

# PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 DE L'ISLE-ADAM A LA FRANCILIENNE

## REUNION THEMATIQUE

### ENJEUX DE DEPLACEMENTS AUX DIFFERENTES ECHELLES

### DU TERRITOIRE AU REGARD DES QUATRE SOLUTIONS

**JEUDI 20 SEPTEMBRE 2007**

***Salle des fêtes de Baillet en France***

#### MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE

M. PIERRE-GERARD MERLETTE, M. PIERRE-LOUIS DOUCET, M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE

#### MAITRE D'OUVRAGE :

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN, DIRECTRICE ADJOINTE REGIONALE DE L'EQUIPEMENT, EN CHARGE DU POLE DEPLACEMENTS

M. JEREMIE NÈGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16

M. ÉRIC LADEGAILLERIE, DREIF, DIRECTEUR DE LA DIVISION ETUDES ET STRATEGIE DES DEPLACEMENTS

#### EXPERT :

M. FRANCIS BEAUCIRE, AGREGÉ DE GEOGRAPHIE, PROFESSEUR DES UNIVERSITES PARIS 1 - PANTHEON SORBONNE

#### INTERVENANTS :

MME CHRISTIANE AKNOUCHE, MAIRE DE BAILLET-EN-FRANCE .....	1
M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL ET ADMINISTRATEUR DU STIF .....	12
M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST .....	15
M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT MAFFLIERS, MEMBRE DU COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST .....	16
M. GILLES MENAT, HABITANT DE BAILLET-EN-FRANCE.....	17
M. PIERRE-ÉDOUARD BOUQUIN, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT .....	18
M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE .....	19
M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE .....	20
MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION DU CLOS DU VILLAGE A VILLAINES SOUS BOIS .....	25
M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET .....	27
MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE, ET DOMONTOISE.....	30
M. SIMONI, SANEF .....	32
M. MAURICE CHAUVÉ, MAIRE-ADJOINT A BAILLET EN FRANCE .....	33
M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT .....	35
M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE-ADJOINT DE NERVILLE LA FORET .....	35
M. J.P. HUNAULT, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM.....	37
M. JEAN-CLAUDE BINSZTOCK AGIR AUTREMENT .....	37
M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE .....	39

*La séance, ouverte à 20 heures, est animée par Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public.*

**MME CHRISTIANE AKNOUCHE, MAIRE DE BAILLET-EN-FRANCE :** Bonsoir, je tenais à vous remercier d'être venus nombreux quand même ce soir. Merci aussi à la Commission du Débat Public de nous avoir permis de vous accueillir à Baillet pour un sujet qui me semble très important pour notre commune et les communes environnantes, qui sont les enjeux de déplacements.

Je vais vous souhaiter ce soir bien sûr une communication et des échanges fructueux et cordiaux bien entendu, et souhaiter une bonne continuation et un bon travail à la Commission du débat public.

*(Applaudissements).*

**MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :** Merci, Madame de ces paroles d'accueil, merci d'avoir mis à notre disposition cette magnifique salle. Nous avons vraiment des très bonnes conditions de travail. La plupart d'entre vous étaient présents à la réunion précédente, néanmoins je me dois de vous rappeler les règles de ce débat.

Qu'est-ce que cette Commission ? Elle est composée de quatre membres : M. DOUCET, M. MERLETTE, M. RÉCHAUCHÈRE et moi-même. Nous avons tous eu des parcours professionnels différents. Nous sommes tenus par des règles de déontologie et d'éthique, nous sommes neutres. Nous ne sommes pas l'outil de la maîtrise d'ouvrage, ni liés au milieu associatif ou élus locaux.

Notre rôle ne consiste en aucun cas à donner un avis sur le projet, ni d'opportunité, ni un avis sur l'opportunité de tel ou tel tracé, mais bien de s'assurer que tout le monde a la parole, argumente ses positions. Il ne s'agit pas de faire un débat passionnel, mais argumenter (expliquer ses points de vue, fonder telle observation ou telle proposition), s'assurer que toutes les questions que vous posez ont des réponses de la maîtrise d'ouvrage (c'est tout à fait essentiel pour nous), et s'assurer que ce débat est totalement transparent.

On est dans un débat public, chacun s'exprime publiquement en se nommant afin que ses propos soient retranscrits sous forme de verbatim. Egalement, on a une synthèse pour faciliter la lecture de ces réunions.

En plus de ces réunions, il y a le site Internet. C'est très déjà bien alimenté. Nous avons reçu de nombreuses questions, remarques, observations via Internet, auxquelles il sera répondu. Nous étudions les questions et le maître d'ouvrage apportera une réponse. Il va aussi expertiser les tracés alternatifs pour vérifier leur faisabilité et vous donner tous les éléments du choix.

Nous avons délibérément structuré ce débat autour de réunions thématiques, car nous ne pouvons pas parler de tout à toutes les réunions, sinon on n'avance pas et on revient sans cesse au même problème. Donc, il faut sérier les problématiques. Aujourd'hui, nous allons aborder les problèmes de déplacements.

Nous avons aussi décidé d'animer ces débats à tour de rôle entre les différents membres de la Commission, afin que vous ne soyez pas trop lassés par l'animation d'une seule

personne. Certains maîtrisent mieux tel ou tel sujet. Ce soir, c'est Pierre-Gérard MERLETTE qui va animer la réunion et qui va vous présenter la structuration du débat de ce soir.

Nous nous donnons jusqu'à 22 h 30 ou 23 heures. On a pu constater qu'à partir de 20 h 15, les salles commençaient à se clairsemer. Finir des débats avec simplement quelques rangs garnis n'est pas une très bonne solution. Je vous souhaite bon travail et que cet intérêt pour ce débat puisse se poursuivre sur tous les sujets qui sont tous d'égale importance.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC** : Merci, Madame la Présidente. Madame BRÉVAN vient de rappeler les règles, que je vais essayer d'appliquer le mieux possible, même si ce n'est pas évident.

La séance de ce soir sera partagée en deux, et nous irons du général au particulier, car il nous a semblé que le thème des déplacements, première justification d'une quelconque infrastructure, demandait en première partie une approche globale.

En effet, les déplacements sont multiples et clairs tant dans leurs objectifs, dans leur origine de destination ou dans leur nature. Aussi, avant de donner la parole au maître d'ouvrage, qui s'exprimera dans un deuxième temps sur le projet stricto sensu, la Commission a souhaité faire appel à un universitaire, professeur agrégé de géographie à Paris la Sorbonne.

Il nous fera part de sa vision du dossier, objet du débat, et surtout de la problématique des déplacements, telle qu'elle peut être appréhendée aujourd'hui à partir des recherches et des études disponibles : la DREIF dans cette première partie, c'est-à-dire le maître d'ouvrage, lui donnera la réplique, l'un des gros émetteurs, c'est-à-dire le département de l'Oise, s'il le souhaite, à travers le Directeur des Services Techniques pourra intervenir, et nous faire part de l'état de ses réflexions sur le sujet.

A l'issue de cet échange, vous aurez la parole et vous pourrez demander une précision aux intervenants.

Puis, nous donnerons la parole au maître d'ouvrage du projet, qui le décrira en fonction de la problématique des déplacements dans l'aire d'étude.

Nous vous donnerons à nouveau la parole et je souhaiterais que les questions ou commentaires ne portent pas trop sur les points particuliers des différents tracés. En effet, nous aurons bientôt trois séances les 4, 13 et 18 octobre, où chacune des solutions sera examinée en fonction de leurs impacts.

Toutefois, je souhaiterais qu'au début de cette deuxième partie, Monsieur BINSZTOCK de Montsoult expose la solution qu'il a imaginée et qu'il nous a transmise la semaine dernière.

Enfin, comme l'a rappelé Madame la Présidente, il serait souhaitable que cette réunion se termine vers 23 heures.

Une annonce particulière, nous avons organisé une réunion supplémentaire le jeudi 18 octobre à 20 heures à Persan sur le thème « déplacements, environnement et développement local »

Merci Mesdames et Messieurs de m'avoir écouté, à vous Francis BEAUCIRE.

**M. FRANCIS BEAUCIRE, AGREGÉ DE GÉOGRAPHIE, PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS PARIS 1 - PANTHEON SORBONNE :** Mesdames, Messieurs, bonsoir, je ne sais pas si je dois remercier la Commission Particulière du Débat Public de m'avoir invité ce soir, car vous allez peut-être me disputer. Je suis professeur de géographie, je ne suis pas apparenté du tout à la Direction Régionale de l'Équipement, ni à la Commission Particulière du Débat Public, je ne fais pas partie d'association. C'est donc vraiment en tant qu'universitaire, professeur de géographie, un peu spécialisé dans les questions de relation entre les réseaux et les territoires que je suis là.

Je me suis demandé, car il n'est pas simple d'intervenir avant même l'exposé du maître d'ouvrage qui travaille sur cette question d'arrache-pied depuis un moment, ce que je pouvais dans un temps très court, puisque je me suis engagé à ne pas dépasser un petit quart d'heure, vous donner comme vision extérieure. Ce n'est pas du tout la vôtre, puisque vous êtes concernés sur le terrain.

J'ai prévu trois points, truc apprécié des professeurs et qui rassure.

1. Une sorte de réflexion que m'inspire la lecture du dossier du maître d'ouvrage sur les questions d'échelle dans les réseaux.
2. La dynamique territoire de la métropole francilienne, en particulier du nord de la métropole francilienne, car c'est une question d'intérêt général,
3. Je terminerai par quelques interrogations qui nous sont quand même posées aujourd'hui par des évolutions relatives à l'énergie et au climat.

Contrairement aux belles images du maître d'ouvrage que vous verrez tout à l'heure, j'ai fait des petits croquis, comme Guy DEGRENNE qui dessinait des fourchettes dans les marges des cahiers.

Sur ces questions d'échelle, à chaque fois qu'on décide de construire une infrastructure, que ce soit ici ou n'importe où ailleurs, et c'est la même chose pour les très grands projets qui ne sont pas des projets d'infrastructures, la question des échelles se pose : l'échelle géographique (européenne et nationale), l'échelle régionale (métropole francilienne et ses enveloppes) et l'échelle locale.

En faisant varier l'échelle d'analyse du projet, vous n'attendez pas la même chose du projet. D'une certaine façon, le projet est à géométrie variable. Tout l'art de la puissance publique, c'est de trouver un intérêt à chaque échelle du projet et de tenter de minimiser les effets négatifs du projet. Dès qu'on fait quelque chose quelque part, il y a effectivement des effets négatifs.

Cette première image est ma façon de parler du raccordement d'une grande direction, l'axe qui vient de la partie ouest du Nord Pas-de-Calais avec un port important Dunkerque et les îles britanniques.

C'est cette relation que nous indique l'A16. Cette image montre une Francilienne, dont on suppose qu'elle est terminée, avec le pôle important de Roissy et l'acheminement du trafic plutôt vers le sillon rhodanien.

Il ne faut pas oublier, ce qui n'est pas dessiné sur cette image qu'on peut aussi contourner

l'Île-de-France beaucoup plus au nord en passant par Amiens, St-Quentin et Reims, et à ce moment-là rejoindre aussi bien l'Est de la France, c'est-à-dire le sillon rhénan que le sillon rhodanien.

Une fois qu'on a pénétré dans la partie centrale du bassin parisien, à l'échelle européenne voilà le schéma qui ressort.

Ces 8 km sont la première échelle, et il ne faut pas la perdre de vue car l'efficacité générale d'une métropole dépend beaucoup des conditions d'accessibilité aux ressources, et en particulier aux emplois, aux commerces, aux services et aux équipements. Ce sont des questions importantes pour les ménages mais peut-être encore plus importantes pour les entreprises.

L'image suivante montre la transposition régionale de ce que je viens de vous dire : comment les géographes, ou du moins Francis BEAUCIRE peuvent lire le nord de l'Île-de-France. Dans cette grande couronne francilienne, vous avez deux pôles très attractifs Cergy, Roissy, et j'ai mentionné les voies rapides ou les autoroutes.

Cergy plus Roissy représentent 65 % du total des emplois du Val d'Oise. On ne peut pas considérer que ce soit des sortes d'épiphénomène. Ici, on est effectivement entre les deux.

L'image suivante vous montre comment lire le projet. On a un maillage existant, on ne se lance pas dans de grandes aventures, mais à un moment donné on fait un complément de maillage. En regardant l'histoire de la production d'infrastructures en Île-de-France depuis une vingtaine d'années, on est principalement dans des compléments de maillage. C'est ce que j'ai désigné de cette façon. C'est une image qui n'est pas exacte du tout, car le raccordement vers l'Ouest existe déjà.

La première façon de lire ce projet est qu'il s'agit d'un raccordement : quel est l'avantage de faire ce raccordement par rapport au détour ? Cela fait partie du choix des tracés et je ne rentre pas dans ce détail ce soir.

La troisième échelle est l'échelle locale. Il s'agit d'une déviation. Le terme était tellement clair qu'on en a inventé un autre, on parle de contournement aujourd'hui. A l'échelle régionale, cela s'appelle plutôt du raccordement, à l'échelle locale c'est une déviation. Il faut trouver de l'intérêt à ces deux échelles.

Quant à l'échelle européenne et nationale, il est absolument indéniable pour tous les acteurs économiques qu'on ne peut pas se passer de relier entre eux les grands pôles d'activités qui sont producteurs de richesse en Europe. C'est une autre question de savoir comment on les relie, peut-être cette question viendra-t-elle tout à l'heure.

Avec ces questions d'échelle, je vais glisser tout simplement maintenant au territoire. On a une approche rapide sur la façon de boucler les réseaux.

L'image suivante va nous projeter dans la dynamique territoriale de la métropole.

Cette carte, qui date de 1975, montre l'Île-de-France plus tous les départements limitrophes. C'est bleu foncé au centre, un peu orangé au milieu et bleu autour. Plus c'est rouge, plus la longueur des navettes domicile-travail est grande, plus c'est bleu plus cette longueur est courte.

Chaque petit casier est une commune. On peut trouver Baillet-en-France avec une loupe sur cette carte !

Ce transparent montre la longueur moyenne du déplacement domicile-travail des actifs habitant dans ces communes.

Entre 1975 et 1990, et ensuite le mécanisme se consolide, vous avez un véritable basculement du fonctionnement général de l'aire métropolitaine. Quelques communes sont périurbaines, des communes dortoirs avec des actifs, qui doivent réaliser un assez grand nombre de kilomètres pour se diriger vers les foyers d'emplois, plutôt vers le centre.

En juxtaposant ces cartes, on voit la transformation de l'Île-de-France. Cela signifie que dans le rouge, ce sont des navettes de 20, 25 ou 30 km en moyenne, y compris les actifs qui travaillent dans leur commune, auxquels on a affecté une longueur en relation avec la surface de la commune.

Ce basculement montre bien à quel point la grande couronne dans cette métropole francilienne joue un rôle extrêmement important dans la mobilité quotidienne. On a coutume de dire que la mobilité n'a pas augmenté, car les spécialistes en mobilité estiment qu'il s'agit du nombre de déplacements par jour et par personne. Si l'on affecte une longueur à ces déplacements, on voit une telle carte. Quand on se promène sur les routes ou dans les trains, on perçoit les trafics (les personnes x par les kilomètres effectués).

