

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 REGIONALE ADJOINTE 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

M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL ET ADMINISTRATEUR DU STIF

M. JEAN-LOUIS VANDEBURIE, DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES DU DEPARTEMENT DE L'OISE

M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST

M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT MAFFLIERS, MEMBRE DU COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST

M. GILLES MENAT, HABITANT DE BAILLET-EN-FRANCE

M. PIERRE-ÉDOUARD BOUQUIN, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT

M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE

M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE

MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION DU CLOS DU VILLAGE A VILLAINES SOUS BOIS

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET

MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE, ET DOMONTOISE

M. SIMONI, SANEF

M. MAURICE CHAUVÉ, MAIRE-ADJOINT A BAILLET EN FRANCE

M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT

M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE-ADJOINT DE NERVILLE LA FORET

M. J.P. HUNAUT, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM

M. JEAN-CLAUDE BINSZTOCK AGIR AUTREMENT

M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE

(DEBUT DE LA REUNION A 20 HEURES)

INTRODUCTION

Mme Christiane AKNOUCHE, Maire de Baillet en France accueille et remercie les participants à cette réunion.

Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public rappelle le principe et les modalités des réunions de débat public organisées par la Commission. Elle indique que cette séance sera animée par Pierre-Gérard MERLETTE.

M. Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public indique comment sera structurée cette réunion thématique.

ENJEUX DE DEPLACEMENTS AUX DIFFERENTES ECHELLES DU TERRITOIRE AU REGARD DES QUATRE SOLUTIONS

M. Francis BEAUCIRE, agrégé de géographie, professeur des universités Paris 1 - Panthéon Sorbonne a réfléchi aux questions d'échelles géographiques, régionales et locales dans les réseaux routiers et à la dynamique « territoire nord de la Francilienne », question d'intérêt général. Il s'est livré à quelques interrogations concernant les évolutions relatives à l'énergie et au climat.

Il mentionne que l'efficacité générale d'une métropole dépend des conditions d'accessibilité aux ressources (emplois, commerces, services, équipements). La grande couronne francilienne comprend deux pôles attractifs : Cergy et Roissy qui représentent 65 % du total des emplois du Val d'Oise. Il est indispensable de relier ces deux pôles d'activités. Le troisième attracteur étant Paris et la banlieue dense limitrophe.

La présentation de M. BEAUCIRE montre qu'il faut penser le réseau routier différemment, prévoir des alternatives transports collectifs.

M. Eric LADEGAILLERIE, Directeur de la division études et stratégie des déplacements à la DREIF présente les enjeux de déplacements en Ile-de-France, de la grande couronne et de la zone projet en développant les points suivants :

- Mobilité des Franciliens
- Géographie des déplacements
- Modes et types de déplacements

Caractéristiques des déplacements internes :

- Longueurs qui s'accroissent fortement
- Souplesse en termes de déplacements.

Autres caractéristiques :

- Transport routier plus important, quasiment 70 % du trafic
- Croissance des déplacements calquée sur la croissance de la population
- Croissance de Roissy impose des facilités d'accès et une meilleure desserte
- Flux logistiques entre la zone d'études et l'Île-de-France de 26 millions de tonnes par an, à comparer aux 365 tonnes en Île-de-France.

M. MERLETTE demande si le STIF prévoit d'apporter des améliorations au transport ferroviaire prévisibles à moyen terme.

M. Jean-Pierre GIRAULT, Président de la Commission des Transports du Conseil Régional et Administrateur du STIF, précise que les efforts du STIF vont porter sur l'investissement de nouveaux matériels, tels que la NAT (nouvelle automotrice transilienne) ou la réfection des voies, car la déficience ou l'irrégularité dissuadent les usagers d'emprunter les transports en commun, préférant utiliser leur véhicule personnel.

Le STIF envisage également à long terme un projet d'envergure le « métrophérique » ou « Arc express » de transport en commun autour de l'Île-de-France, afin de conforter les dessertes de banlieue à banlieue.

M. MERLETTE demande à Monsieur Vanderburie, du CG de l'Oise de faire part des projets du département.

M. Jean-Louis VANDEBURIE, Directeur des services techniques du département de l'Oise constate un fort développement résidentiel sur ce département. Les mauvaises dessertes de l'ouest de l'Oise en réseau ferré incitent les habitants de ce secteur se rendant sur leur lieu de travail (Cergy, Paris, Roissy) à emprunter leur véhicule et à venir gonfler les zones perturbées de Maffliers et Montsoult.

