

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

REUNION THEMATIQUE DEPLACEMENTS, ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT LOCAL

JEUDI 18 OCTOBRE 2007

Salle Marcel Cachin – Persan

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 :

M. JEREMIE NÈGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16

INTERVENANTS :

M. ARNAUD BAZIN, MAIRE DE PERSAN, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE.....	2
M. VINCENT GUERARD, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE.....	11
M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET	12
MELLE MOULIN, CONSEILLERE MUNICIPALE DE PERSAN, CHARGEE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TRANSPORT	13
M. PIERRE-YVES BOUDER, ADJOINT AU MAIRE DE NERVILLE LA FORET.....	14
MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE.....	17
MME ELISABETH GORDIEN, COMMUNAUTE DE COMMUNES DU HAUT VAL D'OISE :	19
M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE AREC	19
M. JEAN-CLAUDE FAIVRE, MAIRE DE MOURS.....	19
M. CLAUDE BASSET, ELU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DU VAL D'OISE.....	21
M. JEAN-MARIE DUHAMEL, MAIRE DE RONQUEROLLES	22
M. DOMINIQUE DEMEILLIERS, SANEF, DIRECTION DE L'INGENIERIE ET DU DEVELOPPEMENT (SENLIS	22
M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST	25
M. SIMONI, RESPONSABLE DE DIST EXPLOITANT.....	26
M. DIDIER JUVENCE, CONSEILLER GENERAL DU VAL D'OISE	26
MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION CLOS VILLAGE A VILLAINES-SOUS-BOIS.....	26
M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 AU NIVEAU DE MONTSOULT ET DE MAFFLIERS	29
M. MAGRO, GERANT DE LA STATION BP SUR LA RN1 A MAFFLIERS.....	33

La séance ouverte à 20 h 10, animée par Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Si vous voulez bien vous installer, pour que nous ne commençons pas trop tard, ce qui permettrait d'éviter de terminer la séance avec des rangs clairsemés.

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci Monsieur le Maire de nous accueillir dans cette belle salle pour la sixième réunion publique sur ce débat. Si vous voulez prononcer quelques mots pour accueillir cette assemblée et dire pourquoi vous avez souhaité qu'il y ait une réunion particulière à Persan, je vous donne la parole.

M. ARNAUD BAZIN, MAIRE DE PERSAN, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE : Merci Madame la Présidente. Mesdames, Messieurs, mes chers collègues, c'est avec un grand plaisir que je remercie la Commission du Débat Public et sa Présidente d'avoir fait étape à Persan ce soir. C'est un honneur pour notre ville. Cela permet aussi aux Maires des communes proches de s'exprimer. Bien que nous soyons en amont du projet, vous verrez que nous sommes très fortement concernés.

En effet, le territoire de Persan a subi plusieurs crises de désindustrialisation. L'un des objectifs principaux de l'équipe municipale consiste à relancer une dynamique économique sur ce territoire. Cela se résonne avec nos atouts : nos infrastructures, notre positionnement particulier aux marges de l'Ile-de-France. A cet égard, toute amélioration du réseau routier nous intéresse au premier chef. C'est ainsi que nous voyons le dossier sur le prolongement de l'autoroute A16.

La commune vient de proposer au Conseil municipal de nous engager dans une zone d'aménagement concertée (ZAC), désigner un aménageur pour utiliser 50 hectares qui sont proches de cette infrastructure pour y faire uniquement de l'activité économique, à la fois commerciale, petites et moyennes entreprises, et un peu de logistique également.

Il est évident que dans ce contexte, ce projet nous intéresse. C'est un projet majeur pour l'avenir de cette ville qui a perdu nombre de ses emplois alors qu'elle a une tradition industrielle historique importante, sa population est marquée en partie par la précarité. Nous sommes la deuxième ville la plus pauvre du Val d'Oise après Garges-lès-Gonesse, au niveau des revenus moyens des ménages et donc le taux de chômage est en conséquence de tout cela.

Je pense que mes collègues Maires du territoire s'associeront à cette analyse. Nous observons tous les jours des circulations parasites sur nos territoires communaux. Elles sont liées à la grande difficulté de descendre vers Paris, à partir du territoire de l'Oise, qui se renforcent chez nous avec un passage sur une voie sur ce qu'était la RN1, qui est maintenant la départementale 301. Avec tout le cortège de nuisances que cela peut supposer et notamment le passage sur nos infrastructures municipales qui ne sont pas prévues pour un grand nombre de véhicules, parfois même avec des engorgements.

Il nous est apparu à la réflexion que la solution la plus efficace et la plus simple à mettre en œuvre serait que l'on puisse obtenir une entrée sur l'autoroute A16, dans le cadre de sa prolongation : soit compléter le demi échangeur qui existe actuellement et qui permet, en venant du nord, de sortir sur notre territoire alors que l'on ne peut pas entrer sur l'autoroute A16 pour aller vers Paris.

Cela permettrait de délester la RD301 qui est particulièrement en souffrance et de valoriser tout notre environnement économique, tout en améliorant les conditions de l'environnement de nos habitants. Voilà ce qui nous intéresse particulièrement.

Notre combat municipal, c'est un combat pour le développement économique ainsi que pour tirer notre commune vers le haut. C'est dans ce cadre que nous saisissons l'occasion de relancer le débat sur l'amélioration de notre desserte et d'améliorer aussi l'environnement de nos concitoyens. J'ai essayé d'être le plus bref possible évidemment. Toutes ces choses là pourront être développées par la suite.

Encore une fois je vous souhaite la bienvenue. Je me réjouis que ces commissions de débat public permettent à chacun(e)s de se faire entendre, et je vous souhaite une fructueuse soirée de travail. Merci.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci Monsieur le Maire. Je vais être obligée de rappeler la procédure du débat et ce qu'est cette commission, étant donné qu'il y a de nouveaux participants. Ce débat a été demandé par le Conseil régional d'Ile-de-France et France nature environnement. Il a été organisé à l'initiative de la Commission Nationale du Débat Public qui a confié son animation à la Commission Particulière du Débat Public constituée de quatre personnes : Pierre-Gérard MERLETTE, Pierre-Louis DOUCET, Olivier RÉCHAUCHÈRE et moi-même Claude BRÉVAN.

Ce débat n'est pas destiné à se conclure sur un avis de la commission. Nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet qu'il serait le plus opportun de retenir. Nous sommes là pour organiser le débat, pour vous apporter toutes les informations nécessaires, pour vérifier que le maître d'ouvrage répond à toutes vos questions, que chacun ait la parole.

Nous sommes absolument neutres. Nous sommes tenus également par des exigences de transparence. Tout ce qui est dit est enregistré et retranscrit. C'est pour cela que nous vous demandons de vous nommer quand vous prenez la parole. Chaque intervenant a le même droit à la parole et nous veillons à réguler les interventions, de manière à ce que chacun puisse s'exprimer. Jusqu'à présent nous avons essayé de tenir la durée de trois heures pour ces réunions.

Dans le calendrier initial, il y avait une réunion libre. En fonction de ce que nous avons entendu au cours de toutes les réunions, celle-ci est la sixième, nous avons vu qu'il y avait un certain nombre de sujets qui méritaient d'être approfondis, probablement en plus petits comités. Tous les sujets n'intéressent pas au même niveau tout le monde. Nous avons décidé d'organiser le 9 novembre la séance autour d'ateliers. Chacun pourra s'inscrire aux ateliers qu'il souhaite. Il est souhaitable que les gens s'inscrivent aux ateliers pour qu'il y ait un certain équilibre entre les ateliers.

Il y a trois thèmes qui seront retenus :

- Un thème autour de l'aménagement de La Croix Verte, ce sujet revient très souvent dans le débat, c'est-à-dire l'aménagement de La Croix Verte et les connections avec la voirie locale. C'est un sujet, évidemment central.
- Un thème autour de la requalification de la RN1, qui va intéresser beaucoup les riverains de la RN1 et sûrement moins ceux qui en sont plus éloignés.
- Un troisième thème qui est un peu une analyse paysagère des différents tracés. La manière dont les quatre tracés s'insèrent dans le paysage.

Afin de rendre cet atelier plus fructueux, nous avons décidé d'organiser une visite sur le site, une reconnaissance de terrain en quelque sorte. Elle aurait lieu le 6 novembre dans l'après-midi. On irait sur le terrain pour essayer de visualiser la réalisation future avec l'appui du paysagiste qui a fait l'étude paysagère.

Cela nous est apparu nécessaire car les documents restent assez difficiles à lire et nous avons un peu de mal à nous repérer, et cela reste des documents de spécialistes. Il faut que tout le monde mesure bien l'impact de chaque tracé sur le paysage. Certains doivent vous paraître totalement anodins, ils ont un impact important. D'autres qui vous semblent avoir un impact très important peuvent être assez aisément dissimulés. C'est très important de regarder cela.

Vous avez des petits papillons, qui vous ont été remis à l'entrée. Si vous voulez faire partie de cette visite, ayez la gentillesse de nous le faire savoir car pour nous c'est important pour des raisons évidentes d'organisation logistique. Vous avez un papier qui vous demande de vous inscrire aux ateliers et un autre qui vous demande si vous êtes intéressé par la visite.

Aujourd'hui, c'est une réunion un peu particulière, on a beaucoup parlé du secteur autour de la Croix Verte et au sud, donc nous allons nous intéresser à la partie nord du Val d'Oise et au sud de l'Oise.

Nous avons eu un intéressant exposé du Directeur des services techniques du département de l'Oise qui nous avait expliqué le fonctionnement routier et les projets de l'Oise. Là nous sommes dans le Val d'Oise où il y a également une zone de développement. Certes, nous ne sommes pas directement impactés par le projet en tant que trace sur le territoire, mais d'abord ce secteur alimente en flux l'infrastructure. Vous avez vraisemblablement des demandes spécifiques à formuler à ce sujet.

Nous allons faire une très rapide présentation générale du projet en rappelant les objectifs, les enjeux et les caractéristiques du projet, pour ceux qui n'ont pas fréquenté ces réunions. C'est Jérémie NÈGRE, le maître d'ouvrage qui va le faire.

Ensuite, avant de lancer le débat, je vous résumerai ce qui est ressorti nettement des cinq premières réunions auxquelles nous avons participé car nous voyons bien qu'il y a des points qui émergent comme des points de préoccupation importants. On voit des points de convergence, des points de divergence. C'est tout à fait important que l'on voit maintenant dans quels termes se pose le débat, sachant qu'à la prochaine séance on fera vraiment un point d'étape qui permettra de voir s'il y a encore des sujets qui ont été insuffisamment traités.

Je vais passer la parole à Monsieur NÈGRE. Ensuite, je vous présenterai ces enjeux et on pourra avoir un débat après cette première partie. On a une intervention de Monsieur BASSET, élu de la Chambre du Commerce du Val d'Oise.

Je voulais signaler qu'il y a dans la salle deux représentants de la SANEF, dont Monsieur Dominique DEMEILLERS. Vous pourrez poser vos questions à ces deux représentants de la SANEF.

M. JEREMIE NÈGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16 : Bonsoir à tous. Combien d'entre vous n'ont pas assisté à une précédente réunion ? (*De nombreuses mains se lèvent*)

MME CLAUDE BRÉVAN : De nombreuses personnes !

M. JEREMIE NÈGRE : Je vais vous faire une présentation assez rapide comme l'a demandé Mme BRÉVAN. Mais pour ceux qui n'ont encore jamais assisté, il est nécessaire d'apporter certains éléments.

J'ai synthétisé en trois parties ma présentation :

1. Expliquer la problématique actuelle

2. Traduire la problématique en termes d'objectifs et d'enjeux.
3. Décrire rapidement les solutions proposées.

Je ne rentrerai pas dans le détail des impacts puisque la population de Persan va moins subir les impacts, car les différents projets ne passent pas sur la commune en elle-même.

PROBLEMATIQUE ACTUELLE

Emplacement du projet : l'A16 (l'autoroute du Nord, de la Picardie) pénètre en Ile-de-France et s'arrête à L'isle-Adam. Vous avez en bleu le lien qui reste à faire pour connecter l'A16 à l'Est de l'Ile-de-France car la connexion vers l'ouest est déjà existante avec la RN184.

Pour réfléchir sur la problématique actuelle, nous avons à l'époque défini deux zones.

- Une zone d'influence élargie, qui est la zone qui va profiter en termes de déplacement, de temps de trajet, si ce projet est réalisé.
- Une zone d'influence directe plus ciblée.

Là où réellement, concrètement, physiquement, une des solutions que l'on propose prend place et donc avec les impacts que cela peut apporter sur le territoire et sur les habitants.

Persan se situe plutôt dans la première zone. Pour caractériser rapidement cette zone, on a une évolution démographique qui est proche de celle de la grande couronne, c'est-à-dire plus importante que le reste de l'Ile-de-France, en diminution dans les dernières années mais encore assez soutenue.

Sur la question des emplois, nous avons une caractéristique propre de la zone : c'est la présence de la zone de Roissy qui apporte un véritable dynamisme. Dans la zone, on compte plus 40.000 emplois internes, dont 35.000 dans le secteur Roissy Plaine de France. Tout cela peut se traduire par des conséquences anticipées en termes de besoin de déplacements.

Les deux cartes suivantes essayent d'expliquer sur cette zone large où vont les personnes qui habitent cette zone, où ils vont travailler, sur les communes les plus foncées et ensuite d'où viennent les personnes qui travaillent dans la zone, en plus foncé également.

