

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 :

M. VINCENT BRYCHE, ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT.....	14
M. GAYRARD.....	14
M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE.....	20
M. JEAN-MARC HUNAULT, AREC, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM.....	20
M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, NERVILLE-LA-FORET	21
M. HUGUES RIBIOLLET, AGRICULTEUR A CHAUVRY ET ADMINISTRATEUR DE LA COOPERATIVE CAPA FRANCE	23
M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT ET MAFFLIERS	25
M. LYDIE CHIKHANE, ASSOCIATION LE CLOS DU VILLAGE A VILLAINES-SOUS-BOIS.....	28
M. DANIEL LEGRAND	34
M. PHILIPPE KILIDJIAN, MAIRE DE MAFFLIERS	35
M. CONSTANTIN ANGELOGLOU CODÉRANNO 95.....	35
M. FRANÇOIS LEMONNIER, AGIR AUTREMENT	43

La séance est ouverte à 20 h 15 par Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, et animée par M. Pierre-Louis DOUCET.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Pour ne pas retarder le déroulement de cette réunion, nous allons commencer tout de suite. Monsieur le Préfet du Val-d'Oise doit venir, nous l'accueillerons à son arrivée. Je salue les élus de l'Isle-Adam qui sont dans la salle et qui nous accueillent une fois de plus dans cette ville : merci Messieurs. Nous sommes dans une configuration un peu particulière dans une salle de cinéma.

POINT D'ETAPE

Nous sommes à la 7^{ème} réunion de ce débat public qui va se dérouler en deux parties : un point d'étape et une partie plus technique que nous détaillerons tout à l'heure, mais dont nous pouvons dire déjà qu'elle va traiter les problèmes de coût et financement, qui ont déjà été un peu abordés mais qui seront plus détaillés, la question de la vie quotidienne pendant les chantiers et la question des dessertes locales au regard des besoins actuels et des besoins futurs puisqu'il faut parler des projets d'aménagement que les villes envisagent de réaliser.

Pourquoi avons-nous souhaité faire un point d'étape ?

Tout d'abord pour faire un point factuel de la participation aux débats, cela peut vous intéresser de savoir comment cela se déroule, s'il y a une participation large, comment le maître d'ouvrage et la commission répondent aux questions adressées et où nous en sommes.

Ensuite vérifier, à cette étape du débat qui est bien avancé sur lequel il ne reste plus que deux réunions, que chacun a compris et entendu la même chose. Cela ne veut pas dire que chacun est d'accord sur tout ce qui a été dit, mais qu'il n'y ait pas de malentendu. C'est destiné à dissiper les malentendus éventuels et je crois qu'il y en a, nous y reviendrons.

Enfin lister les besoins que vous avez en précision, rectification si c'est nécessaire et les besoins d'études ou d'investigations complémentaires que vous souhaiteriez.

Je vais commencer par un point tout à fait factuel de la participation à ce débat où vous avez pu voir que nous sommes un peu moins nombreux, il y a peut-être un peu de lassitude après six réunions, on est cependant une centaine de personnes à chaque fois avec à peu près 1/4 ou 1/3 de nouvelles personnes qui n'ont pas participé aux réunions précédentes. Il y a évidemment un noyau dur assidu de participants mais aussi, à chaque fois, des personnes qui n'avaient pas encore pris la parole. Nous avons fait un décompte du temps de parole des uns et des autres et, pour le moment, nous arrivons à quelque chose d'assez équilibré, nous pouvons vous fournir cet état si vous le souhaitez.

Il est bien évident que des personnes interviennent régulièrement, mais que toute l'assemblée ne prend pas la parole et nous continuons à dire qu'il est souhaitable que le maximum de personnes s'expriment, cela ne veut pas dire qu'il faut que les autres s'arrêtent de parler. Mais redire ce qui a déjà été dit à de multiples fois présente un moindre intérêt que dire des choses nouvelles avec une approche un peu différente pour enrichir les débats.

Les cahiers d'acteurs que nous vous avons proposé de rédiger et d'éditer ont eu du succès, beaucoup de personnes, de groupes, d'institutions ont fait acte de candidature. 5 sont édités à votre disposition, 3 sont en cours de maquettage pour être édités et nous attendons un

dossier promis par le Conseil général du Val-d'Oise, dont je ne sais pas s'il maintiendra son intention d'en rédiger un. En tout, il y a au moins 8 cahiers d'acteurs qui sont intéressants car ils font apparaître des positions argumentées avec des choix très divers, des positions qui font bien ressortir les enjeux privilégiés par les uns et les autres. Je vous invite à les lire.

En dehors de ces cahiers d'acteurs, un certain nombre de contributions ont été mises en ligne sur le site, notamment une contribution du Conseil général de l'Oise, certains d'entre vous se rappellent qu'ils étaient venus faire une intervention très intéressante sur les problèmes de l'Oise en matière de trafic pour montrer comment le nord de la zone allait apporter du trafic sur la zone d'étude elle-même. Il y avait 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, presque toutes ont reçu une réponse, peut-être que certaines sont encore en cours d'élaboration mais il y a eu une réponse argumentée du maître d'ouvrage ou de la CPDP selon la nature même de la question posée.

Il y a eu aussi pas mal d'avis sur le projet que l'on ne peut pas qualifier de contributions en tant que telles mais qui étaient des avis donnés. Le site Internet est visité mais pas exagérément, depuis sa mise en ligne, il y a eu 7.000 visites, cela veut dire que ce débat intéresse.

Au siège de la CPDP à Domont, on dispose de la version papier de toutes les études pour ceux qui n'ont pas Internet mais qui souhaitent les avoir en grand format, cela a eu assez peu de succès car il n'y a eu qu'une dizaine de visites au siège dont certaines effectuées par la même personne plusieurs fois. Si vous souhaitez avoir une connaissance plus fine de tel ou tel point, n'hésitez pas à venir à Domont pour examiner en détail les études agricoles, paysagères, hydrauliques, etc., à votre disposition.

Voilà pour l'état des lieux de ce débat. J'ajouterai que ce débat de mon point de vue et de celui des membres de la CPDP se déroule dans un très bon climat positif et constructif ce qui a levé beaucoup de craintes. Il n'y a pas eu de débats trop houleux comme cela peut avoir lieu à d'autres réunions, nous ne sommes pas du tout sur ce schéma.

Quelle a été la nature des débats, c'est-à-dire de quoi avons-nous parlé ? Ce qui a fait beaucoup de débats ce sont les objectifs et les enjeux. A priori, on aurait pu penser que les objectifs seraient venus dans un premier temps et les enjeux dans le deuxième. En fait, cela ne s'est pas passé ainsi, il y a eu des démarches très itératives entre enjeux et objectifs avec parfois quelques confusions sur ce qu'on appelle objectifs et enjeux, mais c'est la règle habituelle.

Sur les objectifs, il y a eu beaucoup de divergences, le maître d'ouvrage avait étiqueté un certain nombre d'objectifs et manifestement tout le monde n'est pas d'accord sur ces objectifs mais surtout il y a une profonde divergence de vue sur la hiérarchisation de ces objectifs : quel est le plus important ? Quels sont les objectifs secondaires ? C'est là que se trouve la plus grande dispersion de points de vue. Il y a quand même deux points essentiels de consensus : dévier Montsoult et Maffliers.

Le principal consensus, c'est que personne n'a dit qu'il ne fallait rien faire, ce qui est déjà quelque chose d'assez exceptionnel dans un débat public quand on parle d'une nouvelle infrastructure. Derrière ce consensus sur « il faut faire quelque chose », il reste quelques divergences sur ce qu'il faut faire, jusqu'à quel point on évacue le trafic de ce que deviendrait l'ancienne RN1. Ce n'est pas un point trop polémique.

Le deuxième point de consensus, c'est la nécessité de réaménager la Croix-Verte, même si rien n'avait été fait pour le prolongement de l'A 16, tout le monde aurait voté sur la nécessité de réaménager un ensemble routier qui apparaît véritablement comme un nœud très important. A travers cet enjeu de réaménager la Croix-Verte, cela veut dire que l'on adhère à l'idée qu'il faut absolument assurer une continuité de la Francilienne et arrêter cette espèce d'embolie qui se passe plusieurs heures par jour au niveau de ce carrefour.

Il y a des points de divergence ou des points d'incompréhension.

D'abord très clairement, dans les objectifs du maître d'ouvrage, un des objectifs importants que l'on peut comprendre de la part d'un maître d'ouvrage comme l'Etat, qui est responsable d'un grand schéma national sur le plan routier, l'objectif de cohérence du réseau routier de voies rapides apparaît très théorique au public limitrophe, au public qui est concerné par ce projet. Il est bien davantage perçu par les usagers de l'infrastructure qui ne sont pas essentiellement les personnes limitrophes. On voit bien que l'on a eu beaucoup plus de plaidoyers pour une continuité et une cohérence du réseau routier de la part des personnes qui viennent du nord, du Val-d'Oise ou de l'Oise que de la part des riverains actuels de la RN1 et des zones proches.

Deuxième point de divergence sur la vocation et l'objectif de ce projet : pour certains, ce projet a d'abord une vocation locale, ce qui conduit directement à dire qu'il faut faire une déviation simple de Montsoult et Maffliers, en quelque sorte un projet à minima ; d'autres confèrent à ce projet une vocation beaucoup plus large. Même au sein de cette deuxième approche où l'on insérerait ce projet dans un contexte beaucoup plus vaste de ces infrastructures dans un réseau plus compliqué, maillé, à la fois réseau national, voire transnational mais régional, il y a des divergences au sein même de cette perception large.

Comment doit être assurée cette vocation large ? Qu'est-ce qu'on veut privilégier ? Est-ce qu'on doit privilégier le trafic vers l'Est, vers Roissy ? Est-ce qu'on veut privilégier l'axe radial, autrement dit la RN1 et l'actuelle RD301 pour aller jusque vers Paris ?

Finalement, peu importe quel tracé on va prendre mais c'est le raccordement à la Francilienne par le tracé le plus court ou le moins pénalisant. Cela a été dit et cela a conduit à avoir des choix les moins pénalisants mais qui n'étaient pas le plus court, cela a suscité pas mal de débats d'ailleurs.

La grande question autour de ces questions d'objectifs propres de raccordement, était de dire est-ce qu'il s'agit simplement de raccorder la Francilienne ou de créer un éclatement vers l'Est à la fois au même endroit, par le même projet, vers le sud ou vers l'ouest, une sorte de fourche à trois branches ?

Il y a eu beaucoup de débats extrêmement polémiques autour des perspectives de trafic. Bien évidemment, ce qui sous-tend les choix du maître d'ouvrage en matière de projets, ce sont les études de trafic et les projections en matière de trafic. Il n'existe pas de modèle parfait, ce n'est pas non plus de la science fiction, c'est calé sur des références mais on voit bien qu'il y a une extrême difficulté à ce que les participants à ce débat, suivant leurs positions, adhèrent à ces projections en matière de trafic. Il y a évidemment beaucoup de manifestations autour de ces projections de trafic, de transferts des infrastructures actuelles sur les infrastructures nouvelles, etc. Tout cela reste des choses extrêmement difficiles à clarifier.

Les enjeux ont été très présents dans le débat et dans la priorisation des objectifs, c'est surtout ce qui est ressorti de ce débat. Il y a eu comme je l'ai dit tout à l'heure des démarches itératives voire des démarches carrément inversées, on est parti des enjeux, on

en a déduit un certain nombre de choses en matière de choix et, ensuite, on a justifié –il n'y a pas d'idées malintentionnées de ma part quand je dis cela- a posteriori les objectifs à assigner au projet. En réalité, la base, c'était les enjeux et non pas les objectifs en matière de circulation.

Dans les enjeux, il y a deux catégories d'enjeux.

Tout d'abord les enjeux déjà présents sur le site, ils existent. Le premier enjeu, la préservation de l'agriculture. A l'intérieur de cet enjeu, il y a deux aspects qui n'ont pas été complètement clarifiés, ils ont simplement été un peu abordés mais d'une manière assez sommaire. L'agriculture dans ce secteur a trois formes, la polyculture, l'arboriculture et le maraîchage. Ce sont des choses qui ne sont pas tout à fait de la même nature et il est évident que les impacts d'une infrastructure suivant la nature de l'agriculture pratiquée n'est pas tout à fait la même. C'est un point sur lequel il faudra revenir, un hectare de verger ou un hectare de maraîchage cela n'équivaut pas tout à fait à un hectare de céréales. Il faudra véritablement revenir sur cette question.

Autre enjeu, quelquefois nous avons pu avoir un petit soupçon en tant que membres de la CPDP, sans doute était-ce une mauvaise interprétation de notre part, que l'on mettait en avant la préservation de l'agriculture comme rempart à l'urbanisation plutôt que comme la défense d'une économie agricole et de quelque chose qui existait en tant qu'économie. C'est plutôt l'agriculture comme espace non pas naturel mais rural en l'occurrence qui est vu par rapport à ce que peut être un espace urbanisé plutôt qu'un besoin agricole. Il est probable que les deux approches ont existé mais cela nécessite un peu d'être regardé d'une manière un peu fine.

Enjeux d'ores et déjà présents :

- la protection de la forêt et du vallon de Chauvry. Cela n'a pas été au cœur des débats, certes cela a été évoqué mais relativement par très peu de participants même si c'est un enjeu tout à fait important. Probablement est-ce dû au fait que, très vite, la plupart des participants au débat mais pas tous se sont focalisés sur les tracés à l'Est de Montsoul et Maffliers et ont assez peu examiné le tracé D qui consiste en l'élargissement de l'A184 et de la Francilienne. Il n'empêche que c'est un enjeu important qui mérite d'être regardé ;
- le rétablissement des continuités écologiques, il est vrai qu'il y a manifestement des dysfonctionnements actuels auxquels il faut remédier qui sont d'ores et déjà présents en l'absence même de nouvelles infrastructures et l'occasion de réaliser un projet nouveau pour améliorer ces continuités écologiques est ressorti à plusieurs reprises ;
- enjeu essentiel que j'aurais pu citer en premier, c'est la qualité de la vie aux abords de la RN1, qui a été constamment présent et qui justifie, en dehors de toute question de circulation, l'objectif de déviation des communes de Montsoul et de Maffliers.

Au-delà de ces enjeux actuels qui existent déjà, il y a eu des enjeux futurs, des enjeux à venir dont on ne connaît pas encore toutes les données. Les enjeux futurs avec des questions auxquelles on est incapable de répondre aujourd'hui parce qu'il y a des positions extrêmement différentes et qu'en quelque sorte personne ne peut affirmer si cela se fera ou ne se fera pas.

- La première hypothèse, pour certains l'hypothèque, d'un prolongement de l'A16 au-delà de la Francilienne, certains évoquant son prolongement jusqu'au BIP, d'autres

disant même qu'il faut aller jusqu'au périphérique alors qu'une troisième famille de participants au débat repousse toute idée de prolongement de ce tracé.

Cela a été beaucoup évoqué, il y a une crainte extrêmement forte de la part de certains, un souhait clairement exprimé de la part d'autres, et pour le moment, il y a assez peu de choses concrètes à répondre face à cela si ce n'est que l'Etat a renoncé à ce prolongement et qu'il existe des emprises réservées dont le Département a demandé de pouvoir bénéficier. C'est tout ce qu'il y a et cela reste quelque chose difficilement intégrable comme une donnée fondamentale du débat.

- Le deuxième enjeu, c'est le statut un peu difficile dans lequel nous nous trouvons qui est celui des documents de l'Etat et des documents de planification ; cet emboîtement du Schéma directeur régional Ile-de-France, du Schéma directeur local, puis des Plans locaux d'urbanisme.

On a un Schéma directeur régional qui est en révision, un nouveau schéma directeur régional qui est à l'enquête publique mais qui n'est pas approuvé, dont on n'est pas certain qu'il sera approuvé du tout dans l'état où il est actuellement, personne ne peut le dire ni dans un sens ni dans l'autre d'ailleurs puisqu'il n'a pas fini son parcours.

On voit derrière ce schéma directeur régional des enjeux extrêmement importants en matière de choix de l'infrastructure et surtout en matière d'aménagement des terrains, de développement urbain autour de la Croix-Verte et dans le secteur ; sujet qui est revenu d'une manière absolument récurrente dans ce débat comme une crainte tout à fait importante. On voit bien qu'il y a une évolution très importante entre le schéma directeur de 1994 et le nouveau schéma directeur sur ce point, on a demandé au maître d'ouvrage d'apporter des clarifications à ce point parce qu'il est bien évident que ces modifications sont à la fois quantitatives et qualitatives, et que cela peut avoir un très fort impact notamment sur les choix en matière de tracé pour le prolongement de l'A16 mais aussi le réaménagement de la RN1.

- Un autre enjeu à venir, c'est la connexion des dessertes locales avec ce réseau de voies rapides. Actuellement, cela ne fonctionne pas extraordinairement bien, il y a énormément de doléances autour de ce carrefour de la Croix-Verte un peu difficile à franchir, un peu compliqué. Même si toutes les questions de voirie ne relèvent pas du tout du maître d'ouvrage qui a quand même en charge la voirie rapide, on voit bien que l'on doit dans la réflexion articuler ces deux niveaux de dessertes, cette espèce de trame de dessertes locales et de voies rapides.
- Enjeu important qui est ressorti à plusieurs reprises, sur lequel nous n'avons toujours pas de réponse malgré les questions que nous avons posées, c'est l'insuffisante capacité des transports collectifs à offrir une solution alternative ne serait-ce que très partielle.

On se rend bien compte que compte tenu de la faible densité urbaine de ce secteur, on ne peut pas aller chercher les habitants un par un dans tous les villages alentours mais on aurait souhaité avoir d'une manière précise un état des dessertes non pas tellement parce qu'on ignore où sont les voies ferrées et les gares, nous le savons, mais sur les perspectives d'amélioration des cadencements, du niveau de service des transports collectifs, leur régularité.

