

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

**REUNION THEMATIQUE
COUT - FINANCEMENT
POINT D'ETAPE**

JEUDI 25 OCTOBRE 2007

Cinéma Conti – Isle-Adam

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE

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

MAITRE D'OUVRAGE :

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

M. JEREMIE NÈGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16

EXPERTS :

M. MICHEL BAJARD, DIRECTEUR ADJOINT DEPARTEMENTAL DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU VAL D'OISE (DDEA 95)

INTERVENANTS :

(DEBUT DE LA REUNION : 20 H 15)

Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public salue les élus de l'Isle-Adam qui accueillent pour la deuxième fois le débat public relatif au prolongement de l'A16, tout en précisant que cette 7^{ème} réunion se déroulera en deux parties : un point d'étape et une thématique axée sur les coûts et financements du projet, la vie quotidienne pendant les travaux, les dessertes locales au regard des besoins actuels et futurs.

POINT D'ETAPE

Pourquoi faire un point d'étape ?

- Permettre d'établir un point factuel de la participation au débat
- Vérifier que l'information donnée au public a été comprise
- Lister les besoins de précisions, les besoins d'études ou d'investigations complémentaires.

Etat des lieux du Débat Public :

- 8 cahiers d'acteurs, montrant des positions argumentées, ont été rédigés ;
- des contributions ont été adressées et mises en ligne, dont une contribution du Conseil général de l'Oise, une contribution d'une association pour la sauvegarde du grand gibier, et une proposition alternative de tracé ;
- Une cinquantaine de questions écrites ont été posées via Internet
- Des avis ont été donnés.
- 7.000 visites du site sont intervenues.

Les débats ont tourné autour des objectifs et des enjeux. Les points de consensus sont les suivants : l'opportunité du projet, la nécessité de réaménager la Croix Verte, et de dévier Montsoult et Maffliers.

Points de divergence ou d'incompréhension :

- Importance d'assurer la cohérence du réseau routier de voies rapides
- Différences d'appréciation sur la vocation du projet : projet d'intérêt local ou à vocation locale ou beaucoup plus large
- Priorité donnée au raccordement de l'A16 à la Francilienne ou à l'axe radial A16/RD301
- Perspectives d'évolution et de reports de trafic

Enjeux actuels :

- Préservation de l'agriculture
- Protection de la forêt et du vallon de Chauvry
- Rétablissement des continuités écologiques
- Qualité de vie aux abords de la RN1

Enjeux futurs :

- Hypothèse d'un prolongement A16 au-delà de la Francilienne
- Contenu des documents de planification (SDRIF, SDL, PLU) ayant une incidence sur le choix de l'infrastructure et surtout en matière d'aménagement des terrains, de développement urbain autour de la Croix Verte
- Connexion des dessertes locales
- Insuffisante capacité des transports collectifs
- Environnement au sens large du terme (bruit, insertion paysagère, pollution)

Mme Marie-Christine PRÉMARTIN, Directrice adjointe régionale de l'Équipement, en charge du pôle Déplacements confirme les propos tenus par Mme Brévan lors de son point d'étape. Elle ajoute que ce projet n'est pas destiné à créer une nouvelle autoroute mais à résoudre un problème de saturation sur la RN1. Même s'il y avait un développement intense des transports collectifs sur ce secteur, l'aspect relatif aux nuisances et aux dessertes actuelles ne serait pas résolu pour autant.

Mme PRÉMARTIN confirme que le projet soumis au débat s'arrête à la Francilienne, et que l'Etat n'envisage pas de le prolonger au-delà.

M. Jérémie NÈGRE, DREIF, Chef de projet A16, souhaite à l'occasion de ce point d'étape revenir sur deux points importants dont il pense qu'ils sont encore mal compris. Tout d'abord, concernant l'éventuelle liaison routière départementale au Sud de la Francilienne pour laquelle le Conseil Général a demandé à récupérer les emplacements réservés historiquement pour l'A16, cette liaison est totalement décorrélée du projet A16. Sa fonctionnalité sera beaucoup plus locale (délester la RD301 et mieux desservir le Sud de la Plaine de France) et la décision de réaliser ou non cette liaison relèvera du Conseil Général. Aussi les solutions proposées pour A16 n'ont aucun impact sur la décision de réaliser ou non cette liaison.