Ces deux cartes montrent des flux quotidiens, domicile-travail, assez importants vers le sud de la Plaine de France, toute la zone de Sarcelles, qui est assez densément peuplée, vers Paris et le Nord Parisien ainsi que vers Roissy. Ces flux viennent d'un peu partout et notamment, on voit que Roissy a un impact important sur les emplois dans l'Oise et donc attire des mouvements au-delà de l'Ile-de-France.

Pour répondre à ces flux de déplacements :

Réseau de transports en commun :

- Les trois lignes H du transilien. Une seule de ces trois passe à Persan. On ne peut pas dire que ce soit la plus efficace. C'est pour l'axe nord-sud.
- Pour l'axe Est-ouest, les transversales, lignes de rocade, une liaison de bus Cergy-Roissy.

- Les autres transports en commun sont plus des liaisons de cabotage, c'est-à-dire de proximité entre communes.

Axes routiers :

Nous retrouvons les flux importants nord-sud et Est-ouest rocade. Nous avons un axe nord-sud plus important mais qui stagne sur les dernières années. Plus 6% sur cinq ans au niveau de la RD301 par exemple.

Le trafic Est-ouest, Cergy-Roissy, est pour l'instant faible mais beaucoup plus dynamique en raison du dynamisme très fort de ces deux pôles : Cergy et Roissy.

Nous avons notre problématique autour de la RN1 et de La Croix Verte qui se situe au carrefour de ces deux axes importants. Nous avons donc des problèmes de congestion localisés, que l'on retrouve ici sur deux axes : la RN1, la traversée de Montsoult-Maffliers avec une série de feux et le carrefour de la Croix Verte sur la Francilienne avec un giratoire et les bouchons quotidiens.

Nous avons un fort impact pour les riverains, les habitants, dont la commune est traversée par ces infrastructures : coupures urbaines, bruits, pollution, et insécurité routière avec des infrastructures relativement accidentogènes. C'est l'état existant, maintenant il y a le futur.

Projets d'aménagement.

Nous avons dans cette zone des projets importants de développement, beaucoup autour de Roissy, autour de Sarcelles et des zones d'activité. Nous en avons aussi à Persan, comme le précisait Monsieur le Maire.

Tout cela va amener plus d'emplois et de besoins en déplacements. Pour répondre à cela, il y a des projets de transports. Au niveau des transports en commun il va y avoir une amélioration au niveau de la ligne H avec la nouvelle auto motrice Transilienne ainsi que la tangentielle nord qui va faciliter les trafics de banlieue à banlieue.

Côté routier, nous avons également des projets qui concernent essentiellement la Francilienne pour les projets de l'Etat, avec le prolongement des deux côtés, à l'Est le contournement de Roissy et à l'ouest le projet de prolongement jusqu'à Orgeval, et des projets un peu plus locaux mais importants du Conseil Général.

Nous avons un dernier projet qui est important pour le transport de marchandises, que vous connaissez bien à Persan, c'est le projet Canal Seine Nord pour rattacher la Seine et l'Oise à tous les canaux du Nord de la France et du Benelux.

Quand on se projette dans l'avenir, on voit que la situation devrait encore se dégrader car le développement de la grande couronne fait qu'il va y avoir plus d'emplois, plus d'habitants et donc plus de besoins en déplacements.

Face à cela, nous avons une amélioration à venir des transports en commun mais nous pouvons voir que les besoins supplémentaires vont se faire sentir sur les trafics de rocades, notamment sur la Francilienne et sur le lien A16 vers l'Est de l'Ile-de-France.

PROBLEMATIQUE EN OBJECTIFS ET ENJEUX

Objectifs.

Nous avons deux catégories d'objectifs différents. Nous avons, d'un point de vue routier en termes de déplacement, voulu rendre le réseau cohérent. Actuellement, nous avons des problèmes localisés sur la RN1 et la Croix Verte.

Il faut essayer d'assurer la même qualité de service pour faire sauter les bouchons sur les points actuels qui sont sous dimensionnés : l'A16 avec ce prolongement ainsi que la continuité de la Francilienne au niveau de La Croix Verte.

Nous avons un deuxième objectif qui est tout aussi important, c'est d'améliorer le cadre de vie et la qualité de vie des habitants car ce trafic actuel qui ne passe pas sur des infrastructures adaptées perturbe la vie des habitants.

Pour cela, il faut arriver à supprimer le trafic de transit à Montsoult-Maffliers, requalifier la RN1 et d'une manière plus générale délester la voirie locale autour de cette zone. Actuellement, les usagers utilisent la voirie locale pour effectuer des déplacements qui devraient se faire sur le réseau autoroutier.

Enjeux.

On souhaite arriver à faire ce projet mais en prenant en compte le territoire. Ce territoire, est comme en Ile-de-France, un territoire où il y a beaucoup d'enjeux. Il y a une forte pression dessus. Nous avons à la fois envie :

- de protéger le patrimoine et les paysages existants ;
- de préserver le cadre de vie des habitants ;
- de préserver l'activité agricole avec la Plaine de France qui est une zone très riche à proximité du projet ;
- de préserver un potentiel de développement, développement urbain ; nous savons que nous avons besoin, pour l'attractivité de l'Ile-de-France et pour le logement des franciliens, de zones de développement ;
- de préserver les milieux naturels avec dans la zone des forêts très importantes : forêt de Montmorency, forêt de l'Isle-Adam, forêt de Carnelle, et des zones très sensibles d'un point de vue de l'environnement naturel. Il faut arriver à synthétiser tous ces enjeux et à trouver le juste équilibre pour notre projet.

On propose pour remplir ces objectifs et ces enjeux quatre solutions.

- La solution A qui est la solution dite historique. Elle reprend la RN1 au nord puis va tout droit jusqu'à la Francilienne avec un échangeur.
- La solution B qui reprend la partie nord avec cette fois-ci un rattachement au plus court de la voie SNCF sur la Croix Verte.
- La solution C qui elle aussi va tout droit comme la solution A avec un barreau sur la RD909 pour se rattacher à la Croix Verte pour les utilisateurs qui souhaitent aller sur la RD301 au Sud.
- La solution D qui oblige le trafic de l'A16 à aller sur la RN184, qui est élargie à deux fois trois voies. Un demi échangeur au niveau de la Francilienne pour permettre ce sens de circulation ainsi que l'élargissement de la Francilienne pour permettre aux personnes venant de l'A16 d'aller jusqu'à la Croix Verte.

Vous êtes nombreux à connaître ces quatre solutions, que vous pouvez regarder plus précisément dans le dossier pages 49 et 51.

A côté de ces projets, il y a deux projets qui sont pour nous indissociables pour atteindre les objectifs. Le premier est la requalification de la RN1 (Montsault-Maffliers), une fois que le trafic aura été déporté sur la nouvelle infrastructure. On pourra lui redonner un usage véritablement urbain. Toutes ces solutions aboutissent au même point avec la Croix Verte et sa problématique que vous connaissez, ainsi un projet est nécessaire dans chacune des solutions. Sachant que chacune des solutions amène un projet différent pour la Croix Verte, car le flux qui vient de l'A16 va venir par un endroit différent en fonction de chaque solution.

Coût et de financement du projet.

Nous avons quatre solutions qui s'élèvent entre 145 et 170 millions d'euros. Il est important de savoir que ce projet a déjà été concédé à la SANEF dans le cadre général de la concession qui date de 1990. La SANEF aurait à sa charge le coût du prolongement et cette nouvelle section serait libre de péage.

Calendrier prévisionnel.

Nous sommes actuellement au débat public : la première étape du projet.

En 2008, il y aura un certain nombre de procédures règlementaires en terme d'études, de concertations, d'enquêtes publiques et d'acquisitions foncières qui amènent au calendrier suivant, c'est-à-dire des travaux qui seront faits par la SANEF à partir de 2013, pour une mise en service à l'horizon de 2016.

Je vous remercie. Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

MME CLAUDE BRÉVAN : Je vais vous dire ce qui est ressorti de ce débat, des cinq premières séances de travail, sous une forme un peu différente de ce qui vient de vous être exposé. Tout en reprenant la manière dont ont été perçus les objectifs ainsi que la manière dont les enjeux sont ressortis, les enjeux qui apparaissent comme les plus importants aux yeux des participants de ces débats.

Il y a une chose intéressante à souligner : personne n'a plaidé pour le statu quo. C'est-à-dire que personne ne dit qu'il ne faut rien faire, que tout va très bien, que c'est de l'argent jeté par les fenêtres. Tout le monde est conscient qu'il y a un problème et qu'il faut le traiter. Bien évidemment il y a des débats sur les solutions pour le traiter.

Personne ne conteste l'opportunité d'agir. Ce qui est intéressant par rapport aux objectifs, c'est la manière dont ont été abordées les questions de déplacements. Jérémie NÈGRE vous a présenté les objectifs en matière de voirie, ils ont été très reformulés au cours des débats.

Quatre questions ont fait vraiment débat et deux questions subsidiaires.

1. Ce projet s'inscrit-il dans une démarche strictement locale ou dans une approche beaucoup plus large ?

Cela n'aboutit pas aux mêmes conclusions. Là-dessus il y a des positions extrêmement nuancées voire même très opposées.

2. Est-ce que l'enjeu principal de ce projet est de fluidifier l'axe RD301 (RN1), autrement dit l'axe radial qui va vers Paris ?

Cela a été une question importante.

3. L'un des objectifs les plus importants n'est-il pas de dégager la Croix Verte des flux de l'A16 vers l'Est, autrement dit, évacuer un peu tous ces flux.
4. Est-ce que c'est d'assurer la continuité de la Francilienne ?

La Croix Verte a été au cœur de tous les débats. Par ailleurs le fait qu'il faille réaménager la Croix Verte n'a pas fait débat, même si tout le monde n'est pas d'accord sur la manière de le faire. Il reste des questions fondamentales sur les objectifs.

Il y a un dernier objectif qui lui aussi recueille un consensus : dévier Montsoult-Maffliers.

C'est d'ailleurs pour cela que personne ne conteste le fait qu'il faille faire quelque chose. Nous voyons bien que l'objectif du maître d'ouvrage qui est d'assurer la cohérence du réseau routier, c'est quelque chose dont la logique n'apparaît pas évidente aux personnes qui sont directement concernées dans leur vie quotidienne par les infrastructures. Cette question de vocation de l'ouvrage qui va être réalisé reste une question cruciale.

Les enjeux les plus soulignés.

Il y a eu des enjeux très abordés et puis d'autres sur lesquels l'assemblée a été silencieuse alors qu'ils ne nous apparaissaient pas négligeables.

Premier enjeu, quelque chose qui a beaucoup alimenté les débats, à savoir l'hypothèse d'un prolongement de l'A16 au-delà de la Francilienne. L'Etat a renoncé à ce prolongement. Le Département a demandé à bénéficier des emprises qui étaient réservées.

Certains y sont totalement opposés. L'Etat y a renoncé mais certains considèrent que ce prolongement est totalement indispensable, qu'il faudrait le faire jusqu'au Boulevard Périphérique. D'autres disent qu'il faut le faire jusqu'au BIP. D'autres estiment que c'est souhaitable ou envisageable. D'autres disent qu'il faut préserver cette possibilité. Bon nombre estiment qu'on ne doit pas passer par la Plaine de France, donc cette A16 doit trouver son aboutissement sur la Francilienne, rejoindre un trafic de rocade et en aucun cas se prolonger à travers la Plaine de France. C'est encore un sujet des débats très important.

Deuxième enjeu, la compatibilité des divers tracés avec la sauvegarde et la préservation des espaces agricoles. Les agriculteurs se sont beaucoup prononcés, allant jusqu'à prôner la solution qui touche le moins les espaces agricoles. Sachant que ces espaces agricoles sont très hétérogènes car nous avons à la fois des espaces de polycultures et des espaces de vergers, d'arboriculture, de maraîchage à haute valeur ajoutée. Cette question de l'agriculture reste un point central dans les choix.

Troisième enjeu, finalement assez peu souligné, c'est la protection de la forêt de L'Isle-Adam et du vallon de Chauvry. D'une manière générale, nous avons été étonnés que les enjeux écologiques, au sens premier du terme, n'aient pas été au centre des débats. Ils ont existé mais cela n'a pas été le point central des débats.

Autre enjeu, la question du développement économique autour de la Croix Verte, avec des débats très abondants sur des documents d'urbanismes qui laissent ouverte la possibilité de réaliser des zones d'activité importante.

Le schéma directeur en révision est actuellement soumis à l'enquête publique, il réduit ces espaces. On voit bien que cette opportunité de réaliser une zone d'activité économique ou une zone d'urbanisation est extrêmement présente dans le choix que chacun fait en matière

de tracés. En quelque sorte cette perspective impacte très fortement les positions des uns et des autres, que ce soit pour ou que ce soit contre.

Autre enjeu la requalification de la RN1, sur lequel il n'y a pas trop de polémiques sur l'opportunité de requalifier la RN1, tout le monde considère qu'il faut le faire. C'est évident, pour lui redonner un aspect plus convivial, plus urbain et surtout pour dissuader le trafic de transit. On en reparlera tout à l'heure avec le prolongement de l'autoroute A16.

Sujet qui a été souvent cité mais pas traité : les perspectives d'amélioration en matière de transports collectifs car pour le moment nous n'avons que peu d'éléments à vous donner. Nous ne désespérons pas de les voir arriver, pour le moment nous ne pouvons pas vous répondre.

Deux ou trois enjeux encore qui ont été importants, qui tournent autour de la question de la Croix Verte et de l'articulation du réseau de dessertes locales et du réseau de voies rapides. La superposition de ces deux maillages est un problème complexe. Ce sont surtout les élus qui ont abordé cette question car ils souhaitent aller d'une ville à l'autre sans emprunter la voirie rapide.

