

# PROJET DE L'A16

## REUNION A MAFFLIERS

**VENDREDI 9 NOVEMBRE 2007**

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

MME. CLAUDE BREVAN, PRÉSIDENTE

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

MAÎTRE D'OUVRAGE :

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

M. JEREMIE NEGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16.

M. ROLIN MARQUES, DREIF

INTERVENANTS :

M. PHILIPPE KILIDJIAN, MAIRE DE MAFFLIERS .....	2
M. DANIEL DESSE, MAIRE DE VIARMES ET CONSEILLER GENERAL.....	8
M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT ET MAFFLIERS .....	11
MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION LE CLOS DU VILLAGE A VILLAINES- SOUS-BOIS .....	12
M. MABROUK, GERANT DE LA STATION-SERVICE A MAFFLIERS.....	13
M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION « DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT ».....	13
MME MICHELLE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE D'ILE-DE-FRANCE.....	15
MME CECILIA WALLEZ, MAFFLIERS 2008.....	17
M. MICHEL TOURNAY, AREC.....	19

*La séance, ouverte à 21 heures 30, est animée par Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public.*

**MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :** Nous allons recommencer une séance plus traditionnelle. Je vais d’abord remercier Monsieur le Maire de Maffliers de nous accueillir dans ce beau lieu pour la 8<sup>ème</sup> réunion. Après lui avoir laissé la parole, comme beaucoup de personnes n’ont jamais assisté à ces réunions publiques, je voudrais préciser ce qu’est ce débat et dans quel contexte il se situe. Ensuite, nous vous restituerons ce que nous avons entendu comme questions essentielles dans chacun des ateliers et nous ouvrirons un débat afin que chacun puisse faire part de ses réflexions.

**M. PHILIPPE KILIDJIAN, MAIRE DE MAFFLIERS :** Je suis très content de vous voir tous ici car aux réunions où je suis allé, pas toutes, c’est certain, je ne voyais pas tellement les principaux concernés bien souvent et les Mafflierois sont là ce soir, c’est très important. Vous connaissez le choix de la municipalité, je ne dirai rien de plus. Je remercie Mme BREVAN qui m’a totalement conquis car, depuis le début, j’étais assez braqué, je ne comprenais pas, elle a une façon d’expliquer les choses qui sont d’une clarté à faire plaisir. Nous allons continuer ainsi ce soir.

**MME CLAUDE BREVAN :** Merci Monsieur le Maire pour ces paroles très aimables mais qui vont aussi à l’ensemble de la commission et à la maîtrise d’ouvrage qui a fait un énorme travail souvent à notre demande. Elle s’est toujours pliée à notre exigence qui ne faisait que refléter les questions que se posaient les différents participants. Elle a fait cela avec sa meilleure volonté, cela a apporté beaucoup d’éléments. Certes, il y aura toujours des choses à préciser mais beaucoup ont été dites.

Très rapidement parce qu’il y a beaucoup de personnes qui n’ont assisté à aucune des réunions pour lesquelles c’est un peu une découverte. Je crois que tout le monde connaissait peu ou prou le dossier et les 4 tracés proposés. Ce débat public a été demandé par le Conseil régional d’Ile-de-France et par Nature Environnement pour qu’on puisse effectivement échanger autour de ce dossier, que vous puissiez tous vous exprimer : particuliers, associations, les élus locaux bien évidemment et aussi les milieux professionnels et les chambres consulaires et que chacun apporte un peu son point de vue. Tout a montré, depuis le début de ce débat, à quel point il était important que chacun fasse valoir ses enjeux qui ne sont pas toujours les mêmes, qui sont parfois un peu contradictoires mais la vie est faite ainsi et cela a beaucoup enrichi ce débat.

Nous sommes une commission, nous avons été désignés par la Commission Nationale du Débat Public. Cette commission est composée de 4 personnes : Olivier RECHAUCHERE, Pierre-Gérard MERLETTE et Pierre-Louis DOUCET et moi-même Claude BREVAN. Nous avons été chargés d’organiser ce débat et de l’animer. Nous sommes absolument neutres, c’est-à-dire que nous n’avons pas à prendre parti pour telle ou telle opinion, tel ou tel groupe de personnes. Notre rôle est simplement de vérifier que tout le monde a le droit à la parole et argumente ses positions. Nous ne sommes surtout pas dans l’invective ou dans la prise de position sans aucune explication simplement dogmatique, chacun doit s’expliquer. Tout le monde a le même droit à la parole, il n’y a pas de hiérarchie entre les différents participants. Cela peut paraître troublant parce que la société elle-même est un peu institutionnalisée, n’empêche que dans ces débats publics, chacun a le même droit à la parole.

A l’issue de ce débat, il n’est pas dans notre vocation de donner un avis sur l’opportunité de telle ou telle chose. Clairement, nous n’avons qu’à rendre compte de la manière dont le

débat s’est déroulé, de ce qu’il a apporté comme connaissances, de ce qu’il reste comme question, comme point d’arbitrage, de divergence sur tout ce que nous avons entendu mais nous n’avons surtout pas à dire que nous nous prononçons en faveur de tel ou tel tracé, ce n’est pas une commission d’enquête. Nous ferons simplement un rapport à l’issue de ce débat qui se termine le 24 novembre ; la réunion de synthèse ayant lieu le 22 novembre. Après le 24 novembre, plus aucun avis ne sera reçu ni intégré dans le débat. Cela ne veut pas dire que vous ne pourrez plus en parler mais cela ne fera plus partie des débats publics.

Au bout de deux mois, la Commission Nationale du Débat Public enverra un bilan de ce débat au Ministre qui arbitrera dans un délai qui reporte l’échéance au 24 avril, c’est-à-dire dans les quatre mois qui suivent la remise du rapport.

Le Ministre doit se prononcer pour dire s’il réalise un projet et lequel il souhaite soumettre à l’enquête publique. Là, nous serons dans le cadre classique de l’enquête publique que vous connaissez avec la possibilité pour chacun d’entre vous de faire valoir ses avis, ses remarques. Tout cela poursuit le parcours du projet extrêmement précis d’instruction de ce dossier, de transmission au Conseil d’Etat. Ensuite on passe dans une phase opérationnelle.

La maîtrise d’ouvrage est l’Etat qui est représenté ici par la Direction Régionale de l’Equipement de l’Ile-de-France. C’est l’Etat qui va décider du tracé retenu au vu de tout ce qui aura été apporté notamment dans ce débat et, ensuite, le projet sera concédé à la SANEF qui est déjà concessionnaire de la partie de l’A16. Je réprécise que cette partie ne donnera pas lieu à un nouveau péage, que le coût de ces investissements sera répercuté sur le coût de péage de l’ensemble du réseau et pas simplement sur les tronçons amont de l’autoroute A16.

Quelques mots sur l’atelier que j’ai présidé, sur l’insertion paysagère du projet.

Nous avons organisé le 6 novembre une visite sur le terrain qui avait permis à tous d’avoir une vue commune et plus claire de l’impact paysager de ces tracés. Aujourd’hui, le maître d’ouvrage avait apporté quelques éléments complémentaires au dossier qui figuraient initialement dans les documents à consulter dans les locaux de la Commission Particulière du Débat Public. Ils étaient particulièrement intéressants car ils présentaient des vues cavalières, c’est-à-dire des illustrations moins abstraites que des plans qui permettaient de bien mesurer la situation du projet au regard du sol naturel ; il s’agissait de vues en déblais ou en remblais.

Par ailleurs, nous avons demandé, sur la demande du Collectif Plaine de France, au maître d’ouvrage d’examiner la possibilité d’une variante de la solution B qui consistait à enfouir, non pas enterrer dans un tunnel mais encaisser la deuxième partie du tracé, le long de la zone d’activité de Montsoult. Je demanderai à Jérémie NEGRE de l’exposer tout à l’heure.

Pour illustrer les questions qui se sont posées dans l’atelier, on peut peut-être repasser les vues cavalières que nous avons regardées : le tracé B, le tracé A, le tracé D.

Sur le tracé A, tout ce qui est en jaune est bien en décaissé, c’est-à-dire en creux, on ne voit pas l’infrastructure, elle disparaît dès qu’on s’éloigne de son passage. Tout ce qui est en rose est en remblais, autrement dit c’est en hauteur. Ce projet avait été regardé lorsque nous sommes allés à l’extrémité de Villaines-sous-Bois qui est la partie la plus proche de ce tracé. Cela traduit bien qu’il y a toute une partie en tranchée et une autre partie en réseau. Il y a eu peu de questions autour de ce tracé, le maître d’ouvrage a fait état d’une étude complémentaire qu’il s’est engagé à faire, dont nous ne disposons pas aujourd’hui, pour voir si l’on peut raccorder ce tracé A en passant sous...

**M. JEREMIE NEGRE, DREIF, CHEF DE PROJET DE L’A16** : Il s’agit plutôt d’une variante à étudier après le 22 novembre si cette solution est retenue.

**MME CLAUDE BREVAN** : Beaucoup de questions ont été posées sur le réseau hydrographique, il semble que dans ce projet, il n’y a pas de problèmes extrêmement sérieux et ces questions peuvent être solutionnées d’une manière assez classique.