Ensuite, de manière similaire, les questions d'aménagement local (zone d'activités, zone d'urbanisation, front urbain préservant l'activité agricole) relèvent des collectivités territoriales. Ainsi la décision de faire ou de ne pas faire une zone d'activité n'est pas liée aux solutions proposées pour A16. Quelle que soit la solution d'A16, il peut être décider de faire ou de ne pas faire la zone d'activité de la Croix Verte prévue dans le SDOPF ; cette décision relève des aménageurs locaux.

Pour préciser ce propos, M. NÈGRE présente une analyse de l'aménagement de la zone Montsoul/Maffliers/Attainville prévu dans les différents documents d'urbanisme (SDRIF de 1994, SDOPF de 2005) avec l'emplacement et les surfaces prévus pour les zones d'activités et d'urbanisation.

Mme BRÉVAN et M. NEGRE discutent des impacts des différentes solutions d'A16 sur le projet de zone d'activité à la Croix Verte prévue par le SDOPF. Notamment, le barreau autoroutier en solution C n'offre pas d'accès direct pour les riverains et pour la future zone d'activité.

Afin d'amener plus loin la discussion, M. NEGRE tente une interprétation similaire pour le projet de SDRIF actuellement à l'enquête publique. Ce projet comporte des continuités écologiques, une zone d'urbanisation et de développement (4 pastilles de 25 ha) et un front urbain. La Région souhaite que l'urbanisation soit arrêtée pour conserver à l'Est les paysages actuels, une zone plus rurale et des espaces agricoles. L'application de ce front urbain à la zone de Montsoul et Maffliers soulève la question de savoir où les 100 ha de zone d'urbanisation pourraient être implantés.

M. Michel BAJARD, Directeur adjoint départemental de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise (DDEA 95) confirme que l'économie agricole ne doit pas être négligée dans ce secteur mais que les impacts en terme agricole ne se résume pas aux surfaces prélevées, notamment parce que l'activité arboricole est plus fragile et à des enjeux importants. Par ailleurs, la comparaison des solutions nécessite de regarder l'impact sur la forêt.

M. NÈGRE montre les impacts des différentes solutions sur l'espace agricole sur la zone de la Croix-Verte.

Mme PRÉMARTIN indique que l'insertion paysagère des différentes solutions sera exposée lors de la visite sur le site qui interviendra le 6 novembre.

M. Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission Particulière du Débat Public demande si les quatre pastilles du futur SDRIF sont des zones d'activités nouvelles ou si elles comprennent la zone des 70 arpents et le fond de Montsoul ?

M. NÈGRE répond qu'il s'agit d'urbanisation nouvelle, et qu'il n'est pas spécifié que ce sont des zones d'activités.

M. VINCENT BRYCHE, ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT indique que le SDRIF prévoit une requalification des espaces délaissés ou dégradés dans les pastilles d'urbanisation.

M. NÈGRE interprète ces pastilles d'urbanisation comme des zones nouvelles. Mme BRÉVAN confirme que ce point devrait être explicité par un représentant de la Région.

M. GAYRARD s'inquiète que la zone de la cueillette soit considérablement réduite si les zones d'activité du SDOPF sont réalisées. Or le tracé B coupe cette zone d'activité en deux.

M. NÈGRE précise que le tracé B nécessiterait de reprendre le projet du SDOPF mais l'emplacement de la zone d'activité pourrait être déplacé. La solution B n'empêcherait donc pas la zone d'activité de se faire avec les mêmes impacts sur la cueillette. Il réitère que ce sont les documents de planification qui déterminent une zone d'activité et non le tracé de l'infrastructure.

M. Bernard LOUP, Collectif Plaine de France Ouest, déplore que le Syndicat mixte d'études et de programmation qui a réalisé le Schéma Directeur de l'Ouest de la Plaine de France ne se soit pas exprimé. Il déplore aussi l'absence du Conseil Général. De ce fait, le dialogue reste limité, puisque tous les acteurs ne se retrouvent pas autour de la table. Il met en exergue le fait que les élus de ce territoire lient le prolongement de l'autoroute A 16, selon le tracé historique (A) à la réalisation de cette zone d'activité de la Croix Verte. Il souligne que l'activité agricole n'est pas un instrument pour s'opposer à l'urbanisation, cette activité économique fait partie de l'aménagement du territoire et du cadre de vie.

COUT ET FINANCEMENT

M. Pierre-Louis DOUCET, membre de la Commission Particulière du Débat Public, anime cette deuxième partie de réunion, composée de trois thèmes : le coût, le financement, la vie quotidienne pendant le chantier et le problème des dessertes locales.