On aurait ainsi superposé deux réseaux avec des points de connexion très limités mais avec une certaine indépendance en quelque sorte, une autonomie des deux systèmes. Cela nous ramène à la configuration de la Croix Verte qui reste quelque chose de tout à fait important.

Les nuisances sonores ont été beaucoup évoquées et traitées, un peu moins les nuisances liées à la pollution.

Un sujet aussi important, le rétablissement des circulations douces et des voiries agricoles. Dans les circulations douces, je me permets de ne pas mettre que les piétons mais aussi les grands animaux car c'était une question de franchissement des grandes infrastructures pour tous ceux qui ne l'empruntent pas.

C'est comme cela que nous l'avons entendu. On n'a pas travaillé simplement sur une idée que l'on se faisait des débats. On a retravaillé sur les documents, sur les verbatims qui ont été établis.

Voilà comment ressortent les points les plus importants. Evidemment ce n'est pas exhaustif, il y en a d'autres qui ressortent, il y en a d'autres qui sont évoqués et quelquefois assez vite éteints en quelques sorte. Il n'y a pas de thèmes qui ne sont pas repris. On voit bien que c'est sur ces points que l'on a une sensibilité assez forte.

Il est intéressant de noter que l'intervention du département de l'Oise avait apporté beaucoup d'intérêt à ce débat, en lieu donnant une dimension qui n'était pas strictement locale.

On se doute bien que l'essentiel des flux qui arrivent à la Croix Verte ne sont pas des habitants de Nerville, de Montsoult-Maffliers mais bien des gens qui viennent d'un peu plus loin, notamment de la zone dans laquelle on se situe aujourd'hui, du nord du Val d'Oise et du sud de l'Oise.

On a vu que sur les études de déplacements, les migrations quotidiennes étaient très importantes. On a bien des trajets de domicile-travail qui restent très importants. C'est la raison pour laquelle on va dans la deuxième partie de réunion se concentrer sur cette partie nord, et la manière dont elle perçoit cette nouvelle infrastructure, ses attentes par rapport à cette infrastructure, la manière dont ces projets peuvent impacter le projet de prolongement

de l'A16 et nécessiter un certain calibrage du projet qui permet de répondre à ses nouveaux besoins.

Si vous le voulez bien, nous allons engager un premier jeu de questions sur ce constat qui a été fait. Puis dans la deuxième partie, nous passerons à la partie nord du Val d'Oise et sud de l'Oise.

M. VINCENT GUERARD, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE : Je voulais revenir sur un point important qui a été très peu abordé jusqu'à présent, ce sont les émissions de gaz à effet de serre.

Lors de la première réunion de ce débat public, le Secrétaire de la Préfecture nous a convié à replacer ce débat dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Le Grenelle de l'Environnement, c'est pour beaucoup le thème des changements climatiques, avec un objectif pour la France qui est de diviser par quatre ses émissions en 2050.

Cela nécessite un effort dans chaque secteur d'activité et surtout les transports car c'est le secteur où les émissions augmentent le plus. C'est d'ailleurs un thème repris dans le document préparatoire du Grenelle. Il prône comme mesure de revenir aux émissions de CO2 pour le transport de 1990 ; ce qui correspond à une baisse de 20%.

Cela étant dit, nous consultons le cahier du maître d'ouvrage pour les émissions de gaz à effet de serre. Nous constatons le fantastique chiffre de plus 90% dans le secteur. Nous sommes quand même un peu abasourdis.

Pourquoi arrivons-nous à un tel chiffre ? Car nous tablons sur une augmentation de déplacements qui est assez importante, qui est de l'ordre de 3 ou 4 % par an.

Autre élément, quand nous regardons les projets routiers dans le secteur on remarque que la liste est très longue. Evidemment les conséquences immédiates de ces deux points sont une augmentation des gaz à effet de serre.

Le constat est que le plan de déplacement est incompatible avec les objectifs, voire même les impératifs absolus qui sont la baisse des gaz à effet de serre. J'aimerais savoir comment le maître d'ouvrage et également les acteurs locaux, notamment le Conseil général, grand pourvoyeur de projets routiers, comptent rendre compatibles les déplacements dans le secteur, le projet lui-même qui apporte des gaz à effet de serre et les objectifs de réduction de gaz à effet de serre ?

M. JEREMIE NÈGRE : C'est une vaste question, j'aurais aimé avoir plus de temps pour argumenter ma réponse. On est en pleine réflexion sur le problème des gaz à effet de serre. Il y a le Grenelle de l'environnement en cours actuellement. On sent bien que des choses vont arriver. Le problème des gaz à effet de serre demande une réponse globale car tout cela se mélange dans l'atmosphère et c'est au niveau mondial qu'il y a un effort à faire.

Après il y a un problème plus local, j'insiste sur cette différence, il va sûrement y avoir des directives qui vont être prises. On verra à quoi aboutit le Grenelle de l'Environnement. Sur le problème de la RN1 et de la Croix Verte, la question est plus : est-ce qu'on peut répondre aux problèmes actuels autrement que par une solution routière ?

M. VINCENT GUERARD : Ce n'était pas ma question. Comme a dit Mme BREVAN tout le monde est à peu près d'accord sur le fait qu'il faut faire une déviation pour soulager les habitants de Montsoult et Maffliers. Ce sont les déplacements dans le secteur qui sont en jeu. Le problème des gaz à effet de serre est un problème mondial mais qui doit se décliner

pour tous les secteurs de la planète. Ce n'est pas un problème Américain, Asiatique, c'est aussi le problème de la France et en l'occurrence de la zone en question.

M. JEREMIE NÈGRE : On est bien sur un débat de cette problématique précise. Je pense que sur le problème à un niveau plus général il y a un autre débat qui est en cours.

M. VINCENT GUERARD : J'aimerais savoir comment vous, dans le cadre de ce projet, et des déplacements du secteur, car vous êtes quelque part l'organisateur des transports dans le secteur, vous envisagez de limiter cette hausse des gaz à effet de serre, voir même de baisser cette émission ?

M. JEREMIE NÈGRE : Là-dessus, j'attends ce qui va ressortir au niveau national des grandes discussions du Grenelle de l'Environnement. Nous verrons comment nous l'appliquerons de manière plus locale.

MME CLAUDE BRÉVAN : Je crois que c'est difficile de ramener un problème d'une telle ampleur à la dizaine de kilomètres concernée. Il est évident que ce n'est pas dans le cadre de ce projet que l'on peut avoir une autre politique du fret. Cela dépasse un peu l'enjeu du débat.

Actuellement, nous n'agissons pas, en faisant cette déviation, sur une augmentation du trafic, elle est extérieure à ce projet. C'est un phénomène qu'il faut traiter par ailleurs.

S'il y a d'autres mesures qui sont prises sur le fret, s'il y a des améliorations en matière de transport collectif, mais là encore nous n'avons pas d'éléments qui permettent de dissuader les personnes de prendre leur voiture pour aller travailler à Paris ou dans la proche banlieue, on peut avoir des pistes de solution.

Pour le moment, à l'échelle de ce projet, le maître d'ouvrage ne peut rien apporter et la commission qui a essayé d'avoir ces éléments ne les possède pas. Si les éléments lui parviennent, elle se fera un plaisir de vous les communiquer.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET : La question posée en appelle une autre. Parmi les mesures envisagés par le Grenelle de l'Environnement, il y a la réduction de vitesse sur autoroute. Tel que le projet est prévu, c'est plutôt 110 km/h. Hors, si cette vitesse était réduite à 90 km/h maximum, il est possible qu'un certain nombre de travaux, de modification de profil notamment de la RN1 actuelle, ne soient plus nécessaires. Est-ce vrai ?

MME CLAUDE BRÉVAN : Vous pouvez répondre ! Est-ce que les caractéristiques géométriques du projet sont une contrainte en matière de vitesse ? Est-ce que cela va vous conduire dans certains aspects, différents tracés, à avoir une réglementation de la vitesse qui soit inférieure à 110 km/h ou à 130 km/h ? Déjà vous pouvez répondre sur cet aspect particulier.

M. JEREMIE NÈGRE : Actuellement, les différentes solutions sont présentées pour une vitesse à 110 km/h sauf cas particulier d'une boucle ou de l'arrivée sur la Francilienne où l'on peut descendre localement en dessous.

La question dans le cadre de la mesure du Grenelle, j'ai plutôt entendu parler de 10 km/h. On ne va pas modifier les infrastructures existantes. On va continuer à réaliser, il me semble en n'ayant aucunes directives sur la question, les infrastructures comme avant pour qu'il y ait une homogénéité dans le dessin de ces infrastructures.

Cette mesure peut être temporaire. Dans 20, 30, 50 ans il y aura peut être d'autres modes de propulsion qui ne poseront plus de problèmes en termes de CO2. Si la mesure est acceptée, on reviendra peut être à des vitesses actuelles. Il n'y a pas de raisons de sous dimensionner l'infrastructure comme vous le proposez.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il y a tout de même les conditions de sécurité qui font qu'il y a peu de chance de voir ré-augmenter les vitesses. Il n'y a pas eu que les effets de serre qui ont fait la diminution de la vitesse. C'est en premier les questions de sécurité.

M. JEREMIE NÈGRE : Ces dernières années, nous sommes arrivés à de très bons résultats en matière d'amélioration de la sécurité routière alors que les vitesses n'ont pas été diminuées. C'est plus une question de respect des vitesses existantes.

MELLE MOULIN, CONSEILLERE MUNICIPALE DE PERSAN, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TRANSPORT : Je souhaitais appuyer la remarque de Monsieur concernant l'association de la Plaine de France. Je le remercie pour sa remarque qui est à mon sens très juste. On ne peut pas occulter le problème de la pollution, c'est indubitable.

On ne peut pas botter en touche la question du trafic. Cela s'inscrit dans un schéma régional. A plus large échelle, cela vient d'Amiens, c'est une transnationale. Ce qui va mettre en évidence des flux de camions importants. On ne peut pas négliger l'impact des gaz à effet de serre.

La région de Persan-Beaumont, de la Plaine de France, fait partie de cette planète donc on va contribuer à renforcer les gaz à effet de serre. Des « convoitises foncières » sont attirées autour de cet axe. Autour de cette artère vont se greffer différentes zones d'activités qui vont renforcer également la pollution.

On néglige aussi un problème important. On ne met pas assez en valeur le multimodal, notamment le transport rail-route qui commence à se dessiner car il y a une liaison Zeebrugge-Espagne. On ne prend pas en compte cela. C'est pour le moment du trafic entièrement routier et pas du multimodal.

Sur la question des plaines céréalières, nous savons que nous allons avoir de gros problèmes en alimentation céréalière, il y a de grosses demandes. Les convoitises vont se dégager en matière de zone d'activités, plus les zones urbaines, car les villes vont grossir. On ne peut pas écarter tous ces problèmes en disant que cela va décongestionner certaines villes.

Je crois qu'il faut prendre en compte la donnée environnementale et l'accroissement de la pollution.

M. JEREMIE NÈGRE : Je m'excuse, je ne cherchais pas à balayer la question. J'espère que des choses intéressantes, qui seront appliquées au niveau national, vont sortir du Grenelle de l'environnement. Il y a déjà des choses qui sont en cours, mais cela prend du temps de lancer des projets.

Vous avez parlé de l'autoroute ferroviaire qui a été lancée en septembre. Il y en a une autre qui est prévue.

Il y a des autoroutes maritimes. Il y a un appel à projet qui a eu lieu récemment pour essayer de faire du cabotage le long des façades maritimes pour développer le multimodal.

Au niveau national et au niveau du Ministère de l'écologie et de l'aménagement durable (MEDAD), anciennement le ministère de l'équipement, il y a une vraie politique du

multimodal, avec l'envie, dans le transport de marchandises, de favoriser le transport multimodal. Il faut être réaliste, le multimodal pour le transport de marchandises est efficace sur des distances importantes. Le routier restera présent de manière importante car une majorité de ces transports de marchandises se fait sur des courtes distances. Il y a vraiment une volonté au niveau national, qui va être renforcée suite au Grenelle de l'Environnement, d'appuyer sur les modes non routiers.

Je suis passé un peu rapidement sur la question locale, mais la question est : localement avons-nous les moyens de faire autrement qu'un projet routier ? J'ouvre cette question. Je vous ai donné ma réponse. Je pense que l'on ne peut pas faire autrement car actuellement l'A16 et la Francilienne amènent du trafic. C'est que très localement que l'on a un problème.

On est bien obligé de finir la chose même si effectivement, et c'était bien la volonté des études de le montrer, on provoque une détérioration par rapport à l'air, par rapport au CO2, comme tous projets routiers. Cette détérioration est très faible voir inexistante en fonction des calculs faits par rapport à l'hypothèse générale de l'augmentation du routier.

Pour conclure cette réponse, un dernier point. Sur cette augmentation générale du routier, il y a beaucoup de projets dans la zone. Ces projets correspondent à un certain historique. On verra ce qu'il en advient après les réflexions au niveau national. On va peut être modifier la façon de voir les choses. Je ne sais pas et je ne peux pas en préjuger maintenant.

Ces projets ont été pris en compte au moment des études, c'était notre vision du futur. Si une autoroute passe près de chez moi, je préfère que les hypothèses de trafic soient réalisées avec des hypothèses hautes qui correspondent à plusieurs projets routiers. Dans ce cas, je suis sûr que ces hypothèses ne seront pas sous dimensionnées et je ne me retrouverais pas avec plus de trafic que prévu, et des protections acoustiques qui ne seraient pas prévues pour absorber les nuisances et ne protégeraient pas ce trafic.