Sur le tracé B, tel qu’il figure dans le dossier, en rose une partie en remblais et en jaune la partie en déblais au milieu entre la voie ferrée et le chemin vicinal n° 6. Le principal impact se situe au niveau d’un remblai vers Luzarches, c’est à propos de l’impact de ce remblai qu’a été demandée une approche complémentaire sur son passage en déblais. Il est évident que ce tracé est visible depuis la cueillette, cela fait un talus assez loin qu’il est possible de paysager mais il est assez perceptible. Depuis l’intérieur de Montsoul, cela ne se voit pas beaucoup, car entre la partie habitée de Montsoul et cette zone, il y a une zone d’activité.

Le tracé D n’a pas donné lieu à une perspective cavalière, il pose d’autres types de problèmes, puisqu’il consiste à élargir la RN184, à trouver un demi-échangeur allant vers l’Est au niveau de son raccordement avec la Francilienne et l’élargissement de la Francilienne. Trois impacts très significatifs ont été soulignés :

- une modification de la courbe de raccordement entre l’A16 et la RN184 puisque nous sommes actuellement sur un raccordement très serré, très court à une voie, qui ne peut pas s’insérer dans une continuité autoroutière, il faut taper dans la forêt domaniale, c’est un impact non négligeable,
- la continuité de la RN184 qui serait portée à 2 x 3 voies, cela a un impact non négligeable qui peut être minimisé si l’on peut éviter la brèche et faire des talus avec une partie :
  - en haut, l’état actuel,
  - au milieu, la RN184 portée à 2 x 3 voies mais avec un élargissement de la brèche puisqu’on est enterré,
  - en bas, une solution qui permet de porter à 2 x 3 voies sans élargissement de la brèche avec une partie plus maçonnée qui permet d’avoir un talus droit.
- le passage dans le site classé de la Vallée de Chauvry pour arriver à cet échangeur vers l’est. C’est un impact un peu difficile à mesurer parce que c’est un impact très sensible sur l’infrastructure elle-même, la topographie n’est pas perceptible depuis les zones habitées, mais on est bien dans un site classé et cela pose un problème important.

Ont été beaucoup évoquées, on s’est un peu écarté des questions paysagères, les questions de passage de faune, de gibier. Le maître d’ouvrage a apporté tous les éclaircissements sur l’amélioration de la situation actuelle, sur la possibilité d’aménager le passage de la grande faune sur les tracés A, B et C (trajets communs) et à améliorer les passages dans le cadre de la dernière solution, où le passage actuel n’est pas totalement satisfaisant.

Reste une question un peu abordée à laquelle le maître d’ouvrage n’a pas apporté de réponse précise, mais peut-être est-ce un peu tôt dans l’étude : le recueil des eaux de ruissellement sur cette plateforme, c’est-à-dire le dimensionnement des bassins qui permettent de recueillir ces eaux et leur localisation, car ce sont des emprises complémentaires et un impact paysager non négligeable.

A été évoqué l’impact de cette infrastructure d’une manière générale sur le réseau hydrographique, le maître d’ouvrage a fait valoir qu’il avait pris contact avec le Syndicat des eaux du ru du Presles et que cette question serait réglée selon le tracé retenu.

Voilà l’essentiel de ce qui a été dit dans cet atelier, les vues étaient très claires et assez explicites. On sent bien que certains ont des préférences et d’autres portent leur choix sur un autre tracé, y compris sur une appréciation de l’impact paysager des différents tracés et on rencontre ces divergences d’appréciation surtout sur les divers aspects de ce projet.

Mes collègues vont vous présenter les deux autres ateliers.

Un qui portait sur le réaménagement de la RN1. Je vous prie de nous excuser sur ce point, il y a eu un malentendu, on avait bien dit dans les précédentes réunions qu’il fallait s’inscrire dans ces ateliers car cela nous aurait permis de calibrer la répartition. Nous avons très peu d’inscriptions et nous avons attribué une petite salle et c’est un des ateliers qui a recueilli le plus de suffrages et d’une manière générale, on ne peut que se réjouir de l’importance de la participation à cette réunion de ce soir qui est plus importante que les deux dernières. Nous n’avons peut-être pas travaillé dans les meilleures conditions.

L’autre sur le réaménagement de la Croix-Verte avec quelques solutions d’amélioration ou d’amendement du projet qui figurent dans le dossier du maître d’ouvrage proposées par des élus.

**M. PIERRE-GERARD MERLETTE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :** Sur l’aménagement de la Croix-Verte que j’appellerais plutôt, après vous avoir entendu, la Croix Noire !

Après que le maître d’ouvrage nous ait montré que pour chacune des solutions A, B, C et D, qu’il y avait un réaménagement différent. Il a été extrêmement clair, le sens commun le dit : plus c’est complexe, moins c’est lisible, plus c’est accidentogène ; contrairement à une affirmation professée en atelier par un participant.

La première série de questions a surtout tourné sur les accès locaux, comment on reliait la RN1 et la RD9, en solution B en particulier.

Nous avons remarqué et c’est logique que le maître d’ouvrage avait pris comme logique exemple le tracé B parce que c’est une des solutions pour la Croix-Verte qui est la plus complexe. Concernant cette affaire de liaison entre la RN1 et la RD9, le maître d’ouvrage nous a dit qu’après un problème de hiérarchisation des différents échanges actuels se posait, mais aussi des problèmes de géométrie. On ne peut pas faire n’importe quoi, n’importe où. La solution qui a été imaginée, il s’agit bien d’imaginaire et non pas que quelque chose de précis, semble un peu compliquée quant à l’itinéraire, mais elle fonctionne.

Une personne a pris comme comparaison l’échangeur d’Auvers-sur-Oise, elle a dit que cela avait été un chantier très compliqué et posait la question de savoir si celui-ci le serait aussi. Bien entendu, il le sera a répondu le maître d’ouvrage puisque cela se fera sous circulation à peu près pendant 2 ans.

Il y a eu un échange sur les cahiers d’acteurs, cette personne demandait si leurs propos étaient validés. Mon collègue et ami Olivier RECHAUCHERE a répondu que les cahiers d’acteurs engageaient leurs rédacteurs et non pas le maître d’ouvrage ni la Commission.

Dans les liaisons très précises, il a été proposé un accès qui semblait permettre d’aller à la gare en réutilisant une voirie existante mais la RN1 passe au-dessus de la voie ferrée, c’est-à-dire qu’il y a un dénivelé de 6 mètres et l’installation d’un carrefour juste avant la voie ferrée pour récupérer la voirie qui est en inférieure serait extrêmement complexe à faire.

Il y a eu un échange sur l’accidentologie et une personne a dit que c’était pour la solution B un non argument. Elle demandait que dans le cadre du projet, la totalité des impacts soit pris et comparée. Je rappelle que nous étions sur l’aménagement de la Croix Verte et non pas sur le choix ou la comparaison des tracés en entier.

Le maître d’ouvrage a répondu que l’aménagement de la Croix Verte dans le cadre B est beaucoup plus complexe donc plus pénalisant. De plus, dans le dossier du maître d’ouvrage, il est noté que les solutions A, B et C sont équivalentes sur le plan de l’accidentologie. Repris au bond, une personne a dit, entre A et B, il n’y a pas photo, il faut éliminer B. Pour expliquer sa position, elle disait que A était plus simple, donc qu’elle le choisissait.

Une question différente puisqu’on est sorti des liaisons point à point. Le maire-adjoint de Baillet-en-France, a dit qu’il y avait eu un projet « le ring » pour les dessertes locales et a demandé pourquoi on n’en parlait plus. Le maître d’ouvrage a présenté le projet 2006 avec ce barreau Sud et a fait remarquer que cela prenait des emprises supplémentaires à prélever sur le domaine agricole.

La Commission a demandé si l’on pouvait faire le ring dans tous les cas et le maître d’ouvrage a répondu, oui, mais qu’on était alors dans le cadre d’une voirie locale et qu’il fallait trouver un accord avec les autres gestionnaires des voiries, c’est-à-dire le Département. Il faut élargir les emprises existantes, il y a un travail sérieux à faire sous la RD301, des accès à réaliser aussi mais cela est possible.

Une personne a fait remarquer que le CESR avait insisté pour qu’on préserve les activités horticoles et, dans le secteur, l’activité de cueillette et pour lui le tracé C était catastrophique. Elle souhaitait qu’il y ait un redéploiement économique et schéma directeur logistique pour l’Ile-de-France ainsi que le demande le CESR dans son avis.

Pour le tracé C, le maître d’ouvrage nous a dit, qu’on débordait de chaque côté de la RD909 d’à peu près 10 à 15 mètres mais que dans le tracé B, on passait au fond de la cueillette et comme vient de le dire Claude BREVAN, il y aura un talus d’une certaine hauteur donc un impact visuel bien entendu.