Nous avons eu quelques informations sur des perspectives d'autobus mais, pour le moment, nous sommes toujours en attente de réponse de la part du Syndicat des

transports Ile-de-France sur cet aspect, mais il paraît que cela devrait venir. On nous avait demandé d'en faire une expertise, il n'appartient ni au maître d'ouvrage ni à la CPDP de faire une expertise des transports collectifs de l'Ile-de-France mais on pourrait au moins avoir un état des lieux extrêmement précis et des perspectives tout à fait précises aussi pour savoir comment tout cela va pouvoir s'articuler : est-ce que cela va déléster ou pas le transport routier ?

- Enjeu général, je l'ai peu évoqué, la question de l'environnement au sens large du terme. Dieu sait que pour le moment c'est un sujet dont on débat. En fait, il a surtout été question des problèmes de bruits, mais à la fois comme un enjeu actuel, notamment par les habitants de Baillet qui considèrent que les nuisances de la Francilienne sont excessives mais aussi face à des craintes liées à l'infrastructure nouvelle.

Il a été assez peu parlé des questions d'insertion paysagère du projet, un peu évoqué mais très vite évacué. C'est une des raisons pour lesquelles nous allons organiser un atelier spécifique sur cette question avec une visite sur le site. Lors de la dernière séance, a émergé la question de la pollution et de l'émission de CO₂ liée à l'augmentation du trafic et au trafic actuel. Cela a été abordé d'une manière générale, sous un angle intéressant mais très difficile à appliquer sur un projet qui fait 8 km et qui reprend très largement du trafic qui d'ores et déjà est dans la zone.

Voilà le point d'étape que les membres de la CPDP et moi-même voulions faire, ce n'est pas exhaustif bien évidemment, il y a eu d'autres choses mais c'est ce qui nous est apparu comme les points les plus saillants, les plus importants à la fois en dits et moins traités alors que cela pourrait être un peu plus approfondi.

Je souhaiterais maintenant que le maître d'ouvrage nous dise comment il voit ce point d'étape non pas pour avoir son sentiment, parce qu'il n'a pas trop à le donner, mais surtout pour qu'il dise ce qui lui manque en quelque sorte comme opinion, avis des participants au débat pour mieux connaître vos réactions face à tel ou tel aspect. Je lui demanderai également de revenir sur les quelques points que j'ai évoqués et qu'il faudrait clarifier pour être bien sûr que nous parlons de la même chose, en particulier la localisation éventuelle de zones d'activité qui ont tellement agité les esprits et qui se posent en des termes assez différents quand on regarde de près le schéma directeur soumis à l'enquête publique, s'il devait être approuvé.

Après cette intervention du maître d'ouvrage, il y aura une phase de débat, nous vous donnerons la parole pour que vous puissiez vous exprimer et dire si vous partagez ces analyses. Si j'ai paru un peu critique, c'est aussi dans le but de piquer un peu l'assistance en disant comment nous avions ressenti les choses, c'est délibérément quelquefois un peu impertinent. Vous nous direz ce qu'il est utile de compléter.

Nous aborderons la deuxième partie beaucoup plus technique après. Nous allons essayer de laisser pas mal de temps pour cette deuxième partie, non pas parce que je pense que les questions de coût et de financement vous passionnent mais parce qu'elles ont déjà pas mal été évoquées mais quand même. Les périodes de gêne pendant les travaux, ce n'est pas complètement négligeable et nous commencerons à regarder les dessertes locales pour préparer le travail des ateliers qui auront lieu le 9 novembre à Maffliers avec trois ateliers :

- sur l'aménagement de la Croix-Verte et son articulation avec les réseaux de dessertes locales,

- sur l'insertion paysagère des projets avec une visite qui précèdera cet atelier le 6 novembre pour lequel certains d'entre vous se sont inscrits,
- sur le réaménagement de la RN1 qui, encore une fois, ne peut pas être totalement déconnecté des perspectives d'aménagement ou de développement qui sont contenues dans les différents documents d'urbanisme sachant que l'on ne peut pas réaménager une voirie en ignorant complètement ce qui risquerait de se produire dans un délai pas si lointain.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN, DIRECTRICE ADJOINTE REGIONALE DE L'EQUIPEMENT, EN CHARGE DU POLE DEPLACEMENTS : Nous traitons à la fois les aspects d'infrastructures routières pour le compte de l'Etat et les aspects déplacements et marchandises dans le cadre des relations avec la Région et le STIF dans le cadre du contrat de projet Etat-Région. Jérémie NEGRE, chef de projet de l'A16, interviendra et nous serons courts dans cette intervention sur le plan d'étape car Madame la Présidente a dit déjà beaucoup de choses et, de notre point de vue, beaucoup de points ont déjà été abordés au cours des différentes séances.

Nous sommes bien sûr très attentifs à tout ce que les uns et les autres disent, à tous les arguments, les questions que vous posez, à tous les points que vous demandez à approfondir ultérieurement car, à ce stade des études, tout n'est pas approfondi d'une manière générale sur tous les sujets.

Nous avons bien entendu tout ce qui a été dit sur les précautions qu'il faudra prendre ultérieurement quelle que soit la décision qui sera prise sur ce projet. En entrée de jeu, je voulais dire que nous sommes bien là pour résoudre un problème actuel qui se pose, un problème de saturation et de congestion sur la RN1. Il ne s'agit pas de créer une nouvelle autoroute mais de résoudre un problème de déplacements actuels. Même en développant les aspects transports collectifs, cela ne répondra pas à la situation actuelle, aux nuisances et aux problèmes de dessertes actuelles. Ensuite Jérémie NEGRE pourra aborder un certain nombre de questions.

Autre point que je souhaite préciser, Claude BRÉVAN l'a aussi évoqué, le maître d'ouvrage Etat a bien indiqué que le projet qui était soumis au débat est un projet qui s'arrête à la Francilienne, il ne s'agit pas, pour le compte de l'Etat, d'un prolongement ultérieur au-delà de la Francilienne ; c'était un point important à souligner.

M. JEREMIE NEGRE, CHEF DE PROJET A16 : Pour réagir aux propos de Mme BRÉVAN, il est important de dire que pour le maître d'ouvrage il n'est pas encore temps de regarder précisément les positions prises par chacun, nous le ferons après. La seule chose que nous souhaitons ce soir à ce point d'étape c'est de renforcer un peu le discours sur des points abordés sur lesquels on estime qu'il y a certaines imprécisions ou incompréhensions. Pour réagir à ce qu'a dit Mme BRÉVAN, deux sont très importantes, j'aimerais arriver à lever un certain nombre de choses qui sont des contresens à mon avis.

Le premier, c'est sur la liaison au sud de la Francilienne, il est un peu difficile de trouver le terme, Mme BRÉVAN a parlé de prolongement, ce n'est pas le prolongement de l'A16, très clairement. Comme l'a dit Marie-Christine PRÉMARTIN, l'A16 s'arrête à la Francilienne, c'est une décision de l'Etat.

Après restent des emplacements réservés car historiquement l'A16 allait bien plus loin et le Conseil général a demandé, dans le cadre de la réalisation du SDRIF, de récupérer ces emplacements réservés pour se préserver dans l'avenir la possibilité de faire une liaison routière.

Ce n'est pas juste un changement de plume et on passe la main au Conseil général. Si c'est quelque chose qui se fait et qui est décidé par le Conseil général, c'est une décision qui ne nous appartient plus et, ensuite, ce n'est clairement pas la même fonctionnalité. Je parle un peu au nom du Conseil général, cela me gêne et je mets des parenthèses, si le Conseil général souhaite préserver cette opportunité, c'est essentiellement pour délester l'ancienne RN1 actuelle au sud, celle qui passe à Moisselles et qui va jusqu'à Sarcelles, d'un trafic important ; c'est également pour favoriser la desserte de la Plaine de France. Ce sont des enjeux qui n'ont rien à voir avec les enjeux que l'Etat porte qui sont des enjeux d'un réseau autoroutier qui doit desservir à un niveau interrégional voire national.

Ce projet se fera ou ne se fera pas, c'est le Conseil général qui en décidera, la Région aussi dans le cadre du SDRIF. C'est un débat qui est ouvert et qui est très important. Je comprends l'intérêt que chacun y porte mais, ce qui est vraiment important pour nous, c'est de dire que ce n'est pas corrélé au projet de l'A16.

Quelle que soit la solution qui sort, s'il y a une solution qui sort, elle ne favorisera pas ce barreau du Conseil général. Ce sera une décision de savoir si l'on veut vraiment délester la RD301, si on est prêt à faire des prélèvements de terres pour faire cette voie. C'est vraiment une décision importante à prendre mais pas corrélée avec l'A16. Pourquoi ?

(Passage diapo)

Parce que le barreau en question est par-là et ira jusque-là. Si l'on regarde par rapport aux différents tracés, cela se prolonge ici. Comme historiquement, ce sont les emprises de l'A16, cela se rapproche plus de la solution A mais, dans une optique où c'est juste un itinéraire de délester la RD301, même si c'est la solution D ou la solution B qui se fait, rien n'empêchera et ce sera peut-être plus facile à faire, de réaliser ce barreau. Ce n'est pas exactement l'enjeu du débat et il est très important pour nous de dire que ce n'est pas le choix de telle ou telle solution qui décidera de si l'on fait ou pas ce barreau. Quelle que soit la solution, il sera toujours possible de faire ou de ne pas faire ce barreau.

Deuxième point concernant l'aménagement local. De la même manière, ce n'est pas une prérogative de l'Etat, c'est aux aménageurs locaux, aux élus locaux, à la Région ou au Département de discuter du meilleur aménagement à trouver mais, tout de même, on voit que cela interfère dans le débat. C'est une question intéressante sur la zone puisqu'on retrouve aussi un certain nombre d'enjeux en termes de préservation du caractère rural, de l'agriculture, de bourg sympathique.

On comprend qu'il y a un enjeu qui est fort, on comprend l'intérêt que se posent les personnes mais il y a une vérité importante à redire. De la même manière, ce n'est pas le projet de l'A16, quelle que soit la solution, qui va décider si l'on fait une zone d'activité ou pas, si l'on fait un développement urbain sous forme d'habitats ou pas, ce sont des décisions locales.

Pour dire les choses autrement, quelle que soit la solution (A, B, C ou D), il faudra peut-être modifier son emplacement, il faudra peut-être réfléchir différemment à la manière dont on dessert cette zone car, forcément les solutions auront un impact sur la desserte et son emplacement, mais la volonté de faire cette zone ne ressort pas de cette décision, c'est une décision différente. Cela s'applique dans le cadre du SDOPF ou dans le cadre du document du SDRIF qui n'est pas encore figé, qui n'a pas un caractère que l'on peut prendre en compte tel quel.

Pour étayer ce propos et comme on sent que beaucoup de questions se posent à ce sujet, j'ai préparé une petite présentation pour recadrer les choses. Pour moi, il n'y a pas un lien direct avec l'A16 mais on sent que beaucoup de choses se disent.

(Passage diapos)

Deux choses sont très différentes, d'abord ce qui existe, ce qui est approuvé, qui a une valeur juridique, le SDRIF de 1994 qui a été appliqué sur la zone au niveau intercommunal dans le SDOPF (schéma directeur de l'ouest de la plaine de France) et, ensuite, actuellement une enquête publique est en cours pour un projet de révision du SDRIF. Nous allons aborder les deux points séparément.

Sur l'existant, pour bien resituer les choses car beaucoup de choses se disent qui ne sont pas totalement exactes. Actuellement, deux zones existent : la zone des 70 arpents qui fait 30 ha et la zone du fond de Montsoul qui fait 30 ha.

Dans les projets (ce qui est les documents d'urbanisme) de nouveau urbanisables, au niveau du SDRIF de 1994, 190 ha étaient ouverts à l'urbanisme. Sur ces 190 ha, le SDOPF de 2005 a proposé deux zones : 50 ha du côté de Maffliers et 75 ha de Montsoul Attainville. Par rapport à cela, le projet en cours propose a priori 4 fois 25 ha, soit 100 ha.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Pouvez-vous préciser de quel type d'urbanisation il s'agit suivant les documents d'urbanisme, ce n'est peut-être pas la même chose, cela peut être des zones d'urbanisation, des zones mixtes, de logements, à vocation d'activité.

M. JEREMIE NEGRE : Les SDRIF que ce soit le 1994 ou le 2007 ne disent pas quelle destination on donne aux zones. Le SDRIF de 2007 ne donne aucune indication, c'est au libre choix des élus. Le SDRIF de 1994 disait qu'il devait y avoir un couplement entre la zone de Domont et la zone de Montsoul, avec la zone Montsoul autour de la Croix-Verte qui servait plutôt à l'activité et la zone de Domont qui était plutôt sur l'habitat

Enfin le SDOPF 2005 prévoit une zone de 75 ha autour de la Croix-Verte, dite avec de l'activité ; au niveau de Maffliers et de la RN1, qui est actuellement un champ, avec 50 ha qui sont plus une zone mixte, activité, équipements et traitement paysager.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Est-ce que les terrains à l'ouest de la RN1 sont urbanisables ou pas ?

M. JEREMIE NEGRE : Non, les rayures jaunes sont des terrains agricoles.

Si l'on essaie de répartir cela sur les photos aériennes, vous voyez la Francilienne, Montsoul, la voie de chemin de fer, la RN1, Maffliers, la zone des 70 arpents, Attainville, Baillet-en-France et on a essayé de reporter ces zones. Quant aux zones existantes dont je parlais, 30 et 30 ha, ce sont les 70 arpents et la zone du fond Montsoul. La première zone inscrite au SDOPF a été appelée SDOPF Montsoul Attainville, c'est la zone d'activité autour de la Croix-Verte, soit 75 ha ; la deuxième zone, le SDOPF de Maffliers, c'est 50 ha. Ceci pour bien expliquer comment est construit le SDOPF pour l'instant.

Quand on parle de 200 ha, il faut revenir à certains principes de la réalité, il est inscrit dans le SDOPF de 150 à 200 ha et c'est la zone complète en incluant l'existant qui fait déjà 60 ha. On est plutôt sur 75 ha d'un côté et 50 ha de l'autre.

Là-dessus, c'est ce que vous retrouvez dans le dossier quand on a étudié l'impact de l'A16 sur les projets d'urbanisation, nous avons simplement comparé l'A16 par rapport aux

documents existants et à l'évolution qui est prévue actuellement. C'est la seule chose par rapport à laquelle nous pouvons vraiment nous référencer tant que le projet de SDRIF n'est pas clairement défini. Nous avons dit, c'est naturel, que les solutions A et D n'ont pas d'impact sur ces projets, elles permettent de les réaliser sans problème. La solution C resterait compatible mais il faut regarder de près la manière dont on desservirait la future zone d'activité au niveau de la Croix Verte. La solution B a un impact plus fort parce qu'elle passe dans la zone définie au SDOPF autour de la Croix Verte, de la zone de 75 ha.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : La solution C serait compatible mais elle handicape la desserte de la future ZA alors que j'ai l'impression que tout le monde avait compris qu'au contraire cela la favorisait puisqu'il y avait un demi-échangeur à hauteur de la RD909.

M. JEREMIE NEGRE : Non, parce que le demi-échangeur est voué à rabattre le trafic qui veut aller vers la RD301.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Mais il n'exclut pas d'avoir des branchements sur la zone d'activité qui se trouvera au nord.

M. JEREMIE NEGRE : Non, il faudrait compléter l'échangeur, a priori ce n'est pas aisément réalisable.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : En quoi cela est-il plus compliqué qu'avec la solution A ?

M. JEREMIE NEGRE : En solution C, vous avez un barreau qui devient de type autoroutier et il n'y a pas d'accès direct pour les riverains. On est bien obligé a priori de faire les échanges par la Croix-Verte. En termes de dimensionnement, cela ne pose pas de problème particulier avec la Croix-Verte telle que nous l'avons dessinée dans les différentes options.

Pour en revenir au SDRIF, il est en révision actuellement, le projet du SDRIF tel qu'il est c'est celui qui a été voté par la Région en février 2007, c'est actuellement la vision de la Région. Ce projet est soumis à une enquête actuellement, il sera a priori amendé de quelques remarques des différentes personnes et collectivités concernées. Dans un deuxième temps, il doit être approuvé par l'Etat, sachant que l'Etat a un certain nombre de réserves sur ce projet. Ceci juste pour dire qu'on ne peut pas en tenir compte tel quel puisque c'est un projet qui n'est pas définitif, qui n'a pas de valeur juridique.

Voici le projet. Vous retrouvez Montsoult, la zone urbaine de Montsoult (en marron plus foncé), la zone urbaine de Maffliers ici, la zone de Baillet, la zone d'Attainville, la Francilienne (en gris) et la voie ferrée. Dans le projet de ce SDRIF, il y a des continuités écologiques (en vert) et en termes d'urbanisation, de développement, ce sont les 4 pastilles de 25 ha et ce front urbain. Le front urbain veut dire que la Région souhaite qu'on stoppe l'urbanisation à ce niveau pour conserver à l'Est les paysages actuels, l'agriculture, une zone plus rurale.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Pouvez-vous remettre l'image ? Que représente la partie droite au sud du front urbain et qui continue sur la Francilienne ? Il y a une espèce de barreau, jusqu'où se situe-t-il ?

M. JEREMIE NEGRE : Vous parlez du projet A.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Non, pas la partie en pointillés, on est dans le front urbain (brun) il y a une courbe et quelque chose qui descend tout droit et qui se rabat vers l'ouest.

M. JEREMIE NEGRE : Tel qu'il est représenté, sur cette partie, il prend comme front urbain la Francilienne et la RN1.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : La Francilienne au sud et la RN1.

(Passage photo aérienne)

M. JEREMIE NEGRE : Nous allons projeter le front urbain sur la photo aérienne mais, avant de faire cet exercice, il faut être assez clair sur ce qu'est le SDRIF et son niveau de précision. C'est un document qui est régional. Il n'a pas à entrer dans un niveau de détail trop important. C'est dit clairement dans le texte du SDRIF dont je vous ai mis des extraits. La carte doit se lire au 200.000ème et toute interprétation qui serait faite à une autre échelle est proscrite. Cependant, nous avons là un front urbain écrit d'une manière assez précise et on peut essayer, dans le cadre du projet que ce soit un débat qui devrait avoir lieu dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF, de coller sur le réel.