MME CLAUDE BRÉVAN : Pouvez-vous dire que représente le trafic de transit de camions en Ile-de-France ?

M. JEREMIE NÈGRE : Le trafic de transit de camions est de 22%, semble-t-il.

MME CLAUDE BRÉVAN : Du total des poids lourds, le reste est de la desserte de l'Ile-de-France elle-même.

M. JEREMIE NÈGRE : On a à peu près 39% en interne ou en échanges. Interne, les gens restent sur l'Ile-de-France, c'est du local. Echanges, les gens arrivent ou partent de l'Ile-de-France et se déplacent en France ou à l'étranger.

Le transit est d'environ 22%, ce n'est pas négligeable. Il vient du fait que l'Ile-de-France est sur un axe important qui est l'axe Benelux, le Sud de l'Europe et l'Espagne. Cela reste un cinquième des trafics. Le trafic de marchandises n'est pas uniquement le camionneur polonais qui traverse l'Ile-de-France pour desservir Bordeaux. C'est quand même avant tout un problème concernant les Franciliens. On consomme, on produit, on a besoin d'échanges.

MME CLAUDE BRÉVAN : Ce n'est pas pour autant qu'il ne faut pas agir pour réduire le trafic de transit pur de camions.

M. PIERRE-YVES BOUDER, ADJOINT AU MAIRE DE NERVILLE LA FORET : Je voudrais dire plusieurs choses.

Quand on parle de local, on parle de l'Île-de-France. Cela permet de resituer les choses car le local ne concerne pas que notre petit village ou les 100 mètres devant chez nous, mais l'Île-de-France.

Quand on parle de raccordement, qui est le sujet du débat, c'est le raccordement A16-Francilienne, ce n'est pas A16-Croix Verte. Il faudrait arrêter de dévier le propos.

Je fais remarquer à Monsieur NEGRE que sa première diapositive sur l'emplacement du projet est fautive. C'est gênant car elle ne montre que le raccord des trajets A, B, C, elle ne montre pas le raccord D. c'est peut être un lapsus, je ne sais pas. Vous l'aviez remarqué ou c'est moi qui ai rêvé.

M. JEREMIE NÈGRE : Non, car je vous signale que la solution D va également jusqu'à la Croix Verte.

M. PIERRE-YVES BOUDER : D'accord, mais elle n'est pas située. L'emplacement du projet est lui sur la RN1. C'est juste une question de détail.

M. JEREMIE NÈGRE : C'est une flèche, ce n'est pas physiquement sur le terrain, juste pour les gens qui veulent aller de l'A16 de L'Isle-Adam jusqu'à la Croix Verte.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Tout cela pour dire que c'est important de resituer le débat sur le fait que ce soit un raccordement A16-Francilienne mais aussi le deuxième enjeu consistait à délester les riverains de Montsourt et de Maffliers du trafic. C'est vraiment l'enjeu primordial.

Je voudrais savoir comment on va faire cohabiter des positions différentes. Les riverains de Maffliers ne veulent pas de voitures, mais Monsieur KILIDJIAN qui est intervenu dans la première partie du débat sur les développements locaux à l'Isle-Adam, s'est exprimé en disant que lui ne voulait pas que Maffliers se trouve accolé à une RN1 qui serait privée de sa circulation. Il était contre le fait que la requalification de la RN1 se fasse en amont, au nord de Maffliers et qu'elle perde sa circulation ; c'est lui qui l'a dit.

On revient sur ce qui est dit et constaté à chaque fois, quand il y a une route, il y a des projets de lotissements et de zones d'activités. Un projet de lotissements apparaît sur un document qui est sur votre site concernant la requalification de la RN1. Il y a également la ZAC des Couturelles.

Faut-il croire les habitants de Maffliers qui ne veulent pas de circulation à côté d'eux sur la RN1 ou le Maire de Maffliers qui lui ne veut pas que la RN1 soit délestée ? Il veut pouvoir continuer à mettre des lotissements et des zones d'activités.

La question se pose de la même façon pour Montsourt. Les habitants de Montsourt ont la même problématique que les habitants de Maffliers. Tout au long de la RN1, Monsieur BOISTARD, Maire de Montsourt, a annoncé qu'il allait développer 31 hectares dans la zone des 70 arpents, qu'il allait mettre en place les portes de Montsourt avec un parc d'activité qui, sur le document préparatoire, apporte des comparaisons avec le modèle de Cergy 3 Fontaines ou d'Evry 2. Il y a également 200 hectares à la Croix Verte qu'il n'a pas dit le contraire.

MME CLAUDE BRÉVAN : Attendez Monsieur. Là on ne peut pas vous laisser dire cela.

M. PIERRE-YVES BOUDER : C'est du développement local.

MME CLAUDE BRÉVAN : On ne peut pas vous laisser dire cela. Le Maire de Montsourt n'a pas dit qu'il ferait 200 hectares de zone d'activité. La dernière fois il a même démenti.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Il a dit paysagère.

MME CLAUDE BRÉVAN : Non. Il n'a pas dit 200 hectares. Il a même formellement démenti. Je crois que l'on ne peut pas vous laisser dire de telles choses. Vous le verrez dans le verbatim.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Vous avez un document sur votre site qui indique la zone d'activité de la Croix Verte. L'avez-vous ou non ?

MME CLAUDE BRÉVAN : C'est le document du schéma local directeur, qui peut tout à fait être remis en cause. Il est d'ailleurs apparemment remis en cause par le schéma directeur Île-de-France qui est actuellement soumis à l'enquête publique. Je n'ai pas entendu, lors de l'exposé du Maire de Montsoul, dire qu'il avait l'intention d'urbaniser 200 hectares de zone d'activité. Il a formellement démenti. Il a parlé d'urbaniser la zone des 70 Arpents en la restructurant, soit 35 hectares.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Il n'a pas parlé de la zone hôtelière, de la porte de Montsoul, etc., tout ce qui apparaît sur votre document d'urbanisme sur votre site.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il n'a pas dit cela l'autre jour.

M. PIERRE-YVES BOUDER : D'accord. Si j'ai mal écouté ou mal entendu, excusez moi.

MME CLAUDE BRÉVAN : On vous transmettra le verbatim et vous verrez.

M. PIERRE-YVES BOUDER : J'espère que l'avenir vous donnera raison.

Par contre, le Maire d'Attainville a été très clair. Il a dit que pour qu'une commune puisse survivre il fallait de la taxe professionnelle. On est d'accord ! Entre créer une zone d'activité et avoir la taxe professionnelle pour moi c'est le même débat.

Tout cela pour dire que l'on a un projet qui est de délester la RN1 de la circulation. Parallèlement à cela, on a toute une série de projets d'urbanisation et de lotissements qui vont amener du trafic. Je voudrais savoir comment on va pouvoir gérer cette contradiction permanente ?

C'est vrai à Baillet également car je suis passé à Baillet, et les seules maisons qui sont visibles depuis la Francilienne sont des maisons neuves. J'ai très bien vu que les endroits qui sont lotissables dans l'avenir sont proches de la Francilienne.

A Baillet, également on veut se protéger du bruit de la Francilienne.

Je suis un peu énervé par tout cela !

Monsieur LOUP, du Collectif Plaine de France, a dit que la solution B épargnait la cueillette de la Croix Verte. Je ne sais pas si je l'ai inventé. Le propriétaire de la cueillette de La Croix Verte a dit que cela détruisait sa cueillette. Donc là il y a une contradiction.

Ce qui me gêne dans tout cela c'est que dans les projets A, B, C à aucun moment on ne remet en question la RN1 au Nord de Maffliers qui est une catastrophe. Vous avez quand même coupé le massif du bois Carreau en deux. Vous avez fait une saignée épouvantable dans le paysage. Vous avez coupé en deux la RN1 avec un terre-plein central, ce qui en fait une autoroute. On avait déjà esquiné la forêt de l'Isle-Adam avec la RN184, cela ne suffit pas, on continue à faire des autoroutes partout. La RN184 pourrait très bien suffire à faire

l'aller et le retour, l'Est et l'ouest. C'est la solution la plus courte, qui détruit le moins le paysage car elle est déjà faite. On peut la couvrir sur au moins un kilomètre.

MME CLAUDE BRÉVAN : Le maître d'ouvrage souhaite-t-il répondre ? On ne peut pas dire que ce soit la solution la plus courte. C'est la solution qui entame le moins de nouveaux espaces. On mesure quand même les kilomètres. Ce n'est pas la solution la plus courte.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Le raccordement entre l'A16 et la Francilienne serait possible par la RN184.

Quand on fait un raccordement A16-Francilienne par les solutions A, B ou C, vous avez en premier le trajet vers l'Est par la RN1 qui fait 8 kilomètres, vous conservez la liaison par la RN184 qui elle fait trois 3,5 kilomètre, ce qui fait 12 kilomètres d'autoroute.

Si vous faites un raccordement par la RN184, vous n'avez que 3,5 kilomètres. C'est quand même la solution la plus courte pour relier l'A16 à la Francilienne, si on fait abstraction de la Croix Verte.

MME CLAUDE BRÉVAN : On va que vers l'Ouest !

M. PIERRE-YVES BOUDER : C'est une rocade, la Francilienne, on ne va pas où l'on veut. C'est cela la question. Il suffit de faire en sorte que les utilisateurs puissent aller dans les deux sens. Par définition, une rocade tourne.

MME CLAUDE BRÉVAN : Certes ! Vous pouvez répondre Monsieur NEGRE ?

M. JEREMIE NÈGRE : Je suis obligé de penser que nous ne parlons pas de la même chose. Quand on dit raccordement de l'A16 à la Francilienne, c'est le lien entre l'A16 et l'Est francilien. Le but est bien d'aller de l'A16 à l'Est francilien, que ce soit Roissy, le nord de Paris, même Marne-la-vallée ou plus loin.

La liaison entre l'A16 et l'Ouest francilien existe déjà par la RN184. C'est pour cela que l'on met en avant la Croix Verte, c'est là où le flux se différencie entre, d'une part le flux qui se dirige vers le cœur de l'Île-de-France, Sarcelles, etc. par la RD301 et d'autre part celui qui utilise la Francilienne comme une rocade. C'est vraiment cet endroit que l'on essaie d'atteindre.

Quand vous dites que c'est le point le plus proche pour aller à la Francilienne, certes, mais bon an mal an, si l'on amène du trafic ici, on aura du trafic qui se dirigera sur la Francilienne pour aller vers l'Est et ce sera du trafic en plus. C'est un élargissement nécessaire. On peut considérer que cette infrastructure est existante mais il y aura un doublement au niveau du trafic avec les impacts que cela entraîne ainsi que les travaux nécessaires. Le but est quand même d'aller à la Croix Verte et au-delà.

MME CLAUDE BRÉVAN : On va peut être passer à la personne suivante.

MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE : Je voudrais revenir sur l'exposé de Monsieur NÈGRE et notamment sur le transparent relatif aux évolutions de la mobilité.

Sur les transports en commun, vous ne parlez pas de l'axe Cergy-Roissy en bus, alors que vous en avez parlé pour d'autres raisons. C'était pour souligner qu'il y a aussi les bus, il n'y a pas que les routes et les voies ferrées. A ce sujet, je voudrais rectifier une erreur qui s'est glissée dans le journal du débat n°2. On fait parler Mr GIRAULT en disant qu'en 2008 deux bus de type Mobilien circulant de 5 h 30 à 0 h 30 seront mis en service et relieront Persan-

Domont à Cergy ou à Roissy, alors que c'est Persan-Beaumont. C'est le territoire où nous sommes (Persan-Beaumont), deux villes qui se touchent. Il le faudra rectifier.

MME CLAUDE BRÉVAN : On fera un erratum.

MME MICHELE LOUP : Ce sont bien deux lignes de bus qui seront créées en 2008 qui sont budgétées pour aller de Persan à Cergy ou à Roissy. C'était juste cette erreur que je voulais rectifier en premier.

Ensuite, j'ai trouvé sur un site des professionnels de la route, le Directeur de la recherche de Renault qui estime que deux enjeux primordiaux vont structurer l'industrie automobile du 21^{ème} siècle : la fin du pétrole bon marché et la contrainte de l'environnement. Il dit que l'augmentation du prix de l'énergie ne résultera pas tant de son coût que des mécanismes du marché. On comptait cinq millions de véhicules dans le monde en 1955, leur nombre avait augmenté de 50 % en 1965, mais on en prévoit deux milliards à l'horizon de 2025.

Le prix du baril de pétrole sera supérieur à 100 dollars et possiblement bien d'avantage. Je peux vous dire qu'il était à 86 dollars hier, et à 90 dollars bientôt.

« La question de l'environnement devient encore plus difficile. Un litre de pétrole dégage 2,5 kilogrammes de gaz carbonique. Cette loi de la chimie est inexorable. Malgré les efforts de recherche, l'efficacité des moteurs thermiques atteint ses limites. Or, l'effet de serre impose de changer radicalement les comportements sous peine de catastrophes.

Je lis cela par rapport à ce qui a été dit en début, c'est-à-dire les gaz à effet de serre ainsi que les projets figurant dans le document qui nous a été fourni.

Je voudrais savoir, car cela n'a pas été mentionné dans le document d'une cinquantaine de pages, Monsieur NÈGRE sur quel prix du baril de pétrole vous vous êtes fixé en 2025.

Dans l'étude du transport de marchandises sur votre site, il est dit que les prévisions aboutissent à un maintien de la part modale routière au niveau national. Cela signifie une augmentation du trafic en volume de plus de 40%.