Des questions ont porté sur l’impact des différents projets sur l’agriculture et sur cette liaison sud dite « le ring ». Sur l’agriculture du secteur de la Croix Verte, le tracé B prélève 3 ha sur la cueillette. Le maître d’ouvrage a fait un retour sur les impacts agricoles différents en fonction des productions, en prenant l’exemple : un hectare de terre cultivé en maïs n’avait pas la même valeur économique qu’un hectare d’arboriculture ou horticulture. Le maître d’ouvrage a complété la liste des impacts d’une infrastructure sur l’activité agricole car, en plus des prélèvements, il y a des effets de coupures et d’autres comme des modifications très locales de la météorologie.

Une personne a constaté que si l’on prenait le tracé A, il faudrait faire une baïonnette et que cela favoriserait les flux déviants. Elle précise que pour aller par l’A16 à Domont, on continuera à passer tout droit par la RN1 même requalifiée. Bien entendu, il y a deux approches, une approche scientifico-économico-psychologique, c’est-à-dire à base de simulations, et une étude qui démontre que faire 1, 2 ou 3 km de plus à 110 km/h, est moins pénalisant que faire 1 ou 2 km effectués à 50 km/h avec des obstacles. Erreur a dit la personne, dans la voiture, elle met la radio et elle préfère être tranquille. C’est un fait que c’est quelque chose qu’il faut prendre en considération et qu’il faudra aborder lors de la présentation de la rénovation de la nationale 1.

Autre question sur la desserte de la zone industrielle de Montsault. Dans les solutions A, B et C, il ne semble pas y avoir d’entrée et de sortie prévues. Les véhicules devant desservir

cette zone d'activité ou commerciale passeront par la Croix Verte et par la RN1. Une personne a demandé ce qu'il était prévu dans ce cas ? Ce qui me permet de passer la parole à mon collègue quant à la rénovation de la nationale.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :** La réunion sur la RN1 a été particulièrement suivie, il y a eu 5 fois l'affluence annoncée précédemment, ce qui a fait que certains ont été compressés dans la petite salle qui avait été retenue. Le débat a été courtois entre la salle et le maître d'ouvrage mais véhément par moment. Sa présentation a été entrecoupée de questions et de réponses.

Mme PREMARTIN a présenté tout d'abord les objectifs que je résume :

- redonner à la RN1 une fonction locale,
- renforcer la sécurité,
- améliorer la vie quotidienne des riverains et des usagers,
- assurer une desserte satisfaisante des activités commerciales et industrielles,

et les principes retenus :

- réduire la circulation de 75%,
- réduire l'ensemble de la chaussée tout le long du trajet à 2 x 1 voie,
- séparer les aménagements suivant leur position géographique du nord au sud en trois secteurs.

Concernant les principes, il est très important de rappeler c'est que cet aménagement est complètement indépendant du tracé retenu pour le prolongement de l'A16. Dans tous les cas, cet aménagement reste le même.

Cette présentation en trois secteurs se décline ainsi :

- pour la partie nord, 50 km/h, 2 x 1 voie rétrécie à 3,25 m, trottoir et piste cyclable et les carrefours sécurisés par un marquage piétons,
- pour la partie centrale, 70 km/h car nous sommes dans une zone moins urbanisée, 2 x 1 voie, toujours trottoir et piste cyclable et une contre-allée à l'Est pour desservir les habitations,
- pour la partie sud, aménagement d'un carrefour, toujours 70 km/h, 2 x 1 voie, plus 2 x 1 voie spécialement dédiée à la zone d'activité et trottoir et piste cyclable à l'ouest.

Cette présentation a été faite de façon très détaillée avec ces panneaux et des dessins plus précis qui étaient affichés, elle a donné lieu un certain nombre d'interventions que je vais résumer rapidement. Les participants pourront tout à l'heure intervenir si j'en oublie ou s'ils désirent insister sur telle ou telle remarque.

Une demande générale de réduire la vitesse partout à 50 km/h, il y a eu beaucoup de questions pour savoir pourquoi dans certaines zones, c'était 70 km/h.

Demande de feux supplémentaires et de deux giratoires destinés à faciliter l'accès pour les automobilistes venant du nord et souhaitant rentrer dans leurs habitations qui se trouvent sur le côté de la rive Est. Comme on ne peut pas traverser la RN1, la seule solution est d'aller un peu plus loin et de revenir en arrière soit en faisant à mi hauteur un feu, soit un giratoire et ce sont ces giratoires qui ont été demandés par plusieurs participants.

Des suggestions sur une régulation des vitesses par les feux, soit par onde verte soit par feux combinés, n'ont pas été retenues par le maître d'ouvrage, notamment l'onde verte qui semble accidentogène dans certains cas.

Ce qui ressort vraiment, c’est un souci de protection des riverains contre les conséquences des zones d’activité, en particulier celle des 70 arpents, et du trafic poids lourds que cette zone d’activité génère.

Il y a eu une mise en garde assez générale sur le délai de réalisation de l’ensemble des ouvrages et d’une mise en garde plus générale contre les conséquences de la politique développée dans le projet du schéma directeur de l’Ile-de-France, le fameux SDRIF et notamment sur les objectifs de densification et la politique du logement.

Enfin, et cela a été un des éléments les plus débattus, une demande ferme, à l’unanimité des participants, de suppression du demi-échangeur de la RD78.

Au cours des réponses à ces différents points, il a été précisé que le financement ne fait pas partie des obligations de la SANEF envers le maître d’ouvrage et, de ce fait, il devra être assuré par d’autres ressources, notamment auprès des collectivités, que ce soit l’Etat, la Région ou le Département ou d’autres.

En conclusion, ce qui est clair, c’est un souci majeur de protection des riverains contre la circulation importée et contre la circulation induite par les activités locales. C’est le rejet du demi-échangeur. La suite de ce débat a été l’annonce par le maître d’ouvrage d’une concertation avec la population deux ou trois ans avant la mise en service de l’A16, c’est-à-dire vers 2013-2014, ce qui m’amène à confirmer que rien ne sera fait sur la RN1 avant que soit complètement terminé le prolongement de l’A16 pour des raisons évidentes de déviation du trafic. Je tiens à remercier les participants et les prier de nous excuser pour l’inconfort de certains.

**MME CLAUDE BREVAN** : Avant de demander au maître d’ouvrage de compléter, j’ai une demande de parole de M. DESSE qui est conseiller général et maire de Viarmes.

**M. DANIEL DESSE, MAIRE DE VIARMES ET CONSEILLER GENERAL** : Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs, permettez-moi d’exprimer ma satisfaction par rapport au sérieux et à l’esprit de dialogue qui a été respecté depuis le début de cette concertation, entamée maintenant voilà près de deux mois. Je regrette cependant qu’un dossier ouvert depuis près de 20 ans doive encore patienter 8 ans pour trouver espérons-le sa conclusion ; redoutable inefficacité des structures décisionnelles pour 10 km d’autoroute !

Conseiller général du Canton de Viarmes, pour moi c’est l’ensemble de la population de ce canton qui est concerné par la résolution de ce projet. Bien sûr, en premier lieu les habitants des communes riveraines de la RN1, Maffliers, Montsoul, Baillet-en-France, mais également les habitants des autres communes du canton confrontés quotidiennement au blocage du rond-point de la Croix Verte. C’est dans ce cadre que je souhaite vous exprimer ma position, tenant compte des avis de cette population cantonale ainsi que de mes collègues maires.

J’éliminerai tout d’abord la solution D qui, compte tenu de l’augmentation du trafic, imposerait l’élargissement de la RN184 mais également de la Francilienne jusqu’à la Croix Verte, double saccage et de forêt de l’Isle-Adam et de la Vallée de Chauvry.

La solution B est à mon sens une solution qui ne prend pas en compte la réalité des éléments déjà connus aujourd’hui, notamment les informations venant du département de l’Oise qui, lors d’une réunion, nous a annoncé une augmentation de 50.000 véhicules venant de ce département. Moins qu’une réflexion objective de la réalité actuelle et future des flux des déplacements, c’est l’objectif de s’opposer à l’aménagement de la zone économique de la Croix Verte qui est affichée. Or, cette zone d’activité définie sur le SDAURIF, confirmée



sur le SDRIF, est en cours d’enquête publique et c’est dans cette enquête publique que vous devez vous opposer, si vous le souhaitez, à cet aménagement mais pas dans le cadre de l’autoroute.

Cette solution B, traitée en dénivellation de l’agglomération plus qu’en profit autoroutier, outre le fait de concentrer le flux de circulation sur la RN1 à partir du carrefour de la Croix Verte en direction de Sarcelles, ignore en fait la réflexion menée sur le plan de déplacement départemental prévoyant non pas la poursuite de l’autoroute au-delà de la Francilienne, ce qui est complètement abandonné mais la réalisation d’une voie à caractère départemental reliant l’A16 à l’avenue de Paris.

Comme l’unanimité du Canton de Viarmes, délibérant au sein de la Communauté de Carnelle Pays de France et comme la très grande majorité des représentants des communes de la Plaine de France Ouest, j’opterai donc sur le tracé A.

Revenons sur la zone d’activité de la Croix Verte, je dirai que cette solution, si elle se faisait, aurait l’avantage de maîtriser l’implantation de cette zone entre la voie ferrée, l’A16 et la RD909. Un espace d’activité économique n’est pas forcément laid, il suffit d’en avoir la volonté pour réaliser des aménagements de qualité environnementale satisfaisants. Ce pôle d’activité économique permettrait surtout de créer des emplois actuellement trop peu nombreux dans notre secteur permettant ainsi à notre population locale de jouir de son cadre de vie au lieu de perdre son temps dans les transports.