Concernant les pastilles qui font 25 ha, elles ne sont pas périmétrées, c'est-à-dire que le SDRIF ne dit pas qu'il faut qu'elles soient précisément à un endroit. C'est aux élus locaux de décider comment et à quel endroit ils décident d'urbaniser ou de densifier. Ici on a des pastilles et un front urbain. Le front urbain est représenté de manière très précise, on a vu à quel point il est décroché.

Si on fait cet exercice avec toutes les précautions qui s'imposent, là où vous aviez la zone et à même échelle le SDRIF et la RD909. Quand on le répercute sur la photo aérienne, il passe un petit peu entre Montsoult et Maffliers, il passe à l'Est de la voie ferrée très légèrement puis et il revient dans la cueillette et revient ici au niveau de la RN1. Si l'on superpose cela par rapport aux surfaces du SDOPF, on voit bien qu'il passe en plein milieu de la zone du SDOPF de 75 ha au niveau de la Croix-Verte et également au milieu de la zone du SDOPF de 50 ha au nord à Maffliers. Très clairement, le SDOPF, tel qu'il est défini maintenant, ne semble pas être compatible avec le projet SDRIF de la Région. Reste à poser une question complètement neutre dans le cadre de l'enquête publique : où met-on les 4 pastilles donc 100 ha de développement urbain ?

La zone qui paraît la plus évidente c'est cette zone-là qui était à 50 ha avant d'être amputée un petit peu, elle devrait être moindre, de l'ordre de 35 ha. Il nous manque encore pas mal d'hectares si l'on veut utiliser les 100 ha. Ensuite, il y a cette autre zone avec ici une première voie ferrée et une deuxième voie ferrée, il n'y a pas de lien avec les infrastructures existantes, il paraît délicat d'y mettre quelque chose. Dernière option, cette zone qui n'était pas urbanisable au SDOPF mais qui pourrait le devenir mais, même avec cela, nous n'arrivons pas à 100 ha.

Une fois de plus il n'est pas de notre ressort de dire ce qu'il faut faire, ce n'est pas le travail du maître d'ouvrage. En revanche, par rapport au projet SDRIF, on peut regarder la compatibilité avec l'A16. On voit que sur les solutions A, C et D, on est loin de cette zone, donc on n'interfère pas avec les secteurs d'urbanisation et avec le front urbain. Dans la solution B, on voit qu'on pénètre à l'intérieur du front urbain, ce qui réduit d'autant les surfaces qui seraient urbanisables. Dans le cadre de cette solution, elles pourraient servir à matérialiser ce front urbain mais de manière plus restrictive, c'est-à-dire qu'elles obligeraient l'urbanisation à se faire plus à l'intérieur de Montsoult et Maffliers.

Ici, la même image mais avec la solution B en plus. On voit bien que la solution B entre dans le front urbain, déjà que cette zone semblait plus difficile à développer si, en plus, on a l'infrastructure ici, on imagine bien que ce n'est pas pertinent. Si je comprends bien le projet de la Région, l'urbanisation se ferait plutôt entre Montsoult et Maffliers.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Nous allons avancer parce qu'on a beaucoup parlé des zones d'activité très larges sur la cueillette, on voit bien qu'il y a là une question. On a aussi beaucoup parlé du réaménagement de la RN1 et c'était aussi en lien avec ce réaménagement que nous avons demandé au maître d'ouvrage d'approfondir ce point car il est bien évident que si 100 ha d'urbanisation se déversent sur la RN1, on n'a pas tout à fait le même réaménagement de la RN1 actuelle. Ceci pour dire qu'il y a des questions à se poser même si on est incapable d'y répondre aujourd'hui puisque le schéma directeur de l'Île-de-France est toujours en gestation.

Pouvez-vous poursuivre sur le sujet ou peut-on demander à Monsieur BAJARD de parler des questions de l'agriculture notamment le fait qu'un ha n'équivalait pas forcément à un ha ? Pouvez-vous dire quelque chose à ce sujet parce qu'on a bien vu dans les débats que les responsables de la cueillette ne tenaient pas exactement les mêmes propos que d'autres représentants du monde agricole ?

M. MICHEL BAJARD, DIRECTEUR ADJOINT DEPARTEMENTAL DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU VAL D'OISE (DDEA 95) : Madame la Présidente, vous avez posé le vrai sujet sur le secteur. On l'a à peine effleuré le jour de la présentation mais en ce qui concerne la cueillette, le maraîchage, l'arboriculture et les grandes cultures, effectivement les rendements sont tout à fait différents à l'hectare. Votre précision un ha ne vaut pas un ha est tout à fait pertinente.

On n'a pas trop insisté sur l'économie agricole le jour de la présentation mais chacun sait ici que le département est très bien placé, que presque toutes les activités agricoles sont rentables. Pour certaines en difficulté, notamment l'arboriculture, on apporte des aides temporaires. Je n'avais pas très bien vu les zones d'activité mais, à terme, elles remettent bien en cause ces activités d'arboriculture sur le secteur. C'est un vrai sujet qu'on aborde ici et cela redistribue un peu les cartes.

On n'a pas beaucoup parlé non plus de la forêt, c'est un sujet qui avait été vu sur le premier tracé de la Francilienne bien traité. Il peut se remettre en cause sur la solution D que l'on voit réapparaître un petit peu. Pour les autres solutions A, B et C, on vient de voir qu'elles ont des impacts assez différents. La B qui est la plus courte (la jaune) paraissait assez séduisante mais elle l'apparaît moins aujourd'hui par rapport au monde agricole et par rapport aux aménagements des zones d'activité futures. Il y a vraiment un débat important et intéressant sur chacune des activités.

Au terme de l'économie agricole du secteur, ceux qui se sont penchés dans l'étude du Cabinet GREUZAT l'ont bien vu, il faut vraiment qu'on s'y attarde, il y a un enjeu vital avec les futures zones.

M. JEREMIE NEGRE : Pouvez-vous remettre la diapo sur la zone de la Croix-Verte d'un point de vue agricole ? C'est la conclusion de l'étude agricole, c'est-à-dire qu'on a effectivement des solutions A et C qui prélèvent beaucoup plus ; en revanche, la solution B qui se raccroche à la Croix-Verte, traverse la cueillette (en bleu) alors qu'en jaune vous avez les zones de polycultures, céréales, etc. Ici, on traverse légèrement la cueillette avec un impact assez important puisqu'on est à proximité et il y a un impact en termes de bruit, de paysages, etc., sur la cueillette. D'où le fait qu'en termes de chiffres, on est à 59 ha pour les solutions A et C, à 44 ha pour la solution B mais chaque ha ne se vaut pas tout à fait.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Dernier point qui va faire l'objet d'une prochaine réunion et qu'on n'a pas énormément développé, ce sont les aspects insertion paysagère des différentes solutions.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : C'est ce que nous allons regarder, il y aura une étude un peu complémentaire qui sera faite à la demande de certains participants de voir s'il est possible ou non d'encaisser la deuxième partie du tracé B. On ne peut pas en disposer ce soir mais le maître d'ouvrage va travailler pour le jour de l'atelier, cette approche aura été fouillée.

M. PIERRE-GERARD MERLETTE, MEMBRE DE LA CDDP : Les quatre pastilles du SDRIF futur sont-elles des zones d'activité nouvelles ou est-ce qu'elles comprennent la zone des 70 arpents et le fond de Montsout ?

M. JEREMIE NEGRE : C'est de l'urbanisation nouvelle mais ce n'est pas forcément des zones d'activité.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Ce sont des zones d'urbanisation préférentielles dans l'objectif de densifier.

M. VINCENT BRYCHE, ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT : Je viens d'entendre ce que vous venez de dire et je ne suis pas d'accord, il faut que l'on regarde ensemble ce qui est écrit dans le projet du SDRIF et vous verrez qu'il est effectivement question de requalifier les espaces délaissés, les espaces dégradés, etc.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : C'est en plus.

M. VINCENT BRYCHE : Non, c'est dans les pastilles d'urbanisation donc je souhaite que l'on vérifie ce point.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Il faut vérifier, si vous ne l'avez pas sur vous, vous ne pouvez pas le faire maintenant.

M. JEREMIE NEGRE : Effectivement, je suis un peu gêné sur ces questions car ce n'est pas du tout mon expertise et j'en suis exactement au même niveau que vous.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Nous vérifierons.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Nous vérifierons mais ce sont bien des pastilles de zone de densification préférentielle.

M. JEREMIE NEGRE : Dans le SDRIF, vous avez deux types de pastilles, des pastilles de densification et des pastilles d'urbanisation. Là, il s'agit bien de pastilles d'urbanisation donc j'interprète cela comme des zones nouvelles.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Le SDRIF actuellement dit que cela n'a pas un caractère contraignant de le faire, c'est un maximum mais il faudra vérifier. J'ai souhaité que quelqu'un de la Région puisse venir, un technicien qui va interpréter très précisément ce qui a été écrit. Il sera là peut-être à la prochaine réunion, cette fois-ci ce n'était pas possible, Nous sommes bien conscients qu'il faut que des éclaircissements soient donnés par la Région.

M. GAYRARD : Peut-on revoir le schéma avec les emprises prévues des zones d'activité du SDRIF, c'étaient des zones en bleu ?

La zone en bleu de 75 ha a quand même une emprise plus importante sur la cueillette que le tracé B.

M. JEREMIE NEGRE : Je ne comprends pas votre question.

M. GAYRARD : Vous dites que le tracé B a une emprise importante sur la cueillette, qu'il peut y avoir un impact collatéral. Si on réalise les zones d'activité du SDOPF, il y a une partie plus importante de la cueillette qui saute.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Oui, c'est clair.

M. GAYRARD : Nous sommes bien d'accord et le SDOPF n'est réalisable dans sa totalité qu'avec les tracés A et C. Conclusion, ce sont bien les tracés A et C qui ont le plus d'impact sur la cueillette.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : La zone d'activité est réalisable avec n'importe quel tracé.

M. GAYRARD : Sauf qu'avec le tracé B elle serait coupée en deux.

M. JEREMIE NEGRE : De la même manière que vous dites que la solution B entaille sur le bord la cueillette, la solution B entaille sur le bord aussi la zone.

M. GAYRARD : Serait-il possible de superposer le tracé et le SDOPF ?

M. JEREMIE NEGRE : Là en direct, c'est difficile mais je peux faire comme ça, la voie SNCF passe juste là donc vous pouvez imaginer.

M. GAYRARD : Donc cela passe en plein milieu.

M. JEREMIE NEGRE : Non, ce n'est pas en plein milieu, au lieu d'avoir 75 ha vous aurez 40 ou 50 ha qui seront disponibles ; rien n'empêchera de le faire sauf le SDRIF. C'est bien pour cela que j'insiste sur le fait que ce n'est pas la solution A, B, C ou D qui ne permet pas de faire ou pas la zone d'activité. Son emplacement sera différent, il y aura peut-être moins d'emprise...

M. GAYRARD : La zone d'activité ne sera pas la même si elle est coupée en deux ou si elle est d'un seul tenant.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Il faut voir ce que c'est qu'une zone de 75 ha, c'est considérable ; déjà deux zones de 30 ha, c'est énorme. Si nous avons voulu que le maître d'ouvrage vous présente cela c'est parce qu'on a senti que derrière les choix, parmi de multiples enjeux, il y avait ce poids de l'hypothèse d'une zone d'activité. Ce qui est clair c'est que ce sont les documents de planification qui décident de la zone d'activité et pas le tracé de l'infrastructure. Je dirai même qu'une zone traversée par une route a une vitrine des deux côtés et c'est encore mieux pour la zone d'activité.

M. GAYRARD : Mais les dessertes ne sont pas les mêmes.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Nous sommes en état de grande incertitude pour le moment.

M. GAYRARD : De la même façon qu'on disait que le barreau du tracé C handicapait le SDOPF, de la même façon le tracé B va handicaper le SDOPF puisqu'on a dit que c'était une autoroute. Bon, on ne va pas argumenter pendant des heures !

M. JEREMIE NEGRE : C'est important, je veux qu'on rentre dedans car on sent que beaucoup d'oppositions sont basées là-dessus et j'ai du mal à comprendre.

Il est évident que l'on empiétera sur la zone telle qu'elle est définie actuellement mais on pourra aussi décider de la décaler un peu plus pour récupérer. La zone actuellement monte jusque-là, ça c'est la solution B. S'il y a vraiment décision de faire une zone d'activité et on décide que la Croix-Verte est prise par cette zone d'activité, vous avez une zone coincée entre la voie ferrée et la RD909 où vous pouvez trouver tout l'espace que vous voulez pour faire une zone d'activité qui sera parfaitement desservie par ce nœud autoroutier. La solution B, ne supprime pas du tout la possibilité de réaliser la zone d'activité, il faudra modifier le projet bien sûr mais rien n'empêche de la faire.

M. GAYRARD : Elle ne le rend pas plus sexy pour autant.

M. JEREMIE NEGRE : Non, ni l'un ni l'autre.

M. GAYRARD : Elle le rend plutôt moins sexy...

M. JEREMIE NEGRE : Honnêtement, cela reste à voir, vous serez encore plus qu'avant au cœur d'un nœud autoroutier et, cela sera d'autant plus acceptable localement qu'il y aura une vraie séparation faite par l'A16 entre la zone urbaine de pavillons de Montsoult et l'emplacement possible de la zone d'activité.

M. GAYRARD : Vous dites que dans le cas du tracé C le barreau handicape la zone du SDOPF ; de la même façon dans le cas du tracé B, la zone d'activité est handicapée. Quelle est la différence ?

M. JEREMIE NEGRE : Elle n'est pas handicapée pour moi, elle est impactée, c'est-à-dire qu'il faut modifier le projet.

M. GAYRARD : Ce n'est pas tout à fait ce que vous disiez tout à l'heure.

M. JEREMIE NEGRE : Pour le tracé C, c'est la même chose. C'est-à-dire que le projet tel qu'il est actuellement est handicapé, il faut réfléchir à la manière dont on fait la desserte mais cela n'empêche certainement pas de la faire.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : La seule chose que nous voulions montrer c'est que quels que soient les tracés, s'il y a des volontés de faire la zone d'activité, elle se fera.

M. GAYRARD : Bien sûr.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : C'est tout, il n'y avait pas de choix qui excluait complètement une zone d'activité.

M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST : Je trouve tout à fait normal que M. NEGRE insiste sur les deux points de prolongement par une infrastructure routière au sud de la Francilienne et également sur la question de la zone d'activité. Pour nous, ce sont deux points très importants sur lesquels il y a toute une histoire et un débat au niveau de ce territoire. Ce débat a eu lieu essentiellement au niveau du Syndicat mixte d'études et de programmation qui a fait le Schéma Directeur de l'Ouest de la Plaine de France. Or, depuis l'ouverture du débat public, cette instance ne s'est pas exprimée.

Ce que vous venez de dire sur la zone d'activité est vrai. Nous avons toujours dit, en tant que Collectif de Plaine de France Ouest, que quel que soit le tracé choisi, la zone d'activité

pourrait être faite comme vous venez de le dire mais nous avons toujours entendu les élus de ce territoire lier de façon très forte le prolongement de l'autoroute A16, suivant le tracé historique, suivant le tracé A, à la réalisation de cette zone d'activité. Nous ne pouvons pas l'ignorer.

Sur cette question de zone d'activité, je le redis ce soir, il y a eu un débat important sans la présence du Syndicat intercommunal entre les élus locaux de la Croix-Verte, c'est-à-dire les 5-6 communes concernées par cette zone d'activité puisqu'elle doit être intercommunale et sans le Conseil général qui était chargé des études à travers sa société d'économie mixte (SEMAVO).

Ce débat a conclu que le dossier retournait dans les cartons mais il n'y a rien eu d'écrit ; c'était en 2002. Qu'a écrit en 2006 le Syndicat intercommunal ? Ce que M. NEGRE a cité tout à l'heure et que nous avons cité dans notre cahier d'acteur : la zone d'activité de 150 à 200 ha, un pôle d'activité type Saint-Ouen l'Aumône. Nous ne réglerons pas ce problème ce soir entre vous et nous puisqu'une partie des acteurs est absente.

Le Conseil général, qui a été partie prenante et qui a mis ce projet dans les cartons, n'est pas là. Même chose pour le prolongement au sud de la Francilienne, M. SUEUR, Vice-président chargé des routes au niveau du Conseil général, est venu à une réunion publique mais il n'est pas resté jusqu'à la fin. Effectivement, au niveau du Conseil général, quand on assiste aux séances qui sont publiques, ce tracé A voulu par le Conseil général –un mémoire sera fait par le Conseil général- est lié à la volonté d'aller au sud de la Francilienne. On ne comprend pas la position du Conseil général mais on ne peut pas en débattre puisque le Conseil général n'est pas là. Nous avons de sérieuses difficultés car cela ne vous concerne pas directement, vous nous l'avez dit et répété plusieurs fois ce soir, nous le concevons tout à fait mais, pour nous, ce sont des choses importantes.

Pour conclure, Madame la Présidente, après vous avoir provoqué, nous voulons vous rassurer fortement, pour nous, la question de l'activité agricole ce n'est pas du tout un outil pour nous opposer à l'urbanisation. Pour nous, l'activité agricole est bien un rôle économique et nous regrettons que les intercommunalités (Carnelle Pays de France), je ne sais pas si nous pouvons en parler, n'ont pas l'activité comme compétences que je sache ; en revanche, la Communauté de communes de l'Ouest de la Plaine de France, les 6 communes ont des espaces agricoles mais cette intercommunalité qui a la compétence activité n'aborde jamais l'activité agricole. Quand il y a des vols dans les zones industrielles, on s'en préoccupe, quand il y a des vols dans les espaces agricoles qui s'en préoccupe ?