De plus, l'A16 véhicule du trafic venant de l'Angleterre, de la Belgique et des Pays-bas. Le département de l'Oise est très sollicité par l'implantation de zones d'activités, desservies par l'A16.

M. MERLETTE engage la salle à interroger les intervenants

M. Bernard LOUP, Collectif Plaine de France Ouest déplore que la présentation de M. BEAUCIRE n'ait pas plus mis en évidence la RN1. Par ailleurs, il souhaiterait que la Région Picardie s'exprime sur ce projet.

M. LOUP aurait souhaité que le maître d'ouvrage réalise une étude sur la nature des déplacements.

Mme PRÉMARTIN indique que la mission de la DREIF consiste à observer les déplacements en tenant compte des évolutions comportementales. Il semble qu'un tassement de l'évolution des déplacements en voitures se profile.

M. Jean-Marc VALLÉ, Président de l'association des riverains de la RN1 à Montsoul Maffliers, membre du collectif Plaine de France Ouest réitère que depuis plus de 20 ans une demande de déviation est formulée. Il estime qu'une 4 voies aurait la même vocation que les tracés proposés.

M. Jérémie NÈGRE, chef du projet A16 indique que le rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées de 2002, qui prévoyait une déviation de Montsoul Maffliers, correspond à la solution B.

M. Gilles MENAT, habitant de Baillet, note que ce secteur entre Cergy et Roissy est à fort potentiel économique. Par ailleurs, il rappelle qu'une pétition relative à la Francilienne avait recueilli la signature de 300 familles ; celle-ci a enregistré 80 % d'augmentation en 6 ans.

Une solution acoustique sera-t-elle trouvée à la RN104?

M. MERLETTE indique que la réponse à cette question sera apportée lors la réunion destinée aux tracés et la vie quotidienne.

M. MENAT n'est pas contre le développement, mais demande que l'on pense aux administrés.

M. Pierre-édouard BOUQUIN, conseiller municipal à Domont s'étonne qu'il faille attendre 9 ans pour construire une douzaine de kilomètres d'autoroute. Où faut-il passer pour se rendre en Normandie si l'on vient de Seine-et-Marne et de la Marne ?

M. Michel TOURNAY, président de l'association AREC Plaine de France estime que la déviation ne servira à rien car elle ne résoudra pas les problèmes de trafic de transit. Que faut-il faire pour résorber le bouchon, sans envoyer la circulation dans Maffliers Montsoul ?

M. Patrick DEZOBRY, président du syndicat agricole du pays de France, demande si l'arrivée de l'A16 jusqu'à la Francilienne est une fin en soi ?

M. BEAUCIRE précise que la région soumet pour avis à l'Etat un schéma directeur avec un certain nombre de préconisations. De plus, les départements de l'Île-de-France se sont donnés une sorte de mission d'aménagement du territoire. Toute la question consiste à savoir si d'autres collectivités veulent poursuivre cette autoroute vers l'A86.

M. DEZOBRY constate que si l'A16 doit s'arrêter à la Francilienne, autant le faire le plus en amont possible de l'échangeur d'Attainville (tracé A) pour épargner les terres agricoles.

ENJEUX DE DEPLACEMENTS PLUS LOCALISES SUR LA ZONE A16

M. NÈGRE, chef du projet A16 indique que deux zones ont été définies : la zone d'influence élargie et la zone d'influence directe.

Situation actuelle

- Au nord et à l'ouest (vallée de l'Oise et nord de Plaine de France) : zones résidentielles.
- Au sud et à l'Est (Roissy, sud de Plaine de France, Paris) : zones attractives en termes d'emplois.
- Déplacements nord-sud et Est-ouest assez importants.

1. Répondre à ces besoins en déplacements :

2. Réseau de transport en commun :

Axe nord-sud : 3 lignes H du Transilien vers Gare du Nord

Axe Est-ouest : liaison transversale de bus Cergy-Roissy

Réseau routier :

Axe nord-sud (A16, RN1) : congestion localisée à la Croix Verte et traversée difficile de Montsoult et Maffliers.

Axe Est-ouest (Francilienne et RN104) : trafic en forte augmentation, entre 4 et 6 % par an.

Projets d'aménagement, soit actés soit en préparation et en particulier:

Projets de développement autour de Roissy, du triangle de Gonesse, des zones d'activités de Sarcelles, quelques zones de développement de logements.

Projets de transport en commun : amélioration de la ligne H avec la nouvelle automotrice transilienne ; tangentielle nord et barreau de Gonesse, amélioration des transports en commun de rocades.