M. NÈGRE montre que :

- Les aménagements sur l'infrastructure existante sont compris entre 4 et 7 millions d'euros du kilomètre.
- La création d'infrastructure nouvelle est estimée à 15 millions d'euros du kilomètre.
- Les échangeurs représentent un coût compris entre 20 et 40 millions d'euros.

Coût selon les différentes solutions :

- Solution A : 160 millions d'euros
- Solution B : 145 millions d'euros
- Solution C : 190 millions d'euros
- Solution D : 170 millions d'euros

Le financement du prolongement de l'A16 sera assuré par le concessionnaire de l'autoroute, la SANEF. Cette section serait prolongée sans péage, le coût de cette section serait répercuté sur l'ensemble de la concession SANEF.

M. Patrick DEZOBRY, Président du Syndicat Agricole du Pays de France attire l'attention sur le fait les bretelles entre A16 et la RN184 au niveau de l'Isle-Adam sont à 1 voie et provoquent des bouchons importants. L'investissement doit donc être fait pour lever ce point de congestion, comme c'est déjà prévu dans la solution D. Par ailleurs, il exprime que, même si cette solution a un coût important, elle est, selon lui plus conforme au SDRIF qui parle « d'économie d'espace ».

M. NÈGRE confirme qu'il existe des bretelles à une voie qui posent des bretelles. Afin de résoudre ce problème, ces bretelles peuvent être passées à 2 voies sans refaire tout l'échangeur comme en solution D. Le coût de ces travaux n'est donc pas comparable avec celui prévu en solution D.

M. Jean-Marc HUNAUT, AREC, Conseiller Municipal à Villiers-Adam revient sur l'aspect économique du tracé D, qui le laisse dubitatif compte tenu du rallongement de parcours qui entraîne des coûts importants pour les véhicules.

M. NÈGRE demande que la base du calcul avancé par M. HUNAUT lui soit communiquée. Il précise que le bilan socioéconomique a été effectué en incluant la consommation en carburant et les coûts d'entretien supplémentaires des véhicules. Ce bilan montre effectivement que le rallongement de parcours dessert la solution D qui obtient un taux de rentabilité de 20,9% contre environ 30% pour les trois autres solutions.

M. Jean-Loup DESBARBIEUX, Conseiller municipal de Nerville-la-Forêt, se demande pourquoi la SANEF financerait le tracé D. Mme PRÉMARTIN précise qu'il s'agit bien du financement du prolongement de l'A16. Si la solution retenue comporte des portions qui ne sont pas considérées comme faisant partie du prolongement de l'A 16, d'autres sources de financement devront être envisagées.

M. Hugues RIBOLLET, agriculteur à Chauvry et administrateur de la coopérative CAPA France, indique que ces projets sont rentables pour les usagers, la SANEF et les entreprises, mais que les intérêts de la coopérative agricole sont lésés (accès, rentabilité, perte de terrain et d'activité). Il demande que les voiries agricoles soient rétablies et que des indemnités compensatrices pour baisse de chiffre d'affaires soient envisagées.

Mme BRÉVAN demande si la solution C était retenue, si les accès à la coopérative seraient rétablis. M. NÈGRE précise qu'il n'y a pas d'interaction entre les accès à la coopérative et le projet.

M. MERLETTE rapporte une question écrite : quel est le coût d'un morceau d'autoroute en tunnel ? 100 à 150 millions d'euros selon M. NÈGRE.

M. Jean-Marc VALLÉ, Président de l'Association des Riverains de la RN1 à Montsoul et Maffliers, préconise, si la solution C était retenue, de prévoir un barreau à proximité de la RD909 destinée à la circulation locale.

M. NÈGRE précise que cela a été envisagé dans les solutions alternatives qui seront présentées plus tard dans la soirée.

M. BRYCHE demande des précisions sur le tracé TGV pour évaluer ses interactions avec la solution D. Mme PRÉMARTIN précise qu'il n'y a pas d'étude lancée sur cette liaison TGV. M. DOUCET confirme cette réponse en faisant état du courrier reçu de RFF.

VIE QUOTIDIENNE PENDANT LES TRAVAUX

M. NEGRE développe des généralités sur les travaux :

- Interactions entre le chantier, la circulation et la vie dans la zone.
- Rendre les chantiers autonomes et sécurisés
- Présence du maître d'ouvrage (SANEF).

Même s'il est difficile d'entrer dans des détails très précis à ce stade du projet, M. NÈGRE donne les grandes idées pour permettre d'apprécier les impacts des différents tracés et de la Croix verte.