Il est vrai qu'au niveau d'un certain nombre de citoyens l'agriculture est avant tout le paysage mais pas du tout pour les militants des associations de l'environnement qui considèrent –les agriculteurs présents le savent, nous travaillons avec eux, nous ne sommes pas toujours d'accord, on le voit dans le débat parce qu'on n'a pas le même tracé- que l'activité économique est quelque chose d'important et qui fait partie intégrante de l'aménagement du territoire et du cadre de vie. Il faut que ces activités économiques soient viables -on connaît les difficultés de l'arboriculture- en tenant compte du périurbain. Dans notre territoire, c'est le pari qu'il faudra réussir.

L'agriculture a tourné le dos en grande partie à la population présente, sauf la cueillette car on voit que la population va vers la cueillette, c'est là que ce projet nous intéresse. Il faut arriver à développer d'autres projets de nature différente mais qui fassent bien le lien entre le monde agricole et les populations présentes, c'est tout l'enjeu de l'agriculture périurbaine, nous sommes en plein dedans.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Merci, y a-t-il d'autres demandes de parole ? (Non). Nous allons passer à la deuxième partie de la réunion, Pierre-Louis DOUCET va l'animer puisque nous avons pris la décision d'animer à tour de rôle.

COUT ET FINANCEMENT

M. PIERRE-LOUIS DOUCET, MEMBRE DE LA CPDP : Merci Madame la Présidente de ce tour de rôle. Nous avons trois thèmes assez différents, le coût et financement, la vie quotidienne pendant les chantiers sur une durée relativement longue et le problème des dessertes locales au regard des besoins actuels et futurs ; nous rejoindrons une partie des propos tenus tout à l'heure mais c'est un thème spécifique. On a bien senti au cours des premières réunions de ce débat que la connexion ou la déconnexion du réseau local avec le réseau de longue distance était un thème tout à fait important et abordé par beaucoup d'intervenants. Si vous le voulez bien, nous allons commencer par le coût et financement et ensuite la parole sera à la salle.

M. JEREMIE NEGRE : En début de présentation, j'avais prévu de représenter les solutions s'il y a dans la salle des personnes ne les connaissent pas.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Ce soir, nous avons beaucoup d'habités !

M. JEREMIE NEGRE : Je vais passer directement à la question des coûts et financements. Pour présenter les premières solutions, nous avons travaillé avec des ratios, c'est-à-dire qu'au kilomètre en fonction du type d'infrastructure, on utilise des quantités prédéfinies qui dépendent du type d'infrastructure. En grosse masse, on peut différencier trois types.

1. Les aménagements sur l'infrastructure existante, c'est le cas sur la partie tronc commun de la RN1, sur la reprise de la RN184 et de la RN104 et nous sommes à des coûts de 4 à 7 millions d'euros du kilomètre. Cela varie en fonction de deux choses principalement :
 - d'abord le type de travaux, est-on sur un élargissement ou juste un réaménagement avec insertion du système d'assainissement, etc.,
 - la complexité du phasage, c'est-à-dire que l'élargissement a été prévu, que le phasage se fait très simplement, et qu'on travaille sur les bords ; d'autres fois, cela n'a pas été prévu et cela nécessite de commencer d'un côté, de continuer de l'autre, de passer au centre ensuite et, à chaque fois, il faut faire bouger la circulation et cela a des coûts plus importants et rend le chantier un peu plus long.
2. Les infrastructures que l'on crée à partir de rien, il faut stabiliser les sols, etc., on est donc sur des chiffres plus importants, en moyenne cela tourne autour de 15 millions d'euros du kilomètre. A ce niveau d'études, on se base sur 15 millions d'euros du kilomètre et c'est un peu plus tard, en fonction du nombre d'échanges, du nombre de voiries qu'on rétablit, que l'on va regarder plus dans le détail.
3. Les échangeurs, ce sont des échangeurs importants, l'A16 Francilienne, la Croix-Verte, la RN184 et la RN 104, quand on crée un échange entre des axes importants, là aussi les coûts sont importants aussi, variables de 20 à 40 millions d'euros. Cela va varier en fonction du nombre et de la complexité des ouvrages d'art, à savoir s'ils passent en dessous ou au-dessus, à savoir si ce sont des ouvrages très courants que l'on peut préfabriquer ou si carrément on fait un ouvrage totalement nouveau avec des grandes hauteurs, etc. Cela va dépendre de la longueur des bretelles et des giratoires qui permettent la circulation autour des échangeurs et cela va dépendre également, dans le cadre de zones existantes, de la complexité du phasage des travaux, de la même

manière que dans le premier cas pour permettre à la circulation de se faire pendant les travaux.

Si on applique ces principes au niveau de chacune des solutions, on tombe sur des niveaux de prix suivants.

- Dans le cadre de la solution A :
 - la partie réaménagement de la RN1, il y a 4 km, on estime cela à 25 millions d'euros, c'est-à-dire 6 millions d'euros du km sachant qu'on a beaucoup d'assainissements à reprendre, on a des ouvrages à faire par-dessus pour rétablir la circulation agricole et les passages faune, même si c'est juste un aménagement, c'est quand même conséquent ;
 - une autoroute nouvelle, 75 millions d'euros,
 - un échangeur entre l'A16 et la RN184 à 25 millions d'euros,
 - la requalification de la RN1, un forfait relativement correct 10 millions d'euros pour 2,5 km,
 - l'échangeur de la Croix-Verte avec deux parties, la partie locale, c'est-à-dire l'ensemble des giratoires-hôtels qui tournent autour des autoroutes à peu près 15 millions d'euros,
 - la remise en continuité de la Francilienne avec la création d'un passage en dessous pour faciliter la circulation, à peu près 10 millions d'euros, soit au total pour la Croix-Verte 25 millions d'euros.
 - Au total 160 millions d'euros sur la solution A.

- Dans le cadre de la solution B
 - la partie réaménagement de la RN1 pour 25 millions d'euros,
 - une autoroute neuve de 3,5 km soit 55 millions d'euros,
 - la requalification de la RN1, un forfait relativement correct 10 millions d'euros pour 2,5 km,
 - au niveau de l'échangeur de la Croix-Verte, d'abord des voiries locales plus compliquées et plus longues pour un forfait de 20 millions d'euros,
 - la RN184 qu'on retrouve et qu'on remet en place de la même manière pour 10 millions d'euros
 - l'A16 qui rend les choses plus compliquées, avec des ouvrages d'art et un phasage compliqué à la Croix-Verte pour un montant de 35 millions d'euros.
 - Au total 145 millions d'euros.

- Dans le cadre de la solution C
 - une autoroute nouvelle, 75 millions d'euros,
 - un échangeur entre l'A16 et la RN184 à 25 millions d'euros,
 - pour l'échangeur les coûts sont moindres, 20 millions d'euros car il s'agit d'un demi-échangeur,
 - sur le barreau A16 et RD301, un coût de 30 millions d'euros car il y a des travaux importants à faire en circulation avec les problèmes d'accès à rétablir et de phasages complexes,
 - la requalification de la RN1, 10 millions d'euros pour 2,5 km,
 - au niveau de la Croix-Verte, quelques voiries locales assez compliquées pour un forfait de 10 millions d'euros,
 - rétablissement de la Francilienne pour à peu près 10 millions d'euros.
 - Au total 190 millions d'euros.

- Dans le cadre de la solution D
 - reprise de l'échangeur au nord entre l'A16 et la RN184, c'est une reprise complète sur un peu plus de 1 km, plus l'échangeur à recréer et les phasages à remettre en place pour 30 millions d'euros,
 - élargissement de la RN184 à 2 x 3 voies, 3 km à 20 millions d'euros,
 - échangeur RN184 et RN 104 très compliqué car on vient superposer un 3^{ème} niveau, ce sont des ouvrages spécifiques avec des bretelles longues pour 40 millions d'euros,
 - sur la RN184, il y a 7 km mais comme elle était prévue élargissable, soit 35 millions d'euros avec quelques points durs où il y aura des surcoûts,
 - requalification de la RN1, 10 millions d'euros pour la partie Montsoul Maffliers et 10 millions d'euros pour toute la partie au nord.
 - l'échangeur de la Croix-Verte avec deux parties, la partie locale, c'est-à-dire l'ensemble des giratoires-hôtels qui tournent autour des autoroutes à peu près 15 millions d'euros.
 - Soit un total de 170 millions d'euros.

Au final, c'est comme cela qu'on aboutit au tableau que vous avez dans le dossier du débat avec des prix qui varient de 145 millions d'euros pour la solution B à 190 millions d'euros pour la solution C.

Quant au financement, il a été décidé en 1990 dans le cahier des charges de la SANEF que le prolongement de l'A16, concession SANEF, serait financé par la SANEF. En 2004, dans le contrat de SANEF, il a été décidé que cette section serait prolongée sans péage et que le coût de cette section serait répercuté sur l'ensemble de la concession SANEF, A16, A1, etc.

M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE : Concernant le coût de travaux, si l'on prend le tracé D, l'aménagement de l'échangeur côté de l'Isle-Adam, il y a un coût important mais il faut se rappeler, il y a 25 ans, quand l'A184 a coupé la forêt, l'échangeur a été réduit à 2 x 1 voie, c'est-à-dire 1 voie en entrée et 1 voie en sortie ce qui est la principale cause des bouchons de l'A184. C'est-à-dire que l'économie qui a été faite, pour je ne sais quelle raison, il y a 25 ans, il faut la payer aujourd'hui. En poussant le raisonnement, un jour il faudra peut-être bien réaménager cet échangeur qui est insuffisant. Il est dommage d'avoir 2 x 2 voies qui coupent la forêt et un échangeur insuffisant du fait qu'il n'y a que 1 voie en entrée et sortie qui réduit la circulation.

Pour moi, même si c'est le tracé le plus cher, pour ce tracé D, le SDRIF dit « économie d'espace », cela veut dire que le coût n'est pas forcément le maître mot et que dépenser un peu plus pour économiser de l'espace permet d'entrer dans la vision de ce nouveau schéma directeur.

M. JEREMIE NEGRE : Effectivement, il y a des bretelles à une seule voie mais ce ne serait pas le même coût de passer ces bretelles à deux voies que de refaire l'échangeur. Pour des questions de géométrie, comme le flux de l'A16 passe ici, il faut reprendre le rayon de courbure et on est obligé de refaire complètement l'échangeur, d'où un chiffrage important. Les bretelles existantes doivent pouvoir être passées à 2 voies si nécessaire, sauf que l'on est dans la forêt de l'Isle-Adam, je ne sais pas si nous aurons un jour les autorisations. Cela pourrait être faisable, cela coûterait quand même car il y a l'ouvrage sur la RN1 qu'il faut élargir, mais le prix serait sans comparaison avec ce qui est prévu dans la solution D.

M. JEAN-MARC HUNAUT, AREC, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM : Je reviens sur ce que j'ai déjà dit dans une précédente réunion, l'aspect économique de la solution D est un surcroît de kilomètres qui induit des dépenses de carburant supplémentaires (15 millions

d'euros par an). Si l'on se réfère simplement au barème kilométrique appliqué aux véhicules qui vont faire ce chemin supplémentaire, on arrive pratiquement à 50 millions d'euros par an. Cela veut dire que pratiquement tous les 3 ou 4 ans on a une dépense gâchée équivalente à ce qu'a coûté la mise en fonction du tracé. D'un point de vue économique, il est curieux d'avoir des coûts de fonctionnement même s'ils ne sont pas directement appliqués à l'autoroute, puisque ce sont les usagers qui vont les payer, il me semble qu'un bilan économique complet n'a pas été effectué.

M. JEREMIE NEGRE : Il faudrait que vous nous donniez exactement vos éléments de calcul pour que nous puissions les vérifier, cela paraît très important et ce serait à préciser. Le bilan socioéconomique a été effectué, les histoires de véhicules et de kilomètres supplémentaires et de consommation ont été étudiées. Il aboutit à des taux de rentabilité qui prennent en compte le coût des kilomètres supplémentaires pour les utilisateurs. Du fait de cet allongement de parcours, la solution D a un bilan socioéconomique qui est moindre.

Ce sont des calculs bien savants un peu compliqués qui sont normés de manière très standardisée. Le chiffre le plus important même s'il est un peu relatif, c'est ce taux de rentabilité interne qui dit, par rapport à tous les bénéfices que peuvent apporter les infrastructures en termes de gains de temps et autres, l'intérêt de l'investissement qui a été fait, c'est-à-dire pour chaque euro investi, quel est l'intérêt. C'est presque comme une action rentabilisée. Il y a des résultats de l'ordre de 30% pour les différentes solutions, pour la solution D, c'est plutôt 20,9%. Ce n'est pas le même niveau de rentabilité du fait de cet allongement de temps de parcours qui a un coût en temps et en termes de consommation.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Néanmoins, il faut ajouter que ce sont quand même des taux de rentabilité très élevés qui justifient l'investissement, c'est-à-dire que lorsqu'on est à plus de 20%, on est au-dessus de ce qu'on demande en taux de rentabilité pour n'importe quelle infrastructure.

M. JEREMIE NEGRE : Le taux demandé pour justifier une infrastructure est de 4%.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je vous remercie M. NEGRE, ces calculs sont tout à fait intéressants. Monsieur HUNAUULT, si vous estimez que la réponse n'est pas tout à fait complète, vous pouvez prendre contact avec le maître d'ouvrage, il ne vous refusera pas de vous expliquer comment on est arrivé à des taux de rentabilité de cet ordre. La question que je me pose toujours quand je vois ces chiffres, c'est leur sensibilité à la variation d'un des éléments qui les composent. C'est un élément important qui pourrait faire partie de ce genre d'étude. Très volontiers le maître d'ouvrage se prêterait avec vous à cet exercice.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, NERVILLE-LA-FORET : On nous a expliqué que la SANEF allait financer ces ouvrages. Je comprends assez bien dans le cas des variantes A, B et C où il s'agit à proprement parler du prolongement de l'A16 mais je le comprends un peu moins dans le cadre du tracé D. Pourquoi la SANEF financerait-elle le passage à 2 x 3 voies de la Francilienne. Qui finance suivant les différents projets ?

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Ce qu'a bien précisé Jérémie NEGRE dans la diapositive, c'est le financement du prolongement. En l'occurrence, dans la solution D, ce qui peut être assimilé à un prolongement c'est l'A184. En revanche, comme vous le soulignez, la mise à 2 x 3 voies de la Francilienne n'est pas vraiment considérée comme le prolongement car c'est une rocade en soi. Cela veut dire que c'est sous d'autres ressources financières que dans le cadre du contrat de la SANEF. Néanmoins, à ce jour, un certain nombre de choses sont à discuter, c'est ce que fera la Direction générale des routes selon la solution choisie.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX : En conclusion, il est un peu difficile de comparer les coûts des différentes solutions si dans certains cas une partie est financée par la collectivité, la région ou l'Etat ou si c'est financé par la SANEF donc sur le péage.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Les solutions sont à chiffrer les unes par rapport aux autres, cela montre bien globalement les coûts. Après les ressources financières pour les financer seront différentes selon les solutions. Maintenant, dans le cadre de la concession SANEF, c'est l'usager des autoroutes SANEF qui est mis à contribution, dans l'autre cas, ce sont les contribuables de manière générale qui ont à assumer une partie du financement au moins.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX : Par exemple, si le tracé A est retenu, cela n'empêche pas la nécessité d'élargir la Francilienne, c'est-à-dire que l'élargissement de la Francilienne n'est pas exclusivement lié au raccordement de l'A16.

M. JEREMIE NEGRE : Sur la section entre la Croix-Verte et la RN184, les études de trafic montrent que c'est uniquement dû à la solution D car, même en 2030, cette section n'aurait pas besoin d'être élargie. Pour une raison assez simple c'est que de part et d'autre de cette section, vous avez le trafic de l'A16 qui disparaît, le trafic qui vient de l'ouest part par l'A184, le trafic qui vient de l'Est partirait par l'A16. Autant sur les bords vous avez à la fois le trafic de rocade et le trafic de l'A16 ; au centre, vous n'avez que le trafic de rocade parisien qui ne justifie qu'une 2 x 2 voies.

C'est très clair dans les études de trafic, on ne l'anticipe pas et on ne le voit même pas arriver à l'horizon 2030. En revanche, ce n'est pas vrai pour la question de l'élargissement à l'Est de la Croix-Verte où l'on voit, dès 2015 avec les hypothèses de trafic que nous avons, des problématiques de saturation sur la Francilienne.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Pour compléter votre question, est-ce que le carrefour de la Croix-Verte n'est pas un peu dans le même cas ?

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Vous voulez dire par rapport au financement ?

Selon les solutions, les choses peuvent se discuter de manière différenciée entre les quatre solutions, les problématiques sont sensiblement différentes.

Dans la solution D, il y a une arrivée directe. Nous avons vu qu'il faut arriver à raccorder l'autoroute A16 à la Francilienne. Jérémie NEGRE l'a bien indiqué dans le descriptif des financements : une partie des financements est clairement de cet ordre-là. Il y a des raccordements à faire et il y aura une discussion avec la SANEF sur l'articulation des uns et des autres.

Sur la solution A, en termes de continuité, c'est sûr qu'il faut reprendre la Francilienne. A ce jour, nous n'avons pas une vision globale. Selon les solutions, les participations de la SANEF à l'aménagement de la Croix-Verte seront potentiellement différentes.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Y a-t-il eu des pré-discussions avec la SANEF sur ce thème ?

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Pour le moment la décision n'est pas prise entre la solution D où une partie pourrait être concédée à la SANEF et les solutions A, B et C, sur le carrefour de la Croix-Verte. Selon les solutions, la participation éventuelle de la SANEF serait à voir mais cela n'a pas été discuté finement. Dans la solution B, elle est plus naturellement impliquée que dans d'autres solutions.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Néanmoins, pouvez-vous dire à l'assemblée que cela sera fait de manière concomitante parce que c'est quand même une inquiétude légitime ?