Projets routiers : à l'Est, Francilienne (contournement de Roissy par l'Est), à l'ouest, prolongement de l'A104 jusqu'à Orgeval.

Projets du Conseil Général : déviation de la RD370, l'avenue du Parisis, l'amélioration de la RD317

Projet d'importance sur le secteur : canal Seine-Nord.

M. NÈGRE indique que des simulations de trafic ont été effectuées tenant compte de l'évolution de la population et des emplois, de l'hypothèse d'occupation des sols, de l'ensemble des projets d'aménagement et de transport pour chaque solution proposée dans le projet.

L'objectif du projet consiste à supprimer les bouchons et ralentissements à la Croix Verte et sur la RN1. Les gains de parcours avoisinent 30 %. Concernant la traversée de Montsoult et

Maffliers, les solutions A et D font baisser de 77 % le trafic, et les solutions B et C de 85 %. Ainsi, la voirie locale serait délestée.

M. MERLETTE donne lecture d'une question écrite : « Pourquoi favoriser l'accueil d'un pôle logistique important sur 200 ha alors que le flux routier est déjà très important ? ». Il suggère que la réponse soit apportée le 27 septembre lors de l'audition des acteurs institutionnels et la présentation des projets locaux.

Mme Lydie CHIKHANE, Présidente de l'Association du Clos du Village à Villaines sous Bois formule plusieurs questions :

Pourquoi n'y a-t-il pas eu une étude pour régler et séparer les flux (fret et véhicules légers) ?

M. MERLETTE demande si l'intervenante souhaite deux réseaux routiers spécifiques.

Mme Lydie CHIKHANE poursuit son intervention :

Pourquoi toujours raccorder des autoroutes sur Paris ou sur une Francilienne saturée à la fois par l'expansion industrielle des sites de Cergy et de Roissy et par l'urbanisation ?

Pourquoi l'autopont qui a précédé la Croix verte a-t-il été supprimé ?

Pourquoi ne pas avoir une vision futuriste des projets, tenant compte des évolutions de l'environnement ?

Pourquoi ne pas demander l'avis de spécialistes sur l'évolution comportementale des automobilistes ?

Pourquoi ne pas envisager plusieurs solutions pour régler la problématique de Montsault et Maffliers ?

Mme CHIKHANE souligne que les transports en commun ne doivent pas être négligés dans la réflexion.

M. MERLETTE propose à l'intervenante de reprendre tous ces points dans une contribution écrite.

M. NÈGRE confirme que la voirie locale sera délestée.

M. Jean-Loup DESBARBIEUX, Conseiller municipal à Nerville la forêt demande quelle est la marge de bruit retenue dans les simulations réalisées ? Cette étude devrait être portée au dossier.

M. NÈGRE répond :

- Concernant les marges de bruit, il s'agit en fait de la robustesse du modèle pour tester la sensibilité du modèle de déplacements.

- Dans la solution C, la RD909 actuelle est réutilisée entre le tracé A16 et la Croix verte.
- Les temps de parcours Cergy/Roissy ont été calculés et figurent dans les dossiers d'études de trafics à la disposition du public.

Mme AKNOUCHE, maire de Baillet-en-France souligne que des voies communales sont utilisées comme délestage, bien qu'elles ne soient pas prévues à cet effet. La solution B pourrait-elle avoir un impact sur les communes et sur la qualité d'utilisation des petites voies communales ?

Mme PRÉMARTIN confirme que l'encombrement de la Croix verte est dû à un déficit de capacité de 30 %. Sur la RN1 ce déficit de capacité s'élève à 15 %. Pour parer ce phénomène, les usagers essaient de trouver des itinéraires de délestage. Ils ne seront plus tentés si un itinéraire de continuité avec une qualité de services convenable leur est offert. De plus, la requalification de la RN1 dans Maffliers et Montsout en une voie urbaine éviterait que ce soit un itinéraire de délestage.

Mme AKNOUCHE demande comment inciter les usagers à prendre l'itinéraire proposé ?

Mme Michèle LOUP, Conseillère Régionale Ile-de-France et Domontoise, demande qu'une étude réalisée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées concernant l'A16 soit portée au dossier. Cette étude préconisait d'étudier des solutions alternatives, notamment une solution qui consistait à réaliser une déviation courte à deux fois 2 voies, se raccordant à la RN1 à l'échangeur de la Croix verte. Cette solution était moins coûteuse (100 millions d'euros) contrairement au tracé B (145 millions d'euros).