Par rapport au tracé A et en fonction de mes réflexions personnelles, j’émettrai cependant quelques objections. Tout d’abord ne pas déshabiller Pierre en habillant Paul, c’est-à-dire ne pas supprimer les nuisances de Baillet, Montsout et Maffliers en les envoyant sur Attainville. Je comprends tout à fait les craintes de mon collègue MISSEREY qui le fait plutôt opter pour la solution C. Je pense que sans aller jusque-là, il faut repenser le schéma de l’échangeur Francilienne-RN1 car, dans la configuration actuelle, j’y crains des ralentissements tels ceux que nous vivons aujourd’hui à la Croix-Verte.

A l’autre extrémité de l’A16, au nord de Maffliers, je ne pense pas judicieux de créer un demi-échangeur qui incitera inévitablement les poids lourds à traverser encore les communes riveraines pour atteindre les zones d’activité. (*Applaudissements*)

Pour conclure, je souhaite que soient pris en compte plusieurs éléments environnementaux. L’intégration dans le paysage par un tracé en tranchée telle que réalisé pour la Francilienne dans la vallée de Chauvry. La première vue en perspective que vous nous avez présentée répond à cette demande. En second lieu, le maintien des itinéraires de randonnées pédestres définis par le CODERANDO, la réalisation des passages faune assurant la continuité des corridors écologiques, telle que définis dans l’étude du PNR Ouest Pays de France, c’est-à-dire la liaison entre la forêt de Carnelle et la forêt de l’Isle-Adam.

Pour en finir, permettez-moi enfin de rêver à une traversée de nos communes de la Croix Verte par une départementale à 2 x 1 voie arborée, aménagée de piste cyclable et menant à Presles et uniquement. Elle pourrait s’appeler RD78 et sans échangeur. (*Applaudissements*)

**MME CLAUDE BREVAN** : Nous demanderons au maître d’ouvrage d’intervenir tout à l’heure au fur et à mesure de vos interventions. Qui souhaite prendre la parole ?

**M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE-DE-FRANCE OUEST** : Je remercie M. DESSE d’être intervenu, au moins nous connaissons la position du Conseil général. On me souffle enfin ! Je voudrais quand même préciser que par rapport au SDRIF et concernant la zone d’activité, si l’on regarde bien la carte du SDRIF qui est mise dans l’enquête publique, il n’est pas porté

dans ce projet une zone d’activité de 200 ha à la Croix Verte comme c’est porté dans le schéma directeur local de l’Ouest de la Plaine-de-France. Il est simplement indiqué dans ce schéma relooké, un front urbain nettement matérialisé qui concerne la cueillette. Je soulignerai que M. DESSE a bien indiqué que la zone d’activité se ferait sur la cueillette entre la RN1, la RN 909...

**M. DANIEL DESSE** : Si elle se faisait.

**M. BERNARD LOUP** : Bien sûr si elle se faisait mais j’ai bien compris que vous étiez favorable à son implantation.

**M. DANIEL DESSE** : Je n’ai pas dit cela.

**M. BERNARD LOUP** : Il est prévu dans le schéma régional qui est à l’enquête publique 4 pastilles d’urbanisation, ce qui fait au maximum une centaine d’hectares. On n’a jamais dit que ces pastilles représentaient des zones d’activité. Sur cette question, il n’est pas prévu de faire dans le schéma régional de grosses zones d’activité et il n’est pas prévu non plus d’y faire de logistique. On sait très bien que si l’on fait une zone d’activité importante du type de Saint-Ouen-l’Aumône comme vous l’avez écrit dans le schéma directeur local, et on en a l’expérience pour tous les projets de zone d’activité qui ont eu lieu que ce soit à Ecoeuven ou à Attainville, e sera de la logistique.

**M. DANIEL DESSE** : Je n’ai pas dit cela.

**MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE** : La SERNAM, ce n’est pas de la logistique ?

**M. BERNARD LOUP** : Mettre de la logistique à la Croix Verte alors qu’il n’y a ni voie d’eau ni voie ferrée, la SNCF a bien prévenu qu’elle ne prendrait pas un seul wagon de fret. A la Croix Verte, il y a une qualité paysagère qui peut attirer un certain nombre d’entreprises uniquement que si l’on fait de la petite activité. Je rappellerai également à M. DESSE, le souci d’emplois, il faut bien que tout le monde sache ici que les zones d’activités de la Croix Verte sont celles qui ont le taux d’emplois le plus faible de tout le Val d’Oise, 8 emplois à l’hectare, alors que d’autres zones d’activités arrivent à 45 emplois à l’hectare. Si vous nous faites des zones d’activité avec 45 emplois à l’hectare, nous examinerons la situation, mais 8 emplois à l’hectare, nous n’en voulons pas.

Enfin sur la réalisation pour le Conseil général, qui a la responsabilité des voiries départementales, par une voirie à caractère départemental pour rejoindre le BIP au niveau de Sarcelles, je rappellerai qu’il y a de multiples liaisons entre la Francilienne et le BIP : la RN1, la RN16 qui n’est pas saturée et qui pourrait être améliorée dans son aménagement, il y a la RD10, la RN17 et l’A1.

Je ne vois pas du tout l’intérêt, à part de couper une fois de plus l’espace agricole par une voirie, de faire une voirie supplémentaire pour aller de la Francilienne dans le prolongement de l’A16 pour aller de la Francilienne au BIP. C’est complètement inutile. Si c’est la raison pour laquelle vous souhaitez le tracé A, il faut y renoncer. A mon avis, le Conseil général ne sera pas prêt de la financer, fort heureusement, mais ce n’est pas une raison pour nous imposer le tracé A. Vous aurez suffisamment de dépenses à faire pour financer le BIP qui est maintenant de la responsabilité du Département. Démontrez-nous la nécessité de faire cette voirie d’où la nécessité du tracé A pour aller vers le Sud.

Dernier argument qui n’est pas juste, on le croyait au début mais on s’aperçoit en regardant le dossier qu’il n’est pas vérifié, c’est de déporter le trafic vers l’Est par le tracé A et pour dégager la RN1 au sud de la Croix Verte. Il faut savoir d’après les études du maître

d’ouvrage que l’impact du tracé A à l’heure de pointe du trafic, qui est d’environ 6.000 véhicules/heure, dévie simplement vers l’Est 150 véhicules. Cela fait beaucoup vu l’impact que cela a sur l’aménagement de notre territoire. (*Applaudissements*)

**MME CLAUDE BREVAN** : Y a-t-il d’autres demandes de paroles, je souhaiterais que l’on se concentre vraiment sur le sujet et qu’on ne sorte pas trop du champ du débat.

**M. BERNARD LOUP** : C’est le sujet.

**UN INTERVENANT** : Le débat est fait pour cela.

**MME CLAUDE BREVAN** : C’est peut-être votre débat Monsieur, ce n’est pas le débat sur le prolongement de l’A16. Il est vrai que cela a été abordé par M. DESSE mais cette question du prolongement doit être traitée dans un autre lieu. Il doit y avoir des questions sur le projet qui est soumis aujourd’hui au débat de manière précise. Cela a déjà été abordé de très nombreuses fois.

**UN INTERVENANT** : Je ne suis pas d’accord avec votre remarque Mme la Présidente.

**UNE INTERVENANTE** : Le prolongement de l’A16 est bien le débat.

**MME CLAUDE BREVAN** : Jusqu’à la Francilienne Madame. M. DESSE a dit qu’il y aurait éventuellement une voirie départementale au-delà, mais ce n’est pas aujourd’hui l’objet du débat. Je reconnais que M. DESSE a dit cela mais nous n’allons pas parler de cela toute la soirée parce que nous n’allons pas parler du sujet de ce soir.

**M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L’ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONTSOULT ET MAFFLIERS** : Je voudrais parler du demi-échangeur de l’A16 situé au niveau de la RD78 et de la RN1, c’est-à-dire en fait au niveau du Poirier Rouget à Maffliers. Tout le monde est à peu près d’accord pour supprimer ce demi-échangeur en cas de solution A, le maire de Maffliers lui-même a fait savoir qu’il était tout à fait d’accord pour demander la suppression de ce demi-échangeur.

Personnellement et avec pas mal de gens dans la salle lorsque nous en avons discuté tout à l’heure, nous sommes pour la suppression complète de cet échangeur que ce soit dans la solution A, B ou C car pour nous, ce demi-échangeur n’a quasiment pas d’intérêt. Il ne va que nous amener des véhicules qui traverseront le matin dans un sens et le soir dans l’autre car passer par l’ancien tracé sera plus court que de prendre le tracé A qui est le plus long. Je ne parle pas du tracé D qui est hors course dans cette discussion. Ce demi-échangeur ne permettra pas aux gens habitant le secteur d’améliorer leur qualité de vie, loin de là. En revanche, pour les gens habitant le Poirier Rouget, je voudrais savoir si le maire de Maffliers est prêt à assumer le fait qu’ils vont se retrouver avec des maisons totalement dévaluées parce qu’ils auront d’une part un rond-point, l’autoroute à 150 mètres de l’autre côté et enfin pour former le triangle la RN1 qui s’appellera la RD301 ou RD78 avec des circulations relativement abondantes.