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Il a toujours été dit très clairement que sont étroitement liés le raccordement de l'A16 à la Francilienne, la requalification de la RN1 et l'aménagement de la Croix-Verte. Sur la requalification de la RN1, des choses peuvent être discutées avec la SANEF. Globalement, dans l'ensemble des solutions, il y a besoin de ressources autres que la SANEF.

M. JEREMIE NEGRE : La SANEF est une entreprise privée qui a des obligations contractuelles, donc elle amène l'argent. L'Etat ou les autres, sur la partie budgétaire, on peut avoir d'autres frayeurs. Il y a d'autres opérations en Ile-de-France où il y a le même genre de phénomène, c'est-à-dire qu'il y a un projet concédé, des projets qui sont liés et dus par l'Etat. Ces projets deviennent prioritaires pour l'Etat parce qu'il y a des engagements contractuels et l'Etat est obligé d'amener la ressource nécessaire.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Est-ce que cela veut dire qu'au niveau de l'enquête publique, ce point serait complètement clarifié et que les gens se prononceraient à l'enquête publique en toute connaissance de cause sur la concomitance de ces travaux ?

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Oui, tout à fait, puisqu'on avait en 2006 déjà avancé, il avait bien été prévu et demandé de faire une enquête publique conjointe sur le raccordement de l'A16, l'aménagement de la Croix-Verte et la requalification de la RN1. De ce point de vue, c'est très clair. Comme vient de le dire Jérémie NEGRE, actuellement, par exemple, il y a une opération sur l'élargissement de l'A13 pour permettre l'arrivée du tunnel de l'A86, ce sont des choses sur lesquelles il y a un financement de COFIROUTE et un financement apporté par l'Etat pour que l'opération fonctionne.

M. HUGUES RIBIOLLET, AGRICULTEUR A CHAUVRY ET ADMINISTRATEUR DE LA COOPERATIVE CAPA FRANCE : D'après les études socioéconomiques, nous avons vu qu'il s'agissait de projets très rentables pour les usagers, la SANEF et toutes les entreprises qui travaillent dessus. En revanche, pour la Coopérative ce n'est pas rentable car plus on nous prend de terre moins nous sommes rentables. Lors des premières expropriations sur la Francilienne, nous avons perdu du chiffre d'affaires, de la rentabilité. De plus en remerciement, on a construit un rond-point pour entrer à la Coopérative et nous avons dû le financer en partie. Les agriculteurs n'ont pas du tout été contents. Il n'est pas normal, quand il y a un rond-point devant chez vous, qu'on vous le fasse payer, nous payons déjà des impôts par ailleurs ; déjà que nous avons été déjà pas mal écornés !

Il faudrait prévoir un budget pour les difficultés économiques que cela représente pour la Coopérative. Il y a beaucoup d'argent en jeu et beaucoup de gens qui se font de l'argent sur notre dos. Il faut prévoir de rétablir les chemins agricoles et des indemnités compensatrices pour baisse de chiffre d'affaires.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Concernant les chemins agricoles, nous allons tout à l'heure évoquer les dessertes locales.

M. HUGUES RIBIOLLET : Trouvez-vous normal de nous faire payer un rond-point pour rentrer chez nous. Cela est arrivé récemment alors que nous avons déjà subi des expropriations ?

M. JEREMIE NEGRE : Je ne suis pas le maître d'ouvrage du rond-point réalisé.

M. HUGUES RIBIOLLET : C'est le Conseil général qui nous a rackettés. C'est un peu gros, on nous prend nos terres et, en plus, il faut encore payer. Si vous voulez vous mettre tous les agriculteurs à dos, continuez comme cela.

M. JEREMIE NEGRE : Cela n'a rien à voir avec la Francilienne.

M. HUGUES RIBIOLLET : Je pense que Madame la Présidente n'est pas du tout d'accord non plus. Il n'y a pas que moi, il y a tous les agriculteurs, quand vous avez racketté la Coopérative, vous avez racketté tous les agriculteurs de la région.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Laissez Monsieur NEGRE répondre.

M. JEREMIE NEGRE : C'est une question différente. La Francilienne est une autoroute, la RD909 est une route départementale. Ce dont vous parlez est une question d'accès local. Si je fais une comparaison, les zones d'activité, en général, paient les échangeurs réalisés pour leur donner accès quand un échangeur est demandé pour réaliser une zone d'activité.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Vous étiez préexistants, c'est là que ce n'est pas normal. Est-ce que cela veut dire que dans la solution C, si elle est retenue, dans laquelle est prévue une voie sans accès direct sur la RD909, bien évidemment, vous rétabliriez les accès à la Coopérative, je suppose, aux frais du projet ?

M. JEREMIE NEGRE : La coopérative est en fait au-dessus du tracé, donc il n'y a pas d'interactions entre les accès à la coopérative et le projet.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : N'y a-t-il pas accès sur la RD909 ?

M. JEREMIE NEGRE : Si mais dans la partie au-dessus.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Est-ce que quel que soit le tracé il n'y aurait pas d'impact direct ?

M. HUGUES RIBIOLLET : Quel que soit le tracé, on perd des hectares donc on perd de l'activité.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Pour l'agriculture pas pour la Coopérative.

M. HUGUES RIBIOLLET : Si pour la Coopérative aussi, elle est directement dépendante des agriculteurs et des livraisons.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je parlais spécifiquement du problème de raccordement ou de voirie nouvelle éventuelle.

M. HUGUES RIBIOLLET : Il faut quand même prévoir que nous ayons des chemins en bon état et qu'on ne rallonge pas trop les parcours. Sur le précédent projet de la Francilienne, on a perdu de l'activité, on n'a eu aucune indemnité et en plus, on nous a fait payer le rond-point. Tous les agriculteurs sont extrêmement mécontents.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Merci Monsieur, nous l'avons tous compris et enregistré. Y a-t-il d'autres questions ?

M. PIERRE-GÉRARD MERLETTE : On nous a posé une question écrite que je veux soumettre au maître d'ouvrage pour que tout le monde soit au courant : quel est le coût d'un morceau d'autoroute en tunnel ?

M. JEREMIE NEGRE : Pour un tunnel, cela coûte entre 100 à 150 millions du kilomètre.

M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT ET MAFFLIERS : Concernant le tracé C et la coopérative, il est vrai qu'il y a un problème dans le barreau qui occupe la RD909 car, à partir du moment où cette RD909 devient autoroutière, il n'est pas question que les agriculteurs puissent circuler dessus, cela veut dire qu'il y aura besoin, d'une façon ou d'une autre, d'une voie parallèle qu'elle soit agricole ou routière. C'est pourquoi je comprends assez mal qu'on utilise directement la RD909. Ne serait-il pas plus simple, si la solution C est choisie, de prévoir un barreau qui passe à côté de la RD909 et qui laisse la circulation locale normale dans les environs ?

M. JEREMIE NEGRE : Nous le verrons un peu plus tard, c'est une demande qui a été faite par M. KILIDJIAN, Maire de Maffliers, également par l'AREC, nous avons regardé une solution de ce type.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Vous voulez dire que cela fait partie de la dernière partie de cette réunion sur les tracés alternatifs ?

M. JEREMIE NEGRE : Merci. Ce sera présenté tout à l'heure avec les éléments nécessaires pour en juger.

M. VINCENT BRYCHE : J'aimerais que l'Etat nous précise l'état d'avancement des études relatives au tracé TGV de manière qu'on puisse évaluer ses interactions avec la solution D qui est la plus nuisible.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : A ce stade, il n'y a pas d'étude lancée sur cette liaison TGV, on ne peut pas donner d'élément précis. La solution D réutilise la Francilienne, je ne vois pas....

M. VINCENT BRYCHE : Il y a un débat public sur Paris-Amiens-Londres.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Un débat public est sollicité pour la liaison Paris-Amiens-Londres mais ce n'est pas dans ce cadre.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Nous avons une réponse de RFF que nous avons sollicité.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je vous en cite une partie : « *En l'état actuel de l'avancée de ce projet dont l'horizon de réalisation reste lointain, RFF ne prévoit pas de conduire une concertation avant la fin du débat public que vous menez sur le prolongement de l'A16* ».

Aucune information spécifique ne sera donc diffusée pour RFF, si ce n'est celles qui sont contenues dans le projet de DRIF qui sera soumis par la Région à enquête publique. Nous savons qu'un débat public a été demandé mais n'a pas été suivi d'effet car le projet pour l'instant est encore bien lointain.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Concernant Paris-Amiens-Londres, sur ce tracé et au-delà de la zone où nous sommes, la CNDP a demandé à RFF de compléter le dossier de présentation pour le débat public mais il n'a pas été renvoyé à la CNDP. On nous avait demandé de travailler sur la liaison Creil-Roissy qui est aussi dans le même fuseau d'études que Paris-Amiens-Londres. Pour l'instant, on n'a pas avancé sur cette partie.

VIE QUOTIDIENNE PENDANT LES TRAVAUX

M. JEREMIE NEGRE : D'abord quelques généralités sur les travaux. Les principes généraux que nous établissons lors des travaux, c'est un certain nombre d'interactions entre le chantier, la circulation, la vie dans la zone. La première se fait avec les voies locales sur lesquelles on va réaliser les travaux, elles font toute l'objet de déviation, on prend en compte leur rétablissement afin d'assurer la circulation pendant les travaux.

Par ailleurs, autant que possible, on essaie de rendre les chantiers autonomes, c'est-à-dire indépendants afin que tout ce qui est stockage, circulation des engins de chantier s'effectuent dans l'enceinte du chantier. On limite à des accès bien définis les entrées et sorties et l'interaction avec le monde extérieur en assurant la sécurité de ces accès avec une signalisation adéquate et avec un nettoyage régulier pour être sûr qu'il n'y ait pas diffusion de tout ce qui peut sortir du chantier.

Le dernier point, c'est de rappeler que durant tout le chantier le maître d'ouvrage est toujours présent. Ce sera la SANEF et il est de sa responsabilité d'être à l'écoute des riverains pour être présent en cas de problème et trouver les solutions adéquates.

Quand on essaie de regarder un peu plus dans le détail les solutions, il faut faire une distinction importante entre les travaux qui vont se réaliser sur des sections nouvelles par rapport aux travaux sur voies existantes. Les barreaux neufs sont en général un peu plus éloignés des populations, les nuisances dues au chantier en termes de bruit sont un peu plus éloignées. Comme ils sont éloignés de la circulation, on arrive plus facilement à rendre le chantier autonome et à gérer en interne tout ce qui est circulation des engins de chantier, etc.

En revanche, pour les travaux sur voiries existantes, dans ce cadre précis, on est plus proche des habitations et, en plus, on a un chantier moins facilement fermé, qui a plus d'interactions avec la circulation et qui provoque des bouchons, des trafics de contournement qui peuvent passer dans les villages et nous allons accentuer un peu les problèmes existants.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est au maître d'ouvrage d'essayer d'anticiper au possible ces problèmes et surtout d'être présent quand ils se produisent et d'essayer de réagir au plus vite.

Il est difficile d'entrer dans des détails très précis car on est encore dans un stade très en amont mais on peut déjà donner des grandes idées pour permettre d'apprécier les impacts.

Sur la partie du tronc commun aux trois solutions A, B et C, on reprend la RN1. Il y a des travaux en bordure de la RN1 qui sont en interaction avec l'existant mais qui, a priori, s'effectuent de manière relativement aisée. Il n'y aura pas de phasage car il y a des perturbations limitées par rapport aux circulations.

De manière un peu plus locale, il y a deux endroits où l'on va rajouter des ouvrages qui vont être construits par-dessus la RN1. C'est assez simple à réaliser, on fait l'ouvrage sur le côté et on le lance au-dessus de la RN1. Il n'y a pas d'interaction directe avec la circulation donc peu de perturbation.

Sur la partie aval, pour la solution A, on a une section isolée puisque c'est une section neuve. On travaille en interne à l'intérieur du chantier assez facilement, peu de perturbation. Il y a un point un peu délicat, le passage au niveau de la RD909. Comme elle est à niveau, on réalise assez facilement une déviation provisoire le temps de faire le passage. On a seulement de légères perturbations. Il y a le passage au niveau de la Francilienne. Dans le

cas où l'on réalise l'échangeur au-dessus de la Francilienne, ce qui est retenu pour l'instant, de la même manière que précédemment, les ponts sont faits sur le côté, on les lance au-dessus, il n'y a pas d'interaction directe avec le trafic sur la Francilienne ; donc des impacts de chantier relativement faibles. Dans le cas où l'on passerait en dessous, on a des impacts un peu plus importants car il faut soit dévier la Francilienne, soit réaliser cela par des techniques plus problématiques et qui impactent la circulation.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Qu'est-ce qui obligerait à passer en dessous ?

M. JEREMIE NEGRE : C'est un point qui a été soulevé à l'Isle-Adam par Mme LOUP et on s'est engagé si l'on continuait sur la solution A à réfléchir sur le passage à savoir s'il se fait au-dessus ou en dessous, ce sont des problématiques d'installations paysagères par exemple qui pourraient faire qu'on préférerait passer en dessous. A l'inverse, il y a des complexités techniques et des surcoûts qu'il faut analyser de manière précise. C'est un stade qui est plutôt du niveau APS et concertation lors de l'enquête publique.

Au niveau de la Croix-Verte, il y a un phasage très complexe, il y a une forte circulation existante et pour réaliser les travaux il y a forcément des perturbations importantes.

Dans le cadre de la solution B, on retrouve sur la partie nord une partie isolée, donc peu de perturbation. Au niveau de la Croix-Verte, un phasage encore plus complexe, on intercepte beaucoup plus de voies existantes, les différentes bretelles qui sont dans l'échangeur, cela va encore complexifier les travaux avec des perturbations très importantes.

Pour la solution C, sur la première partie, des choses très similaires à la solution A. On a le barreau A16-RD301 qui se fait sur une infrastructure existante et des problèmes avec les accès riverains, ce qui fait qu'on a des perturbations importantes, notamment l'accès à la cueillette du point de vue local. Au niveau de la Croix-Verte, on retrouve une problématique assez similaire à celle de la solution A.

Quant à la solution D, on a d'abord au nord un échangeur A16-RN184 à refaire. On travaille à côté de l'actuel, cela facilite un peu les travaux. En revanche, on est obligé de refaire l'échangeur avec la RD64 presque sur place, donc on a de vrais problèmes de raccordement avec l'existant et des perturbations importantes. Sur la RN184, on a une infrastructure dont l'élargissement n'a pas été prévu, cela veut dire que si on élargit il va falloir travailler un coup au milieu, un coup sur le côté, un coup à droite. On est vraiment dans le cas le plus complexe en termes de phasage, il y aura certainement des restrictions et des moments où l'on sera obligé de réduire à 1 voie. Comme on sait qu'à ce moment-là, ça sature, donc probablement des perturbations, des véhicules qui vont s'échapper à droite et à gauche. Nous serons un peu contraints de le faire d'autant plus que nous serons dans la forêt de l'Isle-Adam et que nous serons très contraints en termes d'emprise ; les travaux devront être faits vraiment au millimètre pour prendre le moins d'emprise possible.

Ensuite le demi-échangeur entre la RN184 et la RN104 où l'on travaille sur les côtés, donc on a peu de perturbations, on lance les ponts par-dessus. Sur la RN104, on a la place sur les bords pour travailler donc on n'a pas trop de problèmes pour travailler malgré la circulation, assez peu de phasages, des perturbations plutôt limitées mais avec un ou deux points durs, notamment le point le plus important avec le passage au niveau de Baillet où l'on est à proximité des habitations. Le chantier sera plus perturbant pour les habitants, de plus, comme on est contraint par le mur anti-bruit de Baillet, on est obligé de déplacer la voirie, d'élargir que d'un côté donc un phasage plus compliqué sur ce point précis.

Au niveau de la Croix-Verte, c'est un peu la solution A, on a un phasage aussi compliqué en A qu'en C grosso modo avec des perturbations importantes.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Merci M. NEGRE, en attendant les questions de la salle, j'en ai une. Dans tout cela, on comprend bien que pour la Croix-Verte c'est particulièrement compliqué, quelle est la durée du chantier de la Croix-Verte ?

M. JEREMIE NEGRE : C'est vraiment délicat. Les travaux à faire ne sont pas si importants que si on travaillait sur un projet neuf mais il y aura énormément d'interactions, dont un phasage compliqué. Le phasage précis se réalise quand on sait un peu plus précisément ce qu'on veut faire. Là, on n'a pas commencé à regarder techniquement. On peut considérer qu'il y a deux ans de travaux a priori à la Croix-Verte, ce n'est vraiment pas surestimé. Pour faire une analogie, à l'est de l'aéroport de Roissy, actuellement, il y a un échangeur entre la RN2 et la RD212 qui a été réalisé sur l'existant, il fallait reprendre les bretelles, il y a eu un phasage très compliqué, cela a duré grosso modo 4 ans. Avec les phasages que nous avons, nous pensons que nous pouvons le faire en 2 ans ou un peu plus.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : J'imagine que le chantier de la Croix-Verte est le plus long de tous ceux qui figurent dans les tracés.

M. JEREMIE NEGRE : En faisant la Croix-Verte, dans le même laps de temps, on fait tout le reste de l'A16.

M. LYDIE CHIKHANE, ASSOCIATION LE CLOS DU VILLAGE A VILLAINES-SOUS-BOIS : J'ai deux questions. J'aimerais avoir des informations par rapport à la durée des travaux sur la Croix-Verte, quand vous dites 2 ans, est-ce pour tous les tracés ou particulièrement pour l'un ou l'autre ?

M. JEREMIE NEGRE : Avec les solutions A, C et D, on a des choses assez similaires, c'est donc 2 ans pour les trois. Avec la solution B, c'est un peu plus compliqué à faire, donc un peut plus long, peut-être 6 mois de plus. En phase chantier, vous êtes déjà obligé de faire d'abord les ponts, les ouvrages, cela prend beaucoup de temps car c'est assez compliqué, cela prend la 1^{ère} année. Après, vous réalisez le reste, le terrassement, les mouvements de terre, les sols, etc. Vous êtes obligé de faire l'un puis l'autre, si c'est plus gros, il faut mettre un peu plus de monde sur le chantier mais vous avez toujours deux parties d'un an chacune.