On va se rapprocher de ce qui se passe dans le nord, Cette carte représente l'emploi salarié en Île-de-France. Vous voyez ces petites antennes, mais si vous regardez le nord de l'Île-de-France, vous voyez bien apparaître ces deux foyers d'emplois, avec au nord-ouest Cergy Pontoise et vers l'Est la zone de Roissy et alentours. Donc, ce sont les attracteurs régionaux.

Le troisième attracteur étant Paris et la banlieue dense limitrophe de Paris. On a bien ces attracteurs. La carte suivante va perfectionner l'idée. Toutes ces cartes sont extraites de l'Atlas des franciliens produite par l'Institut de l'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France. Elles sont toutes consultables en ligne. Si cela vous intéresse, nous vous donnerons le site de l'IAURIF.

Cette carte montre les créations de surfaces ou locaux d'activités dans la décennie 90. Une nouvelle fois, vous allez amener votre regard vers le nord de la région, Cergy et Roissy sont les deux zones écrasantes en termes de production de mètres carrés de bureaux.

L'image suivante nous rapproche de la problématique des déplacements. En fait, les cartographes de l'IAURIF ont représenté le nombre et la progression des actifs travaillant en Île-de-France, qui n'habitent pas en Île-de-France.

Là, on s'intéresse à ce qui se passe dans l'Oise. A nouveau, on voit apparaître ces deux "pâtés" en rouge au nord de la carte Cergy Pontoise, la ville nouvelle d'un côté et Roissy de l'autre. La taille des carrés vous indique la quantité d'actifs provenant hors Île-de-France. La couleur vous indique la vitesse de progression au cours des 10 ou 15 dernières années. Sur cette carte, on a une dynamique territoriale forte.

Paris n'est plus pour la grande couronne l'unique attracteur des habitants de grande couronne, et maintenant des habitants qui résident en dehors de l'Île-de-France.

Quelle question est posée en termes de structuration des déplacements ? Au fond, on hérite du 19ème siècle et du début du 20ème siècle d'un réseau de transport collectif organisé en étoile.

Les zones de diffusion d'habitat dans la grande couronne correspondent à un phénomène tout à fait évident, et vous en êtes probablement les représentants ici. On accède plus facilement au foncier et au sol eu égard à son prix et en dehors des zones de pression foncière très forte, c'est-à-dire plutôt autour qu'au milieu. Le tour est éparpillé, les résidences sont éparpillées, et des pôles très forts apparaissent. Ceux-ci sont parfaitement bien reliés au centre de l'agglomération, mais pas entre eux, surtout ils ne sont pas reliés à l'ensemble de cette poussière de petits lotissements et de petites zones de résidence éparpillées dans l'espace rural. Le nord de la région parisienne est parfaitement représentatif de ce phénomène.

Le troisième point que je voulais aborder concerne ce qui se passe dans la vie en général, faisant que peut-être les projets d'infrastructures ou les grands projets d'aménagement des 10 ou 20 ans à venir ne seront pas conçus comme l'ont été ceux qui ont été pensés il y a 10 ou 20 ans. En clair, un certain nombre de questions sont posées.

La première d'entre elles, c'est de savoir s'il ne faudrait pas imaginer autrement la production d'infrastructures de transport destinées à produire de l'accessibilité ou peut-être favoriser des modes alternatifs à la voiture particulière.

La puissance publique a une sorte de dette envers Les ménages qui se sont éparpillés. Ce ne sont pas des méchantes gens. Ils ont utilisé des terrains constructibles, ils ont acheté des maisons, ils ont remboursé des banques pendant 15 ou 20 ans. Et au bout d'un certain temps, on leur dit que l'énergie va coûter cher, qu'il y a trop de CO<sub>2</sub>, et qu'il faudrait voir les choses autrement. Il y a un problème et un cliquet anti retour comme dans les crémaillères, faisant qu'on ne peut pas laisser 20 ou 25 % de la population d'une métropole complètement en dehors des zones d'accessibilité, car on a décidé que la voiture n'était pas une bonne idée.

Cela doit être pris en considération, et c'est une grande question de débat public.

On parle de moratoire sur les routes, parfois de rupture dans la façon de concevoir les infrastructures futures. J'ai repris ce dessin très simple, avec le boulevard périphérique, l'A86 et la Francilienne. Je me suis projeté dans le futur en imaginant que tout cela était très bouclé. Cela nous donne trois cercles concentriques.

Des autoroutes ont été tracées à partir du boulevard périphérique. Dans les années 60, on avait même l'idée de les faire pénétrer dans Paris. Certains d'entre vous ont vécu ou lu des choses sur la fameuse radiale Vercingétorix qui devait venir jusqu'à la gare Montparnasse, en provenance de l'autoroute A10.

Sur cette carte, j'ai représenté en rouge les autoroutes plus récentes, qui ne partent pas du boulevard périphérique, mais dont certaines ne viennent même pas jusqu'à l'A86. C'est le cas de l'autoroute A5 en direction de Troyes qui double l'A6 entre Paris et Dijon.

Sur l'A86, on branche l'A14 (autoroute à péage), mais on ne vient pas jusqu'au boulevard périphérique. Le schéma directeur en cours l'élaboration, sur lequel l'État ne s'est pas encore officiellement prononcé, laisse manifestement tomber un raccordement plus proche de Paris pour cette autoroute.

Donc, si l'on peut parler de rupture, celle-ci a déjà eu lieu, mais elle se fait petit à petit. Brancher les autoroutes sur le coeur des villes est quelque chose qui s'estompe, c'est bien pourquoi je parlais de la légitimité de raccordement ou de déviation, mais je n'irai pas jusqu'à parler de la légitimité d'une nouvelle radiale.

Le projet qui vous est présenté ne parle pas de cela. Bien sûr, l'avenir existe et il y a d'autres collectivités qui peuvent avoir des idées sur la façon d'organiser les réseaux. C'était ma première interrogation et c'est ainsi que je l'ai posée aux étudiants de l'université.

Cette image représente ma façon de voir le réseau de chemin de fer. Montsoulst et Maffliers sont représentées par le point rouge.

L'image suivante nous montre quelque chose d'intéressant : le pourcentage d'actifs travaillant à Paris, commune par commune. Dans ces sillons qui s'en vont vers le nord, vous arrivez à retrouver le tracé de la ligne Paris-Creil, la ligne Paris-Persan-Domont et la ligne de Luzarches.

Cela signifie que globalement, les gens qui se dirigent vers Paris sont plutôt localisés sur les réseaux de transport collectif. Sur le réseau radial, les transports collectifs arrivent à un certain résultat.

Cette couleur orangée montre environ que 30 % des actifs de ces communes travaillent à Paris. En regardant le partage entre les modes de transport, la moitié de ces 30 % d'actifs utilisent le chemin de fer. Aujourd'hui, 15 % des actifs travaillant à Paris utilisent le chemin de fer. On pourrait dire que c'est déjà cela, mais c'est quand même assez lamentable.

Une deuxième problématique : les alternatives transports collectifs, en particulier dans le nord de l'agglomération sont à la traîne.

Si l'on pense l'aménagement pour les 20 prochaines années de façon différente, il y a certainement des questions et des revendications véhémentes de la part des habitants pour augmenter l'offre de transports collectifs.

Ma troisième interrogation porte sur ce dessin où vous retrouvez à nouveau Cergy et Roissy, avec l'Oise et des plates-formes logistiques intermodales entre la voie d'eau, peut-être le chemin de fer et aussi la route. Cela illustre pour moi cette troisième interrogation.

Penser que le fret routier doit être combattu, idée que je partage pleinement, et quand on fait varier les chaînes d'analyse géographique, on s'aperçoit que les réponses qu'on peut apporter sont plus nuancées.

En l'occurrence, ce carré rouge est capable de recevoir du port du Havre, du port de Dunkerque et de l'ensemble du Nord Pas-de-Calais, de la Belgique et des Pays Bas des marchandises par voies fluviales. Le problème est qu'une agglomération de 12 millions d'habitants consomme et produit tous les jours.

Par conséquent, sur cette image, on voit bien qu'à un moment donné, le transport fluvial est obligé de rompre sa charge massive pour se diffuser dans l'agglomération. Je n'ai aucun doute sur le fait que dans 20 ans on aura de la livraison de fret, peut-être par le RER, par la Seine, par des bateaux probablement adaptés. Aujourd'hui, de grandes entreprises comme le BHV, étudient cette question, ou Monoprix qui s'est adressée aux chemins de fer pour

approvisionner certaines de ses plates-formes. Ce mouvement est parti.

Il n'empêche qu'une partie du fret destiné à la consommation locale ou à évacuer les productions locales devra être rapportée à ces plates-formes fluviales. On aura finalement économisé peut-être 300, 400 ou 500 kilomètres de fret routier par la voie fluviale, mais on n'arrivera pas à économiser les 20 ou 30 kilomètres de parcours terminal.

Au fond, le bilan de l'opération dans cette affaire serait largement positif en matière de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie. C'est une question faisant qu'à l'échelle locale on peut se retrouver avec des camions alors qu'à l'échelle internationale ou régionale, on a atteint l'objectif de faire baisser les consommations et les émissions.

Quand on est confronté à ce genre de questions, c'est la raison pour laquelle il appartient au maître d'ouvrage, car c'est son art, sa créativité, des solutions permettant de compenser les inconvénients qui apparaissent à toutes les échelles.

Pardon d'être allé aussi vite, même si j'ai dépassé le quart d'heure qui m'était alloué. Merci de votre attention.

*(Applaudissements).*

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Merci Francis BEAUCIRE de ce cours de géographie et de ces schémas extrêmement simples mais qui, à mon avis, sont extrêmement parlants. Je me tourne vers la maîtrise d'ouvrage pour savoir en contrepartie si elle a sur le plan général quelque chose à ajouter.

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN DIRECTRICE ADJOINTE REGIONALE DE L'EQUIPEMENT, EN CHARGE DU POLE DEPLACEMENTS** : Nous avons prévu de faire une présentation plus précisément à l'échelle régionale d'un certain nombre d'éléments sur la mobilité.

**M. ERIC LADEGAILLERIE, DREIF, DIRECTEUR DE LA DIVISION ETUDES ET STRATEGIE DES DEPLACEMENTS** : Je vais essayer de vous faire une présentation relativement synthétique sur les grands enjeux de déplacements de l'Île-de-France, de la grande couronne et de la zone de projet. On aura l'occasion de parler de deux aspects des déplacements : les aspects voyageurs et les aspects marchandises.

#### Mobilité des Franciliens.

Il faut regarder la croissance des déplacements observés depuis une trentaine d'années. Elle se base sur deux éléments forts : la constance du nombre de déplacements par individu. Elle s'élève à 3,5 déplacements par jour et par personne. Parallèlement, on observe une croissance démographique relativement importante qui amène au total une augmentation des déplacements depuis ces 30 dernières années.

#### Géographie des déplacements.

Comment se répartissent ces déplacements à l'échelle de l'Île-de-France ? Il faut observer la grande différence entre les déplacements de banlieue à banlieue, et les déplacements orientés vers Paris.

Cette carte montre les déplacements de banlieue à banlieue. Ils sont tous en croissance entre 1991 et 2001. En revanche, les déplacements centrés sur Paris sont tous en décroissance.

Ce résultat impacte très fortement les résultats utilisés sur l'aire de l'A16.

#### Modes de déplacement.

Le résultat fort à retenir à l'échelle de la région concerne le mode routier avec un infléchissement de la croissance du trafic routier depuis quelques temps. Au début des années 80, nous avons une croissance forte du trafic d'environ 3 %. En revanche, sur ces 5 dernières années, on observe un infléchissement, car le trafic routier ne progresse plus que d'environ 1 % par an. Il semblerait que sur les toutes dernières périodes (les résultats ne sont pas encore confirmés), cet infléchissement se poursuive.

Après les grandes caractéristiques de la mobilité en Île-de-France, nous allons traiter plus particulièrement les spécificités de la grande couronne.

Le premier résultat concerne à nouveau les volumes avec comme grands aspects:

- ❖ Les déplacements ayant pour origine la grande couronne sont les plus importants.
- ❖ Les déplacements ayant pour origine la petite couronne et Paris
- ❖ Leur évolution dans le temps et ceux qui croissent le plus vite.

#### Types de déplacements :

Les déplacements partant de la grande couronne ont essentiellement pour destination la grande couronne elle-même. Ce sont les déplacements dits internes. Actuellement, ils représentent environ 82 % de tous les déplacements. Par ailleurs, ce sont eux qui augmentent le plus vite. C'est conforme au schéma précédent avec les flèches bleu et orange.

#### Quelles sont les caractéristiques de ces déplacements internes ?

Des longueurs qui s'accroissent très fortement. On a un basculement du fonctionnement métropolitain, et par ailleurs des temps de déplacements qui s'allongent. Quels sont les deux grands constats qu'on peut tirer de cette observation ?

Il y a un enjeu de souplesse en termes de déplacements, car les longueurs s'accroissent, donc la distribution des déplacements varie, les temps s'allongent, donc c'est un enjeu de qualité de service. Il faut permettre de passer le moins de temps possible dans les transports, pour ne pas trop perdre de temps.

On peut s'intéresser aux modes utilisés en grande couronne. Le résultat évident est que le transport routier est plus important avec quasiment 70 % du trafic. Donc, l'utilisation des modes est très liée à la géographie. En grande couronne, la route l'emporte et c'est tout simplement lié à l'appartenance du mode routier dans une zone de faible densité, comparativement au reste de l'agglomération, donc une zone qui a besoin d'un maillage assez souple et étroit pour pouvoir fonctionner. Ce que le mode routier permet, les transports collectifs le permettent plus difficilement, surtout un fonctionnement radial.

Nous pouvons recadrer plus précisément, toujours dans cette comparaison des échelles, au niveau de la zone de projet. On constate en termes de cadrage sur la zone de projet que l'évolution démographique de cette zone est comparable au reste de la grande couronne. On est sur une croissance annuelle d'environ 0,6 % par an, c'est qu'on observe en moyenne sur

la grande couronne.

En revanche, tout ce qui concerne l'aspect emplois est dicté par la croissance de Roissy.

La zone exacte de projet est la zone d'influence élargie (en violet) qui comprend notamment la plate-forme de Roissy au Sud.

C'est 40.000 emplois en croissance dont 35.000 sur la plate-forme de Roissy, soit quasiment 80 %. Quelles sont les conséquences ? Une conséquence très claire en besoin de déplacements et de dessertes, on retrouve l'importance des axes A1, A104 ou A16.

Comment analyser plus précisément la dynamique de la zone de projet ?

Par les liaisons domicile-travail, le lieu de travail des résidents de la zone de projet offre une perspective représentée sur la carte. Les zones les plus foncées indiquent que les personnes qui habitent dans la zone de projet vont beaucoup travailler dans la zone en question. On constate que les distinctions sont très diverses et dépassent largement la zone de projet.