J’ai repris les chiffres du maître d’ouvrage, il s’avère que le soir amènera dans chaque sens 400 véhicules environ, ce sont vos chiffres et vos schémas. Pour les habitants de Maffliers, quels sont ceux qui sont pour conserver ce demi-échangeur ou le supprimer ?

**M. PHILIPPE KILIDJIAN** : Monsieur VALLÉ, nous sommes bien d’accord, si c’est l’option A, il est hors de question de laisser l’entrée au nord de Maffliers. Si c’est la solution D, en effet, c’est la solution la plus courte et les gens prendront l’autoroute jusqu’à la Croix Verte et ne viendront pas dans Maffliers, dans la partie nord. Si c’est la solution C, telle que nous la

préconisons, c'est une solution un peu améliorée avec dans le Barreau qui se superpose à la RD909, nous mettons en parallèle deux voies de liaisons locales. Ceci permet, comme dans la section B, de pouvoir dégager les flux vers la Croix Verte et vers la Francilienne. Pour quelle raison voulez-vous que les gens viennent passer par Maffliers ou Montsout ? Sachant que dans ce cas, il faudra mettre des obstacles en mettant 2 x 1 voie, des feux et des limitations de vitesse.

Il y a peut-être des choses qui se passeront dans l'avenir et il ne faut pas non plus bloquer notre secteur. Le fait que Maffliers devienne un cul-de-sac n'est pas l'intérêt de Maffliers, je ne le pense pas. Nous sommes tout à fait d'accord sur la solution A, sur les autres, nous préconisons quand même une sortie vers le nord.

**UN INTERVENANT** : Et les 70 arpents ?

**M. PHILIPPE KILIDJIAN** : Les 70 arpents sont au sud de notre secteur et tel qu'on nous a présenté les différentes voies, cela ne nous concernera pas, les camions qui viendront par le nord viendront par la Croix Verte et non pas par le nord de Maffliers. En cas d'accident, on peut peut-être prévoir... je ne sais pas. Pour nous, la RN1 réduite à 2 x 1 voie avec des feux et des limitations de vitesse nous protégera à condition qu'on renvoie tous les flux. Excusez-moi Monsieur DESSE, la solution A ne tient pas la route mais ce sont les solutions C ou D qui retiennent notre suffrage.

**MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION LE CLOS DU VILLAGE A VILLAINES-SOUS-BOIS** : Simplement un aparté par rapport au discours de M. DESSE que je remercie car au moins c'est clair. La Commune de Villaines n'a pas voté pour le tracé A, elle s'est opposée, elle a demandé le tracé B. Il y a d'autres communes, notamment le maire de Moisselles, qui a donné sa position en faveur du tracé B.

Concernant un des enjeux, je tiens quand même à préciser que le projet doit répondre à des objectifs. Les 4 tracés y répondent plus ou moins et on constate que c'est le tracé B qui répond le mieux en termes de fluidité de trafic, notamment en termes de temps de parcours et de distance parcourue. Il faut bien prendre en compte ces deux termes.

Autre point, c'est le fait d'inscrire ce projet dans des enjeux par rapport à l'amélioration du cadre de vie des habitants de Montsout et de Maffliers mais aussi de toutes les communes. Nous en sommes conscients pour Montsout et Maffliers mais pour Villaines-sous-Bois, nous ne voulons pas qu'il y ait des nuisances déportées à l'Est et au plus proche des habitations qui se trouvent à 800 mètres.

De plus, concernant l'activité agriculture, donc les enjeux, on a bien vu ce soir dans le résumé effectué sur l'atelier de la Croix Verte que l'on présente ce réaménagement comme extrêmement complexe parce qu'on voit que toutes les liaisons interlocales s'effectuent à l'intérieur plutôt qu'à l'extérieur comme on le voit dans le tracé A ou C. Pour moi, ce n'est pas plus compliqué.

Il ne faut pas oublier qu'il y a eu des études concernant les déplacements sur la zone d'étude faites par le maître d'ouvrage et l'on voit bien que 70% des déplacements concernent bien les déplacements travail-domicile ou des déplacements à l'intérieur de la zone d'étude. Le pourcentage du trafic international, qu'on veut nous faire passer comme message pour une relation nord-Est, c'est-à-dire Oise-Roissy, n'est pas justifié. On a bien vu dans les études qu'au barrage d'Amblainville il y a 15% et qu'il est pratiquement inexistant.

Je considère qu'en plus, à travers les propos tenus dernièrement à la fois par le Gouvernement par rapport au Grenelle de l'Environnement, Monsieur BORLOO, a bien

déclaré, il y a à peine une semaine, que tout prolongement d'autoroute ne devait se justifier que pour des contournements de ville afin d'éviter des embouteillages, un trafic et des accidents. Or, les tracés A et C ont plus une expression visuelle, dans le futur. On veut nous dire que ce n'est pas le débat mais c'est aujourd'hui, c'est un débat car on parle du présent, du futur jusqu'en 2016, mais il faut aussi voir l'avenir. Je veux que l'accent soit bien mis là-dessus ce soir. Le tracé n'est aucunement un frein au développement économique futur de Montsoulst, Maffliers, voire Attainville car, lors d'une réunion précédente, il a bien été dit que si l'on optait pour le tracé B, cela n'empêchait en rien une activité économique de part et d'autre de l'A16.

C'était simplement ma position à ce niveau, que l'on me démontre que le tracé B empêche une activité économique future, que le tracé B ne préserve pas la forêt de l'Isle-Adam ou les terrains agricoles de la Plaine-de-France et là, peut-être que je dirai que je voterai pour le tracé A ou C mais aujourd'hui, je ne suis pas convaincue. (*Applaudissements*)

**M. MABROUK, GERANT DE LA STATION-SERVICE A MAFFLIERS :** Je reviens sur le demi-échangeur sur le nord de Maffliers, je ne partage pas l'avis de certains parce que je pense qu'il pourrait être utile dans une vision à moyen ou long terme puisque tous les schémas directeurs parlent d'un développement interne à la commune de Maffliers Moisselles et ces gens-là auront certainement besoin de se déplacer et de repartir vers le nord. Aujourd'hui, on essaie de résoudre un problème et le but n'est pas de le renvoyer ailleurs. S'ils sont obligés de remonter jusqu'à la Croix Verte pour remonter vers le nord, vers Beauvais, il faut penser aux autres qui auront les mêmes difficultés que nous avons aujourd'hui.

La difficulté est d'examiner l'avenir, à ce jour, nous avons un trafic bien déterminé ; demain, nous passerons à 70% de trafic en moins, c'est important et les gens ont du mal à l'imaginer, ce ne sera plus la nuisance actuelle. Il est vrai qu'aujourd'hui on ne pense qu'à cela, on se dit que ce demi-échangeur risque de ramener du trafic mais je pense que ce n'est pas vrai. Le maître d'ouvrage avait expliqué lors des réunions précédentes que les gens auront plus tendance à prendre l'autoroute que la nationale, ce qui est naturel quand ils ont le choix.

**M. VALLÉ :** Il est normal que ce Monsieur ait ce point de vue du fait qu'il est gérant de la station service BP.

**MME CLAUDE BREVAN :** Il est normal qu'il ait un point de vue qui est recevable au même titre que l'ensemble des riverains, son activité économique est en jeu, elle mérite aussi d'être respectée. De plus, ce n'est pas cet argument qu'il a développé mais quand bien même cela ne peut pas être considéré comme une arrière-pensée manquant d'intérêt.

**M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION « DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT » :** La question qui me préoccupe, c'est le financement de la requalification car on a entendu clairement de la part du rapporteur du groupe de travail que la SANEF ne le financerait pas. On peut se demander qui financera ? A quel moment ? Et si on ne repousse pas aux calendes grecques une décision dans ce domaine puisqu'il faudra attendre que l'A16 soit réalisée pour commencer les travaux de requalification. Qui prendra la décision à ce moment-là ? Aujourd'hui, comment cela peut-il être contractualisé ou pas sinon on laisse cela à l'aventure et, d'ici 2020, peut-être que les étangs de Maffliers auront une requalification. Cela me sidère, je pense qu'il y a des mesures d'urgence à prendre provisoirement en attendant une durée aussi longue.

**MME CLAUDE BREVAN :** Je voudrais dire quelque chose à ce moment de la discussion au maître d'ouvrage. Peut-être n'ai-je pas été assez attentive mais c'est à ce point du débat que j'apprends que le financement de la requalification de la RN1 est distinct du reste du financement. On avait parlé du réaménagement de la Croix Verte qui serait pris ou non par

le maître d’ouvrage selon le tracé choisi, notamment qu’il ne serait pas pris par le maître d’ouvrage si c’était le tracé A parce qu’il y avait simplement un raccordement. On a parlé de pas mal de choses mais on n’a jamais abordé cette question. Comment se fait-il que cette question émerge seulement à la 8<sup>ème</sup> réunion ?