M. LYDIE CHIKHANE : Tout à l'heure vous parliez d'emprise par rapport aux travaux. Aujourd'hui, on voit des lignes directes en rouge, bleu et jaune, donc on sait que cela va être un nombre de voies ; en revanche, quelle va être l'emprise des travaux ? Comment les engins vont-ils circuler tout autour, notamment par rapport à la solution base, le tracé A suggéré par les élus ?

Mon souci c'est que nous sommes de Villaines-sous-Bois, le lotissement avec nos maisons n'apparaît pas sur les plans par rapport à l'étude, nous sommes à 800 mètres de l'autoroute, s'il y a des emprises pour les travaux, nous voudrions savoir si cela va arriver jusqu'aux portes de nos maisons ? Comment cela va-t-il se passer au niveau de la circulation de ce village qui compte 750 habitants et qui a une attraction pour les habitants car c'est un village rural ?

Quel est l'impact ? Qu'est-ce qui est organisé avec les communes ? Ont-elles été informées des travaux en termes d'emprise ?

M. JEREMIE NEGRE : En termes d'emprise, la plateforme qu'on définit au moment où l'on fait les prélèvements notamment par rapport aux agriculteurs, c'est la plateforme dont nous avons besoin y compris pour faire les travaux. Dans l'étude agricole, autour des tracés, vous

avez l'emprise qui serait prélevée sur les différentes exploitations agricoles, c'est l'emprise complète travaux inclus.

Sur cette solution, plein de choses se mettent entre le rouge et l'emprise, les pentes des talus, les systèmes d'assainissement. Quand on prend cette largeur-là, on prend tout ce dont on a besoin avant ou après travaux.

M. LYDIE CHIKHANE : C'est ce qui est hachuré.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : C'est quand même très difficile de savoir combien cela fait avec votre schéma ! Si vous pouviez nous donner même une fourchette, ce serait gentil.

M. JEREMIE NEGRE : On prend entre 50 et 60 mètres tout compris.

M. LYDIE CHIKHANE : La largeur totale en fait.

M. JEREMIE NEGRE : Avec une plateforme au centre qui fait entre 20 à 25 mètres.

M. LYDIE CHIKHANE : Les engins vont passer par là, ils ne tourneront pas.

M. JEREMIE NEGRE : Ils passent autour. Dans ces 60 mètres, vous avez une zone centrale où l'on travaille puis sur les côtés, il reste encore 15 mètres de part et d'autre pour permettre aux engins de circuler. C'est pour cela que ce n'est qu'occasionnellement, c'est uniquement pour l'approvisionnement du chantier ou pour ce qui sort qu'il y a des circulations sur la voirie locale.

M. LYDIE CHIKHANE : Ce sera donc essentiellement sur la voirie RD909 si c'est le tracé A.

M. JEREMIE NEGRE : Je ne parle là que pour l'approvisionnement. Tout ce qui concerne le chantier, quand je veux aller d'un côté à l'autre parce que je dois amener ma pelleteuse à un autre endroit, cela se fait dans les emprises. Ces circulations s'effectuent par la voirie locale, ce sera essentiellement par la RD909 car il n'est pas question d'aller traverser les villages avec des pelleteuses, etc.

M. LYDIE CHIKHANE : Vous me rassurez.

M. PATRICK DEZOBRY : Vous parlez d'emprise de 50 à 60 mètres mais je pense que c'est sans déblai ni remblai. Dès qu'on a des déblais et des remblais, par exemple, au niveau de la Francilienne, on monte à 80 mètres. Les talus font une emprise, vous avez des pointes à respecter pour les emprises importantes.

M. JEREMIE NEGRE : Pour être exact, il faudrait que je regarde les études que nous avons faites, mais pour l'étude agricole que nous avons effectuée, nous avons pris une moyenne de 60 mètres.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : De toute façon, cela dépend de la largeur de la voirie que vous mettez en place aussi.

M. JEREMIE NEGRE : Tout à fait mais il est vrai qu'il y a des endroits où nous serons en remblai. Sur la Francilienne, il y a des endroits où elle est très encaissée et on peut dépasser les 60 mètres localement. Là, sur la zone, 60 mètres est une bonne moyenne.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : La Francilienne a été calibrée pour faire une 2 x 3 voies, donc c'est plus large que ce que voulez faire qui est limité à 2 x 2 voies.

M. JEREMIE NEGRE : Tout à fait.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Est-ce que les autoroutes ne sont pas systématiquement prévues avec un élargissement potentiel ? Ce que vous faites à 2 x 2 voies, vous devez systématiquement prévoir de le faire plus tard à 2 x 3 voies ?

M. JEREMIE NEGRE : Non, ce n'est pas systématique. Notamment ici, cela se poserait vraiment, on a pas mal évoqué à Persan le fait que l'A16 n'avait pas des trafics importants. Là, quand on parle de 2 x 2 voies, on parle toujours des solutions A, B et C.

Dans cette configuration, vous avez l'A16 qui arrive ici qui est à 3 voies, vous avez la RN184 qui est à 2 voies et ces bouts-là qui seraient à 2 voies ; donc 2 voies d'un côté et 2 voies de l'autre, vous êtes à 4 voies. Quand on connaît l'Isle-Adam, on ne va pas s'amuser à rajouter une voie au vu de l'endroit où l'on passe. Vous êtes au courant des déclarations faites hier par le ministre BORLOO, nous ne sommes pas dans une configuration où l'on imagine tripler les voies dans 30 ans.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Nous avons à ce propos une prise de position qui vient de Monsieur FENET qui dit : « *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 ?* »

C'est un sujet qui a été abondamment abordé la dernière fois, on ne fait qu'achever un ouvrage, la circulation est déjà là, c'est la seule chose que l'on peut répondre. En effet, porter ce tronçon à 2 x 3 voies, ce n'est pas dans l'air du temps. Autant que je sache, cela n'a jamais été une obligation de dire prévoyez d'ores et déjà. Il y a eu quelquefois des 2 voies dont on a dit qu'elles devaient être portées à 2 x 2 voies mais porter systématiquement à 2 x 3 voies, je ne vois pas.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : S'il n'y a plus de question sur le sujet, nous allons vous lire une lettre que nous avons reçue.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : C'est une lettre qui nous a été remise par M. LEMOINE, de la part de Mme LEMOINE qui est maire de Champagne et qui ne pouvait pas être là ce soir.

« A la réunion publique du 18 octobre dernier, il a été évoqué l'importance que revêtait pour la commune de Champagne, de Persan et de Chambly, la réalisation d'un demi-échangeur en complément du demi-échangeur existant actuellement au niveau de Champagne et ne permettant que l'entrée des véhicules en direction de Beauvais.

Il a été évoqué aussi la création du port de Bruyères lors de l'ouverture de l'Oise aux grands gabarits. La réussite de cette zone portuaire dépend de l'approvisionnement et du déchargement des marchandises par des poids lourds, ces poids lourds se dirigeront tous vers l'A16 et ceux qui s'orienteront vers la capitale, pour la majorité, se trouveront sur la RN1 si le demi-échangeur n'est pas réalisé.

Or, la RN1, nouvelle départementale se trouve d'ores et déjà bloquée aux heures de grande circulation. La commune de Champagne recevra un transit de contournement des initiés, pour quelle raison fait-on dépendre la réalisation de ce demi-échangeur complémentaire de la réalisation d'un péage alors que la SANEF a affirmé que la gratuité du prolongement de

l'A16 était déjà couvert par une revalorisation des coûts de passage sur l'ensemble du réseau SANEF ? Une sorte d'anticipation des recettes sur les dépenses à venir.

Il a été aussi dit à cette réunion que la demande devait émaner d'un courrier officiel des élus locaux, ce courrier qui devait partir le lendemain à l'initiative du Vice-président du Conseil général a-t-il permis de faire évoluer ce dossier ?

Le maître d'ouvrage qui évoquait la nécessité d'un péage disait aussi que le coût d'une telle réalisation n'est pas insurmontable. Il me semble que le projet de passage des grands gabarits est un projet d'envergure nationale que son succès intéresse au premier chef l'Etat initiateur de ce projet. Il me paraît urgent et rationnel que l'Etat anticipe son projet de grands gabarits et profite de l'opportunité des travaux de prolongement de l'A16 pour réaliser cet aménagement indispensable. »

Je crois que nous allons mettre cette lettre sur le site si vous le permettez parce que c'est une contribution tout à fait intéressante. Elle figurera dans le compte-rendu du débat, en tout cas ses éléments principaux. Je ne me rappelle pas mais peut-être ai-je mal compris que cela devait être absolument à l'initiative du Vice-président du Conseil général que la lettre devait être adressée. En fait, n'importe quel maire des communes concernées est tout à fait habilité à saisir le ministre directement ou via le préfet pour attirer son attention sur ces questions.

Nous répondrons à Madame le Maire en ce sens. Je ne sais pas du tout si un courrier est parti, en tout état de cause, il m'étonnerait que dans un délai aussi court il ait déjà eu des effets. De tout façon, nous répondrons et ce courrier aura une suite.

M. JEREMIE NEGRE : Pour commenter, le point le plus important de la lettre, c'est sur la question du péage de ce demi-échangeur. C'est aussi une question qui pourra faire partie de l'étude. Ce que disait à la dernière réunion la SANEF qui était présente, c'est qu'en l'état de son contrat, ce type d'échangeur devrait être fait à péage. Le contrat avec la SANEF doit être renégocié l'année prochaine pour une durée de 4 ou 5 ans. Il faut voir si ce contrat peut être remodifié. Si ce n'est pas à péage, se posera vraiment la question du financement. C'est a priori les collectivités qui demandent des compléments d'échangeur qui sont les premières à devoir contribuer à la chose.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Si je comprends bien, sur le plan technique, rien ne s'oppose à la réalisation de ce demi-échangeur.

M. JEREMIE NEGRE : Malheureusement, je ne peux pas répondre là-dessus, il y a une étude qui devrait être réalisée pour voir si c'est faisable. La dernière fois, la SANEF avait l'air de dire que cela ne leur semblait pas un problème mais, en revanche, il ne s'agissait pas seulement de faire la bretelle parce qu'après, il y a aussi le passage de l'Oise qu'il faudrait probablement élargir.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Non, on avait vu qu'il restait encore énormément de marge pour passer l'Oise. On avait posé des questions très précisément et le passage de l'Oise est loin d'être saturé. Si vous vous rappelez bien cela figure in extenso dans le verbatim.

M. JEREMIE NEGRE : Je connais très mal la région mais visiblement le passage sous l'Oise est à gabarit réduit, peut-être que les voies sont réduites et devront être légèrement élargies. Après, c'est plus financier mais, s'il y a un apport de trafic, cela veut dire qu'un jour ou l'autre cet élargissement devra s'effectuer plus tôt que prévu.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Probablement mais d'après ce qu'il disait ce n'était pas dans l'immédiat puisqu'il y avait encore une marge de capacité qui n'était pas négligeable.

M. JEREMIE NEGRE : Comptez sur la SANEF pour regarder cette question de manière très précise.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Bien, nous passons au point suivant.

DESSERTES LOCALES AU REGARD DES BESOINS ET ETUDES FUTURS

M. JEREMIE NEGRE : Sur les circulations locales, quelques idées générales. Le premier impact du projet qu'il faut souligner, c'est qu'on a délestage général de la voirie d'abord sur la RN1, c'est notre but mais également de manière plus large sur le secteur, soit parce qu'on élimine les trafics de shunt qui contournent actuellement la Croix-Verte, dans Attainville, dans Villaines-sous-Bois, dans Moisselles mais aussi de manière plus générale dans la zone même plus au nord jusqu'à Viarmes, le long de l'Oise. Actuellement, comme cela sature, les gens vont emprunter les différentes routes départementales à travers la Plaine de France. C'est un point important du projet de délester ces voiries.

Ensuite concernant les voiries qui vont être coupées par les différents projets. Il y a un principe général qui fait qu'on rétablit les voies existantes sauf impossibilité technique très forte. Nous en avons déjà un peu parlé, nous avons un cas le long de la Francilienne pour la solution A et C pour une circulation agricole. Il faudra que l'on regarde de manière plus précise comme nous l'a demandé la Présidente.

Après le fait de rétablir les voiries existantes, nous avons vu CODERANDO qui a souligné le fait ; également pour des questions de circulations agricoles, nous avons une situation qui n'est pas satisfaisante actuellement au niveau de la RN1 au nord de Montsoult et de Maffliers. En plus du simple rétablissement de ce qui existe, on a l'intention d'améliorer la situation au nord de Maffliers avec cette nouvelle infrastructure.

(Passage diapos)

En pratique, cela donne cela, c'est-à-dire qu'on deux types de franchissements au-dessus de l'A16. Ce qui est routier, des routes départementales qui coupent l'A16 et vous avez des chemins agricoles avec circulation aussi de randonneurs, de cavaliers, etc.

En marron, vous avez les passages routiers. RD64E qui est maintenue dans les trois solutions A, B, C, D ; Ici la RD78 où il y a un passage en dessous qui est réalisé et la RD909 pour les solutions A et C dont on a dit qu'en fait qu'elle était maintenue à niveau et qu'on passait en dessous.

Pour la solution D, en fait, je ne les ai pas toutes mises parce qu'on maintient tout ce qui est existant. La seule petite différence, c'est qu'au niveau de l'échangeur avec la RD64, on est obligé de reconstruire cette route départementale mais la circulation est maintenue.

Sur les échanges avec les chemins agricoles. Sur toute la partie neuve, on rétablit 3 chemins agricoles et on a un problème avec la circulation le long de la Francilienne. Ces chemins sont des chemins agricoles et pour les randonneurs.

Sur la partie existante, la proposition est de permettre les circulations agricoles par un chemin agricole à ce niveau qui en fait rétablit l'ancien chemin des Princes de Conti, je crois, et qui permet les échanges entre Nerville-la-Forêt et Presles et entre Maffliers et Presles.

Dernier point que nous avons évoqué lors des questions de faune, pour faciliter les passages de la faune de part et d'autre de la RN184, nous avons une étude à faire pour essayer d'améliorer la disposition actuelle du passage au niveau du carrefour du Tremble.

Voilà pour les circulations locales et quand on fait cela, on voit qu'il reste un point très important, nous allons passer là-dessus, c'est comment on se débrouille au niveau de la Croix-Verte. C'est un sujet dont j'ai déjà beaucoup parlé, je vais aller très vite mais, actuellement, nous avons tous les échanges qui se confondent au niveau de la Croix-Verte, à la fois des échanges de type autoroutier et puis simplement la desserte et la circulation locales. On est obligé de hiérarchiser ces échanges, c'est-à-dire qu'on donne des priorités aux échanges les plus importants qui déversent le plus de trafics afin d'éviter qu'ils aillent se déverser sur la voirie locale. En revanche pour les autres échanges, on est obligé de faire des choses parfois un peu moins pratiques.

A travers chacune des solutions, cela amène un projet différent pour la Croix-Verte en fonction de la provenance de ces différents flux. Vous avez les différentes solutions dans les dossiers et dans les dossiers de carto un peu plus détaillés qu'on vous a passés. Je n'entre pas dans le détail, c'est un des ateliers de la réunion du 9 novembre. Comme le thème est la circulation locale, je vais juste expliquer comment, par exemple, on va d'Attainville à Montsoul.

Il faut bien comprendre que dans les propositions que nous avons faites pour la Croix-Verte, tous les échanges sont maintenus. Ils sont parfois rallongés, parfois assez complexifiés mais il faut bien voir que l'on est sur un espace restreint. Nous avons voulu rester le plus possible dans l'emprise pour éviter de faire un échangeur trop monstrueux et donc cela oblige à certaines contraintes et notamment à certains allongements de parcours.

Comment aller d'Attainville à Montsoul ?

(Passage diapo)

Dans la solution D, on met la continuité avec la Francilienne, des échanges avec la RD301 et des échanges un peu plus compliqués pour la desserte locale. On part d'Attainville, on sort ici, on passe sous la Francilienne actuellement, il y aurait une voie qui permet de longer la Francilienne, qui retrouve la RD909, qui passe un giratoire, qui retrouve la RN1 et vient au niveau de la RD9. Au choix vous remontez la RN1 pour arriver à Montsoul par le haut ou vous continuez pour aller jusqu'à la gare de Montsoul.

Dans le cadre de la solution B, il y a un échangeur un peu plus imposant mais en faisant le même exercice, on passe au-dessus de l'A16 pour se retrouver sur un giratoire avec la possibilité d'aller soit au nord, soit au sud de Montsoul, mais comme il y a des problèmes d'emprise, on est obligé d'aller contourner la Francilienne.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je vous remercie d'avoir montré un exemple, bien entendu ce serait à renouveler pour d'autres mais je suppose qu'il y a des questions sur certains trajets particuliers.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX : Je m'attendais à ce que vous nous présentiez comment se feraient les circulations locales dans le cas du tracé C sur la RD909. Par exemple, comment faire Villaines-Montsoul en trajet local ?

M. JEREMIE NEGRE : Vous arrivez par la RD909, vous continuez et vous sortez ici, c'est un barreau qui sera l'équivalent de la RD301 actuellement.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX : A vélo, je passe sur l'autoroute.

M. JEREMIE NEGRE : C'est une bonne question, il est vrai qu'on ne l'avait pas regardée. Ce barreau ne sera pas autoroutier, c'est tout simplement la RD301 au sud qui vient jusqu'à l'autoroute A16.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : On part de la RD309 ou de la RD301 ?