Mme PRÉMARTIN précise que le Conseil Général des Ponts et Chaussées a été chargé de réaliser un audit global sur un certain nombre de projets routiers. La DREIF a étudié la solution B à laquelle il avait pensé, elle comprend le traitement de la Croix verte et la requalification de la RN1.

Mme BRÉVAN demande à la maîtrise d'ouvrage de bien vouloir détailler les délais requis pour réaliser le projet.

M. NÈGRE précise que les délais ne sont pas proportionnels à la longueur d'un projet. Il rappelle le calendrier du projet :

Phase du débat public et études de faisabilité

Etudes de projet : 18 mois (dont 6 mois de cahiers des charges et passation des marchés)

Enquête publique : 1 ou 2 mois.

Procédure du Conseil d'Etat : Entre 15 et 18 mois

Concession à la SANEF, qui a 5 ans pour réaliser les travaux Acquisitions foncières : 2 ans

Préparatifs des travaux : 3 ans

Travaux : 18 mois à 2 ans

Mme PRÉMARTIN confirme que la mise en service est prévue pour 2016.

M. MERLETTE interroge le concessionnaire sur la mise en circulation des 8 km concernés et sur les délais de réalisation qui viennent d'être énoncés.

M. SIMONI, SANEF confirme que le calendrier annoncé est tout à fait réaliste, une réduction d'un an maximale peut être obtenue.

M. CHAUVÉ, Maire-adjoint à Baillet en France demande comment avec la solution D est résolu le problème du contournement de Montsoul et Maffliers ? Il lui semble que le trafic dans la traversée de ces deux communes ne baissera pas.

Mme PRÉMARTIN indique que les solutions A, B ou C cassent la continuité de la RN1 pour dissuader les automobilistes de l'emprunter.

M. LOUP soulève la question de la sécurité sur l'ensemble du tracé. Il indique qu'une étude de destination a été réalisée en juin 2007 en heures creuses. Il s'interroge sur l'efficacité des projets concernant la traversée de Montsoul Maffliers.

Mme BRÉVAN confirme que cette étude a été réalisée à la demande la Commission Particulière du Débat Public. La présence de poids lourds pendant les heures creuses est accentuée. Il est préférable de procéder à des mesures de sécurité lorsque ces véhicules roulent à vive allure.

M. Vincent BRYCHE, Président de l'Association Défendre et protéger l'environnement souhaite que des simulations de déplacements soient effectuées pour vérifier que les véhicules restent sur les axes principaux.

La solution D améliore les conditions de vie des riverains de Montsoul et Maffliers, mais ces nuisances sont reportées sur le trafic de l'A104.

M. Pierre-Yves BOUDER, Maire-adjoint de Nerville la Foret relève que des comparaisons entre les projets sont effectuées, ce qui n'entre pas dans l'ordre du jour.

Mme BRÉVAN estime que cette question entre quand même dans les enjeux de déplacements, car avant de traiter le problème de la Croix verte, il faut savoir où arrive le prolongement de l'A16.

M. Jean-Pierre HUNAUT, Conseiller Municipal à Villiers Adam demande si l'on a bien étudié les coûts récurrents à la solution D ? N'a-t-on pas plus d'inconvénients que d'avantages : problèmes écologiques, atmosphériques, perte de temps sur un trajet plus long, amortissement du véhicule... ?

M. MERLETTE indique que ces questions seront examinées lors de réunions thématiques prévues à cet effet.

AUTRES PROPOSITIONS

M. Jean-Claude BINSZTOCK, Agir Autrement indique que l'essentiel de la réflexion de l'association a porté sur trois points importants :

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

Solutions proposées (contribution en ligne sur le site Internet de la CPDP):

- Déviation de la RN1 (variante de la solution B)
- Répartition du trafic de l'A16 sur la RN184 et déviation de la RN1 (à travers variante D)
- 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.
- Dans cette zone, elle pourrait être requalifiée dans une desserte locale qui irait de l'Isle-Adam jusqu'à Montsoul Maffliers, en requalifiant l'ancien tracé de la RN1 dans la traversée des villages (variante B avec un maximum de 2 voies).

M. MERLETTE indique qu'une solution N°6 a été évoquée mais l'auteur n'est pas présent : la solution sera mise en ligne sur le site Internet de la CPDP.

M. Georges MISSEREY, Maire d'Attainville demande si une solution d'attente au giratoire de la Croix verte ne peut pas être trouvée.

M. MERLETTE indique qu'une réponse sera apportée à la réunion du samedi 13 octobre

(FIN DE LA REUNION A 23 HEURES)