Cependant, il faut noter que ce travail de prévision a pris en compte un coût du baril de pétrole à seulement 35 dollars en 2025. Je pense que vos projets et vos prévisions de trafic pour le futur seront à revoir considérablement.

J'entends bien quand vous dites qu'il est nécessaire de prévoir le pire pour pouvoir prévenir les dangers, les impacts sur l'environnement, tout ce qui est en termes de bruit, et c'est tout à fait louable.

Ceci dit, je pense que toute autoroute qui augmente et fluidifie le trafic, car la fluidification est votre objectif principal, est néanmoins un aspirateur à voitures. Le schéma directeur d'Île-de-France a été adopté par le Conseil régional en février et est actuellement soumis à enquête publique. J'invite tous les habitants à aller consulter les documents et donner votre point de vu sur cette enquête publique, sur la révision du schéma directeur de l'aménagement du territoire de l'Île-de-France.

Dans ce schéma, nous avons comme objectif la préservation des espaces agricoles comme étant un point fort, la moindre consommation de ces espaces et la réduction au maximum du trafic routier. Sur ce schéma, le tracé A est très conséquent en termes de consommation de l'espace agricole, nous avons donné un avis négatif notamment pour cette raison. Je voulais en informer l'assistance.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci Madame. Nous allons prendre deux autres questions.

MME MICHELE LOUP : Je voudrais la réponse de Mr NEGRE.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il vous répondra plus tard. Vous avez si souvent évoqué cette question que je crois que vous n'attendez pas de réponse. Il vous a été déjà abondamment répondu. Pas la question du prix du pétrole mais votre position a été exposé un très grand nombre de fois.

MME ELISABETH GORDIEN, COMMUNAUTE DE COMMUNES DU HAUT VAL D'OISE : Dans ce projet ce qui nous intéresse c'est surtout un embranchement et une sortie sur le territoire pour une raison simple. Je pense que cela va mettre tout le monde d'accord.

Une sortie sur le territoire va acheminer, pour la zone d'activité de Persan qui en a besoin, le prolongement sur la zone d'activités des Bruyères qui est une zone d'activité multimodale avec non seulement la route et le fer, mais aussi la rivière. Le canal Seine Nord, c'est aussi la possibilité d'acheminer par ici des camions et éviter qu'ils rentrent en l'Île-de-France. On est quand même la porte de l'Île-de-France. C'est le moyen de concilier un projet de cette nature, de cette envergure sur la Francilienne mais également de prendre en compte toutes les problématiques de nature écologique. Les péniches représentent beaucoup de camions et du coup cela pourrait réduire vos estimations en matière de CO2.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci. Je vais donner la parole à Mr TOURNAY qui demande la parole depuis plusieurs minutes.

M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE AREC : Il y a deux choses qui m'étonnent. J'ai entendu que la solution D était la plus courte. Je m'étonne, il y a certainement des mathématiques qui sont nouvelles. Quand j'ai appris les mathématiques, j'ai su compter les kilomètres.

Quand on fait le calcul des véhicules qui iront de Persan (ou l'Isle-Adam) en direction de Roissy, chaque véhicule fera six kilomètres de plus. Cela nous fera 300.000 kilomètres par jour et cela fera 12 millions de litres de carburant par an.

Quel que soit le prix du carburant, et nous n'en sommes pas là, il n'est pas question de discuter du prix du carburant ou du pétrole aujourd'hui, mais de savoir quel tracé nous allons choisir.

La réponse est très nette, si nous tenons à ne pas augmenter les gaz à effet de serre, il faut éliminer la solution la plus longue, c'est-à-dire faire un détour par Villiers-Adam pour revenir en direction de Roissy. Cela fera 300.000 kilomètres par jour de gagnés.

Nous ne savons pas ce qui va se décider au Grenelle de l'Environnement, nous ne savons pas ce qui va se faire au niveau de l'hexagone, en Europe ou sur la planète, mais nous avons le devoir de choisir les solutions qui nous permettraient d'économiser des émissions de gaz à effet de serre.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci Monsieur. Une dernière intervention sur ce sujet général ?

M. JEAN-CLAUDE FAIVRE, MAIRE DE MOURS : Je voudrais aborder un sujet qui a du être abordé lors d'une réunion précédente à savoir l'existence d'un petit ru : le ru de Presles. Il prend sa source du côté de Saint Martin Du Tertre et avant de se jeter dans l'Oise, il traverse Presles et Mours. Ce ru de Presles serait impacté par les solutions A, B, C. Il recevra toutes les eaux de pluie de la nouvelle route. Il faudra prévoir ce qu'il faut pour ralentir l'arrivée de l'eau dans ce ru, étant entendu qu'à l'heure actuelle les précipitations sont importantes. Dès

qu'elles sont très fortes, le ru a tendance à augmenter d'une façon considérable. Je pense que cela a du être soulevé. Il faudrait en tenir compte dans toutes les études qui sont faites.

MME CLAUDE BRÉVAN : Je vais demander au maître d'ouvrage de vous répondre. Il doit se rapprocher du syndicat qui est chargé de ce dossier.

M. JEREMIE NÈGRE : Je crois que votre adjoint nous en a parlé. On va prendre contact avec lui. Cela a été noté dans les études que l'on a pu faire sur l'eau superficielle. On connaît la situation du ru de Presles, d'abord les enjeux en termes de qualité et les enjeux en termes de protection d'inondation sur toute la zone. Cela a été relevé. C'est dans des études plus détaillées que l'on ira regarder les moyens de protection à mettre en place pour lutter contre cela. Si c'est l'une de ces trois solutions qui est retenue, on travaillera avec vous là-dessus.

Pour les questions de Mme LOUP, j'ai noté une chose importante pour laquelle je souhaite m'exprimer. Une première chose sur laquelle je souhaite réagir. Vous avez parlé de la fluidification du trafic qui est l'objectif principal du maître d'ouvrage. Je m'inscris en faux totalement, si mon but était de fluidifier le trafic, je peux vous certifier que je serais plus en train de travailler sur le doublement de l'A86 ou du Périphérique (c'est plutôt de l'autorité de PARIS) que sur les problèmes au niveau de la RN1 et de La Croix Verte.

On a effectivement des problèmes de congestion, qui sont pénibles pour les personnes proches de ces endroits car nous avons des trafics de shunt, qui passent dans les villages. Nous sommes au courant de la situation. En termes de la fluidification du trafic, nous avons des problèmes plus importants dans le cœur dense de l'Île-de-France. Je pense que vous êtes tous au courant.

L'objectif du maître d'ouvrage n'est donc pas de fluidifier le trafic, en tous cas ce n'est pas son objectif principal. Sur des trajets qui sont plus de rocade, nous souhaitons avoir des infrastructures routières performantes. Nous souhaitons également profiter de ces infrastructures pour alléger le quotidien des riverains.

Sur la question du prix du baril de pétrole, je suis au courant de l'augmentation des prix, c'est vrai que cela va définir l'avenir du transport en grande partie. C'est malheureusement difficile de vous dire sur quel prix a été fait les études de trafic, car c'est une donnée qui n'est pas rentrée dans le modèle ainsi. Elle est plutôt entrée d'une manière beaucoup plus générale. On peut dire que c'est sur un prix du baril de pétrole qui était inférieur ces dernières années. Vous avez noté 35 dollars, cela peut être de cet ordre.

On en avait déjà parlé dans les précédentes réunions, on a fait des études sur la sensibilité des modèles au prix du baril. On sait qu'une augmentation de 10% du prix du baril apporte une baisse du trafic de 1%. Sans faire de généralités, cela voudrait dire que si le prix du baril double on arrive à peu près à 10% de baisse du trafic. Cela permet de relativiser certaines hypothèses du trafic.

Le prix du baril a beaucoup fluctué ces dernières années, à long terme on sait qu'il va augmenter, le prix actuel relativement élevé est essentiellement dû à des problèmes de capacité d'extraction avec une demande très forte, car il y a une croissance mondiale très forte. Il n'est pas dû au fait que dans 30 ans cela va diminuer. Voilà pour les questions de Mme LOUP.

MME CLAUDE BRÉVAN : Je crois que cette question du prix du pétrole est une question qui préoccupe, c'est quand même important. N'oublions pas que le prix de l'essence à la pompe est constitué de 80% de taxe, vous ne l'ignorez pas. C'est quand même quelque chose à prendre en considération, ce n'est pas tout à fait neutre.

Je ne crois pas que sous prétexte que le prix du pétrole va augmenter, il ne faille pas faire d'améliorations de l'A16. Il faut rapporter cela à l'enjeu actuel. Il faut rester sur ce que j'avais dit tout à l'heure : personne ne contestait l'utilité de faire quelque chose. Il faut peut être s'orienter vers la solution la plus économique en matière de carburant et de gaz à effet de serre etc. Personne ne le conteste.

Les discussions d'ordre général ne font pas avancer notre débat local. On n'est pas en train de faire une nouvelle infrastructure de 600 kilomètres, qui va créer un appel d'air considérable. Je crois qu'il faut rester dans le raisonnable.

Si vous le voulez bien, nous allons passer à la deuxième partie de la réunion. Plus spécifiquement pour traiter les enjeux du nord du Val d'Oise et du sud de l'Oise. Mr BASSET qui est élu de la Chambre du Commerce du Val d'Oise avait demandé à intervenir.

M. CLAUDE BASSET, ELU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DU VAL D'OISE : Je vous remercie Madame la présidente, Messieurs les Conseillers, de me donner la parole et de parler au nom de la Chambre du Commerce et d'Industrie des Yvelines et du Val d'Oise.

Nous avons déjà eu l'occasion au cours de la première présentation de donner notre avis sur le tracé qui avait notre préférence, c'est le tracé rouge. Il nous apparaît comme le tracé qui permet le meilleur délestage sur les axes existants qui sont extrêmement encombrés : la RD301, la RD922 et la RD909. Je suis passé très rapidement sur les arguments qui avaient été présentés, en ce qui concerne cette prise de position et en ce qui concerne la raison pour laquelle nous n'avons pas donné priorité aux trois autres tracés.

L'argumentation exposée lors de cette réunion doit être complétée par les aspects concernant non plus le tracé ou le débouché. Quand on a parlé de cette prolongation, c'était l'arrivée sur la Croix Verte et sur la Francilienne, mais plutôt sur l'accès qui nous concerne directement sur la partie nord, c'est-à-dire le débouché pour Persan et les environs.

La Chambre de Commerce, depuis un an, s'est attachée à trouver dans ce secteur d'activités de nouveaux débouchés, une certaine revitalisation. Je voudrais reprendre des propos qui avaient été dit à cette époque. On avait fait un petit relevé des emplois qui avaient été perdus dans le secteur d'activité de Persan, Bernes, Bruyères. En une quinzaine d'entreprises, on était arrivé à plus de 5.000 emplois perdus sur ce secteur ; ce qui est important. Nous avons entrepris une démarche pour essayer de donner à ce secteur une nouvelle respiration.

Ces parcs d'activités existent actuellement à l'Est de l'A16, tout de suite à la sortie de l'Oise. Cela rejoint la personne qui disait être préoccupée de l'arrivée sur l'A16, dans l'Oise. Je veux parler des zones qui sont situées sur les communes de Beaumont, la zone de Saint-Roch, à Bruyères, la zone des Aubins dont on a parlé tout à l'heure avec cette plateforme multimodale dont on fait grand cas et qui est importante car elle rejoint le bassin de Seine Nord.

En ce qui concerne Persan, les zones du Chemin vert ou des bords de l'Oise. Il est évident que ces parcs d'activités sont lourdement pénalisés par l'accès difficile, ne serait-ce que vers Roissy. Ceux qui descendent vers le Sud, j'en fais partie parfois habitant le voisinage, quand on prend la RN1 à des heures matinales, le passage devant la centrale de Champagne se fait difficilement. On se retrouve sur une file avec tout le trafic qui arrive de l'Oise.

Pour nous, cette remise aux normes et ce prolongement de l'A16 passe par une nécessité qui est de permettre un accès direct sur l'autoroute A16 à partir de Chambly, de Persan, de Bernes et de Bruyères. A ce jour, on ne peut que remonter vers le nord. Il est indispensable que les accès puissent se faire de la même façon vers le sud.

Conformément à nos responsabilités d'acteurs économiques des départements, la Chambre du Commerce souhaite que le tracé rouge soit retenu, que l'accès direct à l'A16 au nord de Champagne en direction de Paris et de Roissy soit rendu possible.

Nous développerons notre position dans un cahier d'acteur qui sera déposé auprès de votre commission particulière.

Voilà ce que je voulais dire. Je ne voulais pas rallonger le débat. J'aurais pu dire plein de choses mais je crois que c'est les points les plus importants de la Chambre de Commerce. Je vous remercie.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci Monsieur. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le même sujet ? De manière à pouvoir donner la parole au représentant de la SANEF sur ce sujet. Monsieur.

M. JEAN-CLAUDE FAIVRE : Juste pour faire un bref rappel historique. Je crois que lors de la création de l'A16 cette demande de bretelle avait déjà été faite sur Chambly et sur Persan par les élus de l'époque. Cela avait été refusé pour des problèmes de péages mais cela avait déjà été demandé à l'époque. L'histoire ne fait que se renouveler avec l'expérience en plus.

MME CLAUDE BRÉVAN : D'autres demandes d'intervention sur la même question ?

M. JEAN-MARIE DUHAMEL, MAIRE DE RONQUEROLLES : Je crois que mon collègue Arnaud BAZIN a très bien dit ce que l'on voulait et encore Monsieur BASSET qui vient de faire un exposé très brillant sur ce développement.