Quelques zones sont privilégiées : Roissy où les emplois sont nombreux, Paris voire la Seine Saint-Denis.

Donc, ce sont des destinations très diverses.

Inversement, on peut s'intéresser au lieu de résidence des personnes qui viennent travailler dans la zone. On se rend compte que les provenances sont encore plus diffuses. L'orange est encore plus étalé autour de la zone. On retrouve des secteurs importants, type Roissy ou Cergy, Paris et la Seine Saint-Denis, et également des zones de l'Oise et tout le Val d'Oise.

Ces constats d'une provenance et d'une destination assez diffuses liées à la zone de projet nous invitent à penser la desserte du secteur d'une manière souple. De nouveau, on retrouve l'argument évoqué pour la grande couronne : une faible densité (besoin d'un réseau maillé) qui invite à penser au mode routier et aux transports collectifs légers de surface.

Quelques éléments de prospective concernant la mobilité en Île-de-France. Pour l'instant, nous avons parlé de l'actuel, on peut toujours s'interroger sur le futur. Pour ce faire, nous avons pris quelques hypothèses de contexte décrivant à l'horizon 2020 quelles seraient les grandes tendances.

On a pris les évolutions démographiques de l'INSEE pour regarder la population et les emplois. Nous avons misé sur un développement accru des transports collectifs, notamment sur les transports de banlieue à banlieue. C'est conforme aux orientations que nous observons actuellement dans les documents d'urbanisme, dans les documents de planification, et aux logiques de développement durable qui sont très portées par l'ensemble des acteurs, et parallèlement un ralentissement de l'investissement routier.

Tendances observées dans cet exercice de prospective :

- ❖ Une croissance des déplacements qui continue au même rythme que la population.
- ❖ Par ailleurs, le trafic routier continue à accroître, mais de manière de plus en plus faible.
- ❖ Les transports collectifs ont une part modale de plus en plus importante, une valeur de

pointe du matin de 2,5 % en plus.

Le constat final est que le mode routier reste toujours prépondérant, notamment en banlieue toujours pour les raisons dont je vous ai parlé précédemment.

#### Transport de marchandises.

Quelques éléments de vocabulaire pour qu'on parle tous de la même chose. Le périmètre d'étude figure en rouge. Les trois thèmes sont importants :

1. Les flux de transit sont les flux ayant pour origine et destination des zones hors du périmètre d'étude, mais qui la traversent.
2. Les flux d'échanges ont leur destination ou leur origine à l'intérieur de la zone, ils échangent avec la zone.
3. Les flux internes ont leur origine et leur destination à l'intérieur de la zone.

Voici une vision des échanges, des flux logistiques en France.

L'Île-de-France fait partie d'un couloir logistique relativement important. Cela explique notamment qu'on retrouve un flux important de 365.000 millions de tonnes par an.

En revanche, le fait important est que le transit reste limité. Il avoisine les 20 %. En fait, l'Île-de-France est une région fortement productrice, mais surtout consommatrice et a donc des flux logistiques d'échanges et internes relativement importants, car chacun des deux approche les 40 %. C'est un résultat important dont il faut se souvenir.

Comment se répartissent les déplacements en termes de modes ? On constate à nouveau une prépondérance globale et marquée du trafic routier : 85 %.

La distance moyenne du transport de marchandises est assez courte : environ 130 km. Le transport de fret par le fer n'a vraiment d'efficacité économique qu'à partir de 300 ou 400 km. Ce n'est pas la distance moyenne observée en Île-de-France, d'où cette forte part du trafic routier.

Le trafic routier se répartit sur le réseau. Il emprunte essentiellement les voies rapides, c'est un résultat fort qu'il est important de garder en mémoire. A peu près 70 % du trafic sont effectués sur voies rapides, bien que le réseau de voies rapides soit beaucoup plus réduit en termes de kilométrages que le réseau de voiries plus locales.

Pour conclure, la zone d'étude et ses relations en termes de flux logistiques avec l'Île-de-France et la France. Le volume global se monte à 26 millions de tonnes par an.

Le chiffre global Île-de-France est de 365 millions de tonnes par an, et qu'on compare toute chose étant égale par ailleurs, car ce sont des données hors transit, on se retrouve avec quasiment 10 % des flux logistiques de l'Île-de-France qui concernent la zone d'études. Ce n'est pas du tout en rapport avec sa taille qui est beaucoup plus réduite.

De nouveau, c'est l'importance de Roissy qui se trouve ici. Elle montre que la zone a de gros besoins de desserte, on retrouve au même titre que les voyageurs les besoins de transport et de déplacements sur les grands axes forts routiers du secteur, c'est-à-dire l'A1, l'A104 et

également l'A16.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : J'ai remarqué que le transport collectif posait problème et ne progressait pas. Nous avons la chance et le plaisir d'avoir M. Jean-Pierre GIRAULT, Président de la Commission des Transports du Conseil Régional et administrateur du STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), organisateur de tous les transports régionaux.

**M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL ET ADMINISTRATEUR DU STIF** : Bonsoir et merci, je suis un peu en retard, je n'habite pas la région et j'avais un gros débat sur Massy-Charenton en transport ferré jusqu'à 16 heures, mais j'ai quand même eu le temps de lire le document et de me demander pourquoi était fait cet ouvrage.

En fait, c'est pour le carrefour de la Croix verte et la traversée de Montsault et de Maffliers, ce sont les deux points qui posent de gros problèmes. Le fait de résoudre ces problèmes en 2016 seulement m'étonne. Sincèrement, j'hallucine un peu, car que sera la région dans 9 ans ?

Il devrait y avoir un développement des transports automobiles. Or, depuis 3 ans, on enregistre une diminution des kilomètres parcourus par voiture, je n'avais pas encore le chiffre de 2006 car il est tombé cette semaine. Et il est encore plus important que les autres années, où l'on avait une diminution de 1,4 %. En 2006, elle est de 2 %.

On voit bien qu'un phénomène se passe. On s'est demandé à quoi c'était dû. Est-ce dû à une population vieillissante, les personnes âgées conduisent moins, à une population jeune ayant de bas salaires qui peut s'acheter une voiture mais ne peut pas l'utiliser comme les parents ? Est-ce dû à un développement du deux-roues : vélo mais surtout moto qui prend la place de la voiture ? Est-ce dû au fait que le prix du baril de pétrole à 80 dollars encore la semaine a atteint 82 dollars cette semaine ? Tout cela fait qu'en 2016, je ne suis absolument pas certain qu'on ira sur la même pente d'utilisation de la voiture.

Une grande partie des flux de voitures concernent des gens de la région. Or, nous au STIF, nous avons décidé de mettre le paquet sur les transports en bus, car on s'est aperçu que c'était très long de mettre en route des transports tramways ferrés. On a de nombreux projets, mais à 10, 15 ou 20 ans.

On a décidé d'attribuer l'année dernière 70 millions à des services supplémentaires, et cette année 40 millions. Cette plaquette a été publiée en février 2007, et cela n'a aucun rapport avec vous, mais nous allons quand même créer 2 Mobiliens. Ce sont les bus qui roulent entre 5 h 30 et 0 h 30, l'un qui fera Persan-Domont-Roissy et l'autre Persan-Domont-Cergy.

On nous dit toujours que le STIF ne travaille que pour Paris, ce n'est pas vrai, on essaie d'étendre les bus en dehors. C'est réparti sur trois tiers : Paris, la petite couronne, la grande couronne. On veut mettre plus d'argent sur les bus de la grande couronne, où nous sommes très déficitaires. C'est une réalité, en 2008, il y aura ces deux nouveaux Mobiliens.

Le STIF et la Région Île-de-France ont une volonté de développer très fortement les transports en commun. Si l'on veut les développer en bus, on a besoin des routes. Je suis très surpris qu'on ne nous offre le passage à la Croix verte et celui de Montsault qu'en 2016. Sincèrement, une déviation de Montsault Maffliers pourrait se faire en 3 ou 4 ans, le carrefour de la Croix verte aussi ; ce qui amènerait suffisamment de fluidité, de satisfaction

locale pour qu'on puisse encore développer des transports en commun sur route. Je ne pense pas avoir oublié quelque chose.

Je vais laisser à la Commission la plaquette du STIF qui donne toutes les nouvelles lignes. Ce sont des chiffres que j'ai trouvés dans l'Union Routière de France (ce sont les pétroliers, les constructeurs de voitures et les constructeurs de routes). Ce ne sont pas des chiffres que j'invente, ce sont eux des professionnels de la route qui donnent la répartition entre les modes, la part de la voiture et le nombre de kilomètres de la voiture.

Le dernier chiffre porte sur l'usage de la voiture, et il y a eu un article dans « le Monde » le 18 septembre qui s'intitule « l'usage de la voiture recule ».

Si j'habitais la région, je préférerais régler rapidement les deux bouchons qui m'ont l'air d'être à l'origine des trois quarts des problèmes.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Permettez que je vous pose une question ? Vous avez parlé du transport en bus. Sur le transport ferroviaire, avez-vous des améliorations prévisibles à moyen terme ?

**M. JEAN-PIERRE GIRAULT** : En transport ferroviaire, le STIF et la Région Île-de-France ont de gros problèmes, c'est maintenant à eux de payer le matériel nouveau. Vous avez peut-être entendu parler du marché de la NAT (nouvelle automotrice transilienne) pour 2,5 milliards d'euros.

Nos gros efforts vont porter sur l'investissement de nouveaux matériels ou la réfection des voies, car nous estimons que la déficience ou l'irrégularité détournent beaucoup de gens des transports en commun. Si une semaine, vous avez été une ou deux fois en retard, la fois suivante vous prenez un autre moyen personnel, mais vous n'avez plus confiance dans les transports en commun.

Nous voulons redonner confiance avec du matériel nouveau qui va nous coûter cher. Nous avons un projet qui s'appelle « métrophérique » ou « Arc express » de transport en commun tout autour de l'Île-de-France. Actuellement, pour se rendre d'un endroit à un autre en Île-de-France, il faut passer par la gare Saint-Lazare ou la gare du Nord, soit Châtelet Les Halles. On oblige globalement 10 % du trafic banlieue à banlieue à passer par le centre de Paris, ce qui est complètement anormal.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Je rappelle que vous posez des questions par écrit, des hôtesses sont prêtes à récupérer vos papiers.

Nous avons aussi parmi nous le Directeur des services techniques du département de l'Oise, qui est un gros émetteur de déplacements vers cette zone. S'il souhaite intervenir rapidement, ce serait avec plaisir.

**M. JEAN-LOUIS VANDEBURIE, DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES DU DEPARTEMENT DE L'OISE** : J'ai été très intéressé par les propos de Francis BEAUCIRE. Lorsque j'ai pris mes fonctions de responsable des services techniques du département en 2001, mon premier contact a été avec mon collègue du Val d'Oise, qui est maintenant retraité, M. Jean-Louis PERROT. Je constatais que nous avons des grands problèmes de relation entre les deux départements. La première chose qu'il m'a dite est : « *pourquoi nous envoies-tu tous ces véhicules ? Dans le Val d'Oise, on a assez des nôtres* ».

Il existe des frontières administratives que les habitants ne connaissent pas, ni les industriels. Il n'y a pas de frontière imperméable entre l'Oise et le Val d'Oise. Le département doit gérer deux problématiques, d'une part une arrivée massive d'habitants de l'Île-de-France, car le coût des maisons est beaucoup moins cher. On constate une très forte arrivée de Franciliens dans l'Oise.

Je coupe le département de l'Oise en deux : la partie ouest et la partie Est. Parfois, on parle du sud de la RN31 : la zone francilienne de l'Oise, et le nord : la zone picarde.

Aujourd'hui, des habitants de l'Oise, au nord de la RN31 viennent tous les jours travailler à Roissy, à Cergy ou à Paris. C'est bien plus que 25 km. La problématique de l'Oise sur ces problèmes internes de gestion de trafic est cette coupure entre l'Est et l'ouest. L'Est est relativement bien desservi en voies ferrées, avec la ligne Paris-Lille, le TGV, la ligne Paris-Laon. Ainsi, les agglomérations de Creil, Clermont, Breteuil ou de Crépy en Valois, Compiègne et Noyon sont relativement bien desservies vers la région parisienne.

Par contre, la partie ouest en matière de voies ferrées comprend une ligne qui est l'ancienne ligne Le Tréport-Paris, qui dessert la ville de Beauvais. C'est un véritable calvaire pour les usagers de cette ligne qui viennent travailler dans la région parisienne.

Les collectivités locales avec la région Picardie ont investi beaucoup d'argent dans cette ligne sans aucune amélioration. Elle a été électrifiée jusqu'à Persan. Il y a eu des améliorations de rames, mais le gros problème de cette ligne porte sur son arrivée sur la gare du Nord.

Il n'y a aucune régularité, très peu de fréquences. On a aussi la malchance de se retrouver avec un tunnel relativement long à une voie. Il ralentit énormément le trafic. Dans les années 40, les Allemands avaient mis quelques V1 V2 dans le tunnel à la Laboissiere-En-Thelle. Ainsi, cette ligne est peu attractive pour les habitants de l'ouest du département pour venir travailler dans la région parisienne. 65 % des emplois du nord sont sur Cergy et Roissy. Nous avons énormément d'habitants qui vont travailler à Cergy, à Paris et à Roissy. Que font-ils ? Ils prennent la voiture, au moins tous ceux qui sont dans la partie ouest du département.

On a une très forte augmentation du trafic routier sur l'ouest du département. Plusieurs routes arrivent dans ce cul-de-sac de Montsoul Maffliers, d'une part tout ce qui vient du secteur de Méru et qui rejoint l'ex RN1 à hauteur de Chambly ; d'autre part, l'ex RN1 qui vient de Breteuil, Beauvais et qui arrive à cet endroit ; également, la route qui vient du secteur de Clermont (RD929) et qui arrive à Chambly ; la voie industrielle de l'Oise (RD200) qui arrive aussi à Chambly après être passée à St-Leu d'Esserent, Bruyères et Chambly.

Sur toute cette partie ouest, on enregistre un déficit de transport SNCF et un certain nombre de radiales, de voiries départementales, y compris des routes transférées de l'État comme la RN1 qui arrivent à cet endroit. On ne sait pas arrêter le trafic.

La deuxième problématique du département est que nous sommes aussi un département de transit. L'Oise est traversée par un certain nombre de routes. Je laisserai toujours la partie Est de côté, ayant l'autoroute A1 et un certain nombre de voies. Sur la partie ouest, on a l'A16 : c'est Londres, mais aussi Bruxelles et les Pays-Bas. De Rotterdam, il est plus facile et plus rapide de venir à Paris par l'autoroute A16 que de l'autre côté. Tout ce petit monde se retrouve à Montsoul Maffliers.