M. DOUCET demande quelle est la durée du chantier de la Croix Verte . M. NÈGRE estime cette durée globalement à deux ans de travaux.

Mme Lydie CHIKHANE, Association Le Clos du Village à Villaines-sous-Bois s'interroge sur l'emprise des travaux et la circulation des engins, notamment pour la solution de base (A). Les communes ont-elles été informées ?

M. NÈGRE indique que l'emprise autour des tracés qui figure dans l'étude agricole du dossier comprend bien cette circulation ; à titre indicatif elle est comprise entre 50 et 60 mètres.

Mme BRÉVAN lit une question écrite : « Comment à l'époque du Grenelle de l'Environnement, peut-on envisager d'engloutir des sommes pareilles dans l'amélioration, l'augmentation de la circulation automobile, quid des réductions de CO₂ et de l'effet de serre ? » Mme BRÉVAN confirme que ce sujet a été longuement abordé lors de la précédente réunion.

Mme BRÉVAN donne lecture de la lettre rédigée par Mme LEMOINE, maire de Champagne sur Oise qui revient sur les points soulevés lors de la réunion qui s'est tenue à Persan, dont la bretelle d'accès sur l'A16 en direction de Paris, le financement du demi-échangeur.

DESSERTES LOCALES AU REGARD DES BESOINS ET ETUDES FUTURS

Quelques idées générales dégagées par M. NÈGRE :

- Délestage général de la voirie
- Rétablissement des voiries existantes, sauf impossibilité technique très forte.
- Amélioration de la situation au nord de Maffliers.

M. NÈGRE montre sur des schémas les différents franchissements et les circulations locales. Il explique comment rejoindre Attainville depuis Montsoult par exemple.

M. Jean-Loup DESBARBIEUX demande comment se feront les circulations locales dans le cadre du tracé C sur la RD909.

M. NÈGRE indique que le barreau entre A16 et la RD301 (reprenant la RD909) serait le prolongement de la RD301 actuelle ; il accepterait donc les circulations locales. Si ce

barreau n'acceptait pas les véhicules agricoles, un cheminement parallèle devrait être envisagé. Ce cheminement serait couplé avec le chemis nécessaire pour rétablir les accès aux parcelles riveraines. Mme PRÉMARTIN amène une explication sur le statut des différentes routes et relève la difficulté de cohabiter entre véhicules à grande vitesse et véhicules lents.

M. KILIDJIAN maire de Maffliers s'étonne que le passage « grande faune » prévu au sud du bois carreau ne figure pas sur les schémas.

M. NÈGRE répond que ce projet est toujours prévu, mais n'apparaît pas sur cette présentation spécifique. Ce passage « grande faune » devrait avoir une largeur comprise entre 20 et 40 mètres.

M. Constantin ANGELOGLOU CODÉRAN 95 s'étonne que les deux passages fermés par la mise à 4 voies de la RN1 ne soient pas rétablis.

M. NÈGRE répond que les études ont été réalisées avant cette demande, elles étaient basées sur le rétablissement d'un seul passage, en concertation avec les agriculteurs du secteur.

M. Jean-Loup DESBARBIEUX souligne que le contournement de la bretelle d'échange entre l'A16 et la RD909 se rapprochera de la voie ferrée.

M. NÈGRE confirme qu'il est nécessaire de rétablir les accès le long de la RD909, ce point doit être étudié, mais ne remet pas en cause le projet.

M. Jean-Marc HUNAUT estime que cette demande rejoint la variante mentionnée dans le cahier d'acteur de l'AREC.

ANALYSE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

M. NÈGRE présente le détail et l'analyse effectuée par la DREIF des trois solutions alternatives, celle de M. FERE, celle d'Agir autrement et celle de l'AREC.

M. Daniel LEGRAND s'inquiète du rétablissement de la circulation locale. Mme PRÉMARTIN et M. NÈGRE fournissent des explications à la question soulevée.

M. François LEMONNIER, Agir Autrement, explicite le tracé alternatif proposé en complément à l'interprétation du cahier d'acteur faite par M. NÈGRE.

Mme BRÉVAN après avoir remercié les participants à cette séance rappelle le caractère particulier de la prochaine réunion, le 9 novembre, sous forme d'ateliers à Maffliers, sans oublier la visite du site qui aura lieu le 6 novembre. Elle rappelle également que des réponses à des questions en suspens doivent être apportées par la maîtrise d'ouvrage.

(FIN DE LA RÉUNION : 23 H 45)