

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

RÉUNION DE SYNTHÈSE

JEUDI 22 NOVEMBRE 2007

CENTRE SPORTIF DE PRESLES

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 :

M. PASCAL LELARGE, PREFET, DIRECTEUR RÉGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

MME MARIE-CHRISTINE PREMARTIN, DIRECTRICE ADJOINTE RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT, EN CHARGE DU PÔLE DÉPLACEMENTS

M. JÉRÉMIE NEGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16. Alexis Cournet

INTERVENANTS :

M. RÉGIS HUMBERT, MAIRE DE PRESLES

M. SERGE MERY, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL

M. MICHEL DUBROMEL, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

M. PIERRE-YVES BOUDER, ADJOINT À LA MAIRIE DE NERVILLE

M. ARNAUD BAZIN, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-D'OISE, MAIRE DE PERSAN

M. PHILIPPE KILIDJIAN, MAIRE DE MAFFLIERS

M. BERNARD LOUP, PRÉSIDENT DU COLLECTIF PLAINE DE FRANCE

LE REPRÉSENTANT DE CONSTANTIN ANGELOGLOU, CODERANDO 95

M. ALBAN CHARLET, LES AMIS DE LA FORÊT DE L'ISLE-ADAM

**M. JEAN-MARIE FOSSIER, PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'EXPLOITANTS AGRICOLES ÎLE-DE-FRANCE,
VICE-PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE INTERDÉPARTEMENTALE D'AGRICULTURE D'ÎLE-DE-FRANCE**

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

MME ISABELLE GUIARD, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST

LA SÉANCE EST OUVERTE À 20 H 10 SOUS LA PRÉSIDENTE DE MADAME CLAUDE BREVAN, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC.

MME CLAUDE BREVAN, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PERMANENTE DU DÉBAT PUBLIC : Si vous le voulez bien, nous allons commencer cette séance car nous avons déjà pris un peu de retard. Je viens d'apprendre que certaines personnes ne savaient pas que la réunion était à 20 heures mais pensaient qu'il s'agissait de l'horaire initial de 19 h 30 et cela fait un bon moment qu'elles attendent.

Nous arrivons aujourd'hui à la fin de ce débat qui sera clôturé comme vous le savez dans deux jours. Nous sommes à la 9^{ème} séance et je vais demander à Monsieur le Maire de Presles qui nous accueille de nous dire quelques mots. Ensuite, je vous expliquerai le déroulement de cette réunion.

M. RÉGIS HUMBERT, MAIRE DE PRESLES : Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, je suis heureux que cette réunion de synthèse ait lieu à Presles. Je suis très heureux parce que, dès 1985, nous avons été appelés à nous préoccuper du parcours de l'A16 qui a été décidé comme vous le savez en 1987.

A l'époque, les choses n'étaient pas évidentes, parce qu'il y avait des tracés très pénalisants pour l'environnement mais aussi pour les terres agricoles, notamment un tracé qui passait sur notre plateau agricole, au dessus de Presles. Nous avons défendu à l'époque ardemment le tracé qui reprenait la RN1, ce qui a été fait jusqu'à l'Isle-Adam et jusqu'à Presles, cela n'a pas été facile mais nous avons obtenu gain de cause. Nous avons même obtenu, puisque le problème de l'agriculture est au centre de ce débat, un cheminement le long de l'A16 pour les agriculteurs.

Depuis, nous sommes restés fidèles à notre point de départ, c'est-à-dire au tracé historique qui est le tracé A. Nous avons d'ailleurs à Presles délibéré dans ce sens et il y a eu quasi unanimité sur ce sujet. Aujourd'hui, et c'est l'intérêt du débat qui se termine dans deux jours, il y a d'autres tracés qui sont proposés : le B, le C, le D. Je dois dire que nous restons fidèles au tracé A, ce qui a toujours été aussi le tracé retenu par le Conseil général –il s'exprimera certainement-, c'était le cas aussi à l'époque du Conseil régional dont je faisais partie qui avait également donné son accord sur le tracé A.