Pour la ville de Ronquerolles, je pense que cette solution est la meilleure. Cela évitera aux voitures particulières de traverser le village pour rejoindre Cergy-Pontoise ou traverser Champagne-sur-Oise car nous sommes sur le même axe. Pour nous, une bretelle à cet endroit serait vraiment formidable.

MME CLAUDE BRÉVAN : Mr DEMEILLIERS, pouvez-vous nous dire si la SANEF est seule à prendre une telle décision et la manière dont vous envisageriez une réponse à cette question ?

M. DOMINIQUE DEMEILLIERS, SANEF, DIRECTION DE L'INGENIERIE ET DU DEVELOPPEMENT (SENLIS) : Bonjour. Concernant un accès possible au niveau de Chambly-Persan, au niveau de l'échangeur de la RD4, la question est posée. Pour le débat, comme le disait le Maire de MOURS, malheureusement en 1994 c'était au niveau de l'enquête de l'utilité publique concernant le projet et pas pendant la construction.

Comment se situe-t-on au niveau de la SANEF ?

La SANEF est une société concessionnaire d'autoroute ; ce qui veut dire qu'elle a un contrat avec le concédant, lequel est l'Etat. Ce contrat est un cahier des charges, que nous respectons. Toutes modifications relatives à ce contrat sont demandées par le concédant. C'est-à-dire que s'il y a une demande d'échangeur, de diffuseur complémentaire sur une autoroute que l'on gère, on ne peut pas le modifier. C'est l'Etat, concédant en quelque sorte propriétaire, qui nous le demande.

Ensuite, il y a une discussion sur le mode de financement de ce nouvel équipement car il y a un cahier des charges. Nous avons été privatisés, donc toute modification de cette concession modifie un peu l'équilibre donc il y a automatiquement une discussion entre le concédant et le concessionnaire. Le concédant impose quelque chose à son

concessionnaire. Voilà pour le cadre général pour toutes modifications apportées à la concession. La SANEF ne peut pas décider, c'est l'Etat qui le demande et ensuite il y a discussion.

Techniquement parlant, cette question n'a jamais été posée officiellement à la Direction des routes car toute demande de la Direction des routes nous est retransmise pour savoir ce que l'on en pense.

A titre officieux, lors d'une précédente discussion concernant le prolongement de l'A16, il y a deux ans environ au niveau de la Préfecture du Val d'Oise en présence du préfet Monsieur LEYRIT, cette question avait été posée par l'un des Vice-présidents du Conseil du Val d'Oise.

J'avais envoyé une petite étude au Conseil Général du Val d'Oise de l'époque qui permettait de voir qu'il était possible de compléter ce diffuseur car il y avait une bretelle existante. Il ne fallait pas oublier que c'était une autoroute à péages ; c'était le problème.

La concession s'arrête à la RN184 au sud à l'intersection de la RN1 ; ce qui veut dire que pour tout le trafic de transit, le péage part à partir d'ici. Il y a un tronçon qui est dit hors péage mais au final pour ceux qui vont sur l'autoroute A16, ils payent à partir de là. Cela voudrait dire que quand vous rentrez sur ce secteur, dans le cadre du cahier des charges actuel, à partir de la RN184 jusqu'à cet échangeur s'il est fait, il y aurait automatiquement un péage à acquitter au niveau d'un diffuseur de la RD4.

M. ARNAUD BAZIN : Ce sont des notions que nous avons en tête. Notre argumentation s'appuie sur deux points principaux.

Premièrement, les communes de notre territoire subissent l'emprise de cette infrastructure sans la contrepartie essentielle qui consiste à améliorer la qualité de vie des habitants du territoire par la déviation des flux parasites qui sont générés par l'encombrement de la RD301, principalement le matin en allant vers Paris.

Deuxième élément, nous sommes, c'est reconnu par un certain nombre d'études qui ont été menées conjointement avec la région Ile-de-France et le département du Val d'Oise, une zone particulière appelée zone franche francilienne.

Nous sommes soumis à une grande difficulté en matière de concurrence économique avec nos voisins de la zone picardie. Nous avons besoin de retrouver un avenir économique. Il est évident que cet avenir doit nous être permis par un accès aux infrastructures qui nous traversent. Tant en matière économique, redéveloppement de ce territoire particulier, qu'en matière d'équité, de retour vers les populations de bénéfice d'une infrastructure qui n'ont pas le bénéfice des désavantages, on doit revoir un peu ces choses.

J'ai bien compris que c'est à l'Etat que nous nous adressons et c'est bien l'occasion de le faire consigner ce soir, pour en ce qui concerne la question de la création de l'infrastructure, qu'une solution soit trouvée. Vous avez indiqué qu'une étude sommaire de faisabilité a été faite. Le Conseil Général en a connaissance. Je crois que la création de cette entrée n'est pas un souci. Techniquement c'est faisable, en matière de financement nous trouverons des solutions.

La question de la section à péage mérite d'être étudiée à fond. Ce serait dommage que l'on bute sur cette difficulté liée au contrat juridique sans lui trouver une solution. Je ne peux pas croire que l'on ne trouvera pas de solution. J'accueille vos paroles avec beaucoup d'optimisme.

MME CLAUDE BRÉVAN : Mr DEMEILLIERS, pouvez-vous répondre sur le coût de cet aménagement, le coût d'investissement ?

M. DOMINIQUE DEMEILLIERS : Si vous avez un trafic modéré qui rentre par ce péage, on ne doit pas modifier l'équilibre par rapport à cela. Au niveau du passage de l'Oise, en termes d'investissement, les caractéristiques sont réduites. Au-delà d'un certain trafic il faudra doubler. Pour nous, c'est doublé plus rapidement que prévu.

Supposez qu'il y ait un trafic exceptionnel qui arrive, ce ne serait pas le coût du diffuseur mais le coût de la traversé de l'Oise qui serait important. C'est pour cette raison qu'on ne peut pas le dire comme cela. Une bretelle en tant que telle ne coûte pas très chère, mais il faut voir par rapport au trafic. Vous laissez libre de péage, ce qui n'est pas dans la solution actuelle, avec beaucoup de trafic, nous risquons d'avoir des problèmes. A ce moment là, ce n'est pas le coût du diffuseur mais le coût de la traversé de l'Oise.

MME CLAUDE BRÉVAN : Peut-on demander au maître d'ouvrage quelle est l'importance du trafic actuel sur la RD301 ? Quel report il y aurait sur la partie de l'autoroute ?

M. JEREMIE NÈGRE : Il est assez important. On a une diapositive là-dessus.

MME CLAUDE BRÉVAN : Pendant que vous cherchez votre diapositive, je vais poser une autre question. Actuellement, il y a, je suppose, des contraintes en matière d'entretien, d'exploitation. Comment est exploitée la partie depuis la sortie de l'autoroute en tant que tel et la Francilienne ? C'est le seul morceau qui reste en route nationale, si je ne me trompe pas, depuis l'Isle-Adam jusqu'à la Croix Verte. Ensuite nous sommes sur une route départementale, nous avons un bout de route nationale et après on retombe sur un bout de route départementale.

M. JEREMIE NÈGRE : On a actuellement sur le trafic de l'A16 au niveau de l'Isle-Adam, une répartition qui est la suivante ; on a 5.000 véhicules qui viennent de l'A16 l'Isle-Adam. Beaucoup se dispersent de manière locale, très proche ou sur la RD922 ou la RD4. Deux fois plus sur la RD301 et la RD1001 dans l'Oise donc 1.800 alors que l'on est à 850 sur l'A16 à Amblainville.

Dire après quels seraient les reports, si un échangeur était créé, ce n'est malheureusement pas possible. Mais on voit bien que l'on a un trafic qui est double au niveau de la RD301 par rapport à l'A16. Cela veut dire que les personnes préfèrent utiliser l'itinéraire gratuit par rapport à l'itinéraire payant.

MME CLAUDE BRÉVAN : Mais ils ne peuvent pas entrer.

M. JEREMIE NÈGRE : Si, ils peuvent le prendre, car sur l'A16 il y a moins d'échangeur. Il faut qu'ils remontent. Il y a plusieurs échangeurs au niveau de l'A16. Effectivement il y en a moins que sur la RD301 où l'on y accède plus facilement. Pour le sud de l'Oise, c'est un débouché plus facile.

On peut penser qu'une bonne partie de ces 1.800 véhicules viendraient sur l'A16, en résulterait une augmentation importante sur l'A16. Pour compléter ce qu'a dit Monsieur DEMEILLIERS, je suis le représentant de l'Etat. Je suis chef de projet sur le prolongement de l'A16. Je connais donc assez mal la problématique précise même si j'en ai quelques idées.

Je comprends le besoin et l'envie qui est la votre au niveau de Persan. Je voudrais insister sur le fait que c'est un projet différent que le prolongement de l'A16 qui a d'autres objectifs.

La question que vous soulevez sur le demi échangeur, vous en avez besoin dès maintenant vous l'avez dit, est quelque part indépendante du projet du prolongement de l'A16.

Pour revenir sur ce que disait Mr DEMEILLIERS, je veux bien vous dire quelle est la procédure. J'ai noté votre demande et je la ferai passer. Pour les nouveaux échangeurs la demande est un peu formelle. Nous demandons aux collectivités territoriales qui sont demanderesse de faire une demande officielle par courrier au Ministre de l'équipement, maintenant Ministre du MEDAD via éventuellement le Préfet. C'est un courrier officiel qui doit être fait, c'est ce que disait Monsieur DEMAILLIERS tout à l'heure. Pour le moment, nous n'avons pas eu de demandes officielles depuis la création du projet. Si l'on veut lancer la chose, il nous faut un courrier officiel.

MME CLAUDE BRÉVAN : Nous ferons état de votre demande dans le compte rendu du débat. Vous ne ferez pas l'économie d'une saisine officielle du Ministre à ce sujet.

M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST : Je crois que le débat que l'on a fait bien apparaître qu'il y a une question de trafics mais aussi une question de financement ainsi qu'une question de péage. Les automobilistes qui prendraient cet échangeur ne payeraient pas le péage, ceci rentre en ligne de compte.

Je voudrais rectifier, sauf erreur de ma part, dans la présentation de Monsieur NÈGRE au début de séance, il a été indiqué que le prolongement de l'autoroute A16 se ferait libre de péage. Je crois avoir compris que les automobilistes qui ne passeront pas au péage ne payeront pas de péages. Ceux qui passeront à Méru auront le tarif de péage qui prendra en compte le prolongement. C'est étalé sur l'ensemble mais c'est quand même à partir du début que les tarifs seront revus.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il a été dit que ce sera reparti sur l'ensemble du réseau de la SANEF.

M. BERNARD LOUP : Les tarifs ne changeront pas ?

MME CLAUDE BRÉVAN : Non, c'était sur le réseau, pas simplement de l'A16.

M. BERNARD LOUP : Quel est le trafic qui peut être absorbé, car le représentant de la SANEF en a fait état, dans la traversée de l'Oise ?

MME CLAUDE BRÉVAN : En fonction de l'état actuel de l'infrastructure ?

M. DOMINIQUE DEMEILLIERS : Concernant la tarification, comme cela a été dit sur un des transparents, il est clair que la liaison entre l'A16 et la Francilienne vers l'Est est dans notre cahier des charges. Certains prix ont été donnés pour calculer le coût, c'est déjà considéré dans notre cahier des charges. C'est la tarification sur l'ensemble du réseau qui permettra de payer cette section. Ce n'est pas ceux qui vont passer à Amblainville qui vont payer pour cette section-là.

MME CLAUDE BRÉVAN : C'est bien ce qui avait été dit lors de la première intervention.

M. DOMINIQUE DEMEILLIERS : On obtient 2.500 véhicules par heure en saturation, en heure de pointe.

MME CLAUDE BRÉVAN : Actuellement, nous en sommes à combien ?

M. SIMONI, RESPONSABLE DE DIST EXPLOITANT : Les heures de pointe que l'on peut enregistrer à Amblainville les dimanche soirs, par exemple, en retour de la mer, cet été ont été de 1600 véhicules par heure.

MME CLAUDE BRÉVAN : Dans les déplacements quotidiens ?

M. SIMONI : Dans les déplacements quotidiens, c'est beaucoup moins.

MME CLAUDE BRÉVAN : Cela laisse une marge.

M. SIMONI : Oui.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci.

M. DIDIER JUVENCE, CONSEILLER GENERAL DU VAL D'OISE : Juste un point d'éclaircissement en matière de trafic de la RD301 en parallèle de l'A16 en heure de pointe le matin. On passe sur une voie, on est presque à 2.200 véhicules.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci. D'autres demandes de parole ?

MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION CLOS VILLAGE A VILLAINES-SOUS-BOIS : Je vois que sur l'aspect financier il y a beaucoup de questions. C'est un peu un rappel par rapport à la séance d'ouverture sur laquelle je reviens. Sur ces aspects financiers, on entend beaucoup parler de cahier des charges, de droits de péage, etc.

Si dans le projet, le péage n'est pas supprimé au niveau de Méru, la RD301 ne va pas se désengorger. Les personnes qui se sont installées dans l'Oise, car les terrains ont des prix très attractifs, n'ont pas deux euros à donner pour emprunter cette A16 étant donné qu'ils sont déjà endettés. Il a été dit que l'A16 serait sans péage, je l'espère aussi. Je pense que c'est l'aspect financier qui est le plus important dans ce projet.