Il en est de même pour les poids lourds. Venez faire un tour à Méru, Beauvais, Hardivillers près de Breteuil, les zones d'activités explosent. Il règne une très forte pression d'installation de zones d'activités dans ces trois pôles qui sont desservis par l'A16. On a des demandes d'implantation logistiques énormes dans notre département. Tout ce petit monde se retrouve sur l'autoroute A16 et arrive à Montsoult Maffliers. Donc, le département est très intéressé par ce qui se passe dans le nord de la région parisienne.

Une prochaine fois, j'exposerai nos projets. Là aussi, l'une des idées du Président du Conseil Général consiste à faire en sorte que les gens qui se déplacent pour trouver un emploi dans la région parisienne puissent trouver aussi un emploi dans le département de l'Oise pour éviter ce genre de déplacements.

Pour ce faire, nous avons un certain nombre de projets, mais qui malgré tout amèneront toujours du trafic à Montsoult Maffliers.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Merci. Je ne voudrais pas jouer l'avocat du diable, mais je vais ajouter un commentaire sur le transport de fret. Il y aura une plate-forme logistique sur l'Oise à Bruyères. Le canal Seine nord sera en eau en 2014. Donc, nous sommes en plein dedans.

Nous avons eu déjà quatre intervenants de haut niveau, tous différents, tous intéressants. Y a-t-il des questions ?

**M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST** : Quelques observations sur la présentation et sur les documents à notre disposition, j'ai bien apprécié les dessins des routes présentées par Monsieur le Professeur BEAUCIRE. J'ai un peu tiqué en voyant les dessins présentés concernant le nord qui représentaient l'autoroute A16, ce qui a été indiqué par le représentant du Conseil Général de l'Oise. Il aurait été plus juste d'indiquer la Nationale 1, car c'est elle qui supporte les deux tiers du trafic, et ce n'est pas l'autoroute A16. Je pense que cela change la donne.

Sur les déplacements présentés par le maître d'ouvrage, on est dans une zone où il y a une étude, que j'ai consultée, et le déplacement à l'intérieur de la grande couronne est important. Je regrette que le document s'appuie sur une étude qui concerne uniquement les déplacements Île-de-France sur la zone d'étude, car ce sont des déplacements Île-de-France Picardie.

On a entendu le département de l'Oise et il serait utile d'entendre la région picarde.

Autre observation, le maître d'ouvrage a insisté sur l'importance des déplacements à l'intérieur de la grande couronne, mais il n'a pas présenté un élément de l'étude qui me paraît intéressant : la fonction de ces déplacements.

Les déplacements de la grande couronne vers Paris sont essentiellement des déplacements domicile lieu de travail. Par contre, les déplacements à l'intérieur de la grande couronne sont uniquement pour 15 % des déplacements domicile lieu de travail, le reste étant l'école, les loisirs, le commerce. Les déplacements pour le travail sont certainement plus longs, plus importants en pourcentage, mais ils peuvent certainement être réglés autrement que par la route.

Concernant l'étude des transports de marchandises, le maître d'ouvrage indique un prix du baril de pétrole en 2025 à 35 dollars. On ne peut pas imaginer que l'utilisation de véhicules qui utilisent l'essence pourra se développer comme si rien ne se passait, et comme si le prix du pétrole allait rester à 35 dollars en 2025. Cela discrédite, et c'est dommage, les études qui ont été réalisées.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Le maître d'ouvrage veut-il intervenir, en particulier sur la dernière partie ?

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN** : Excusez-moi, pardonnez mon impolitesse, je n'ai même pas pris la peine de me présenter. Je suis adjointe de Pascal LELARGE qui est venu lors de la séance d'ouverture, et notamment chargée du pôle déplacements à la Direction Régionale de l'Équipement qui comprend notamment la partie division études et stratégie de déplacements. Eric LADEGAILLERIE vous a fait une présentation.

Notre mission consiste à observer avec un certain nombre d'outils l'évolution des déplacements, de faire de l'analyse et de la prospective des déplacements en liaison avec les acteurs. On travaille aussi avec l'Institut d'Aménagement de l'Urbanisme de la Région Île-de-France, Jérémie Nègre chef du projet A16 ayant la partie maîtrise d'ouvrage des infrastructures.

La particularité de ce projet de prolongement de l'autoroute A16 est qu'il se justifie avec les trafics actuels. Par rapport aux discussions qui peuvent avoir lieu sur l'évolution et le développement, les chiffres au plan national tendent à montrer qu'il y a un tassement de l'évolution du déplacement en voitures. Avec les trafics actuels, on constate que la situation n'est pas du tout satisfaisante sur la RN1.

La problématique, même sans faire de projections à 2025, est qu'avec des trafics de 35.000 véhicules par jour qui traversent la RN1, ce n'est pas une situation tolérable. En fait, même si dans les projections faites, l'augmentation n'arrive pas à ce niveau, il faut néanmoins faire quelque chose.

Ce n'est peut-être pas le cas en faisant d'autres études de création de nouvelles voies. Si l'on se place à l'échelle de la zone d'études, c'est un évitement de Montsoult et Maffliers selon plusieurs hypothèses et plusieurs scénarios mis en discussion.

Nous sommes pour que le projet se fasse le plus vite possible, même si l'on est reparti en remettant tout à plat, et selon le résultat qui sortira du débat public, compte tenu des études à effectuer et l'hypothèse la plus réaliste, mais il faut du temps pour faire un projet routier, l'horizon est de 2016.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Je vous demande de vous présenter et de bien parler dans le micro car tout est enregistré.

**M. JEAN-MARC VALLÉ, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT MAFFLIERS, MEMBRE DU COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST** : Chère Madame, depuis 35 ans, on se bat pour cette autoroute. Donc, voyez que l'État est très réactif, car on l'a remise à zéro.

Depuis environ 20 ans, on demande une déviation. A mon avis, une déviation à 4 voies jouerait le même rôle que les différents tracés que vous nous avez proposés. Ce serait

beaucoup plus rapide à réaliser et beaucoup moins coûteux sur le plan financier. Donc, je comprends mal le fait qu'il n'y ait pas même pas eu la moindre étude lors de ce débat public d'une simple déviation.

Un communiqué de presse a été fait par les ingénieurs des Ponts et Chaussées en 2002. Ce rapport disait qu'une déviation de Montsoul Maffliers était beaucoup plus rentable financièrement et largement aussi efficace. J'attends votre réponse.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Le maître d'ouvrage a quelque chose à répondre directement et assez vite.

**M. JEROME NÈGRE, CHEF PROJET A16, DREIF** : Monsieur, je vous prends au mot. Le rapport dont vous parlez est le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées de 2002, qui parlait d'une déviation de Montsoul Maffliers de type autoroutière. C'est la solution B que nous proposons. Elle est chiffrée comme elle l'a été à l'époque, sauf qu'elle n'incluait pas la reprise de la Croix verte, ni la mise aux normes autoroutières de la section au-dessus.

Concernant la durée nécessaire pour réaliser cette infrastructure, ce ne sont pas les travaux qui prennent le plus de temps mais les études, la concertation, la déclaration d'utilité publique, les acquisitions foncières. Toutes ces procédures sont communes, quel que soit le projet qu'on fait. Même une route à 4 voies prendrait le même temps.

Je ne saisis pas trop ce que vous entendez par route à 4 voies, mais selon notre définition il n'y a pas de glissière entre les deux sens. Donc, il y a plus de sécurité.

**M. JEAN-MARC VALLÉ** : Quasiment toutes les communes sur la RN1 ont eu une déviation à 4 voies avec un rail central en béton qui n'est pas une autoroute. C'est ce que nous réclamons depuis plus de 20 ans. Aucune étude n'a été faite et il n'y a jamais eu de réponse. On nous a toujours dit : A16 et c'est tout.

**M. JEROME NÈGRE** : Je pense qu'on joue sur les termes, mais c'est à peu près la même chose. La RD301 au sud est une route à 2 fois 2 voies qui a une glissière centrale. Pour moi, c'est une autoroute, la seule différence est que l'on a une bande d'arrêt d'urgence sur le bord qui permet aux gens de s'arrêter en cas de problème, ce qui évite des accidents, un traitement des eaux de meilleure qualité pour être sûr que la voie est transparente vis-à-vis des bassins versants, et ce qui donne une meilleure insertion environnementale. On prend mieux en compte les passages pour la faune et les circulations agricoles ensuite. En pratique, ce sont des projets très similaires.

**M. GILLES MENAT, HABITANT DE BAILLET-EN-FRANCE** : J'ai bien compris qu'on avait la chance d'être dans un secteur à fort potentiel économique entre Cergy et Roissy, mais on en subit les conséquences en tant qu'habitants, déjà que le trafic aérien est hyper conséquent !

Vous parliez d'anticipation, je m'aperçois qu'on laisse construire et à un moment donné, on s'étonne qu'il y ait beaucoup de voitures, et qu'on s'inquiète de faire des routes ; un peu comme la Francilienne aujourd'hui qui est pratiquement saturée.

Le positif dans tout cela est de trouver une solution à ce nœud névralgique qui est la Croix verte et au nombre de véhicules de la RN1.

Nous avons rencontré M. NÈGRE en mairie de Baillet en France au sujet de la RD104. Nous avons écrit au Président. Une pétition à Baillet en France avait reçu environ la signature de 300 familles en parlant de cette Francilienne, qui a connu une augmentation de 80 % en 6 ans du trafic routier, ce qui n'est pas négligeable. Le Conseil Général nous a vendu une belle réalisation paysagère, que l'on n'entendait pas du tout le bruit de la route. Plusieurs courriers avaient été adressés au Président du Conseil Général, car les buttes paysagères devaient la masquer et on devait avoir des beaux arbres. Aujourd'hui, on voit carrément les camions routiers.

Une étude a été faite par le Conseil Général avec des montées de 65 dB qui traversent la commune de Baillet. Je m'inquiète un peu sur la réalisation de l'autoroute A16, même si l'on choisit le trafic le plus loin possible, indirectement il y aura des nuisances.

La question que je vous pose en tant qu'habitant de Baillet est la suivante : aujourd'hui, allez-vous trouver une solution pour cette RD104 qui est devenue RN104 ? C'est vraiment invivable. Si ce n'est la solution, comme celle préconisée par Roissy, de mettre des doubles vitrages. Il faudra peut-être prévenir les gens de ne pas acheter des pavillons avec des jardins s'ils doivent rester enfermés. Effectivement, ils n'entendront rien, mais ils resteront à l'intérieur de leur maison.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Cette question pourrait être débattue plus au fond quand on parlera des tracés et de la vie quotidienne. Permettez-vous que le maître d'ouvrage ne vous réponde pas ce soir pour qu'on essaie de rester dans le thème des déplacements ?

**M. GILLES MENAT** : On a bien compris que l'autoroute a une raison économique importante avec Cergy et Roissy. Je voudrais qu'on prenne conscience qu'il y a des habitants. On n'est pas contre le développement économique par l'autoroute, mais indirectement il faut penser aux administrés à côté qui vivent quotidiennement proches de ces autoroutes.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Je comprends très bien que les mesures d'accompagnement en cas d'accroissement de trafic sont nécessaires.

**MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC** : Les questions d'environnement sont très importantes et nous avons ajouté une réunion pour que ces questions à la fois d'environnement au sens du milieu naturel et aussi de nuisances pour la qualité de vie quotidienne, environnement humain, soient traitées tout à fait au fond.

Il faut les réserver et qu'elles soient vraiment approfondies à ce moment-là avec des données tout à fait crédibles.

**M. PIERRE-ÉDOUARD BOUQUIN, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT** : D'abord, une question au Professeur BEAUCIRE, pourrait-on avoir des copies de ses transparents ? Ils me semblaient fort intéressants. Pour l'instant, je ne crois pas qu'ils figurent dans le dossier.

**M. FRANCIS BEAUCIRE** : Ils sont dans cet ordinateur, si la Commission Particulière du Débat Public le décide, ils sont à vous.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Ce sera mis en ligne intégralement, et de la même façon sera mise en ligne aussi l'intervention de Monsieur Eric LADEGAILLERIE.

**M. PIERRE-ÉDOUARD BOUQUIN :** Une remarque, je suis tout à fait étonné qu'il faille 9 ans pour construire environ une douzaine de kilomètres d'autoroute. On peut raconter tout ce que l'on veut, qu'il faut des concertations, que c'est difficile d'exproprier, mais je pense que dans un pays développé comme la France, cela me paraît curieux.

Je ne voudrais pas citer l'exemple de Pékin, car en 9 ans, on fait déjà 2 ou 3 périphériques, mais il ne faut pas exagérer. Prenons simplement l'Italie, l'Espagne, les États-Unis. S'il faut attendre 9 ans pour apporter une solution au carrefour de la Croix verte, qui est un gros problème, et on a parlé du trafic francilien mais il y a aussi le trafic de transit !

Quand on vient de la Seine-et-Marne ou de la Marne pour aller en Normandie, où faut-il passer ? Ou bien par le périphérique, ou bien on passe par ici. Je pense que c'est une question très urgente.

Que l'Équipement ne nous raconte pas d'histoire.

**M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE :** Je suis assez étonné de constater la différence des discours entre ce que Monsieur BEAUCIRE nous a présenté tout à l'heure et la remarque faite par M. VALLÉ. Il nous indique qu'il faut regarder le problème à l'échelle nationale, à l'échelle locale, même à l'échelle internationale. On est tout à fait d'accord avec lui, il est vrai qu'on souffre à Montsoult, à Maffliers, à Baillet, autour de la Croix verte de quelque chose de local, mais qui vient de Londres et qui va à Strasbourg, à Lyon, etc.

Quand on entend un habitant de Maffliers ou de Montsoult dire qu'il suffit de faire une simple déviation et le problème sera réglé ! On va faire une simple déviation de Montsoult Maffliers et on va ramener le problème à la Croix verte, qui est un point noir. Nous l'avons entendu la semaine dernière. La Croix verte, c'est le poison, c'est quelque chose d'ahurissant.

Si l'on écoute l'habitant de Maffliers ou de Montsoult, on fait la déviation, et que fera le camion qui va venir de Londres pour rejoindre Strasbourg ou Lyon et qui arrivera à la Croix verte ? La simple déviation ne servira à rien.

Il est clair et temps maintenant de regarder le problème dans son ensemble : que doit-on faire pour faire sauter le bouchon, et que la circulation se fasse non pas autour ou dans Montsoult Maffliers ? Il faut regarder le problème dans son ensemble et non pas avec le petit bout de la lorgnette. Je suis tout à fait d'accord avec les propos de Monsieur BEAUCIRE.

**M. JEAN-MARC VALLÉ :** Je serais extrêmement bref, je conseillerai simplement à Monsieur d'écouter Monsieur NEGRE qui nous a expliqué en 30 secondes tout à l'heure que déviation ou autoroute, c'était exactement la même chose, à partir du moment où l'on avait 4 voies. La différence est que j'aurais préféré que Monsieur BOISSARD vienne s'exprimer lui-même, ce qui me paraissait plus clair et qu'il nous explique qu'il se batte pour un tracé qui défend une zone d'activités.

