tous les documents édités par le maître d'ouvrage et la CPDP (dossier du débat et sa synthèse, CD-Rom des études et cahiers d'acteurs)
- **15 cahiers d'acteurs**
- **1 exposition itinérante** sur 16 sites (15 communes et locaux de la CCI)
- **1 affiche d'information** (500 exemplaires en affichage municipal ou public)