Je ne mets pas en cause le projet de l'A16, je conviens que la SANEF en tant que concessionnaire du projet aura à sa charge le coût du prolongement. Au niveau du réaménagement du carrefour de la Croix Verte, si j'ai bien compris c'est elle aussi qui l'aura à sa charge, cela fait une économie pour l'Etat, pour les collectivités locales.

En ce qui concerne les déplacements, c'est un point au niveau financier qui est très important à savoir qu'il faut que ce péage soit supprimé. Le concessionnaire doit rentrer dans ces fonds, c'est évident.

Au niveau des projets locaux il y a eu des présentations des zones industrielles, mais j'ai l'impression que les communes, qui sont autour de cette A16, n'ont pas eu de concertation, même les habitants, pour savoir ce qu'ils veulent faire. Nous au niveau de Villaines-sous-bois on est restreint, avec le PEB on n'a plus le droit de construire. Cela a été imposé.

Villaines-sous-bois est très petite. On voulait nous imposer un tracé A qui allait notamment couper la Plaine de France. C'est le tracé le plus court mais il n'est pas assez court. Il va complètement détruire l'aspect paysager, il va apporter des nuisances, il va apporter essentiellement les poids lourds, si les particuliers n'utilisent pas cette A16.

Je ne comprends pas car on nous fait l'amalgame du rond point existant aujourd'hui et le nouveau raccordement des différentes voies avec les échangeurs. Cela va être complètement supprimé.

Pour moi, le tracé B est le plus favorable pour tout le monde en termes d'environnement, de longueur du tracé, au niveau financier et aussi cela permettait le développement des communes avoisinantes, que se soit Montsoult, Maffliers, ou autre. Cela n'empêchait pas les projets locaux dans l'avenir. C'est vrai que cet aspect financier doit être résolu. Malheureusement on aura peut être une autoroute qui ne servira à rien comme aujourd'hui, comme l'A16 qui est parallèle à la RD301, où le trafic n'a cessé d'augmenter. Je crois qu'il y a eu des travaux il y a deux ans pour fluidifier cette RD301. Sur les études, je n'ai pas vraiment vu l'aspect financier en détail. Si nous pouvions avoir des compléments Mme BRÉVAN.

MME CLAUDE BRÉVAN : Ecoutez, on va essayer. Qu'est ce qu'on peut avoir comme compléments ? Il y a déjà beaucoup de choses qui ont été dites. Je ne crois pas que l'on puisse faire remonter la gratuité de l'autoroute jusqu'à Calais, si c'est ce vous souhaitez.

M. JEREMIE NÈGRE : Comme je le disais tout à l'heure, il n'y a pas eu d'études financières, ni sur le complément d'échangeur à Persan car même si c'est une problématique, ce n'est pas lié pour moi au prolongement de l'A16 entre l'Isle-Adam et le Francilienne. C'est une autre problématique.

MME CLAUDE BRÉVAN : Cela peut avoir un impact sur le trafic qui va venir sur l'A16.

M. JEREMIE NÈGRE : Non, car actuellement la RD301 débouche aussi sur l'A16 sur la partie gratuite, sur la partie tronç commun. En faisant passer le trafic actuel de la RD301 sur l'A16, on libèrera un peu le passage au niveau de l'Oise. Cela aura pour effet d'apporter du trafic. Est-ce qu'on décide de la faire ? Il y aura peut être un effet induit mais cela sera quand même à la marge.

Pour approfondir sur la question du demi échangeur de Persan vous dites qu'il n'y aura pas de report s'il est payant. Il sera sûrement moins fort s'il est payant mais de là à dire qu'il n'y en aura pas. Si actuellement les personnes passent sur la RD301, car elle est gratuite alors que l'A16 est payante à côté, c'est plus par le fait qu'il y ait moins d'échangeur sur l'A16 que sur la RD301. Je pense que certaines personnes seront prêtes à payer un prix, je n'ai aucune idée de combien il sera, surtout s'il y a des abonnements ou autres.

MME CLAUDE BRÉVAN : Je crois que cette question sera étudiée à part car ce sont les Maires qui saisiront le Ministre pour cette demande. Il y aura certainement une concertation entre le ministère, la SANEF et les élus concernés. On ne peut pas en dire plus dans ce débat.

S'il n'y a plus de demande à propos de cette question, nous voudrions descendre plus au sud et arriver au raccordement entre la RN1 actuelle (le débranchement de la RN1) et le prolongement de l'A16. Cela préoccupe certains dans cette assemblée. Quelqu'un souhaite-t-il intervenir ? Voulez-vous nous exposer Monsieur NEGRE ce qui est prévu ?

M. JEREMIE NÈGRE : Nous avons fait cela sous forme de présentation. La question est un peu plus large, c'est la question de la desserte locale. Je sais que les questions se posent surtout au niveau du demi échangeur de Maffliers. Ce qui est prévu dans les différentes solutions, c'est ce qui est inscrit là. Nous avons une infrastructure existante. Essentiellement, nous reprenons la desserte actuelle. Sur les solutions A, B, C, avec le demi échangeur de la RD64E, vers Persan ou vers l'Isle-Adam. Par ailleurs, nous créons ce demi échangeur pour aller vers le nord, sur ce qui sera l'ancienne RN1 après les travaux, donc la RD78, concernant Montsoult et Maffliers vers le Nord.

MME CLAUDE BRÉVAN : Vous n'avez pas un zoom qui permettrait de mieux comprendre comment cela se passe.

M. JEREMIE NÈGRE : J'irai dans le détail après. Je fais en premier une présentation générale. Sur la solution D, nous avons les échangeurs existants. Nous en avons un complet ici puis nous avons celui de la RD64 pour l'Isle-Adam que l'on maintient mais que nous sommes obligés de reconstruire. Si nous rentrons dans le détail, sur le demi échangeur de la RD78, vous avez Maffliers, vous avez la RN1 qui passe ici. L'A16 qui reprendrait la RN1 sur la partie nord. A partir d'ici vous avez la section neuve de l'A16. Nous aurions un demi échangeur qui permettrait, depuis Maffliers, d'arriver par le nord et de repartir ici en direction du Nord avec la RD78 qui est ici. La géométrie qui est présente ici est très zoomée, on a essayé de faire un compromis assez délicat entre les questions de sécurité qui sont propres à un échangeur, sortie à grande vitesse donc temps de freinage, les problèmes de visibilité ainsi que les problèmes paysagers car nous nous insérons sur la RD78 entre Maffliers et Presles, qui est une jolie route départementale qui sillonne dans la vallée.

Nous avons essayé de trouver un compromis, dans l'étude paysagère vous avez une proposition d'insertion de ce demi échangeur. Nous essayons assez rapidement de récupérer le profil un peu sinueux de la RD78 vers Presles.

Il y a une autre question sur ce demi échangeur que nous avons entendue, selon les rumeurs, les personnes aimeraient aller tout droit, notamment en solution A. c'est celle qui écarte le plus le tracé.

Les personnes voulant aller vers la RD301 depuis l'A16 préféreraient sortir ici et redescendre la RN1 requalifiée, prendre ici au niveau de La Croix Verte pour aller tout droit. Sur le plan cela paraît logique. Quand on fait les études de trafics, on fait des tests en termes de temps de parcours.

Nous avons étudié le temps de parcours entre un point A, qui est Sarcelles plus au sud, qui remonte par la RD301, et va en un point B à l'A15 au niveau de l'Isle-Adam. Nous avons deux itinéraires. Le premier utilise la solution A. Le deuxième sort au niveau de la Croix Verte, prend la RN1, reprend le demi échangeur ici pour revenir ici. La différence est de l'ordre de cinq minutes.

Pourquoi cinq minutes ? Nous comparons en termes de distances et de vitesse. La RN1 est plus courte, de l'ordre de 2,5 kilomètres. Seulement après requalification, on est à moins de 50 km/heure, il y a des feux tricolores qui stoppent les véhicules. Nous sommes à peu près à une vitesse de 30 km/heure, ce qui nous fait cinq minutes. Pendant ce temps, avec la solution A, certes nous avons 3,5 kilomètres de plus, les personnes sont obligées de faire un détour, mais nous sommes en moyenne à 100-110 km/heure. Cela fait trois minutes.

De plus, vous avez besoin, au niveau de ces deux points d'échange, d'entrer et de sortir pour partir de la RD301 et après remonter sur l'A16. Nous comptons deux minutes au niveau de la Croix Verte car c'est assez compliqué, une minute au niveau du demi échangeur au nord pour franchir l'A16 par-dessous, traverser le giratoire et rentrer sur l'A16. D'où le total de la différence de cinq minutes. On nous a demandé de soulever le problème de l'échangeur pour la solution D. En solution D, nous avons un autre échangeur que nous transformons.

MME CLAUDE BRÉVAN : Relocalisez-le sur une grande carte pour que l'on voit bien où c'est. C'est au niveau du décrochement de la RN184 et de l'A16.

M. JEREMIE NÈGRE : On parle de cet échangeur, qui est actuellement l'échangeur entre la RN184 et la RD64. Il permet d'aller à l'Isle-Adam.

Actuellement, nous avons l'A16 qui vient d'ici, nous avons la RN1 qui continue ici, en haut vous avez Presles, la RD64, l'Isle-Adam qui est vers l'ouest. Nous avons l'échangeur

existant ici. Pour la solution D, nous sommes obligés de corriger la courbe de l'A16 et de la RN184, ici dans la forêt de l'Isle-Adam. Nous refaisons cet échangeur. Cet échangeur prendra moins de place avec des giratoires. Par contre tout cela sera cassé. On n'en aura plus besoin.

Nous avons toute cette zone que nous pouvons traiter, récupérer. Ici, si nous prolongeons, la RD64 existante se retrouvera ici avec un giratoire ou un carrefour, à voir en fonction du trafic, pour aller vers l'ancienne RN1 qui serait recalibrée ou vers la RD64E vers Presles.

En termes paysager, c'est l'existant et c'est ce que l'on propose. Vous pouvez le regarder complètement à la page 47 de l'étude paysagère. Même question sur ce demi échangeur. On entend dire que des personnes préféreront sortir ici, traverser, reprendre l'ancienne RN1 jusqu'à Maffliers, puis traverser Maffliers et Montsoult pour revenir à la Croix Verte.

De la même manière, l'étude de trafic montre que les temps de parcours sont incomparables. Si nous reprenons notre point A au niveau de Sarcelles et que l'on va jusqu'au point B, nous avons deux itinéraires possible, l'itinéraire par la solution D ou l'itinéraire actuel par la RN1 recalibrée. Nous voyons qu'avec la solution D nous mettons 24 minutes alors qu'avec la RN1, nous mettons 32 minutes. Ce sont les mêmes raisons, ici il faut d'abord sortir de cet échangeur.

Ensuite nous avons une section à priori à 70 km/heure, une section à 50 km/heure. Une section plutôt campagnarde de la RD à 90 km/heure. Ici il faut remonter sur ce que serait l'A16 avec les différentes entrées et sorties. Tout cela prend du temps. Comparé à une personne qui parcourt plus mais va à 100-110 km/heure, forcément celle-ci va plus vite.

M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 AU NIVEAU DE MONTSOULT ET DE MAFFLIERS : Je voudrais que Monsieur NEGRE remette la diapositive montrant le demi échangeur dans un premier temps un peu plus grossi que celui-ci. Ce demi échangeur nous pose plusieurs problèmes. Le premier est celui que vous avez évoqué tout à l'heure en disant qu'à certains moments de la journée, aux heures de pointe, nous risquons d'avoir un déversement de l'A16 sur l'ancien tracé, c'est-à-dire sur la RN1 au niveau de Montsoult et de Maffliers car il risque d'y avoir une saturation de l'A16.

Vous dites dans la diapositive suivante que les gens vont circuler à 110 km/heure sur l'A16 et qu'ils vont mettre un temps X. Je ne m'en souviens plus exactement, je crois que c'était trois minutes. Le seul problème c'est qu'il y a quand même une bretelle d'embranchement entre l'A16 et la Francilienne. Cela m'étonnerait qu'on la prenne à 110 km/heure. Deuxièmement, il y a un autre raccordement au niveau de La Croix Verte qui lui est à une file. Cela m'étonnerait que l'on puisse le prendre à 110 km/heure à l'heure de pointe, même hors heure de pointe car à mon avis on serait sur le dos.

Ce qui me gêne beaucoup, c'est que ces bretelles ont une seule voie. Le débit maximum est de combien ? Tout à l'heure vous m'avez dit 1.200 véhicules par heure. Le matin, en heure de pointe, combien de véhicules arriveront de l'A16 en venant de l'Oise pour aller vers la RN1 ? Beaucoup plus que 1.200 véhicules à l'heure.

Que vont faire les véhicules à ce moment ? Ils vont s'empiler sur l'A16. Ils vont donc sortir au niveau de ce demi échangeur et prendre l'ancien tracé.

Le deuxième est un problème interne à Montsoult et Maffliers. Nous avons dans Montsoult la zone des 70 Arpents, de 35 hectares dont 16 hectares doivent être réhabilités. Dans ces 16 hectares, il y a un centre commercial de prévu avec un parking de 1.500 places. Cela veut dire que l'on aura 4.000 véhicules par jour sauf les week-ends où l'on en aura beaucoup plus. Nous aurons également les camions. Dans la zone des 70 Arpents actuellement, les

16 entreprises présentes sont des entreprises de logistique. Nous avons à peu près entre 400 et 500 camions par jour.

Si nous avons ce demi échangeur, nous aurons toute une partie de véhicules qui repasseront le long de la RN1 actuelle, devant Montsoulst-Maffliers. Tous ceux qui devront repartir vers le Nord de la France repasseront là. Je suis d'accord avec vous, ce n'est pas la grande majorité en ce qui concerne les camions, puisque beaucoup vont vers la région parisienne. Cela fera un flux relativement important. A mon avis une bonne centaine voir même 200.