*(Applaudissements).*

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE :** Je rappelle que dans la deuxième partie, la maître d'ouvrage nous fera un détail très précis des trafics sur les différents axes et aux différents points. Si vous avez des questions précises sur ces points, je vous demande de bien vouloir attendre quelques instants encore.

**M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE :** J'ai une question à poser au Professeur BEAUCIRE. Dans le croquis schématique de l'Île-de-France, l'arrivée de l'A16 jusqu'à la Francilienne est-elle une fin en soi ?

**M. FRANCIS BEAUCIRE :** C'est une question piège. Je ne suis pas le maître d'ouvrage, ni la Commission Particulière du Débat Public, mais moi-même, et je me représente tout seul. Si j'étais un habitant d'ici ou de Domont, je poserais probablement la question suivante : est-on dans un raccordement avec déviation, sans rentrer dans le débat sur la nature de la voie ou bien est-on dans l'amorce et la préfiguration d'une radiale qu'on va enfin raccorder à l'A86 ?

La réponse me paraît compliquée, car entre le moment où l'on pouvait poser cette question il y a 10 ans et aujourd'hui, un certain nombre de choses se sont produites dans les institutions qui prennent des décisions en matière d'aménagement. La Région produit un schéma directeur avec un certain nombre de préconisations, l'État va donner son avis, et il faudra probablement en tenir compte.

Le département n'est pas en reste. Les départements en Île-de-France se sont donnés à eux-mêmes une sorte de mission d'aménagement du territoire aussi. De ce fait, l'État n'est pas la cible dans cette question d'infrastructure, alors que cela a été pendant 40 ans la cible des associations de défense de l'environnement.

Toute la question consiste à savoir si d'autres collectivités veulent poursuivre cette autoroute vers l'A86. Je le dis en tant que citoyen libre de sa parole ce soir, c'est une solution à laquelle je ne serai pas favorable, car dans 20 ans, beaucoup de mutations se seront produites dans les comportements sociaux, dans les prix d'accès aux ressources. Nous sommes une nation qui vieillit, probablement que cela a une incidence sur les mesures de trafic, nous sommes probablement aussi en cours d'appauvrissement, en partie à cause du vieillissement et nous avons la question climatique.

En prenant tout cela en considération, les modèles de trafics ne sont pas encore tout à fait dans la prospective. On continue à faire du modèle de trafic, comme on le faisait il y a quelques années.

J'en viens à votre réponse, pour moi c'est une fin en soi. Si j'étais un habitant d'ici, et que je ne sois pas satisfait des réponses apportées, qu'avançant en catimini, ce ne soit que le premier maillon d'un raccordement vers le centre de l'agglomération, je ne serais pas d'accord. En revanche, chacun doit être attentif à sa responsabilité, même si cela pourrait être dans les 15 années qui viennent car le département a des idées sur un prolongement ou sur une amélioration de la fluidité sur une voie importante, ce n'est pas une raison de bloquer le projet de raccordement.

On ne peut pas se servir du blocage du projet de raccordement, comme une sorte d'ouvrage de défense contre des projets futurs, qui ne sont pas encore sortis aujourd'hui. Je ne sais pas si je me fais bien comprendre.

Aujourd'hui, il y a un vrai problème pour l'efficacité économique de la partie nord de l'agglomération. Il ne faut pas laisser se constituer des zones de congestion importantes, en même temps, il faut penser à l'ensemble des alternatives, qu'on sera de toute façon obligé de développer au cours des 20 ou 30 prochaines années. A un moment donné, on est hors sujet.

Mon métier consiste à mettre en contexte, car c'est dans les mises en contexte que surgissent des questions, pas forcément des réponses. Ma réponse est la suivante : On fait cela et après on arrête, on ne va pas vers la partie centrale de l'agglomération. En revanche, il existe probablement une requalification importante de la Route Nationale 1 en direction de Paris à faire dans un contexte très différent, pour que cela ressemble à une voie urbaine et pas une autoroute au milieu des pavillons ou des zones d'activités commerciales.

**M. PATRICK DEZOBRY** : Pour compléter votre intervention, si l'A16 doit s'arrêter à la Francilienne, autant le faire le plus en amont possible pour épargner les terres agricoles. De là, il y a des tracés plus en amont. Si l'on veut uniquement rejoindre la Francilienne d'une façon définitive, autant le faire le plus en amont, il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'à l'échangeur d'Attainville (tracé A qui irait jusqu'au sud d'Attainville).

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Il y aura une deuxième série de questions, mais pour le moment, je souhaiterais que la maîtrise d'ouvrage nous parle des déplacements dans la zone d'étude.

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN** : Jérémie va présenter la problématique des déplacements centrés sur la zone d'études.

**M. JEREMIE NEGRE** : Je vous présente rapidement quelques transparents sur les enjeux de déplacements, plus localisés sur la zone A16. Nous avons défini deux zones pour parler plus facilement du projet.

1. La zone d'influence élargie.

Elle va assez loin jusqu'au sud de l'Oise, à Roissy et Sarcelles. Ce sont les communes qui pourraient bénéficier dans le cadre du projet de l'amélioration en termes de temps de trajet.

2. La zone d'influence directe.

Elle est plus réduite et concerne les communes directement concernées par l'une des solutions proposées, c'est-à-dire que l'infrastructure se réaliserait sur ces communes.

Situation actuelle

Sans rentrer dans les questions très générales abordées sur l'Île-de-France, sur la zone A16 on a des grands flux de déplacements.

Au nord et à l'ouest, la vallée de l'Oise et le nord de plaine de France, on a plutôt des zones résidentielles.

Au sud et à l'Est, notamment avec Roissy, on a des zones assez attractives en termes d'emplois. Donc, Roissy mais également le sud de la Plaine de France et Paris.

Ainsi, des déplacements nord-sud et Est-ouest sont assez importants.

Répondre à ces besoins en déplacements :

Réseau de transport en commun en rapport avec la faible densité de population. Pour l'axe nord-sud, les 3 lignes H du Transilien vers la gare du Nord.

Pour l'axe Est-ouest, la liaison transversale de bus Cergy-Roissy, et plus localement des liaisons de bus dites de cabotage.

Concernant le réseau routier, on retrouve cet axe nord-sud et Est-ouest, relayé par un maillon secondaire assez dense avec les voies départementales qui ont des gabarits assez importants.

En termes de trafics, sur ces axes routiers, on retrouve d'abord l'axe nord-sud, axe plus historique, qui est le plus important actuellement mais qui est stagnant ; c'est-à-dire qu'on a est 0 % de croissance ces dernières années, voire une légère baisse sur certaine sections l'année dernière.

Par contre, à l'inverse sur le trafic Est-ouest (la rocade : la Francilienne et la RN104), le trafic est plus faible pour l'instant, mais il est en très forte augmentation entre 4 et 6 % par an y compris l'année dernière. On ne voit pas le trafic diminuer.

Des problèmes de congestion localisés notamment à la rencontre de ces deux axes au niveau de la Croix verte et de la RN1.

D'où vient le trafic sur l'A16, où va-t-il ?

La répartition du trafic de l'A16 (l'Isle-Adam, Persan et Chambly) représente un chevelu. Au niveau de l'Isle-Adam, on a 5 000 véhicules à l'heure de pointe le soir. Ces véhicules se dispersent localement autour des zones d'activités qu'on retrouve le long de l'A16.

Ensuite, 700 vont sur la RD922 aussi bien vers l'Isle-Adam que vers Beaumont, 800 sortent au niveau de la RD4 à Persan, puis ensuite sur la RD924 le long de la vallée de l'Oise, 1 800 partent vers la RD301 à Chambly, puis vers l'A16 en direction d'Amblainville (partie payante) on retrouve 950 véhicules, soit 1/5 de ce que l'on a à l'Isle-Adam.

Au sud, on retrouve l'A16 (Montsout, Baillet en France), si l'on reprend la même section au niveau de l'Isle-Adam, on a toujours 5.000 véhicules, dont 2.700 vont vers la RN184 (donc vers l'ouest de l'Île-de-France, Cergy, A15), 2.200 vont vers la RN1 (Maffliers et Montsout).

Ces 2.200 vont encore se répartir au niveau de la Croix verte, d'abord vers le sud (1.100 sur la RD301) et vers l'Est (700 sur la RN104).

Enjeux de déplacements sur la zone d'influence élargie :

On regarde les projets qui auront une importance dans la zone.

### **Les projets d'aménagement :**

Beaucoup de projets de développement autour de Roissy, le triangle de Gonesse, des zones d'activité à Sarcelles. On a également quelques zones de développement de logements, par exemple à Louvres.

On regarde tous les projets qui vont permettre d'absorber ces nouveaux besoins en déplacements, avec des projets de transport en commun, dont une amélioration de la ligne H avec la Nouvelle Automotrice Transilienne.

En termes de nouveaux projets, on a la tangentielle nord et le barreau de Gonesse, qui sont des améliorations de transport en commun de rocadés, qui permettraient de ne plus passer par le cœur de l'île-de-France.

Sur le réseau routier qui concerne l'État, cela concerne essentiellement la Francilienne avec à l'Est le contournement de Roissy par l'Est et à l'ouest le prolongement de l'A104 jusqu'à Orgeval. On a également un certain nombre de projets du Conseil Général pour les routes départementales aussi bien la déviation de la RD370, l'avenue du Parisis, l'amélioration de la RD317.

Dernier projet d'importance sur le secteur : le canal Seine-Nord avec tous les impacts que cela pourrait avoir en termes de transport de marchandises, notamment sur la longue distance.

Pour parler le mieux possible du futur, on fait des simulations, donc des modèles de trafics. Sans rentrer dans le détail, j'essaie de résumer au mieux et on pourra en parler plus tard. C'est forcément quelque chose de prospectif, avec des incertitudes.

On a des données d'entrée :

- ❖ Évolution de la population et des emplois, donnée par l'INSEE, pour savoir comment l'Île-de-France et la zone vont changer dans les prochaines années.
- ❖ Hypothèse d'occupation des sols : où se développer ? C'est le SDRIF de 1994 recadré.
- ❖ Ensemble des projets d'aménagement et de transport.

Ce sont des hypothèses qui sont faites, qui sont compilées avec deux étapes. La première étant le niveau régional (toute l'Île-de-France), on va essayer de prévoir et répartir géographiquement les déplacements que vont générer la population et les emplois. On va ensuite essayer de l'attribuer à un mode (transport en commun ou routier) en fonction des avantages et des inconvénients.

Arrivé à la fin de ce modèle, on a sur l'ensemble de l'Île-de-France les déplacements routiers. On l'applique spécifiquement à la zone A16, à un modèle routier particulier, à l'heure de pointe du soir, car c'est elle qui pose le plus de problème en termes de congestion actuellement. Cela va nous permettre de savoir exactement ce que l'on a sur chaque tronçon de route, les trafics qu'on estime, aujourd'hui, en 2015 et en 2030.

Une fois qu'on a le modèle, on regarde ce qui se passe à nos échéances (2015) avec le scénario fil de l'eau : que se passe-t-il si l'on ne réalise pas le projet ? On réalise tout le reste : augmentation de population, projets dont on a parlé, sans s'occuper de l'A16.

C'est à la page 40 du dossier. On a un développement de la grande couronne : plus d'emplois, plus d'habitations, plus de besoins en déplacements. Malgré l'amélioration des transports en commun, que l'on prend en compte, le trafic routier continue d'augmenter, soit 20 % à l'horizon 2015 sur le réseau autoroutier.

L'augmentation de trafic implique un supplément de congestion, des temps de parcours plus importants, plus de trafic qui passe sur la voirie locale.

Sur le projet, on le fait avec les quatre solutions. Les graphes figurent à la page 55 du dossier. Vous pouvez les consulter dans les études de trafics.

Pour chaque solution, on a une estimation aux différents horizons. Nous l'avons faite aujourd'hui pour voir ce qui se passerait si dès maintenant on réalisait les projets, en 2015 et en 2030 avec les hypothèses dont on a parlé.

L'objectif était de supprimer les bouchons et ralentissements, essentiellement la Croix verte et la RN1, en regardant le temps de parcours dans le futur. On a des gains assez similaires autour de 30 %, ce qui prouve qu'on améliore la situation actuelle.

Les gains sont assez similaires pour les solutions A, B et C, et légèrement moindres pour la solution D, en raison de l'allongement du temps de parcours (c'est environ un tiers moins efficace).

Sur la zone d'influence directe, le modèle permet de regarder précisément route par route le résultat obtenu pour le délestage de la voirie locale. C'est l'un des enjeux de la zone directe. C'est un enjeu pour vous en tant que riverains pour savoir si l'on va avoir un délestage de trafic.

Pour cet objectif de faire baisser le trafic dans les communes, dans Montsourt et Maffliers, on a une très forte baisse : - 77 % pour les solutions A et D et - 85 % pour les solutions B et C.

On peut regarder précisément sur chacun des axes comment évolue la circulation : RD922, RD301. Vous pouvez regarder précisément dans les études comment cela se comporte sur chacun des axes. Au nord, on a un délestage assez important et au sud, cela dépend beaucoup plus de la solution choisie.

J'aimerais insister sur le délestage de la voirie locale, on a entendu beaucoup de mises en cause du modèle. Certains sont persuadés qu'il n'y aura pas ce délestage dans Montsourt, Maffliers ou ailleurs.

Le réseau autoroutier est le premier réseau sur lequel les trafics de transit (longue et moyenne distance) vont aller, car il est plus rapide, plus confortable, plus lisible (on sait plus facilement où l'on va), plus fiable en termes de temps de parcours (pas d'arrêt aux feux tricolores).

On a le cas typique avec la RN1 et la Croix verte, il arrive que le réseau routier propose un itinéraire qui ne soit pas satisfaisant, car il est embouteillé, et des véhicules préféreront emprunter la voirie locale. Le modèle de trafic arrive très facilement à le repérer. Il connaît la saturation des axes. Il calcule tous les itinéraires possibles, et il parvient donc à voir si un itinéraire via la voirie locale sera plus rapide qu'un itinéraire via le réseau routier.

Le modèle de trafic montre bien que les gens sortent de la Francilienne pour éviter les bouchons de la Croix verte. Les mêmes modèles de trafic nous montrent bien dans le futur, avec les quatre solutions, que les temps de trajet par la voirie sont toujours plus longs, et donc les gens vont rester sur les réseaux autoroutiers, même s'ils ont besoin de faire un peu plus de kilométrages.

Le deuxième enjeu, après le délestage de la voirie locale, c'est la desserte locale. J'ai listé ici tous les différents échanges qu'ont auraient dans les différentes solutions. On maintient les

échanges existants actuellement. Pour les solutions A, B et C, on ajouterait un demi-échangeur au niveau de la RD78 pour que Maffliers et Montsoulz notamment aient accès au nord de l'île-de-France. Pour toutes les solutions, on ramène un certain nombre des échanges au niveau de la Croix verte actuelle.

Je vous ai parlé rapidement de la Croix verte à la précédente réunion pour expliquer que actuellement on avait une situation où tous les flux quel que soit leur niveau convergeaient vers la Croix verte, vers un point singulier et provoquaient tous ces phénomènes de congestion. J'aimerais redévelopper un peu cette idée.