**UNE INTERVENANTE** : Si, on en a parlé.

**M. VALLÉ** : Il a même été dit le contraire.

**MME CLAUDE BREVAN** : J’ai même le sentiment qu’on a dit le contraire, je ne peux pas l’affirmer mais nous chercherons dans le verbatim.

**MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN** : Il ne s’agit pas de mener qui que ce soit en bateau. On a précisé ce soir que la requalification de la RN1 ne peut pas en tant que telle être prise en charge par la SANEF qui réalise le prolongement de l’A16 jusqu’à la Francilienne, que selon les tracés l’aménagement de la Croix Verte est plus ou moins imbriqué dans cette opération de jonction à la Francilienne.

En revanche, pour la requalification, c’est pour cela que dans le document il y a un tableau qui montre bien le coût de la requalification de la RN1, qui est à chaque fois le même, mais cela ne veut pas dire que cette requalification ne sera pas faite car lorsqu’on va faire l’enquête publique sur le prolongement de l’A16, la requalification de la RN1 sera jointe dans un dossier annexe et connexe. Nous essayons de voir si au terme de l’enquête publique, il faut bien lier les deux pour assurer les choses.

On l’a dit dans l’atelier, il est clair également qu’entre 2007 et 2016 où le prolongement sera effectif sous réserve qu’un tracé soit choisi de l’A16, la requalification de la RN1 devra prendre en compte l’évolution éventuelle des deux communes de Maffliers et de Montsault. Il faut être précis dans l’enquête publique pour bien intégrer que la RN1 sera obligatoirement requalifiée mais, en revanche, il ne faut pas se figer complètement.

**MME CLAUDE BREVAN** : La question n’est pas celle-là aujourd’hui. Qu’il y ait un affinement des options juste avant les travaux, cela me paraît pertinent, il n’empêche qu’au moment où vous allez mettre le dossier à l’enquête publique, il y aura des propositions précises en matière de réaménagement de la RN1 et qu’il est légitime que le public sache aujourd’hui si ces travaux seront financés. Je conçois parfaitement bien et tout le monde comprend que la SANEF n’a pas vocation à être maître d’ouvrage dans la requalification d’une route nationale qui évoluera en route départementale mais est-il totalement exclu que la SANEF verse un fonds de concours qui permette d’aménager cette voie ?

Nous n’allons pas épiloguer ce soir parce que je crois que vous n’avez pas la réponse, il me paraît essentiel que pour le 22 novembre, la dernière réunion, on puisse donner au public des réponses précises sur cet aspect, cela me paraît indispensable. (*Applaudissements*)

Il était vraiment inutile d’organiser cet atelier parce que nous ne sommes pas là pour parler de choses hypothétiques qui se feront ou ne se feront pas. Ce n’est pas du tout normal que l’on découvre cela au cours de la 8<sup>ème</sup> séance de travail !

**MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN** : Si Madame la Présidente me le permet, je vais juste préciser une chose, il est peut-être possible de négocier avec la SANEF sur un fonds de concours, il n’empêche que l’estimation aujourd’hui est de l’ordre de 10 millions d’euros. La question est : est-ce au budget de l’Etat la totalité de la requalification ou est-ce qu’il y a une contribution des autres collectivités ?

**MME CLAUDE BREVAN** : Je pense que les collectivités ici présentes sont absolument enchantées d’apprendre au bout de la 8<sup>ème</sup> réunion qu’elles vont être sollicitées pour financer quelque chose qui a constamment été présenté comme relevant de la maîtrise d’ouvrage de l’Etat. Cela n’est pas convenable ! (*Applaudissements*)

**M. VALLÉ** : On nous a toujours dit que la prolongation de l’A16 était liée à la requalification de la RN1, que cela formait un seul bloc, et c’est uniquement ce soir que d’un seul coup vous venez nous dire qu’en fait le financement n’est absolument pas prévu, qu’il va falloir en discuter avec les collectivités locales alors que jusqu’à présent toutes les présentations qui ont été faites, cette fois-ci ou il y a quelques années lorsque nous étions en discussion au niveau de la DRE, on nous a toujours dit que c’était dans l’enveloppe de la SANEF, qu’elle devait budgéter la requalification de la RN1. Je pense que vous nous avez mené gentiment en bateau, c’est tout ce que je constate. (*Applaudissements*)

**MME CLAUDE BREVAN** : Je vais me permettre d’apporter une précision que le maître d’ouvrage devra vraiment nous confirmer. On conçoit parfaitement bien qu’au moment où l’on va mettre au point le projet et où la concession va être vraiment concrétiser avec la SANEF, qu’on ne puisse pas lui dire que le projet est susceptible d’évoluer au gré de tas de choses au moment où vous allez le réaliser. On est obligé de le calibrer mais au calibre, on dit que c’est pour tel montant et puis si cela dépasse, on verra bien comment on trouve les compléments du financement. Mais il faut qu’il y ait au moins une partie du financement tel qu’il est indiqué là.

Je ne sais pas si c’est possible, en tout cas, je veux que nous ayons des réponses précises sur cet aspect quitte à demander très clairement à la SANEF et à la Direction générale des routes comment tout cela peut se passer mais on doit avoir des réponses précises pour le 22 novembre, sinon les gens auront l’impression qu’on les a fait réfléchir pour rien.

**MME MICHELLE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE D’ILE-DE-FRANCE** : Lors de la première réunion à Domont, j’ai posé ce problème déjà et on m’a rassurée, on m’a dit que c’était financé, qu’il n’y avait pas de problème. Tout à l’heure dans l’atelier sur les paysages, Mme BREVAN nous a dit également que la requalification de la RN1 était la justification même du prolongement de l’A16 puisque la situation était intenable pour les habitants de Montsoult et de Maffliers. Ce que nous partageons depuis le début. Or, arrivé à la 8<sup>ème</sup> réunion, on nous dit qu’en 2016 ou 2020, on le fera peut-être parce qu’on ne sait pas s’il y aura de l’argent. C’est totalement inacceptable !

**MME LYDIE CHIKHANE** : Je revois le tableau qui nous a été présenté notamment lors de la première, et plus en détail lors de la réunion de l’Isle-Adam où on avait commencé à aborder un peu les financements des voiries au local qui se trouveraient autour de la Croix Verte. J’aimerais savoir quand on dit que la SANEF, concessionnaire, aura à sa charge le coût du prolongement, est-ce que c’est uniquement la première ligne ? Pour compléter ma question : est-ce que le réaménagement de la Croix Verte, pas forcément sur les grands axes routiers mais sur tout ce qui tourne autour, devra être pris en charge par l’Etat ou les collectivités locales, les communes comme Attainville, Villaines-sous-Bois, etc. ?

**MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN** : Pour être très précise mais je l’avais dit à l’Isle-Adam, que selon les solutions entre la A, la C ou la D, la participation de la SANEF, concernant l’aspect prolongement et réaménagement de la Croix Verte était différente. Même sur la partie prolongement, dans la solution D, c’est un peu plus compliqué car il y a aussi l’élargissement de la partie RD104. Pour la Croix Verte, avec la solution A, il faut assurer un mouvement de continuité par rapport à la RD301 pour lequel on peut demander une contribution de la SANEF mais c’est néanmoins un aménagement sous maîtrise d’ouvrage Etat.

Pour la requalification de la RN1, tout le travail a bien été de montrer que c’était un projet complètement lié car le prolongement de l’A16 n’avait pas de sens si on ne requalifiait pas en même temps et simultanément la RN1. Il n’est pas question de revenir là-dessus et, dans les engagements de l’Etat, il sera bien indiqué que la RN1 sera requalifiée, la seule chose que j’ai dite tout à l’heure, c’est que dans le cadre de la requalification de la RN1, certains aménagements sont demandés et, globalement, en Ile-de-France comme dans toutes les régions, il y a co-financement par la Région par exemple. Pour les aménagements qui ont été effectués en 2005 sur la RN1, ils ont été co-financés Etat-région dans le cadre du contrat de plan pour des raisons de sécurité. Cela ne veut pas dire que lorsqu’il y a des financements publics de collectivités publiques, cela ne se fait pas.

Il est sûr que la requalification de la RN1 sera faite dans le cadre du prolongement de l’A16. Cette RN1 sera transférée en tant que route départementale au Conseil général et il y a un certain nombre de discussions à avoir avec le Conseil général sur les conditions de reprise. Le travail de concertation à faire pour mettre au point le projet doit prendre aussi en compte le futur gestionnaire de la RN1 requalifié et les deux communes. En dehors de l’aspect financier, si l’on imagine des aménagements d’éclairage importants, il faut savoir qui prendra la charge de l’entretien et des financements ultérieurs. Tout cela doit être réfléchi avec les collectivités locales.