Néanmoins, pour Presles, les tracés A, B et C, n'ont pas d'incidence directe puisque le point de départ est toujours le même et donc nous ouvrons aussi la concertation à notre niveau car les communes intéressées sont maintenant Maffliers, Montsoul, Attainville et nous ne voudrions pas, par solidarité, gêner nos collègues. Nous maintenons notre position sur le tracé A mais nous faisons une petite ouverture sur les tracés B et C. En revanche, et là je représente Monsieur Axel PONIATOWSKI, président de la Communauté de communes de la Vallée de l'Oise et des trois Forêts dont je suis le 1^{er} vice-président. Il est retenu à l'Assemblée, et il m'a demandé d'exprimer l'avis de la Communauté de communes.

Vendredi dernier, à l'unanimité, la Communauté de communes a rejeté le tracé D parce qu'il est très long et pénalisant pour Maffliers et Montsoul -comme il est très long, on risque d'avoir une circulation qui se poursuive dans ces deux communes- et aussi parce qu'il est pénalisant pour la Vallée de Chauvry.

Aujourd'hui, nous souhaitons trouver une solution rapide pour le développement économique de notre département. Monsieur le représentant de la Chambre de commerce, je pense que le prolongement de cette autoroute est un atout essentiel pour le développement

économique de notre département et puis aussi pour le confort des habitants de notre secteur.

J'ai lu avec énormément d'attention tous les documents, toutes les contributions qui ont été faites lors des différents débats. Il est vrai que l'on parle dans certains documents de transport en commun. Nous sommes tous d'accord sur le développement des transports en commun, c'est une excellente chose, simplement il ne faut pas être manichéen et opposer les transports en commun au transport routier. Je crois que ces jours-ci, véritablement, tout le monde en a pris conscience. Je souhaiterais donc que ce prolongement d'autoroute puisse se faire le plus vite possible.

En conclusion, puisque je n'ai pas beaucoup de temps de parole, je voudrais dire que j'ai un grand regret mais aussi une certaine satisfaction. Le grand regret, c'est que nous avons perdu 10 ans. Il y a 10 ans, j'ai passé des soirées entières à la Direction régionale de l'Équipement à Paris puisque j'étais à l'époque vice-président de la Région, chargé de l'aménagement du territoire, et ce sujet m'était particulièrement attaché. Nous avons trouvé des solutions. Nous pensions même poursuivre l'autoroute jusqu'à La Courneuve mais, très vite, nous nous sommes aperçus que cela n'était pas forcément possible et peut-être pas raisonnable.

Avec le président du Conseil général, à l'époque, Jean-Philippe LACHENAUD, nous nous sommes dits : « Allons jusqu'à la Francilienne, c'est déjà ça ». Nous avons un projet bien ficelé, parfait, s'il avait abouti, nous inaugurerions le prolongement de l'A16, l'année prochaine, en 2008. Maintenant nous sommes repartis pour 10 ans. Il y a quand même une petite satisfaction dans ce débat qui a retardé les choses, c'est que ce débat était productif et, Madame la Présidente, sans flagornerie, je voudrais vous dire que par rapport à ce que j'ai pu connaître dans votre débat, tout cela a été mené de façon très raisonnable, de façon véritablement très professionnelle, et je voudrais vous remercier ainsi que vos collaborateurs pour le travail qui a été accompli en espérant que demain le Ministre pourra prendre la meilleure décision possible. Je vous remercie.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Merci Monsieur le Maire, à la fois de nous accueillir et des paroles aimables que vous avez eues pour la Commission. Elles s'adressent aussi à l'ensemble des participants, qui ont bien voulu jouer le jeu sans aucune agressivité et de manière extrêmement positive, et enfin à la maîtrise d'ouvrage, j'aurai l'occasion d'y revenir.