Au nord, vous avez l'A16, la RN1 ; au sud la RD301 ; la Francilienne vers l'ouest et l'Est ; vers le nord-est la RD909.

Notre priorité, car c'est ce qui amène le plus de trafic, porte sur les axes autoroutiers : Francilienne, A16 ; la RD301 aussi bien vers la Francilienne Est ouest que vers l'A16 ; le lien entre la RD301 et la RD909. C'est sur des routes départementales, mais c'est très important, car tout le nord de la Plaine de France va travailler du côté de Sarcelles et dans toute la zone du sud. Enfin, il faut assurer la desserte locale : Montsoulz, Baillet, Attainville, Moisselles. En cumulé, cela représente beaucoup de choses en même temps. Donc, il faut vraiment arriver à hiérarchiser et prioriser ces différents échanges.

L'un des problèmes les plus importants concerne l'A16. Tant qu'on ne sait pas exactement d'où vient l'A16, on ne sait pas vraiment quoi faire à la Croix verte. Pour chaque solution de l'A16, on a un réaménagement différent et des conséquences différentes ; donc en termes d'emprises nécessaires, de complexité et de lisibilité de l'échangeur, c'est-à-dire notamment en termes de risques d'accident. Plus un échangeur est complexe, plus on rencontre des problèmes de sortie, plus il est accidentogène.

En termes de desserte locale et de déplacements locaux, on n'a pas les mêmes conséquences. C'est forcément plus compliqué de passer d'Attainville à Montsoulz, à travers l'échangeur, et enfin en termes d'insertion paysagère de l'échangeur.

J'en ai terminé de ma présentation.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Trois questions écrites.

Question de **Cécilia Wallez** : *Pourquoi favoriser l'accueil d'un pôle logistique important sur 200 ha alors que le flux routier est déjà très important ?*

Permettez-vous que cette réponse vous soit donnée la semaine prochaine, car nous aurons une réunion d'audition des acteurs institutionnels et la présentation des projets locaux. Cela sort un peu du portefeuille du maître d'ouvrage.

La deuxième question me pose problème. Madame CHIKHANE demande pourquoi n'y a-t-il pas eu une étude pour régler et séparer le trafic fret et véhicules légers ? Cela veut-il dire que vous voulez un autre réseau, c'est-à-dire un réseau spécifique poids lourds et un réseau spécifiques véhicules légers ? A ce moment-là, on double les infrastructures.

**MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION DU CLOS DU VILLAGE A VILLAINES SOUS BOIS** : J'ai posé une question rapidement, ayant demandé la parole depuis un moment.

Je ne suis pas une spécialiste en autoroute, par contre je les utilise. J'ai habité dans l'Oise et je venais en Île-de-France et après j'ai fait l'inverse. J'ai étudié précisément ce dossier et je constate malgré les présentations faites que l'autoroute A16, quel que soit le tracé, ne va délester que les trajets nord Est.

Sur les 2.200 véhicules, une grande partie va du nord au sud, donc sur Paris et n'emprunte pas la Croix verte, mais passe en dessous. Je vois mal ces véhicules emprunter le côté Est pour revenir sur la Croix verte et aller sur Paris. On ne va pas régler le problème Est-ouest.

Comme le disait très bien Monsieur BEAUCIRE dans sa présentation très simpliste, car toutes ces liaisons sont difficiles à comprendre pour des habitants très simples, on pourrait avoir un effet en toile d'araignée. Pourquoi toujours raccorder des autoroutes directement sur Paris ou sur une Francilienne qui commence à être saturée à la fois par l'expansion industrielle qui s'est faite sur les sites de Cergy et Roissy, et par les habitations ?

Il faut aussi éclater la partie routière, c'est-à-dire en amont. On parle des problèmes actuels, mais dans 15 ou 20 ans, cela va évoluer. Les habitations vont s'agrandir, les industries vont encore se développer et les zones logistiques aussi autour de la région parisienne.

On ne vise pas plus loin que 2015 et encore. On ne réfléchit pas à régler le problème réel entre le développement du site entre Cergy et Roissy, qui sera extrêmement important et qui va continuer à passer par cette fameuse Croix verte.

Pour régler ce problème, en interrogeant des gens autour de moi, il y avait un autopont. Il a été enlevé pour mettre la Croix verte. Est-ce vrai ? Pourquoi a-t-il été supprimé à cette époque ?

Pourquoi n'éclate-t-on pas plus loin en ayant une vision futuriste ?

Les présentations qui nous ont été faites sont très techniques, mathématiques, statistiques, mais il faut voir le comportement des véhicules. Ce ne sont pas des véhicules téléguidés, il y a des personnes au volant. Il faudrait que des spécialistes nous indiquent si les automobilistes prendront l'A16, mais je suis certaine qu'elle ne résoudra pas le problème Est-ouest et ne délester pas Montsoult Maffliers du trafic nord sud.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Si je comprends bien, vous souhaitez une rocade dans le département de l'Oise entre l'A1 et l'A16. Il y a déjà l'A29. La maîtrise d'ouvrage a-t-elle quelque chose à ajouter ?

**M. JEROME NÈGRE** : Concernant le délestage de la voirie locale, j'essayais d'expliquer pourquoi on pense sur le réseau routier, d'après les simulations de trafic que le projet va délester la voirie.

Selon vos propos, vous pensez à la solution A qui pourrait ne pas délester la RN1 dans Montsoult Maffliers.

**MME LYDIE CHIKHANE** : Les solutions A, B ou C délestent le côté Est, mais pas le sud ou l'ouest. Pour l'ouest, c'est déjà pour l'axe venant du nord. Il y a un développement international, et je suis bien placée pour le savoir car je travaillais dans une industrie à Chaumont en Vexin. C'est délesté par la RN184 à la sortie de l'A16 à l'Isle-Adam, et le problème est réglé.

Ce n'est pas une seule solution (autoroutière) qui réglera le problème de Montsoult et Maffliers, mais plusieurs. L'aspect transport en commun ne doit pas être négligé, et doit être un gros aspect de l'axe nord-sud pour pouvoir délester toutes les augmentations d'habitation, l'implantation des personnes qui travaillent en île-de-France.

Cela règlera une partie du trafic Montsoult, Maffliers, qui se trouve sur la RN1 dont le trafic est de plus en plus important.

L'axe Est ouest, c'est la Francilienne, ceinture qui tourne autour de Paris. On a eu le BIP qui était complètement saturé et aujourd'hui c'est la Francilienne. Il faut élargir, car en Île-de-France, même si les gouvernements ont tout fait pour délocaliser, les gens se regroupent. Cela va éclater.

On a laissé les gens construire et après on met des autoroutes. Donc, essayons de prévoir les autoroutes ou les raccordements un peu plus loin pour laisser le champ libre à l'agrandissement, et qui ne soient pas forcément avec du bruit, de la pollution. On est déjà assez pollué dans Paris, si on l'est en grande couronne... !

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Pourriez-vous nous écrire votre contribution qui paraîtrait en ligne, car votre propos est important et complexe. Ce serait peut-être plus facile pour tout le monde de le mettre par écrit.

**MME LYDIE CHIKHANE** : Je suis d'accord pour le faire. Si vous le souhaitez, je peux partir de la présentation de Monsieur BEAUCIRE pour cette toile d'araignée, et situer Montsoult. Soit on voit tout le détail, soit on ne voit pas les points qui sont les objectifs principaux qui nous sont exposés aujourd'hui.

**M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET** : J'ai des questions sur l'exposé de Monsieur NÈGRE.

Pour apprécier les valeurs qu'il a présentées, quelle est la marge de bruit des simulations réalisées ?

Une petite remarque taquine sur le tableau récapitulatif des baisses de trafic sur les voiries, pour la solution C, la baisse sur la RD909 est de 310, alors que page 55 du document, la solution C génère un trafic de 4.100 véhicules pour une partie de la RD909. Je pense qu'il y a une petite incohérence.

Une dernière question est peut-être une demande d'information. L'un des gros objectifs de ce projet consiste à résorber la saturation du giratoire de la Croix verte, et de faciliter le trafic Est-ouest sur la Francilienne. Or, toutes les simulations donnent des évolutions de temps de parcours pour des trafics nord sud (éventuellement l'Isle-Adam, Sarcelles) ou pour nord-Est (Roissy, A16).

Cet objectif de fluidifier le trafic Est ouest n'est pas représenté par les mesures de temps. Ce serait primordial de les ajouter au dossier (typiquement un temps de parcours Cergy Roissy), et notamment les différentes solutions présentées n'ont pas du tout le même impact sur le trafic généré sur la Francilienne.

Il serait intéressant de voir si les simulations donnent des différences pour les différents projets vis-à-vis de ces temps de parcours Est-ouest.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : La maîtrise d'ouvrage veut-elle répondre ?

**M. JEROME NEGRE** : Certainement, surtout que cela m'est directement adressé.

Concernant les marges de bruit, c'est en fait la question de la robustesse du modèle, c'est-à-dire savoir à quel point les chiffres sont précis. Pour tester la sensibilité du modèle de déplacements, étant dans un modèle de réseau maillé où l'on pourrait faire varier n'importe quelle hypothèse, on en fait varier quelques-unes, dont une qui est très intéressante et d'actualité, à savoir le prix du pétrole. Cela joue indirectement sur le coût du déplacement routier.

Quand le prix du pétrole augmente de 10 %, le trafic diminue de 1 %. C'est pour vous donner un ordre d'idée.

Pour vérifier la robustesse du modèle, on regarde différentes hypothèses d'évolution. En 2015 ou 2030, ce sont des hypothèses d'augmentation du trafic différentes. Actuellement, c'est ce qui se passe s'il n'y a pas d'augmentation ; en 2015, on ira plutôt vers 20 % et en 2030 vers 30 ou 40 %.

Ces différents cas montrent qu'on retrouve le même ordre d'idée entre les solutions qui privilégient tel et tel axes, celles qui délestent.

Sur la remarque concernant la RD909, dans la solution C, on réutilise la RD909 actuelle entre le tracé A16 et la Croix verte pour en faire un bout d'A16. Donc, on ne considère plus que c'est la RD909. On a été homogène et objectif dans les trafics relevés.

**M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX** : La remarque n'était pas aussi naïve. Je me doute bien qu'elle avait été relevée plus haut. C'était aussi pour relever le fait que cette solution générerait un trafic important sur cette route, qui garde une vocation de desserte locale simultanément.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Elle serait incorporée au réseau, c'est-à-dire qu'elle serait passée à deux fois 2 voies pour accueillir le trafic dont on parle. Ce trafic nécessite absolument une deux fois 2 voies si l'on ne veut pas complètement saturer la voie. En même temps, il y aurait toujours l'axe RD909, RD301 au sud qui serait maintenu.

**M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX** : Il y aurait un partage de trafic. Pour aller de Villaines sous Bois à Montsoult, on serait obligé de monter sur une section autoroutière.

**M. JEREMIE NÈGRE** : La dernière question portait sur les trafics nord-sud, nord-Est. Vous avez effectivement raison, en parlant de rocade le premier trafic est Est-ouest. On estime que le trafic nord-Est est vraiment à la limite de trafic de rocade, on est vraiment dans du mouvement de grande couronne à grande couronne.

Concernant le trafic Est-ouest, les temps de parcours Cergy/Roissy ont été calculés, ils sont dans les dossiers des études de trafics. On ne les a pas présentés ici, car pour être très clair, le problème pour Est-ouest, c'est vraiment la Croix verte. Si l'on fait sauter la Croix verte, on fluidifie énormément l'axe, on a des petits problèmes de saturation sur la Francilienne en fonction des hypothèses d'augmentation générales du trafic, mais grosso modo on a des temps de parcours similaires pour les quatre solutions.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Une question de Madame AKNOUCHE.

**MME CHRISTIANE AKNOUCHE** : Une interrogation sur la réussite à casser une dynamique très péjorative qui s'est mise en place sur nos communes, à savoir les voies de contournement.

Je crois assez à une possibilité de délestage sur la RN1, mais nettement moins, après au moins 10 à 11 années d'utilisation de nos petites voies communales, à contourner la Croix verte, comme une solution qui n'afficherait pas clairement une séparation entre un flux de transit ou d'échange et un flux de desserte locale pourrait être efficace.

Aujourd'hui, dans les communes telles que vers Belloy, Villaines, Attainville, Baillet, des voies sont utilisées alors qu'elles ne sont pas forcément prévues pour assumer les flux qui y passent. Elles deviennent non sécuritaires et nous obligent à prendre des choix d'équipement et d'aménagement qui ne sont pas forcément anodins et qui représentent un coût pour nos communes. De plus, en termes de qualité de vie, c'est très péjoratif pour les habitants.

Selon la solution B, pour passer d'Attainville à Baillet ou de la Francilienne à la RN104, les gens empruntent une petite voie communale, puis la voie agricole pour arriver dans Baillet. Comment pourriez-vous casser cette dynamique ? La solution B pourrait-elle avoir un vrai impact sur nos communes et sur nos qualités de vie des petites voies communales ?

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : La maîtrise d'ouvrage sur le changement de comportement ?

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN** : Nous sommes bien conscients du problème de l'encombrement de la Croix verte, car le déficit de capacité est de 30 %. C'est-à-dire que 30 % de trafics supplémentaires veulent passer à la Croix verte par rapport à la situation actuelle.

Même sur la RN1, il y a un déficit de capacité de 15 %. Ce phénomène génère des comportements où les gens essaient à tout prix de trouver des itinéraires de passage. Si on leur offre un itinéraire de continuité, de même qualité de services que ce qu'ils ont sur une deux fois 2 voies, notamment autoroutière, cela permettra d'éviter que les gens s'éparpillent, tous ceux qui n'ont pas à traverser le village de Baillet ou les autres communes et qu'ils restent sur les voies créées à cet effet. Et même, cela aura un effet de décharger les routes départementales ailleurs, car les gens prennent tous les itinéraires possibles et imaginables.

L'objectif du projet consiste à bien de ramener tous les usagers qui n'ont pas à traverser, car ce ne sont pas des usagers purement locaux des communes avoisinantes sur le projet de prolongement de l'autoroute A16.

Si l'on ne fait rien sur la RN1 actuelle, mais simplement créer une autoroute, compte tenu de la configuration, des gens pourront être tentés de reprendre une deux fois 2 voies et une 4 voies en traversée de Montsoul Maffliers. C'est pourquoi dans le projet, il y a aussi obligatoirement la requalification de la RN1, soit casser pour rendre une voie urbaine et non pas une 4 voies avec des feux. C'est absolument nécessaire, en même temps qu'on prolonge l'autoroute A16, on requalifie la RN1, sinon elle laisserait continuer à passer les gens qui la trouveraient plus rapide pour aller du nord au sud, quel que soit le tracé choisi.

**MME CHRISTIANE AKNOUCHE** : C'est là où je ne vous rejoins pas et c'est peut-être là que votre expertise va jouer, alors que je le vis en tant qu'habitante.