Cela ne veut pas dire que pour les 10 millions d’euros, il ne peut pas y avoir une contribution forfaitaire de la SANEF, comme le disait Claude BREVAN tout à l’heure et des apports éventuels de collectivités, sur l’aménagement de la RN1. Quand je parle de collectivités, je ne parle pas nécessairement de la commune de Maffliers ou de Montsoult mais du Conseil général et du Conseil régional. Je veux être précise, la requalification de la RN1 sera obligatoirement liée. Quand, en 2006, nous en étions à la concertation, on avait bien expliqué qu’il s’agissait de projets connexes. On avait d’ailleurs prévu de conduire ainsi l’enquête publique, c’est-à-dire trois opérations liées, le prolongement de l’A16, la requalification de la RN1, le réaménagement de la Croix-Verte.

Le triptyque est sûr et certain, en revanche, les contributions éventuelles d’autres financeurs, ce sont des choses qui sont encore à discuter pour la requalification de la RN1.

**M. JEAN-MARC VALLÉ** : Nous avons connu à peu près 40 propositions depuis le début du projet, à chaque fois qu’on change de Ministre, on change de projet, vous faire confiance paraît très difficile.

**MME CLAUDE BREVAN** : Est-ce que cela veut dire qu’en tout état de cause l’Etat s’engagerait à trouver le financement, soit par fonds de concours de la SANEF sur ses fonds propres, sur ce qui constitue le recalibrage de la voirie ? On peut parfaitement concevoir que le mobilier urbain, l’éclairage public peuvent avoir des coûts très variables suivant les choix qui sont faits et cela s’adresse aux collectivités locales. En tout cas, il y a une partie tronc commun : qu’avez-vous proposé, c’est-à-dire le recalibrage de cette voirie ? C’est là-dessus que la Commission souhaite que vous apportiez des réponses extrêmement précises.

Par ailleurs, on vous a demandé tout à l’heure ce qui serait pris en compte dans le financement comme voiries connexes. On comprend bien que l’on ne va pas reprendre en compte la totalité des voiries autour de la Croix Verte, effectivement ce sont des choses qui relèvent des collectivités locales mais qu’est-ce que vous prendrez en compte dans le budget comme rétablissement des circulations ?

Il y aura besoin de clarifications importantes. Il faudra donner des éléments de réponse sur ces aspects avant la réunion de synthèse.



**MME CECILIA WALLEZ, MAFFLIERS 2008** : Je rejoins complètement les propos de M. VALLÉ. Je participe aux réunions depuis le début, j’ai été tout à fait dans votre sens, j’ai trouvé que les sujets étaient approfondis et nous étions contents de l’orientation que cela prenait hormis le choix des tracés dont je ne parle pas. Aujourd’hui, vous avez des riverains de la RN1 qui sont ici, qui subissent des nuisances depuis très longtemps. Ils ont acheté leur maison depuis très longtemps, à qui on a dit que la RN1 serait délivrée de son flot de 35.000 véhicules/jour et, aujourd’hui, tout s’écroule suite à vos suppositions qui font qu’on s’aperçoit qu’il n’est même pas sûr que le débat ira à son terme.

**MME CLAUDE BREVAN** : Le débat ira à son terme.

**MME CECILIA WALLEZ** : Le débat ira à son terme mais il y aura une enquête publique, etc. après et on se retrouvera comme en 2004 ou avant avec un gros néant, ce n’est pas normal. Il aurait été judicieux de se rapprocher de tous les intervenants extérieurs et débattre avec eux pour que cela soit fait et qu’on nous présente aujourd’hui un dossier qui a été étudié et avec des arguments, ce qui n’est pas le cas visiblement. Qu’on nous dise que le Conseil général ou le Conseil régional est en prise du dossier et nous assure aujourd’hui le fait de pouvoir payer cette requalification de la RN1. On peut se dire aussi qu’il y aura le prolongement de l’A16 mais la RN1 peut rester en l’état, ce qui n’est pas normal.

Il y a des gens ici qui vivent l’enfer, personnellement, j’habite du bon côté mais les riverains de la RN1 vivent un calvaire. C’est le tracé B, qui leur permettra d’arrêter ce calvaire et de pouvoir enfin dormir tranquille sans échangeur, ce qu’ils ne font pas depuis 30 ans.  
*(Applaudissements)*

**MME MICHELLE LOUP** : Je voudrais que le maître d’ouvrage nous dise si la requalification de la RN1 a été incluse dans le contrat de projet qui a été signé cette année entre l’Etat et la Région Ile-de-France pour la période 2007-2013. A ma connaissance, je ne crois pas.

**MME CLAUDE BREVAN** : Si je comprends bien, cette requalification n’interviendra opérationnellement qu’une fois la mise en service et on est un peu en dehors de la période.

**MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN** : Mme LOUP le sait très bien, dans le contrat de projet 2007-2013, il n’y a pas de financement de voirie puisqu’il a été dit dès le début que d’autres contrats pourraient être négociés avec les collectivités, c’est ce qu’on a appelé les programmes de développement et de modernisation des itinéraires. Le contrat de projet 2007-2013 concerne uniquement les déplacements, c’est-à-dire les transports collectifs et aménagements pour les transports de marchandises contractualisés entre l’Etat et la Région. Il n’empêche qu’il y a un tas de projets sur lesquels nous travaillons avec la Région pour voir comment on améliore d’une manière générale et il y aura un certain nombre d’opérations. L’Etat a dit que s’il n’y avait pas de contribution des collectivités, on ferait néanmoins les opérations, mais cela permettrait, dans certains cas, d’accélérer ou de prendre en compte des choses différentes.

Je voudrais juste préciser car je serais désolée que vous pensiez cela, ce n’est absolument pas ce que j’ai voulu dire. Par rapport à ce qu’a expliqué Claude BREVAN tout à l’heure et s’il y a des demandes particulières d’aménagements spécifiques, ce sont des choses qui sont discutées. Dans l’atelier, on a bien présenté les grands principes d’aménagements avec des exemples de traitement et c’est ce que l’Etat s’engagera à faire. Maintenant, une discussion sera à mener avec les collectivités au sens Région ou Conseil général pour aménager les choses.

Par exemple, dans le département du Val-d’Oise, lorsqu’il y a eu la traversée de Saint-Clair-sur-Epte et l’aménagement d’une déviation de la RN14, ce sont des aménagements sur lesquels il y a eu un travail, et des financements apportés par la Région et le Département. Ce n’est pas quelque chose qui ne se fait pas, cela s’est fait de multiples fois dans le traitement de nombreuses requalifications de traversées d’agglomération. Cela s’est toujours fait comme cela. Je ne suis pas en train de vous mener en bateau.

J’ai dit sur la dernière diapositive de la présentation que le travail avec les élus et avec vous allait se poursuivre pour mettre en place le projet qui ne sera finement mis au point que lors de l’enquête publique, il y a aura des assurances de requalifier, c’est-à-dire d’une réduction obligatoire du profil en travers, de la largeur de la chaussée, puisqu’elle ne pourra pas rester à 4 voies. Cela n’aurait aucun intérêt. Il est sûr et certain que le profil sera repris et qu’il y aura à la fois des cheminements pour les piétons et les 2 roues. Maintenant entre des pavés de tel type ou de tel autre, des choix pourront être faits et pour lesquels un travail devra se faire avec le Département ou la Région. C’est cela le sens de mon information sur le financement avec toujours la possibilité de pouvoir récupérer un fonds de concours de la SANEF.

**M. JEAN-MARC VALLÉ** : Je voudrais simplement faire remarquer au maire de Maffliers qu’il a intérêt à faire attention pour le demi-échangeur, que ce soit en A, B ou C parce qu’on risque de garder nos 4 voies extrêmement longtemps !

**M. PHILIPPE KILIDJIAN** : M. VALLÉ a tout à fait raison, ce soir, je suis vraiment écoeuré. Je pense que notre pompiste peut dormir sur ses deux oreilles, il aura beaucoup de monde pendant très longtemps parce que la déviation, la requalification, tout ce que vous voulez, va prendre de nombreuses années. En fait, nous allons bien réfléchir en effet si nous n’allons pas nous enfermer dans notre petit village et regarder passer les oiseaux de très loin.  
*(Applaudissements)*

**MME CLAUDE BREVAN** : Rassurez-vous, la Commission fera tout pour avoir des réponses précises et j’espère positives à vous apporter pour le 22 novembre.

**UN INTERVENANT** : Nous n’en voulons pas à la Commission.

**MME BINSTOCK, MEMBRE DE L’ASSOCIATION AGIR AUTREMENT** : Nous sommes allés voir M. NEGRE sur notre projet de solution alternative. En fait, nous ne prônons pas le prolongement de l’A16, nous avons fait un travail sur la tranquillité des habitants de Montsoul, Maffliers sans prolongement et une circulation dans la forêt avec la RN184. Il y a quand même des financements pour des aménagements, si jamais il n’y a pas de prolongement de l’A16, y a-t-il de l’argent pour faire la déviation et un retour vers l’Est près de la RN184 qui rejoint la Francilienne ?

**MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN** : Je ne suis pas sûre d’avoir bien compris votre remarque. Dans votre solution « Agir Autrement », il y a une proposition sur un élargissement de la Francilienne et la création d’une déviation (en rouge). Si la déviation a une configuration d’autoroute au sens de 2 x 2 voies, carrefour dénivelé, etc., on peut l’assimiler à une autoroute et l’intégrer à la concession de la SANEF. En revanche, l’aménagement de la Francilienne, en tant que tel sera à la charge de l’Etat, mais dans tous les cas de figure, même pour la solution D.