M. DANIEL LEGRAND : Vous avez dit que c'était autoroutier ?

M. JEREMIE NEGRE : Par autoroutier, j'entendais le fait que c'était une 2 x 2 voies. C'est une continuité de la RD301 qui va jusqu'à l'A16. En termes de trafic, on est largement au-dessus des 2.000 véhicules, donc on est obligé d'avoir une 2 x 2 voies. En termes de statut, à savoir si c'est une voie express ou une autoroute, cela reste à discuter. C'est un point qu'il faut qu'on précise mais il y a toujours l'option de voir quel cheminement mettre en parallèle pour les circulations agricoles si l'on décide de refuser les circulations agricoles sur ce barreau.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Le fait de dire qu'il y aura une circulation importante sur ce barreau condamne le passage des véhicules agricoles dessus. Cela entraînerait de tels risques d'accidents que je vois mal comment ils pourraient circuler. Il faut certainement envisager une solution de doublage.

M. DANIEL LEGRAND : On fait des réalisations et pas des empiètements !

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : En effet, il est probable qu'il faille des voies latérales pour permettre les circulations agricoles et la circulation douce. Cela nécessite de faire un complément par rapport à la situation actuelle et à la RD909.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Il faudrait préciser les différences qu'il y a entre telle ou telle appellation juridique car tout cela est relativement secondaire, le plus important est de savoir qui y a accès, quand, comment et pour faire quoi ? S'il est nécessaire de faire des voies annexes, cela peut-il être considéré comme un tracé alternatif et faire l'objet d'une étude plus précise ?

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Tout à l'heure Jérémie NEGRE présentera un peu les différentes solutions, il faut creuser et examiner les choses. Il est sûr que lorsqu'il s'agit d'un statut autoroutier, l'accès est limité, de la même façon aussi lorsque c'est un traitement en voie express, il y a un certain nombre de limitations, notamment vis-à-vis des deux roues et des circulations agricoles. Cependant, il existe de 2 x 2 voies dénivelées qui n'ont pas de statut spécifique, pour lesquelles les circulations sont possibles mais néanmoins la cohabitation entre des véhicules qui ont des grands différentiels de vitesse n'est pas du tout satisfaisante. Il faudra avoir des voiries agricoles en termes de 2 x 2 voies, il faut avoir des mesures d'accompagnement sur ce type de voies.

Si l'on fait un échangeur avec la RD909 pour faire un repiquage sur la Croix-Verte, le trafic est tellement fort que cela ne peut pas rester une simple 2 voies, il faut passer à une 2 x 2 voies avec des vitesses relativement élevées et on peut difficilement avoir des cohabitations avec des véhicules lents.

M. DANIEL LEGRAND : Comment peut-on les classer en local ? Il faudrait vous promener dans ce secteur et constater les lacunes.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Il est vrai qu'il y a un certain nombre de difficultés que l'on ne connaît pas sur la circulation agricole quand on va plus à l'ouest, notamment quand on va vers la RN184 parce que l'ensemble des voies n'a pas été réalisé.

M. DANIEL LEGRAND : Je n'ai pas parlé que de l'agricole ! Vous n'avez pas tout abordé, les véhicules lents, d'autres choses ont droit de circuler.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Bien sûr, notamment les piétons.

M. PHILIPPE KILIDJIAN, MAIRE DE MAFFLIERS : Sur la partie haute de Maffliers, je n'ai pas vu le passage grande faune qui était prévu au sud du Bois Carreau. Il y a eu des réunions et tout un projet est en cours sur le passage de la faune grande et petite, c'était un passage de 25 à 50 mètres de large.

M. JEREMIE NEGRE : On a parlé des circulations humaines mais nous mettrons un point d'honneur pour qu'il n'y ait pas de circulation humaine sur ce passage, c'est pourquoi je ne l'ai pas noté. Le projet est toujours maintenu, quant à la largeur, c'est une autre question, l'engagement du maître d'ouvrage est de 20 ou 25 mètres, une largeur minimale. La Région a souhaité que l'on étudie une plus grande largeur (40 mètres), ce sera une option que nous étudierons de près de même que son financement. Nous restons sur tous les engagements qui ont été pris, notamment une réunion à Presles début 2006, ce sont des engagements qui restent tels quels.

M. CONSTANTIN ANGELOGLOU CODÉRANDO 95 : Au Bois Carreau, j'ai vu apparaître un des passages que nous avons demandés mais je n'ai pas vu le deuxième passage plus au nord entre la RD64 et le Bois Carreau. Nous avons demandé que soient rétablis les deux passages fermés par la mise à 4 voies de la RN1.

M. JEREMIE NEGRE : Nous avons bien entendu votre demande, les études et les différents documents ont été faits avant votre demande donc on était plus dans l'idée de rétablir un seul passage, notamment parce qu'on a étudié les circulations agricoles et qu'en concertation avec les agriculteurs du secteur, on a vu qu'ils avaient essentiellement besoin d'un passage. Après, la question est de savoir quels sont réellement les besoins. On voit bien qu'il y a besoin d'un passage pour rétablir les liens entre Nerville et Maffliers d'un côté et Presles de l'autre. Entre Nerville et Presles, ils se rétablissent assez facilement avec ce passage-là, il faudra plus en détail le niveau de besoin pour un passage supplémentaire.

M. CONSTANTIN ANGELOGLOU : Un deuxième passage est nécessaire car actuellement, il y a les cavaliers qui ne peuvent pas passer sur la RD64 lorsqu'ils arrivent de tous les centres équestres qui se trouvent sur l'Isle-Adam et les cyclistes qui viennent de l'Isle-Adam ont du mal à traverser la RN1.

Sur le cahier d'acteurs que nous avons présenté, nous avons donné la largeur du passage, c'est extrêmement dangereux de passer. Nous avons l'intention de modifier l'itinéraire du GR1 pour le sortir du pont sur la RD64 et de le refaire passer sur ce passage intermédiaire, ce qui serait beaucoup plus logique. Nous en avons réellement besoin pour que la circulation douce soit possible. Il faut voir aussi que les distances quand on les pratique à pied ne sont plus les mêmes que lorsqu'on les pratique à vélo ou en voiture. Je souhaite vraiment qu'on étudie la possibilité de faire ces deux passages.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Nous avons bien entendu votre demande, nous étudierons ce deuxième passage mais Jérémie NEGRE a expliqué qu'à ce jour il n'était pas acté comme l'ont pu être d'autres passages.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Merci Monsieur, ce souhait a pu être mis en mémoire.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX : Je voulais insister sur ce problème qui apparaît sur la solution C, qui est très comparable à celui que l'on a identifié pour le cheminement agricole au niveau du raccordement A16-RN104 dans les solutions A et C. Là, cela va concerner la circulation agricole mais aussi une circulation locale. Du fait de la bretelle d'échange entre l'A16 et la RD909, le contournement n'est pas évident, cela ramène à un passage proche de la voie ferrée. Je pense que le maître d'ouvrage, de même que pour l'échangeur RD104-A16 éclaire ce point.

M. JEREMIE NEGRE : Je conviens qu'il y a un oubli sur cette solution, il faudra regarder cela de près, il y a toujours un moyen de trouver une méthode de rétablissement. On va en parler tout à l'heure mais il y a la solution de faire à un autre endroit la partie qui concerne le routier. De toute façon, avec le barreau tel qu'il a été prévu actuellement, il y a besoin de rétablir tous les accès le long de la RD909, qui dit accès donc dit une voie. Cette voie peut être utilisée pour autre chose que seulement les accès, cela peut être une voirie locale qui va passer l'A16. Je suis d'accord avec vous, c'est un point à regarder de plus près, cela ne met pas en cause la faisabilité de cette solution-là. Nous l'avons noté, nous nous engageons tout à fait à regarder cela de plus près.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Nous demandons au maître d'ouvrage d'apporter une réponse plus précise soit directement à l'intervenant, soit à l'occasion de la prochaine réunion par exemple. Cela me paraît un point qui mérite réponse.

M. JEAN-MARC HUNAUT : Est-ce que cette demande ne rejoint pas un peu la variante que nous avons mise dans notre cahier d'acteurs qui est de faire quelque chose en parallèle avec la RD909. De laisser la RD909 telle qu'elle est pour permettre les dessertes locales et d'avoir un barreau non pas autoroutier –je ne connais pas bien les appellations- mais un barreau 2 x 2 voies qui continue la RN1 ?

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Apparemment cela y ressemble en effet. Le maître d'ouvrage est-il d'accord avec cette interprétation ?

M. JEREMIE NEGRE : C'est une des solutions que l'on peut utiliser, après on peut aussi en regarder d'autres. On va la regarder tout de suite s'il n'y a pas d'autres questions sur le sujet.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Cela fait une transition bienvenue avec les propositions alternatives de tracés qui ont été faites et sur lesquelles la Commission avait demandé au maître d'ouvrage de se pencher.

ANALYSE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

M. JEREMIE NEGRE : Nous avons reçu un certain nombre de propositions et suggestions que la CPDP nous a demandé de regarder, d'analyser et d'essayer de représenter de manière comparable aux solutions A, B, C et D. Nous en avons répertorié trois.

(Passage diapo)

La solution C avec un barreau neuf sur l'A16 et la RD301, c'est une solution que l'on a appelée « M. FERRE » et la solution d'« AGIR AUTREMENT ». Il s'agissait d'une demande

de l'AREC et du maire de Maffliers, sans réutiliser la RD909. Si on ne réutilise pas la RD909, on peut se demander où on met cette connexion-là, sachant que l'on vise la Croix Verte ?

On s'est posé la question de savoir où la mettre, sachant qu'il y a une bretelle avec une certaine courbure qui fait que si l'on décide de la réaliser après le passage sur la RD909, on est amené relativement loin et on aurait toute une bande ici assez problématique. Nous avons mis de côté cette solution et nous avons regardé de l'autre côté.

Si l'on regarde de l'autre côté, cela nous donne une chose qui ressemble à ça. De loin, cela paraît très similaire mais ce barreau est mis un peu plus de la RD909 et ici vous faites un échangeur sous une forme un peu différente car vous ne pouvez plus faire une boucle.

Pour analyser les choses par rapport à la solution C, d'abord il faut savoir à combien de voies on fait ce barreau, parce quand on a à la fois le trafic de la RD909 et le trafic de ce barreau, on passe au-dessus de 2.000 véhicules et on est forcément en 2 x 2 voies.

Là, on est bien en dessous, c'est de l'ordre de 1.100 à 1.200 véhicules et on peut se poser la question plus sérieusement. Normalement 2 x 1 voie, cela suffit, après sur cette distance de 1,5 km, il est toujours gênant d'avoir une 2 x 1 voie, c'est une zone où vous ne pouvez pas doubler et s'il y a un problème, on est un peu bloqué. Il y a toujours une bande d'arrêt d'urgence que l'on peut toujours utiliser mais cela complexifie un peu les choses. On tendrait plutôt vers la solution 2 x 1 voie mais c'est à étudier d'un peu plus près.

Deuxième point, là vous créez une frontière par rapport à la RD909 et nous avons ce problème pour les zones ici, aussi bien la cueillette ou les parcelles et il serait à rétablir depuis la Croix-Verte.

Troisième point qui mérite d'être évoqué, c'est que par rapport à une solution où l'on élargit l'existant, un barreau neuf, c'est un peu plus d'emprise. En fait, comme dans la solution C on élargit mais on a besoin de faire des voies sur le côté pour établir les accès, au final en termes d'impact, ce n'est pas très important, on estime à 1 ou 2 ha supplémentaires, ce qui serait nécessaire.

Autre point, le plus gênant à mon avis, on n'en est pas à un niveau de détail où l'on peut savoir mais on va regarder avec la DDEA les impacts que cela peut avoir, on a un échangeur qu'on est obligé de réaliser sous cette forme et il y a une bretelle qui vient un peu plus à proximité de la Coopérative CAPA France. C'est un point à regarder de près surtout pour toutes les autorisations de l'activité CAPA France en lien avec les problèmes de risques incendie et de sécurité que l'on peut avoir sur ce type d'activité.

Pour la deuxième solution, c'est M. FERRE qui a émis un avis via le site Internet. Il se prononçait pour la solution B et il demandait si on ne pourrait pas, au niveau de la Croix-Verte, faciliter le flux vers l'est en ayant grosso modo une bretelle plus ample vers la Francilienne. C'est un peu la situation de la solution B actuelle, c'est-à-dire que vous avez l'A16 qui arrive ici, la RN1 là, et vous avez cet accès vers la Francilienne, sauf que c'est restreint au plus proche dans l'échangeur.

Si on essaie de mettre en place la solution de M. FERRE, c'est assez compliqué car on se rend compte que si vous allez un peu plus loin ici, avec les rayons de courbure qui sont nécessaires sur cette zone-là, vous rapprochez la bretelle en question d'Attainville. C'est quand même compliqué, cela fait sauter le demi-échangeur d'Attainville et, en plus, cela prélève en fait plus d'espace. C'est quand même une solution très proche de la solution B, on est à la marge en regardant comment on met en place l'échangeur de la Croix Verte.

Pour nous, cela a beaucoup plus d'inconvénients que la Croix Verte, des emprises plus importantes, 2 ou 3 ha. Si on pousse la bretelle, on est obligé d'aller sauter sur le Pom Drive actuel et on voit aussi qu'on a des emprises plus importantes sur la cueillette.

Autre inconvénient me semble-t-il mais c'est aux habitants localement d'en juger, c'est que l'ensemble des circulations qui s'effectuent sur ces voies (marron) se fait maintenant à l'intérieur, entre les différents axes. Il semble plus agréable peut-être d'avoir les axes qui se retrouvent au centre et plutôt de circuler autour.

Ensuite, une suppression totale de l'échangeur au niveau d'Attainville, un rapprochement de la bretelle d'Attainville. Comme on reprend moins d'existant, on a des perturbations plus importantes et les travaux avec les phasages à la Croix Verte seraient encore plus importants.

Dernière solution, celle d'Agir Autrement, Il y a deux parties, une partie plus sur l'A16 et une autre partie plus sur la Croix Verte. Agir Autrement a fait deux contributions qui sont disponibles sur le site Internet de la CPDP.

Sur l'A16, le principe était de séparer le flux qui vient de l'Est par la Francilienne, qui vient de Roissy et le flux qui vient de Sarcelles par la RD301, de faire continuer le flux venant de Sarcelles avec une déviation de Montsoul et Maffliers, ici ; et de faire continuer le flux qui vient de la Francilienne, qui vient de l'Est, le long de la Francilienne et de créer le demi-échangeur ici pour leur donner la possibilité d'aller au Nord.

C'est un concept qui nous a semblé assez intéressant, donc on a essayé de le transposer sur les schémas que nous avons pu faire. Tout d'abord en termes de trafic, le fait de reporter le trafic et de le séparer, par rapport à la solution B, les 1.000 véhicules qui allaient emprunter l'A16 se retrouvent sur la Francilienne. 1.000 véhicules, c'est ce qui arrive en 2015 de l'Est.

Le problème, en 2015, 1.000 véhicules cela provoque dans un sens 4.000 véhicules ici. L'élargissement n'est pas absolument pas indispensable mais 4.000 véhicules, cela veut dire que ça bouche. Ce n'est peut-être pas absolument tout de suite mais dans les 4 ou 5 ans après la mise en service, l'élargissement est nécessaire.

Au final, on se retrouve avec cet élargissement de la Francilienne qui malgré tout est nécessaire, également avec cette reprise de l'échangeur, ce qui n'était pas mis dans la contribution d'Agir Autrement, car actuellement il y a des bretelles à 1 voie et qui doivent avoir 1.500 véhicules en heure de pointe, là elles passeraient à 2.500 véhicules et il faudrait les mettre à niveau avec un passage à 2 x 2 voies sachant que ce serait l'axe privilégié de l'A16 et que ce ne serait pas possible, donc cet échangeur est indispensable.

Dernier point intéressant, dans la contribution d'Agir Autrement, on n'avait pas précisé comment on mettait en place autour de la Croix-Verte, on se retrouve avec un échangeur au niveau de la Croix-Verte simplifié par rapport à la solution B et qui est comparable grosso modo à la solution A et D avec des emprises un peu plus importantes car il faut prendre un peu plus ici.

Si on analyse tout cela, pour nous c'est un peu un mixte entre la solution B et la solution D. Cela a cet avantage de séparer de manière assez claire les flux, entre le flux autoroutier qui vient de la Francilienne et celui qui vient de la RD301. Par rapport à la solution B, cela simplifie la Croix-Verte, il n'y a plus ce monstre d'échangeur.

En revanche, il y a un certain nombre d'inconvénients, le premier étant que dans cette configuration on se trouve avec une concurrence. C'est-à-dire que lorsque vous arrivez d'ici, il y a des gens qui seront tentés de prendre cet itinéraire-là qui est le plus court. Afin que cela ne se fasse pas, on est obligé d'interdire l'accès direct entre l'Est et cela, mais on est aussi obligé d'interdire l'accès indirect. Il ne doit pas être possible que des gens sortent à ce niveau et viennent se connecter ici. Localement, on ne peut pas avoir d'accès local vers cette déviation au Nord, c'est-à-dire que les gens de Montsoul ou d'Attainville qui veulent aller vers l'A16 devront suivre cet itinéraire comme les gens qui viennent de Roissy. Ce n'est peut-être pas un gros problème.

Le deuxième problème, c'est que si on maintient l'échangeur ici, il va forcément y avoir des gens qui auront envie de faire cela. Cela mériterait de faire des études de trafic plus fines mais autant je ne suis pas d'accord avec M. VALLÉ quand il met en cause ce demi-échangeur dans les solutions A, B et C, autant dans ce cadre, on est sûr qu'on aura un trafic de shunt.

Autre point, comme on passe au même niveau que la solution B et D, on cumule un peu les deux et on a les mêmes impacts. En solution B, on sait qu'on avait 44 ha de prélèvements agricoles, en solution D, on en avait quelques-uns et en plus des impacts sur la forêt. Là, on a les deux en même temps. Aux endroits qui sont sensibles en termes de faune, le Bois Carreau, le Bois des Communes, on cumule à la fois les impacts de la solution B et la solution D, en termes de bruit, on a les mêmes problèmes. Comme on passe à deux endroits en même temps, on cumule les impacts des deux.

En coût, on se retrouve avec la solution la plus chère, on a 230 millions sans parler d'une dernière question subsidiaire. Non seulement on a un coût important mais qui est-ce qui financerait ?