Dans une solution B, avec un échangeur très compliqué et très peu lisible, comment quelqu'un qui met 5 mn à rejoindre la Francilienne à la RN5 en utilisant ces voies de contournement, et qui en utilisera 10 pour pouvoir passer sur cet échangeur, puisqu'on ramènerait tout le monde de nouveau, aussi bien le flux de transit que le flux de desserte locale, aura envie de prendre cette voie ?

Le tracé A, qui identifie le transit et la desserte locale, me donne le sentiment de favoriser un choix pour cette desserte locale a posteriori.

Je n'estime pas avoir raison, mais je m'interroge, c'est pourquoi je vous pose cette question.

**MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE, ET DOMONTOISE :** Je m'adresse à la maîtrise d'ouvrage. Monsieur NÈGRE a dit qu'il fallait du temps pour réaliser des études, mais la déviation a été demandée depuis une dizaine d'années. Normalement, elle a dû être étudiée.

En juin 2001, il y a eu une délégation des associations du territoire, conduite par le député Yves COCHET au Ministère. Ils ont été reçus par le directeur de cabinet chargé des infrastructures routières.

Il a été demandé le non-prolongement de l'autoroute A16 et l'étude de cette déviation.

Quelque temps après, dans le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées, et notamment dans l'annexe concernant l'autoroute A16, il était écrit : « *La mission encourage donc les services concernés à examiner l'intérêt de solutions alternatives. Dans cette optique, il apparaît notamment opportun d'étudier une solution qui consisterait à réaliser une déviation courte à deux fois 2 voies, se raccordant à la RN1 à l'échangeur de la Croix verte... La mission considère en effet que cette solution pourrait représenter d'une part un coût moins élevé : 100 millions d'euros au total, et une rentabilité socioéconomique plus importante, tout en assurant une continuité satisfaisante entre l'autoroute A16 actuelle et la rocade A104, elle déchargerait au maximum les traversées de Maffliers et de Montsoult, et offrirait un itinéraire nettement plus court pour le trafic majoritaire vers la RN1 sans créer un allongement excessif pour le trafic vers la Francilienne Est* ».

Nous demandons que cette étude soit versée au débat, car c'est un élément fondamental. C'est moins coûteux (100 millions d'euros) alors que le tracé B, le plus court, représente 145 millions d'euros. En étant le plus court, c'est le moins polluant. Donc, en gain de temps, en gain de gaz à effet de serre, ce qui n'est pas négligeable pour l'avenir, car la France a pris l'engagement de diminuer par quatre ses émissions à effet de serre.

Pour toutes ces raisons, nous demandons que cette étude soit versée au débat.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE :** La maîtrise d'ouvrage a-t-elle connaissance de ce rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées ?

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN :** Le Conseil Général des Ponts et Chaussées a été chargé de faire un audit global sur un certain nombre de projets routiers pour rebattre les cartes sur un certain nombre de projets.

L'État avait décidé de ne plus aller dans un premier temps jusqu'à l'A86. Récemment, il a bien dit qu'il s'arrêterait de toute façon sur ce projet d'A16 à la Francilienne, donc cela

changeait d'une manière importante les choses, et c'est pourquoi le Conseil général des Ponts et Chaussées a fait un certain nombre de préconisations.

Ces préconisations ont été mises en application au sens où l'on a étudié la solution à laquelle il pensait, à savoir la solution B. C'est exactement le même chiffrage, les 145 millions d'euros dont on parle aujourd'hui pour la solution B comprennent le traitement de la Croix verte et la requalification de la RN1.

Sur le projet proprement dit de prolongement de l'autoroute A16, page 64 du dossier, on indique : 115 millions d'euros. C'est tout à fait cohérent avec les 100 millions annoncés par le Conseil général des Ponts et Chaussées.

Le Conseil général a estimé qu'il ne fallait peut-être pas envisager que le tracé de base, mais en envisager d'autres. Avec ce mandat, le Préfet du Val d'Oise a été mandaté par la Direction des routes pour lancer la concertation sur la base à l'époque de trois tracés : A, B et C. Elle a abouti à un choix et à faire des études plus avancées.

Avant d'aller à l'enquête publique, il faut faire un avant-projet sommaire, soit des études encore plus poussées. Par rapport à la remarque où l'on nous accusait d'aller trop lentement, on a sans doute voulu aller trop vite car la concertation n'a pas été suffisante, et ainsi aujourd'hui on remet à plat et on discute avec vous de l'ensemble des différentes solutions possibles à ce problème important, qu'il faut résoudre du mieux possible.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Je voudrais que vous complétiez la question des délais, évoquée à plusieurs reprises et que vous détailliez. Effectivement, vous n'allez pas faire des études pendant 9 ans. Combien de temps prend l'enquête publique ? Combien de temps prend le Conseil d'État pour donner son avis et prononcer la déclaration d'utilité publique ?

Le maître d'ouvrage n'est pas totalement maître de certains délais. La partie études, mise au point du projet précise une fois que le Ministre aura préconisé de choisir tel ou tel tracé, prend combien de temps ?

Ensuite, il y a la partie Conseil d'État. L'acquisition foncière va plus ou moins vite. Après, on a la partie travaux.

Essayez de détailler plus précisément ces délais pour qu'on y voie clair sur le temps que vous allez vous donner pour faire des études qui n'apparaissent pas extrêmement compliquées sur un projet, qui n'est pas immense et qui ne se fait pas en site urbanisé.

**M. JEREMIE NEGRE** : Les études réalisées, les temps de délai et de concertation sont assez peu liés à la longueur d'un projet. Certes, un projet plus long est plus complexe, mais on a besoin de passer des marchés. Ce marché comporte des procédures communautaires, avec les délais impartis. Ce sont les mêmes délais qu'on réalise 3, 20 ou 50 Km.

Les différentes étapes sont indépendantes de la distance.

Actuellement, nous en sommes au débat public. On a une première phase d'études : les études de faisabilité. On a essayé de prouver l'opportunité du projet et présenter un certain nombre de solutions.

Comme on a quatre solutions, on réalise des études à un certain niveau, mais on ne peut pas les pousser jusqu'au bout. Le débat public fait et si l'on retient l'une des solutions, on fait des études d'avant-projet, notamment pour analyser très précisément les impacts qu'aura le projet, que ce soit en termes de bruit, de qualité de l'air, d'impact sur la faune et sur la flore.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Dites-vous précisément que le Ministre doit donner son avis en avril 2008. Ainsi, à partir d'avril 2008, on sait si l'on fait quelque chose et quel tracé est arrêté.

Avez-vous besoin de fin avril 2008 jusqu'en 2010 pour mettre au point le dossier et faire l'enquête publique ? Pouvez-vous nous donner une réponse précise ?

Ce dossier nécessite plus de 18 mois d'élaboration.

**M. JEREMIE NÈGRE** : On a besoin d'un an et demi pour faire ces études de projet, de 6 mois pour réaliser un cahier des charges et ensuite passer des appels d'offres ou des marchés. Ensuite, les études prennent environ un an entre le début et l'aboutissement.

Vient l'enquête publique qui prend généralement un ou deux mois. Comme c'est une autoroute, on a une procédure qui passe par le Conseil d'État avec un délai maximal de 18 mois. La moyenne est de 15 mois, on peut donc gagner trois mois.

Ensuite, il y a une concession à la SANEF, contractuellement celle-ci a 5 ans pour réaliser les travaux, d'abord les études détaillées qui vont permettre de passer vraiment les contrats de travaux, réaliser des acquisitions foncières, et c'est une procédure assez longue avec des allers et retours avec le juge des appels. Généralement, cela prend deux ans.

On fait les études pendant ce temps, afin que dès que les acquisitions foncières sont faites, on lance les travaux. En principe, on compte trois ans de travaux, entre une première partie relative à la préparation : archéologie, libération des emprises, et les travaux à proprement dits qui prennent un an et demi à deux ans.

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN** : Ce sont les délais maximums si l'on prend n'importe quelle solution. Lorsqu'on a redémarré la concertation en 2005, la mise en service était annoncée en 2012. Il y a des délais incompressibles. Pour certains délais, on peut faire le maximum. A l'époque, on pensait aussi réutiliser des études réalisées. On ne veut pas raconter des histoires, peut-être peut-on gagner un an, mais de toute façon c'est l'ordre d'idée pour mettre en œuvre, quel que soit le tracé choisi, la mise en service est en 2015.

Peut-être pourra-t-on réduire au maximum tous les délais, mais il existe des délais d'approbation et on doit faire un certain nombre de choses. En 2005, le délai de mise en service était 2012.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Je vais jouer l'avocat du diable, on a un représentant de la SANEF. Je vous passe la concession, combien de temps après mettez-vous en circulation ces 8 km ?

**M. SIMONI, SANEF** : Le calendrier évoqué est tout à fait réaliste, compte tenu de l'expérience que nous pouvons avoir dans ce type de projet. Effectivement, sur l'ensemble, on peut gagner un an, mais guère plus. La sagesse est de tableer sur ce calendrier.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE :** Monsieur CHAUVÉ, la réponse donnée à Mme AKNOUCHE vous satisfait-elle ? Votre question est la suivante : *comment avec la solution D est résolu le problème du contournement de Montsoul et Maffliers ? La RN1, me semble-t-il, dans la traversée de ces deux communes ne verra pas son trafic baisser sensiblement.* La maîtrise d'ouvrage a deux minutes pour répondre.

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN :** Pour la solution D, c'est la même question que pour la solution A ou B, cela signifie qu'il faut casser la continuité de la RN1, c'est-à-dire qu'on cassera au nord comme indiqué. Pour éviter que les gens continuent à prendre la RN1, on casse complètement cette partie, quelqu'un qui voudrait reprendre la RN1 devra sortir au premier échangeur et revenir vers la RN1, qui sera à nouveau requalifiée, avec deux voies, etc.

Pour cette solution D, il faudra avoir cet aspect pour que les gens ne continuent pas à prendre la RN1. C'est compté dans le projet, l'un ne va pas sans l'autre.

**M. MAURICE CHAUVÉ, MAIRE-ADJOINT A BAILLET EN FRANCE :** Votre cassure ne sera pas suffisante. Ils ne vont pas aller reprendre l'A104 à l'ouest pour aller reprendre la RN184 vers le nord pour remonter vers le nord. Il ne faut pas compter là-dessus.

**M. JEREMIE NÈGRE :** C'est essentiellement une question de temps. Imaginez-vous à la place d'un conducteur sur l'A16, vous avez la continuité du parcours qui vous amène sur la RN184. Si vous vous souvenez qu'il y a 10 ans, cela continuait tout droit et passait par la RN1 et que vous avez envie de vérifier si cela ne va pas plus vite par là...

**M. MAURICE CHAUVÉ :** Je ne crois pas du tout à la cassure urbaine, il y a déjà deux feux tricolores, ce qui n'empêche pas les gens de continuer sur la RN1 pour remonter vers le nord, ils ne vont pas prendre la RN104 à l'ouest pour remonter par la RN184 ; n'y comptez pas.

**M. JEREMIE NÈGRE :** J'essaie de finir mon explication si vous le permettez. Vous essayez de voir si ce n'est pas plus court, car apparemment cela va plus vite en termes de distance. Quand on simule, cela prend 7 mn de plus, car il faut sortir à l'échangeur pour arriver sur un giratoire, passer sous la RN184, puis un nouveau giratoire, avant d'arriver sur l'ancienne RN1 qui est redevenue départementale (deux fois 1 voie), la vitesse étant limitée à 90 km/h. Vous arrivez à Maffliers et vous avez une requalification, celle prévue dans le projet. Alors que maintenant vous pouvez rouler à 70 km/h sur une deux fois 2 voies, à terme vous irez à 50 km/h avec plus de feux tricolores, des giratoires pour bloquer la vitesse et forcément la vitesse est réduite.

Donc, ce parcours est beaucoup plus long qu'actuellement. Les simulations de trafic montrent qu'entre continuer tout droit sur la RN184, puis la RN104 et faire ce trafic de déviation, on met 7 mn de plus. Cela répond en majeure partie à votre question.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE :** Monsieur LOUP, vous avez levé la main à plusieurs reprises, je vous demanderai d'être concis.

**M. BERNARD LOUP :** Je vais l'être. Je voudrais rassurer ceux qui ont soulevé les problèmes de sécurité, bien que ce ne soit pas tout à fait le sujet. On lit dans les études que la solution B présente en nombre d'accidents et en coûts de l'insécurité le bilan de sécurité le plus favorable en comparaison absolue des autres solutions. Ce n'est pas moi qui l'ai écrit

mais le maître d'ouvrage, c'est le résultat des études qui portent sur l'ensemble du tracé et pas simplement sur le giratoire.

Il m'importe de connaître la question de la sécurité globalement sur l'ensemble du tracé. Le tracé B n'est pas plus accidentogène que les autres, au contraire. J'admets que c'est plus compliqué au niveau giratoire.

Sur la complexité, je ne comprends pas pourquoi sur la solution A, on trouve quatre giratoires autour de l'échangeur de la Croix verte. C'est loin d'être simple, y compris dans la solution A.

Concernant les trafics, une étude de destination a été réalisée en juin 2007, entre 10 h 15 et 11 h 15. Elle ne figure pas sur le Cdrom, mais sur le site de la Commission Particulière du Débat Public. Ce n'est pas à l'heure de pointe. Toutes les études qu'on nous donne portent sur l'heure de pointe ou sur l'ensemble de la journée, et là c'est loin d'être une heure de pointe.

J'ai travaillé cette étude, et je la résumerai avec quatre transparents, mais je ne pense pas qu'ils soient à disposition. J'en viens à la question de l'efficacité des projets concernant la traversée de Montsoult et Maffliers. D'après cette étude, on aura 1.425 véhicules qui auront dans le cadre de la solution A 3,5 km d'allongement à la place d'une distance simplement de 2,5 km s'ils traversent ces deux communes.

Par contre, on aura sur l'ensemble de cette étude 897 véhicules qui eux gagneront un kilomètre. Donc, on a 1.425 véhicules qui subissent un allongement important dans le cadre de la solution A, dont un grand nombre d'entre eux s'ils peuvent traverser, continueront à aller tout droit et faire simplement 2,5 km.

Ceci sera aggravé quand on connaît les projets de la commune de Montsoult qui va faire une zone d'activité commerciale avec 1.200 places de parking sur la RN1. La solution A ne sera pas équivalente à la solution D, c'est celle qui maintiendra le trafic le plus important dans la traversée de Montsoult Maffliers, car il n'y aura que 2,5 km à parcourir sur voiries locales pour avoir 3,5 km de moins.

La solution D présente certainement des risques et est moins satisfaisante sur ce problème que la solution B, mais elle répond mieux que la solution A.

La solution A comporte un échangeur à l'entrée de Maffliers, qui facilite la traversée de Montsoult Maffliers. Il n'y a pas de solution équivalente, la pire des solutions pour la traversée de Montsoult Maffliers est la solution A.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE :** La maîtrise d'ouvrage cache-t-elle des études ? Cela m'étonnerait.