Il est vrai qu’aujourd’hui, concernant les engagements de la SANEF, dans le cas du prolongement de l’A16, c’est elle qui prend en charge la partie prolongée. Si vous me dites que cela ne sera pas un statut autoroutier, cela veut dire que l’Etat devrait financer sur son budget propre la déviation. Je ne peux pas vous dire, aujourd’hui, dans cette configuration,

parce que les coûts seront sensiblement les mêmes que pour la déviation version autoroutière, comme la solution B, l’Etat, même s’il le prend en considération il faut que ce soit intégré à son budget. Vous imaginez bien aussi que le budget ne s’établit pas 10 ans à l’avance, il a des limites et il doit le programmer.

**M. MICHEL TOURNAY, AREC :** Jusqu’à présent, nous avons toujours eu l’impression que l’on discutait du prolongement de l’A16, voilà maintenant que j’apprends qu’il y a des solutions qui sont l’abandon du prolongement de l’A16.

**MME CLAUDE BREVAN :** C’est possible aussi.

**M. MICHEL TOURNAY :** Le prolongement de l’A16 est une déviation, la solution B est un simple contournement. Tout à l’heure, Mme la Présidente vous avez dit qu’il fallait rester dans le sujet, le sujet est écrit en grand sur le document « Prolongement de l’A16 ».

**MME BINSTOCK :** C’est oui ou non, ce n’est pas forcément oui !

**M. MICHEL TOURNAY :** Il y a deux solutions qui écartent complètement le prolongement, la solution B est un simple contournement et quand je dis contournement, c’est une expression que j’ai entendue au cours de ces réunions de la part de quelqu’un qui défendait cette solution. Je voudrais que l’on reste dans le sujet qui était écrit noir sur blanc dans ce document et dans tous les documents qui ont été présentés.

**MME CLAUDE BREVAN :** Il s’agissait de raccorder l’A16 à la Francilienne alors que cela s’appelle prolongement ou raccordement, toutes les solutions proposées par le maître d’ouvrage relie bien l’A16 à la Francilienne. On peut tout à fait avoir ses choix en considérant que telle ou telle solution raccorde plus ou moins bien, que cela a plus ou moins les caractéristiques autoroutières en tant que telles, il n’empêche que les 4 solutions présentées par le maître d’ouvrage répondent à ce besoin de raccordement de l’A16 à la Francilienne.

Nous allons nous arrêter là et je vais vous donner quelques informations. Nous avons reçu un certain nombre de cahiers d’acteurs qui apportent beaucoup d’éléments.

- Un cahier d’acteurs rédigé par le Conseil général qui est d’ores et déjà en ligne et qui va être édité très rapidement.
- Un cahier d’acteurs du Conseil régional qui apporte des éléments importants car il donne clairement sa position et son choix en matière de tracé comme nous l’avait indiqué le Vice-président du Conseil régional lors d’une première réunion.
- Un cahier d’acteurs de la Chambre de Commerce et d’Industrie.
- Un cahier d’acteurs de la Mairie de Baillet-en-France,
- Un cahier d’acteurs de la Mairie de Moisselles, un peu dans les délais limites car il y avait un problème de mise au point de graphisme et qui est maintenant réglé.
- Un cahier d’acteurs d’Agir Autrement.

Il y a eu aussi une contribution lourde et importante du STIF qui n’est pas rapide à lire car avec les annexes, il y a plus d’une cinquantaine de pages. On y trouve beaucoup d’éléments, elle est en ligne, je ne sais pas si quelqu’un peut en faire un résumé car je crains que peu gens aient le courage de lire un document aussi touffu et complet mais très intéressant au demeurant.

Je vous remercie beaucoup de cette réunion, je me suis un peu emportée contre le maître d’ouvrage mais il est vrai qu’il y a là quelque chose d’un peu dommage alors que jusqu’à présent on n’avait qu’à se féliciter de la clarté et de la transparence dans laquelle nous

avons travaillé. Je souhaiterais que cette ambiguïté qui apparaît très tardivement ce soir soit levée.

**M. BERNARD LOUP** : Sur le passage sous la voie ferrée, il nous a été dit que le maître d’ouvrage nous donnerait la réponse.

**M. JEREMIE NEGRE** : J’ai préparé une petite projection pour étudier cette solution. D’un côté, vous avez l’analyse technique et, de l’autre, les avantages que cela pouvait présenter.

*(Passage diapos)*

Vous avez ici la solution B telle qu’elle est prévue avec les passages en dessous et au-dessus. Le remblai se fait essentiellement ici (partie rouge). Si l’on passe en déblai, la géométrie de la solution B va se caler à partir du point de passage sous la voie SNCF. Pour avoir le gabarit pour que le flux autoroutier passe sous la voie SNCF, on s’aperçoit de la géométrie que devrait emprunter l’A16 pour passer sous la voie SNCF.

Quant à la faisabilité et l’analyse technique, en fait, nous avons regardé trois points :

- 1) la géométrie, il n’y a pas de problèmes, je vous rassure, nous craignons des problèmes de pente car on s’enfonce profondément et il y avait un problème de sécurité pour les poids lourds,
- 2) l’hydraulique, il pouvait y avoir deux problèmes :
  - la possibilité de créer un point bas en dessous de l’ouvrage qui allait concentrer les eaux de pluie, ce n’est pas le cas,
  - il semblerait que localement, il y ait une nappe phréatique à 109 NGF (nivellement général de France) par rapport au niveau de la mer alors que les travaux devraient se réaliser jusqu’à 110. Cela nécessite une étude complémentaire, sachant que si on accroche la nappe cela peut devenir très compliqué, d’une part, parce qu’elle alimente une partie des captages d’eau à Montsoul et Baillet et, d’autre part, un risque de communication avec des nappes en dessous qui alimentent beaucoup de captages d’eau dans la région. On peut passer dans la nappe mais, techniquement, c’est très difficile car il y a toujours un risque. Cela peut aussi ne pas être très important donc il faut faire un calage très précis, c’est-à-dire aller voir directement et faire un sondage précis à l’endroit exact pour évaluer les difficultés exactes.
- 3) La phase chantier se complexifie un peu puisqu’il y a une interaction plus forte avec la voie SNCF, les interruptions et les ralentissements de la circulation sont plus importants et entraînent des surcoûts, des perturbations de la voie SNCF et des mouvements de terre plus importants de 50 à 100 % que prévus puisqu’on descend beaucoup plus bas puisque la voie SNCF est déjà un peu en dessous du sol. Cela ne remet pas en cause la faisabilité technique mais entraîne des perturbations plus importantes car il y aura plus de camions sur le chantier, des surcoûts et des délais supplémentaires.

Ceci pour l’analyse purement technique. Après, on peut faire une analyse coûts inconvénients, c’est-à-dire qu’en fin de chantier il y aura des surcoûts d’à peu près 5 à 10 millions d’euros. Et puis, il y a la nappe phréatique sur laquelle on a un risque que l’on ne peut pas évaluer et qui nécessite une étude plus détaillée.

Côté avantages, à l’endroit où il y a un remblai, à l’ouest il y a une zone d’activité qui ne nécessite pas qu’on l’enterre. Là où vraiment le passage en déblai peut apporter un plus,

c'est à l'Est au niveau de la cueillette. Donc impact sonore diminué sur la cueillette : - 5 dB sur la partie ouest. En impact paysager, on fait disparaître l'A16 par rapport à la cueillette. Quand on est en remblai, avec un bon traitement paysager, on peut bien réduire l'impact visuel. Impact sur la pollution aussi légèrement amélioré où l'on peut voir la différence entre un passage en remblai et un passage en déblai sans que cela soit vraiment prononcé. Il n'y a pas de modification sur l'emprise et sur les conditions d'exploitation : réseau d'eau de la cueillette ou les conditions microclimatiques que cela peut apporter. Ce ne sont pas les mêmes mais cela perturbe également l'exploitation.

Pour conclure, d'un point de vue technique, une faisabilité qui n'est pas totalement certaine et une étude complémentaire sera menée ultérieurement. En termes d'intérêt, on peut se poser la question, c'est-à-dire qu'on diminue l'impact sur la cueillette mais il reste important. L'impact sonore est sensiblement amélioré pour un surcoût quand même important. On peut quand même se poser la question s'il n'y a pas d'autres systèmes pour assurer la viabilité de la cueillette qui, pour les mêmes coûts ou moindres, serait plus efficace. Il nous semble que c'est un point intéressant qui pourrait être approfondi mais qui doit être plus vu comme un moyen d'étudier les impacts de la solution B sur la cueillette.

Sachant qu'il y a peut-être d'autres moyens et sachant qu'il faut quand même connaître l'avenir de la cueillette. Nous l'avons dit plusieurs fois, actuellement, dans les documents d'urbanisme, la cueillette est remplacée à terme. Dans les documents d'urbanisme en cours, le schéma directeur de l'Ouest de la Plaine de France, il est prévu à terme une zone d'activité.

**DANS LA SALLE** : Non, non, non.

(FIN DE LA RÉUNION : 23 H 25)