En ce qui concerne le centre commercial, nous aurons plus de véhicules qui repartiront vers le nord car les magasins de prévus sont un Bricodepôt et un Electrodepôt. Il y en a dans Sud, un à Garges, il n'y en a pas dans le nord. Les gens viendront plus du nord. Ils auront tendance à passer devant chez nous en y allant et en repartant. C'est pour cela que nous sommes gênés par ce demi échangeur, nous préférons qu'il disparaisse.

Je voudrais rectifier une réflexion qui a été faite par le Maire adjoint de Nerville. Le Maire de Maffliers a dit qu'il ne voulait pas que Maffliers se retrouve en impasse. Je suis d'accord avec lui. On n'a pas l'intention de se retrouver le dernier village gaulois isolé dans un coin.

Il existe des routes pour les personnes venant de l'Isle-Adam, ils ont la possibilité de prendre la RD104 et de rejoindre la RD78 pour arriver ensuite à Maffliers. Là-dessus il n'y a pas de problèmes. Les personnes qui viennent de Nerville ont leur route et arrivent par l'intérieur de Maffliers. Ce demi échangeur a un rôle uniquement hors local je dirais. J'attends votre réponse Monsieur NÈGRE.

M. JEREMIE NÈGRE : Sur la question de saturation de l'A16 et de bretelles à une seule voie. L'A16, vous pouvez le regarder dans les études de trafics, n'est pas prévu de saturer même à très long terme. Nous n'avons pas un niveau de trafic suffisant pour cela y compris dans les bretelles. Si c'était le cas, on les dimensionnerait à deux voies. C'est toujours possible de faire des bretelles à deux voies. Vous avez cité le cas de la bretelle de la Croix Verte qui reprendrait le trafic actuel de l'A16 et de la RD301. Actuellement il est inférieur à 1.000 véhicules par heure à l'heure de pointe. Je perle d'un trafic très précis. Le trafic comprendra l'A16 au Nord et la RD301 au Sud.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je veux que l'on prenne le trafic qui passe devant chez nous actuellement aux heures de pointe, le matin dans le sens nord-sud et le soir dans le sens sud-nord. Là ce n'est pas du 1000 véhicules à l'heure. On est à combien actuellement ?

M. JEREMIE NÈGRE : Ce qui passe devant vos fenêtre actuellement est un cumul entre un trafic qui vient de la RD301, de la RN104, de la RD909.

M. JEAN-MARC VALLÉ : La RD909 ne passe pas devant chez nous.

M. JEREMIE NÈGRE : C'est tout cela qui fait que le trafic actuel est de l'ordre de 3.600 véhicules par heure. Là dedans, il y en a que 1.000 qui viennent de la RD301.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Sur 3.600 véhicules, il n'y en aurait que 1.000 qui viendraient de l'ancienne RN1, les autres viendraient de la Francilienne ? C'est contre tous les chiffres qui nous sont donnés par le Conseil Général.

M. JEREMIE NÈGRE : Ils viennent d'un tas d'endroit. Je ne les ai pas là exactement. On pourra les regarder précisément. Au niveau de La Croix Verte, nous avons les origines destination. On sait très bien d'où vient chaque véhicule. Cela fait partie des comptages. Le trafic qui passe sur la RN1 à Montsoulst-Maffliers est un mélange de trafics qui viennent d'un

peu partout. La dominante la plus importante est la RD301. Pour vous donner un ordre de grandeur, le trafic venant de la RD301 est de 1.000. Le trafic venant de la Francilienne Est (Roissy, etc.) est de l'ordre de 700. Après, il y en a qui viennent d'ailleurs.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Sur la RD301, au niveau de Moisselles, nous avons par jour 56.800 véhicules dans les deux sens. Cela m'étonnerait qu'il y en ait que 1.000 par heure qui aillent tout droit, surtout en heure de pointe. Je demande à avoir des preuves bien matérialisées.

M. JEREMIE NÈGRE : Je ne peux pas vous en donner plus, ce sont des données qui viennent de comptages précis réalisés par les bureaux d'études.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je n'arrive pas à comprendre par quel miracle les 3.600 véhicules, qui passent devant chez nous, vont se réduire à moins de 1.000 véhicules sur l'échangeur qui ira prendre l'A16. Je n'arrive pas à le comprendre.

M. JEREMIE NÈGRE : De plus, le chiffre de 3.600 que vous donnez est le chiffre sur les deux axes. Il faudrait presque le diviser par deux.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Quand on est en heure de pointe, il y a un sens qui est privilégié. Je n'accepte pas la division par deux.

M. JEREMIE NÈGRE : Je vais vous donner les trafics exacts et l'on pourra regarder plus précisément. D'autres questions plus intéressantes ? Pour répondre plus directement, s'il y a besoin on peut faire la bretelle à deux voies.

Actuellement, les trafics nous disent que ce n'est pas nécessaire. La zone des 70 Arpents a été prise en compte dans les calculs car le projet était connu. Il est évident que le demi échangeur à Maffliers amène du trafic en plus sur la RN1. Il n'y a pas de doutes là-dessus. Dans le cadre de la solution A, nous avons bien vu que sur la RN1 requalifiée, il y avait un trafic plus élevé que sur les solution B et C. Les chiffres sont clairs. Nous avons tout de même une baisse de 75%. La question est de savoir si c'est notable d'avoir 75 ou 80 % de diminution.

MME CLAUDE BRÉVAN : Sur des questions aussi détaillées en terme de trafics, pourrait-on organiser une réunion qui examine cela en détail.

M. JEAN-MARC VALLÉ : C'est ce que je demande depuis le début Madame la Présidente !

MME CLAUDE BRÉVAN : Au niveau de la CPCD, vous vous retrouvez dans nos locaux afin de regarder cela en détail. Cela devient une affaire d'hyper spécialistes.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je demande une séance de travail là-dessus.

MME CLAUDE BRÉVAN : Monsieur NEGRE, vous organisez une séance sur ces questions très détaillées de charge de trafics sur toutes les voies. Nous veillerons à ce que cela soit fait. Y a-t-il d'autres questions ?

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX : Une première remarque concernant ces notions de trafics. On imagine la situation dans 10 ans, le délai d'entrée en service de ces projets, comme elle est aujourd'hui ; c'est-à-dire avec des automobilistes qui vont lire des panneaux de circulation. Je pense qu'il faut prendre conscience que dans 10 ans, tous les véhicules seront équipés de GPS avec l'état du trafic en temps réel. Les directions prises par le véhicule seront toujours les plus courtes, en prenant en compte les saturations éventuelles. Sur cette question de saturation, comme on l'a dit plusieurs fois, les évolutions de trafics les

plus dynamiques sont sur l'A104. S'il y a des risques de saturation, cela sera sûrement sur l'A104, il y a pas mal de projets de passages à deux fois trois voies confirmant ce projet. Dernière remarque, je ne comprends pas l'intérêt du demi échangeur de la RD78. Si l'un des objectifs du projet est de réduire la circulation à Montsoulst et Maffliers, pourquoi faire ce demi échangeur qui ajoute du trafic ?

M. JEREMIE NÈGRE : Sur le premier point : la signalisation et les GPS. Il y aura sûrement plein de GPS, cela n'empêchera pas l'implantation des signalisations routières. Concernant les GPS, ils intègrent les vitesses qui sont propres aux axes, les vitesses autorisées. Quand ils font le calcul, ils font exactement le calcul que je vous ai montré tout à l'heure. Ils savent que la RN1 requalifiée ira en moyenne à 30 km/heure. Le passage par l'A16, en moyenne à 100 km/heure, il prendra en compte tout cela donc il vous donnera la même indication.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX : Ils prendront aussi en compte le trafic en temps réel.

M. JEREMIE NÈGRE : C'est le deuxième point que vous avez soulevé. C'est le problème de saturation de la Francilienne. C'est vrai que les études le montrent de manière claire. Avec les hypothèses de trafic que l'on a prises qui sont importante, avec un développement de trafic de rocade similaire à ce qu'on a eu ces 10 dernières années, on aura un problème sur la Francilienne, essentiellement entre La Croix Verte et l'A1. Par contre pas de problèmes après la Croix Verte vers l'Ouest. Ce sera un autre projet à regarder. Sachant qu'il y aura peut être d'autres solutions que les solutions Routières.

Sur le demi échangeur de la RD78, il y a eu beaucoup de questions qui s'étaient posées dans l'historique de l'A16. Ce n'est clairement pas un enjeu d'un point de vue routier pour la maîtrise d'ouvrage, de desservir certains endroits localement.

Par contre à l'époque il y avait une demande très forte de la part de Maffliers. A voir si elle est maintenue ou pas pour ce demi échangeur, afin de faire vivre un peu plus Maffliers. Avec la crainte dont a parlé Monsieur VALLE, même s'il ne la partage pas, que Maffliers soit un peu dans un cul de sac. C'est la raison pour laquelle il a été proposé ici. A voir s'il est toujours nécessaire localement.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci. Si vous le voulez bien, nous allons peut être arrêter là car on voit bien que l'assemblée se clairseme. Une dernière question Monsieur LOUP.

M. BERNARD LOUP : Je souhaiterais apporter une modification à ce qui a été dit par Monsieur TOURNAY au début et qui a été dit au cours de plusieurs réunions de débats publics sur la question de l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules suivant le tracé choisi.

Il y a l'étude de sécurité routière qui a été faite par le maître d'ouvrage qui nous donne des indications. Je crois qu'il faudrait que Monsieur TOURNAY nous précise les calculs qu'il a faits. Il parle pour le tracé D d'une augmentation de 300.000 kilomètres.

Dans les calculs qui sont donnés par le maître d'ouvrage, il y a un écart entre le D et le A qui est, sur 2 millions de kilomètres, d'environ 100.000 kilomètres. Même chose entre le A et le B, il y a moins 100.000 kilomètres pour le B. Je crois que Monsieur TOURNAY devrait voir à la page 12 de l'étude de sécurité routière pour rectifier ce qu'il nous a dit régulièrement depuis le début du débat public concernant les augmentations de consommation du carburant qui serait faites.

MME CLAUDE BRÉVAN : Monsieur TOURNAY est parti depuis un moment. Vraiment la dernière, allez y.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Concernant les kilomètres parcourus en plus, je voudrais que l'on se réfère et que l'on puisse verser au dossier l'étude de l'ADEME. Elle a expliqué que depuis 1975, les trajets ont été multipliés par deux par les automobilistes se rendant au travail. L'augmentation des distances parcourues est due aux problèmes de politique de logistique de flux tendu.

MME CLAUDE BRÉVAN : En ce qui concerne les camions !

M. PIERRE-YVES BOUDER : Oui, mais aussi les petits camions. Comme c'est du flux tendu, c'est aussi des petites livraisons. Les distances augmentaient également par les personnes allant faire leurs courses, par les centres commerciaux et les loisirs. Il ne faudrait peut être pas que l'on se focalise sur les quelques petits kilomètres en plus engendrés par la solution D. ce n'est pas cela qui va augmenter la consommation de la France ou du Monde.

MME CLAUDE BRÉVAN : Monsieur qui n'avait pas encore pris la parole, allez y.

M. MAGRO, GERANT DE LA STATION BP SUR LA RN1 A MAFFLIERS : Je reviens sur le demi échangeur qui va desservir la RN1. J'exprime ma volonté de maintenir cette demande. Sinon cela risquerait de pénaliser le peu de commerçants de Maffliers. Cela va dans la logique de laisser le choix aux personnes voulant prendre l'autoroute ou la nationale. C'est ce que je voulais exprimer ce soir. L'A16 est une fatalité, on ne peut pas s'y opposer. Ce que je dis va à l'encontre de l'avis général. Je pense que c'est vraiment nécessaire pour nous, pour survivre, de plus en plus nous avons des taxes. Comme il n'y a pas beaucoup de commerçants à Maffliers, on paye pour tout le monde. Il faudrait penser à laisser ce demi échangeur pour que les commerçants puissent survivre.

MME CLAUDE BRÉVAN : Merci. Il n'y a pas les magasins Leader Price ?

M. JEAN-MARC VALLÉ : C'est une clientèle tout à fait locale.

MME CLAUDE BRÉVAN : Mr VALLE, chacun a tout à fait le droit de plaider pour sa cause. Vous l'avez fait abondamment.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je reconnais que pour lui c'est un vrai problème.

MME CLAUDE BRÉVAN : C'est un service qui est extrêmement important. Chacun a le droit de faire valoir ses enjeux et ses intérêts. C'est le sens même de ce débat public.

Je crois que nous allons nous arrêter là. Il y a déjà beaucoup de personnes de parties. Je vous remercie de cette réunion de travail.

Je vous rappelle que vous avez des petites fiches à votre disposition pour vous inscrire dans les ateliers ou pour la visite sur place. La prochaine réunion portera sur les coûts, sur le financement, sur la phase de travaux, il y aura un point d'étape détaillé. On commencera à aborder la question de la Croix Verte. Nous n'aurons pas trop le temps de peaufiner dans l'atelier. Monsieur le Préfet du Val d'Oise participera à la prochaine réunion, notamment au point d'étape. Je vous invite tous à y venir. L'intérêt de ces réunions est de voir la progression des réflexions sur les différents sujets. La prochaine fois, cela sera l'occasion de dire ce qui pourra être approfondi. Je vous remercie et vous souhaite une bonne soirée.

(FIN DE LA REUNION A 22 H 40).