**M. JEREMIE NÈGRE :** C'est plutôt à vous de répondre, car les études évoquées ont été demandées par la Commission Particulière du Débat Public, que l'on a volontiers faites. C'était sur un point important, qu'on n'avait pas regardé de près jusque-là. Il concerne les heures creuses.

Comme vous le dites, et vous avez raison, il y a énormément de poids lourds sur la zone de la Croix verte. Ces poids lourds essaient d'éviter les zones d'embouteillage. Ils se

concentrent sur les heures creuses. On avait des études essentiellement faites aux heures de pointe, et qui ne regardaient pas précisément ces trafics de poids lourds. On a fait un complément d'étude aux heures creuses pour voir quels étaient les taux de poids lourds sur la Francilienne et sur la RN1.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Je confirme que c'est à la demande de la commission que ces études ont été réalisées, car nous avons considéré, après avoir observé ce qui se passait sur le terrain que c'est pendant les heures creuses que les poids lourds sont extrêmement présents et qu'ils roulent extrêmement vite. C'est là que les problèmes de sécurité sont considérables dans ce secteur. Cela a été fait juste avant l'été pour voir comment se répartissaient ces poids lourds. Le fait que ce soit en heures creuses était tout à fait délibéré, car c'est un trafic distinct de celui des heures de pointe, où les camions sont moins présents. Pour eux, ce doit être économiquement beaucoup moins rentable de rouler lentement dans les bouchons.

**M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT** : J'avais demandé le micro depuis un bon moment, et je crois que vous devez être plus vigilant aux demandes d'intervention que vous ne voyez pas.

Je veux revenir sur les études, et notamment le schéma que vous avez montré tout à l'heure concernant la Croix verte. Je partage le constat d'un environnement complexe au niveau de ce carrefour, vous avez montré des flèches avec les voies existantes.

C'est intéressant car c'est un éclairage qui permet de comprendre pourquoi à l'origine, lors de la construction du rond-point de la Croix verte, cette solution simpliste a été adaptée à un problème complexe et un environnement complexe.

En réalité, la réponse en termes de carrefour, proposée dans la solution B est parfaitement lisible. Simplement, il faudrait que vous nous montriez des simulations au niveau des déplacements afin qu'on voit que les véhicules continuent bien sur les axes principaux. Quand on s'engage dans une voie, on la suit effectivement jusqu'au bout sans avoir envie de faire demi-tour, car on a l'impression qu'on s'est trompé.

Le caractère accidentogène a très bien été évoqué par Monsieur LOUP. En réalité, il y a une sorte de rapport avantage/inconvénient. Ainsi, le caractère accidentogène évoqué n'est pas démontré alors qu'il l'est parfaitement sur la nationale. Il faut relativiser et il serait nécessaire que vous puissiez nous montrer par où passent les véhicules, de quelle manière, et qu'on ne caricature pas ce dossier, comme je l'ai vu dans certaines contributions peu argumentées.

Concernant la solution D, si je me satisfais pour les habitants de Montsoul Maffliers riverains de la nationale qu'ils soient soulagés des nuisances, je ne me satisfais pas que ces nuisances soient reportées sur le trafic de l'A104. Il existe un problème pour les riverains qui habitent à proximité. Je ne doute pas un instant que cela se fera, le Conseil Général financera pour aménager les abords. Je ne vois pas comment il pourrait en être autrement, dans la mesure où l'on a un Conseiller Général dans la majorité du département.

**M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE-ADJOINT DE NERVILLE LA FORET** : Je voulais faire une petite remarque, j'avais noté que ce soir le débat portait sur les enjeux de déplacements, je m'aperçois qu'on commence à faire des comparaisons entre différents trajets. Ce n'est pas du tout la règle du jeu. Je ne sais pas qui l'a mise en place et qui l'a fait respecter ?

**MME CLAUDE BRÉVAN** : On traite quand même un peu des enjeux de déplacements. En disant que des axes seront plus ou moins soulagés ou chargés, on traite quand même les enjeux de déplacements. Mais, si l'on pouvait ne pas parler dans le détail du fonctionnement du carrefour de la Croix verte qui sera examiné dans une autre réunion spécifique, on gagnerait beaucoup de temps. On ne pourra pas l'étudier dans le détail aujourd'hui.

Monsieur NÈGRE a présenté ces schémas pour montrer que les questions d'échange étaient absolument fondamentales, et ce sont bien des enjeux de déplacements.

En fait, avant de voir précisément comment traiter la question de la Croix verte, il fallait voir où arrivait le prolongement de l'A16. En fonction des finalités de ce projet, vous pourrez vous positionner sur tel ou tel tracé qui vous semble mieux répondre aux finalités que vous privilégiez.

**M. PIERRE-ÉDOUARD BOUQUIN** : Veuillez m'excuser de m'appesantir sur la Croix verte, mais en attendant 2016 et au-delà, serait-il envisageable de faire une solution de continuité de la Francilienne par un ouvrage provisoire, comme un autopont ? Déjà, cela nous permettrait de patienter un peu.

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN** : Lors de la première réunion, on a bien expliqué que pour bien concevoir l'aménagement de la Croix verte, il faut savoir où vont arriver les usagers venant de l'A16.

**M. PIERRE-ÉDOUARD BOUQUIN** : Dans les trois mois, ce sera fait.

**MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN** : Je poursuis. Pour preuve que des choses sont sans doute possible, et aujourd'hui la Francilienne est donc une route qui a été transférée au réseau État, ainsi les travaux incombent à l'État.

Auparavant, le Conseil Général avait commencé à étudier une solution. Pour préserver toutes les autres possibilités, qui étaient extrêmement complexes, lorsque le choix du tracé du prolongement de l'A16 aura été fixé, on pourra anticiper certains travaux. C'est quelque chose d'assez compliqué, car il faut le faire sous circulation. Cela suppose des études très précises.

Quand on saura comment se raccordera l'autoroute A16, on pourra en parallèle travailler sur le carrefour de la Croix verte et le travail d'approfondissement de l'A16.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Ce n'est pas la question qui vous a été posée, on vous a demandé s'il y avait des solutions provisoires d'attente au niveau de ce carrefour. Répondez précisément à cette question. Tout le monde a compris qu'il fallait attendre que l'on sache où atterrissait l'A16 pour étudier précisément ce que l'on ferait à terme à la Croix Verte.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Je vais essayer de répondre avec d'autres mots. Il y a sûrement des choses à faire de manière temporaire sur la Croix verte pour essayer d'améliorer la situation. Seulement, cela coûte cher car cela se fait sous circulation. Pour les faire et ne pas les casser immédiatement, il faut essayer de les réaliser en compatibilité avec l'A16. On peut les faire avant l'A16, mais par contre on ne pas les réaliser, ni y réfléchir tant qu'on n'a pas décidé sur l'A16. La décision interviendra en avril 2008, après le débat.

Une fois la décision prise, on pourra mettre rapidement en œuvre les choses, si l'on a les financements et que l'on trouve des partenaires pour avoir une solution temporaire, faisant la jonction entre cela et le projet définitif quand l'A16 sera réalisé.

**M. PIERRE-ÉDOUARD BOUQUIN** : Temporaire de 8 ans !

**M. J.P. HUNAUT, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM** : La semaine dernière, j'ai évoqué la solution D et je vais détailler. On a fait un simple calcul qui montre qu'avec la déviation, c'est-à-dire le rallongement de trajet, on gâche 12 millions de litres d'essence par an. En multipliant par le prix de l'essence, tous les 10 ans, on a le prix du projet.

A-t-on bien regardé les coûts récurrents après la création d'un tel projet ?

Regarde-t-on bien sur tout le territoire national le fait de ne pas gâcher du carburant pour rien avec les problèmes d'écologie et les problèmes atmosphériques, le temps perdu pour les chauffeurs et l'amortissement des véhicules ?

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Toutes ces questions, en particulier les bilans écologiques, seront examinées lors des deux réunions où l'on parle vraiment de l'environnement. Permettez-vous que l'on diffère votre question ? Francis BEAUCIRE est dubitatif, et il est tard.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Il y a encore des questions tout au fond, des personnes qui n'ont pas parlé.

**M. JEAN-CLAUDE BINSZTOCK AGIR AUTREMENT** : Vous m'avez invité tout à l'heure à exposer succinctement notre contribution sur le site. Ce qui nous a mis essentiellement au travail sur ce sujet et l'essentiel de la réflexion de l'association ont porté sur trois points importants :

- ❖ Mettre fin aux nuisances des riverains sur la RN1 dans les traversées de Montsoul et Maffliers.
- ❖ Préserver les terres agricoles.
- ❖ Protéger les sites naturels.

Ce sont les trois points forts de la contribution. On pense que les riverains de la N1 comme l'a soulevé Monsieur VALLÉ, avec ce qui a été demandé depuis de nombreuses années au niveau de la déviation sont les premiers à attendre une solution dans le cadre des déplacements de plus en plus importants qui vont avoir lieu dans notre région.

Mettre fin aux nuisances des riverains de la RN1 dans la traversée de Montsoul et Maffliers

**Solutions proposées :**

- ❖ Une déviation de la RN1. C'est une variante de la solution B.
- ❖ Une répartition du trafic de l'A16 sur la RN184 et la déviation de la RN1. Cela se passe à travers la variante D. On demande qu'elle ne soit pas plus importante qu'une deux fois 2 voies, afin de ne pas avoir une situation de type autoroutière.

- ❖ Un rétablissement de la continuité de la RN1, qui devra longer l'A16 sans l'emprunter entre sa jonction actuelle avec l'A16 au nord de la jonction avec la RN184 au sud. On trouve scandaleux que la RN1 ait été avalée dans cette portion autoroutière de l'A16 et ne soit pas faite d'une manière complètement séparée. On se retrouve mélangé entre l'A16 et la RN1, et du point de vue du patrimoine, la Nationale 1 doit conserver son statut.

Dans cette zone, elle pourrait être requalifiée dans une desserte locale qui irait pratiquement de l'Isle-Adam jusqu'à Montsout Maffliers, en requalifiant l'ancien tracé de la RN1 dans la traversée des villages. On est dans le cadre de la variante B avec un maximum de deux voies, ce qui éviterait que l'ensemble du gros du trafic se jette dessus.

Pourquoi l'utilisation des deux trajets ou du moins d'une manière réduite, à savoir la variante B et la variante D ?

Par expérience tout ce que l'on connaît sur le trafic autoroutier ou voies rapides, en cas d'accident, tout se déverse sur les voies locales. Sur la variante B, qui fait une liaison entre Montsout et l'A16, s'il y a le moindre pépin, les gens vont se déverser immédiatement sur la voie requalifiée à l'intérieur de la RN1, Montsout et Maffliers.

Les riverains de Montsout et Maffliers auront pendant des heures le trafic lié aux bouchons ou à un accident, qui va s'écouler dans leur village sur une deux voies, et ce sera absolument insupportable.

L'un des solutions consiste à avoir un petit échangeur sur Villiers-Adam. On est désolé pour les habitants de Villiers-Adam, mais on est aussi pour un partage équitable des nuisances. On ne peut pas balancer toutes les nuisances sur l'une des zones Montsout Maffliers ou cette région sans avoir un partage de ces nuisances sur Villiers-Adam.

Donc, un passage sur la variante D permettrait en cas de bouchon de faire évacuer le gros des véhicules sur ces zones.

#### Préservation des terres agricoles

- ❖ En ne construisant pas de voies autoroutières entre Presles et la Francilienne, on ne passe pas par la RN184 et la Francilienne en deux fois 3 voies, en raison de la répartition des flux entre la RN184 et la RN1 en tant que déviation.
- ❖ En longeant la voie ferrée pour éviter la création de nouveaux ilots agricoles difficiles d'accès.
- ❖ En limitant le nombre de nouveaux échangeurs.
- ❖ Sur les sites naturels, en n'élargissant pas la Francilienne, en se limitant à la création d'un demi-échangeur à l'intersection de la RN184 et la Francilienne en direction de l'Est. C'est en face de Villiers-Adam.
- ❖ En ne défigurant pas les paysages de la Croix verte se trouvant dans la continuation du site classé de la vallée de Chauvry.

#### Nos motivations

L'aspect solidaire et équitable dans la répartition des nuisances pour essayer de faire circuler les flux routiers et autoroutiers.

Nous en sommes là aujourd'hui. Maintenant, concernant la discussion autour des ronds-points et des échangeurs, ce soir elle est très prématurée et peut faire l'objet d'autres débats.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Si vous permettez, la maîtrise d'ouvrage ne va pas vous répondre immédiatement. Puisque c'est une solution que vous préconisez et qui reprend des morceaux de ce qui a été fait, la maîtrise d'ouvrage sera chargée de faire une réponse complète à votre projet.

M. FERRET est-il ici ? Il nous a aussi proposé une solution N°6. Elle pourrait être intéressante et elle sera vérifiée.

**M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE** : J'aurais souhaité qu'on représente le carrefour de la Croix verte où l'on voit les dessertes locales.

Pour répondre à Mme AKNOUCHE qui a posé la question des dessertes locales, M. NÈGRE et Mme VANINI nous avaient présenté il y a deux ans un réseau de dessertes locales, qui donnait satisfaction à de nombreuses personnes. Je ne vois pas pourquoi on n'en parle plus maintenant.

Même notre échangeur est complètement modifié, il ne représente pas du tout ce qui avait été proposé. Comme la réunion a lieu la semaine prochaine à Attainville, je souhaiterais que vous nous présentiez les dessertes locales, telles qu'elles ont été présentées il y a deux ans, si possible.

Pour répondre à certaines personnes qui se sont manifestées ce soir, je me souviens il y a plus de 10 ans, nous allions rue Miollis à la DREIF. Des gens ont approuvé le tracé A, et je m'aperçois qu'aujourd'hui ils ne le connaissent plus. C'était donc le tracé A avec la requalification de la RN1, et aujourd'hui ils ne se souviennent plus de ce qu'ils ont accepté il y a 10 ans. Je le regrette.

Je regrette aussi, car cette autoroute devait être mise en service en 2012, que l'on parle maintenant de 2016. Et encore sur les dessins qu'on nous donne, il y a une flèche ; ce qui m'inquiète beaucoup. Je ne sais pas à quel moment, on en verra la fin.

Je ne parle pas de la Croix verte, mais du giratoire. C'est une erreur monumentale qui a été commise lors de la réalisation. Les services de l'époque n'en ont pas tenu compte. On fait le giratoire Baillet en France sans s'occuper de ce giratoire, et il est toujours resté là. On l'a encore aujourd'hui. Ne peut-on pas trouver une solution d'attente ? Attendre encore 10 ans, je plains nos habitants.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE** : Monsieur le Maire, la maîtrise d'ouvrage vous répondra complètement le samedi 13 octobre, car il y a une réunion consacrée aux projets locaux de développement et vie quotidienne au regard des quatre solutions. Donc, nous leur demanderons de faire un exposé précis sur votre demande.

Mesdames et Messieurs, il est 22 h 59, la Commission et moi-même vous remercions de votre attention et de votre patience. A jeudi prochain à 20 heures à Attainville.

*Fin de la réunion à 23 heures.*