Autant on peut se poser des questions sur cette solution qui serait le lien direct de l'A16, on peut dans le cadre de discussions avec la SANEF voir comment on se répartit les coûts de cette zone-là. Après, cette solution, est un autre financement et c'est une voirie locale, l'Etat n'est pas très intéressé, le Conseil général il faut voir ! Il faut vraiment aller faire le tour des bourses.

On a une question subsidiaire sur le sujet, Agir Autrement disait qu'il souhaitait la continuité de la RN1 au niveau de l'A16 existante, donc le long de l'Isle-Adam. Pour moi, c'est une question qui n'est pas liée au débat public, j'enregistre la demande, c'est une décision qui a été prise au moment de la déclaration d'enquête publique sur l'A16 existante, le choix a été fait à l'époque. Nous avons une section qui est gratuite, les gens peuvent y passer sans problème et l'utilité de rétablir la RN1 le long de l'Isle-Adam ne nous semble pas évidente.

Il y avait une deuxième contribution d'Agir Autrement sur la Croix Verte, j'irai un peu moins dans le détail. Cela explique bien que le problème de la Croix Verte est très compliqué et qu'il n'est pas facile de trouver une solution. Agir Autrement propose deux giratoires. Pour vous donner une idée, actuellement le giratoire de la Croix Verte sature car on a deux branches qui sont pour l'une à 1.800 véhicules et pour l'autre un peu plus de 2.000. Dès qu'on arrive dans des zones d'un peu plus de 2.500 véhicules, 2.600 ou 2.800, on va avoir des problèmes.

Si l'on reporte les trafics actuels, je ne vous parle même pas de projection, on se retrouve avec 7 endroits où l'on a l'équivalent de la Croix Verte actuelle. On crée deux giratoires qui sont pires que la Croix Verte actuelle. C'est difficile à mettre en place. Les véhicules ne seront pas sur la Francilienne mais ils seront sur la RD 301 notamment qui a quand même un caractère assez routier et ils remonteront. Ici, vous avez 1.900, là vous avez 1.800, quand

vous avez à cette distance ce type de circulation vous pouvez être sûr que cela remonte sur la Francilienne à quelques kilomètres à la ronde.

M. OLIVIER RECHAUCHERE, MEMBRE DE LA CPDP : Avec ce schéma, il est donc possible en venant de la Francilienne est de reprendre la RN1 en passant par cette voirie locale, ce qui semblait interdit dans le schéma général que vous avez présenté au début.

M. JEREMIE NEGRE : Nous avons pris les principes proposés par Agir Autrement et nous avons essayé de les interpréter. Clairement, le schéma que vous voyez là pour la Croix Verte n'est pas applicable à la solution que nous avons faite sur l'A16 parce que d'un côté, nous avons une solution qui, honnêtement, n'est absolument pas réaliste au niveau de la Croix Verte, donc on l'a traitée d'une part et on l'a mise de côté. Après, nous avons une proposition plus soutenable, même si elle pose un tas de questions qu'on vous a précisées qui concernent la séparation des flux. Nous avons donc appliqué un autre modèle de la Croix Verte sur cela.

Si on appliquait la solution d'Agir Autrement sur l'A16, on aurait des gens qui pourraient sortir ici, faire le tour et partir vers le prolongement de la RD301 en déviation.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : La proposition d'Agir Autrement va figurer dans un cahier d'acteurs qu'ils ont composé, chacun pourra en prendre connaissance.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je pense qu'il y aura des croquis expliquant exactement les flux tels qu'ils sont. Ce sera probablement ceux-là ou comparables à ceux-là. Avez des questions à poser au maître d'ouvrage ?

M. DANIEL LEGRAND : Toujours la même pour le local, vous avez dit que vous n'alliez pas remettre la RN1 en circulation le long de l'A16 existante pour l'instant, qui est en raccordement avec le tronçon que vous allez faire. Quand on parle de rétablir la circulation locale, c'est une chose qui m'inquiète beaucoup.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Vous voulez parler j'imagine de la partie haute du barreau commun où normalement nous avons cru comprendre que la RN1 n'existerait plus.

M. JEREMIE NEGRE : Actuellement, la RN1 n'existe pas. C'est vrai que nous n'avons pas abordé le sujet dans le cadre du projet parce que nous ne sommes pas sur la même zone. La décision a été prise il y a un certain temps, je ne connais pas exactement les tenants et les aboutissements de cette décision, actuellement, un voirie locale passe le long de l'A16.

M. DANIEL LEGRAND : C'est le même problème que tout à l'heure, circulation à tout le monde, je crois que cela en fait partie.

M. JEREMIE NEGRE : La circulation ne doit pas se faire exactement au même endroit.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Ce dont nous avons parlé par rapport à la RD909 ne s'applique pas nécessairement de la même façon sur cette partie de la RN1. Je ne sais pas si c'est à cela que vous pensez par rapport aux circulations agricoles.

M. DANIEL LEGRAND : Je ne suis pas agriculteur.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Je n'ai pas d'hypothèse par rapport à votre profession mais il est clair qu'aujourd'hui vous avez une RN1 qui est traitée comme une voie pseudo rapide dans la partie nord. Ce tronçon deviendrait autoroutier. Après, on a parlé du rétablissement des circulations douces ou des circulations de grandes randonnées, il faut

regarder s'il y a des besoins particuliers de circulation. Maintenant, il n'y a pas des voies en parallèle sur toutes les autoroutes, il y a des endroits où il n'y a pas de voie latérale.

M. DANIEL LEGRAND : Vous trouvez alors normal l'interruption de la RN1 ?

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Pouvez-vous préciser quel est le tronçon de RN1 que vous visez dans votre intervention ?

M. DANIEL LEGRAND : C'est la jonction de l'autoroute A16 et l'existant : sortir de Presles à Beaumont.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : On revient sur ce qu'on disait tout à l'heure, ce qui est clair et Jérémie NEGRE l'a bien expliqué, on se doit, et c'est bien normal, de rétablir toutes les circulations existantes. Donc, quand il y a des voiries qui existent, elles sont rétablies sauf impossibilité technique majeure. Ce que nous disons c'est que la RN1 en tant que telle n'existerait plus puisque ce serait l'A16 qui se substituerait à la RN1.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : C'est déjà une voie rapide, est-ce que cela ne rejoint pas la question du Schéma départemental de pistes cyclables. On voit bien qu'il y a un problème de circulation douce, c'est le problème évoqué.

M. DANIEL LEGRAND : Non, pas du tout, de circulation locale.

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : On emprunte très librement cette voie, car il n'y a pas de péage.

M. DANIEL LEGRAND : Et comment ? Avec quels moyens ?

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Actuellement, quelle est la situation de ce tronçon ?

M. DANIEL LEGRAND : Actuellement, vous ne pouvez pas y aller à vélo, vous ne pouvez pas y aller à pied.

M. JEREMIE NEGRE : Vous avez des routes à côté.

M. DANIEL LEGRAND : Il serait souhaitable que pour tous les problèmes que vous preniez des gens locaux et que vous vous promeniez avec eux car ce n'est pas en vous promenant tout seul que vous les verrez même si vous êtes très observateur.

M. JEREMIE NEGRE : J'ai faite la voirie en question en voiture.

M. DANIEL LEGRAND : Il serait bon que vous preniez des gens avec vous et de voir les parties locales et d'en discuter, et non pas se promener seul et faire un rapport.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure, les voiries locales en tant que telles sont à rétablir et elles seront rétablies. En revanche, on ne crée pas de nouvelles voiries, sauf nécessité de desserte particulière agricole. En tant que telle la RN1 n'existera plus à cet endroit-là.

M. DANIEL LEGRAND : Et cela vous paraît normal !

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Elle s'appellera A16.

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN : Ce sera une voirie rapide sans péage.

M. DANIEL LEGRAND : Elle n'est pas praticable à tout le monde, on est désolé on parle de rétablir les voies locales.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Monsieur, je parle sous votre contrôle, de ce tronçon actuellement, elle n'est pas voirie locale. C'est la première partie du tracé la plus au nord.

M. JEREMIE NEGRE : Ce qui est important dans la problématique c'est de voir s'il y a des circulations qui seront gênées. Il y a la RD78, la RD64, ce sont des routes qui sont utilisables pour aller de Maffliers à Presles, de Maffliers à Nerville, ce sont des circulations locales.

La manière dont cela s'applique à notre projet c'est : est-ce qu'il est gênant de rendre la partie de la RN1 au nord de Maffliers autoroutière ? Y a-t-il des gens qui empruntent cette route de manière locale ? Il y a une circulation automobile qui pourra passer par le demi-échangeur de Maffliers s'il est réalisé, sinon est-ce que les gens en mobylette ou en deux roues, etc., seront gênés de passer par la RD78 et la RD64 ?

M. DANIEL LEGRAND : Justement, vous avez fait une réunion à Baillet, on ne peut s'y rendre qu'en véhicule, idem pour l'Isle-Adam et Presles. Je vous dis qu'il faut que vous preniez des gens locaux pour faire ces circuits.

M. JEREMIE NEGRE : Je ne comprends pas de quoi vous parlez.

M. DANIEL LEGRAND : Allez vous en rendre compte vous-même !

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Après, on prend la RD78.

M. JEREMIE NEGRE : Quand je suis à Maffliers, je prends la RD64, je passe par Nerville, je retrouve la RD64, je passe sous la RN184, je vais tout droit vers l'Isle-Adam, j'ai pris mon vélo, j'ai pu faire cela.

M. DANIEL LEGRAND : Regardez les panneaux quand vous entrez dans les agglomérations, vous êtes obligé de venir en véhicules dans tous les lieux que j'ai cités.

M. JEREMIE NEGRE : Dans ce cas, c'est un problème de signalisation et la signalisation sur les routes départementales relève du Département, du Conseil général.

M. DANIEL LEGRAND : Vos pensées ne seront pas claires sur le local.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : J'ai cru comprendre qu'il y avait un problème de rétablissement de circulation sur la RN1 mais qui n'existe pas aujourd'hui si j'ai bien compris. Demain, on se retrouvera donc dans la même situation. Je ne sais pas si le maître d'ouvrage a une solution.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Il n'y a pas véritablement de problème entre Maffliers jusqu'à la sortie de Presles, c'est-à-dire la RD64E car en fait on a une route de dérivation sans problème.

Il est vrai qu'un problème existe sur la partie qui avant s'appelait la RN1, qui va du pont du haut de l'Isle-Adam jusqu'à la route de Mours en bas, tout simplement parce que cette partie ne s'appelle plus RN1 mais A16. Lorsque cette partie de A16 a été faite, il est vrai que le maître d'ouvrage s'était engagé à faire une petite voie parallèle vélos et piétons qui n'a jamais vu le jour.

M. JEREMIE NEGRE : Elle est très peu visible, mais elle existe, elle passe ici.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Elle existe sur les plans mais pas dans la réalité.

M. JEREMIE NEGRE : Personnellement, je l'ai prise en voiture. Je vous la montre sur cette photo aérienne. Elle est peut-être très difficile à trouver et très mal aiguillée, mais j'ai réussi à la prendre. Elle doit aller jusqu'au golf et vous permet d'aller voir les petits oiseaux dans le coin.

Après là-dedans, cela se complique, Vous y passez à vélo mais en voiture vous devez certainement faire un petit détour par-là, c'est assez caillouteux.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Encore une ou deux questions ?

M. FRANÇOIS LEMONNIER, AGIR AUTREMENT : Pouvez-vous mettre le tracé que vous avez commenté sur écran ? J'aurais voulu le commenter un peu différemment.

Dans la proposition que nous avons faite, notre but était de garder le réseau routier qui existe actuellement, c'est-à-dire que l'on ne souhaitait pas a priori que la RN1 devienne une autoroute pour les raisons qui viennent d'être énoncées ; c'était un premier point de vue.

Deuxième point de vue, nous savons un petit peu ce qui peut se produire à la Croix Verte si on délimite un triangle avec les autoroutes en question. Nous avons regardé les chiffres que vous avez donnés dans vos études et nous avons eu l'impression que le réseau actuel est capable de supporter l'accroissement de circulation qui serait dû à l'entrée de l'A16 sur ce réseau.

La proposition consistait en fait à séparer clairement les flux, c'est-à-dire de distinguer un flux autoroutier, de transit, et un flux qui serait local pour desservir la région au sens large. La région entre l'aboutissement de l'A16 actuelle et la zone de Groslay-Pierrefitte.

Quand on regarde le schéma qui est à l'écran, notre réflexion se voulait d'équilibrer sensiblement le trafic entre les deux axes RN1 et RN184, à condition d'empêcher le mixage entre le transit et le local d'où l'importance d'un sujet que nous n'avons pas soulevé là qui est de séparer les flux entrants à partir de l'A16 et de la RN1.

Cela rejoint le problème qui a été soulevé la semaine dernière par l'élue de Persan qui a un problème de l'arrivée de la RN1 sur l'A16. C'était l'occasion un peu de chercher à le résoudre. Vous, vous êtes parti du sens inverse pour remonter de Roissy vers l'A16 ; moi, je descends de l'A16 et je regarde comment je peux absorber les flux.

L'idée n'est pas de dire que l'on va passer en 2 x 3 voies sur RN184 et sur la Francilienne car, si c'est le cas, notre solution n'est pas viable. En fait, ce que nous cherchons à démontrer, c'est que l'on peut absorber sur le réseau actuel existant avec la répartition RN184 et RN1 avec les chiffres que vous avez donnés qui étaient une égale répartition entre ces deux axes.

S'il n'y a une égale répartition entre ces deux axes, on n'a pas de raison de passer en 2 x 3 voies. Je vais réfléchir à ce que vous avez dit tout à l'heure sur le fait qu'on arrive sur la Croix Verte avec 1.000 véhicules de plus et qu'on en ressort avec 4.000 de plus, donc qu'il faut une voie supplémentaire. Je n'ai pas bien compris la démonstration.

Nous le disons dans notre proposition, nous avons à refaire le carrefour entre la RN184 et l'A16, nous n'en avons pas parlé mais vous devez le refaire dans toutes les situations. Vous avez actuellement un bouchon sur ces deux routes. Il faut refaire cet embranchement, il faut

refaire un échangeur en provenance de la RN184 vers la Francilienne Est, nous prétendons qu'il n'y a pas à multiplier le nombre de voies sur la RN184 et la Francilienne. Nous vous avons quand même dit de le calculer mais nous sommes convaincus que l'absorption des 15.000 véhicules est faisable sur les axes en question à condition d'être un peu dirigistes sur la direction que doivent prendre les véhicules. C'est un peu cela l'attente.

Nous disons que l'on peut absorber le surplus de véhicules sur le réseau existant. C'est cela notre idée et non pas mettre à la fois du 2 x 3 voies et la solution B. Non, on a la solution en laissant la RN1 telle qu'elle est, on fait sauter les points noirs de la Francilienne et de la RN184 et A16, et on fait les remarques en disant : attention quand on va sortir de là, il y a des problèmes à la sortie de la RN1 à Groslay, à la jonction avec l'A15 et à Roissy. En fait, vous allez déplacer petit à petit les bouchons sur ces endroits.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : C'est bien ce qui figure je suppose clairement dans votre cahier d'acteur ?

M. FRANÇOIS LEMONNIER : Tout à fait.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Le maître d'ouvrage demande-t-il de réfléchir à nouveau à la suite de cette explication ?

M. JEREMIE NEGRE : Personnellement, j'ai fait une interprétation sur la base de votre cahier d'acteur, je n'ai peut-être pas tout compris. Si nous voulons aller plus loin, il faut se voir pour en discuter. Je ne comprends pas très bien dans ce que vous dites comment on sépare les flux.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je vous propose que vous repreniez tous les deux ce cahier afin de clarifier les choses. Il sera intéressant d'en faire état lors de la prochaine réunion car cela mérite quand même de pousser plus loin la réflexion. Si vous en êtes d'accord, nous ferons comme cela.

M. PHILIPPE KILIDJIAN : Ce que vous venez de dire m'inquiète énormément, vous parlez de ne pas créer de nouveaux axes, c'est-à-dire que vous ne déviez pas Montsoult et Maffliers.

DANS LA SALLE : Si, regardez la carte !

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE : Je vous remercie pour votre participation à une heure aussi tardive, je vous rappelle que la prochaine réunion est assez particulière car elle est sur des ateliers. Elle a lieu à Maffliers où Monsieur le Maire nous accueille. Il y a une visite sur le site le 6 novembre, pas mal de personnes se sont déjà inscrites pour aller repérer les choses sur le terrain et que chacun voit la même chose. Ce sera la dernière réunion de travail car il ne restera plus qu'une réunion de synthèse.

Je rappelle au maître d'ouvrage la demande que nous lui avons faite de prendre contact avec les agriculteurs pour le rétablissement des chemins agricoles. C'est une question qui est difficile, qu'il faut regarder, c'est un des éléments du choix. Il est vrai que cela sera approfondi au moment de la préparation du dossier d'enquête publique. C'est évident mais il n'empêche qu'il faut vraiment avoir regardé cela. De la même façon une demande a été faite de vous rapprocher du Syndicat du ru de Presles, c'est une question légitime qu'il faut regarder. Je suis sûre que vous allez le faire.

Beaucoup de choses ont été évoquées ce soir, il y a un peu de temps d'ici le 9 novembre. L'intervalle est plus long que d'habitude et nous espérons que vous pourrez apporter des éléments complémentaires.

Je veux enfin remercier toutes les personnes qui ont proposé des tracés alternatifs, même s'ils posent des problèmes, de toute façon on a bien vu qu'il n'y a aucun tracé qui ne pose pas de problème, sans cela vous auriez tous adhéré immédiatement. C'est un gros travail et il y a toujours quelque chose à prendre même si la totalité n'est pas répond pas complètement aux contraintes liées à l'ouvrage particulier.

Je vous remercie beaucoup de cette participation et je vous souhaite de bonnes vacances de Toussaint car certains vont probablement s'absenter. Merci.

(FIN DE LA RÉUNION : 23 H 45)