(Passage diapositives)

Nous arrivons à la dernière séance, ce n'est pas une séance où nous allons tout remettre à plat, c'est une séance de synthèse, c'est la dernière fois que vous pourrez vous exprimer en séance publique, dans deux jours le débat sera clos. Nous allons structurer cette dernière réunion autour d'enseignements à tirer de ce débat public. L'objet de cette dernière réunion n'est pas de rediscuter des choix car cela a été largement débattu. Chacun des intervenants dira ce qu'il a tiré de ces enseignements, ce qui l'a fait évoluer ou, au contraire, ce qui l'a conforté dans ses positions.

Dans un premier temps, je vous présenterai un bilan quantitatif du débat. Il est important de savoir ce que cela a mobilisé, ce que cela a apporté, comment les outils que nous avons mis en place ont été mobilisés, utilisés. Vous verrez que c'est assez significatif. Dans un deuxième temps, les membres de la Commission traiteront de quatre points particuliers, qui ont émergé comme centraux au cours du débat :

- La question du trafic et la place qu'elle a pris dans le débat

- L'importance qu'ont eue dans le débat les questions agricoles et l'environnement naturel
- La question de la vie quotidienne et de la cohérence des différents réseaux de voirie qui a été une préoccupation tout à fait centrale
- Enfin, la place des perspectives de développement urbain et économique. Qui ont occupé une très large place

Dans une deuxième partie de cette réunion, nous demanderons aux auteurs de la saisine, à savoir le Conseil régional et France Nature Environnement, de nous dire ce que le débat leur a apporté.

Dans la troisième partie, la maîtrise d'ouvrage elle-même dira comment elle va tirer parti de ce débat, ce qu'il lui a apporté, comment cela a enrichi sa connaissance du contexte local et des aspirations de chacun des participants.

La quatrième partie sera consacrée aux enseignements du débat perçus par l'ensemble des participants et plusieurs institutions et organisations ont demandé à prendre la parole : en premier lieu, le Conseil général du Val-d'Oise, certains maires mais également des associations des organisations professionnelles ou des fédérations. Il y aura une contribution commune de dernière minute mais qui est assez importante. Elle émane de 7 associations de la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles et la Chambre d'Agriculture. Il m'appartiendra pour clore cette réunion de tirer les conclusions générales de ce débat.

Afin de marquer la fin de ce débat et de vous remercier de votre patience, comme nous n'ignorons pas que certains n'ont pas le temps de prendre un repas avant cette longue séance de travail, une collation vous sera offerte, elle aura lieu au 1^{er} étage de cette salle.

Nous allons commencer par les enseignements que la CPDP tire de ce débat, c'est-à-dire le bilan quantitatif.

Comment avons-nous travaillé ?

Nous avons disposé d'un temps exceptionnellement long pour travailler en raison de la période électorale des élections présidentielles et législatives. Cela nous a donné la possibilité d'avoir une phase d'écoute très approfondie avant le débat. Nous avons été très soucieux d'entendre tout le monde. Tous ceux qui ont demandé à être reçus avant le débat pour nous dire ce qu'ils avaient à dire ont été reçus et nous avons nous-mêmes rencontré beaucoup de responsables locaux, le président du Conseil général, le président du Conseil régional mais aussi la quasi-totalité des maires et les organisations professionnelles. Nous avons mieux saisi à la fin de cette phase d'écoute quels étaient les enjeux des uns et des autres et nous avons compris qu'il y avait des enjeux largement conflictuels entre les différents partenaires.

Pendant cette période, nous avons aussi défini les principes d'organisation du débat public, nous n'y reviendrons pas, Nous avons proposé un calendrier, des moyens d'information et des modalités d'organisation. Le débat s'est déroulé du 11 septembre au 24 novembre 2007. Le débat proprement dit, c'est-à-dire véritablement ce qui encadre les 9 réunions publiques auxquelles vous avez pu participer. Préalablement, une première réunion avec les acteurs institutionnels principaux avait eu lieu en juillet de manière à essayer d'avancer avant la période estivale afin que le débat puisse démarrer très tôt en septembre.

9 réunions publiques ont été organisées à Domont, Baillet, Attainville, 2 à Presles, 2 à L'Isle-Adam, Persan et Maffliers, et je tiens à remercier très chaleureusement tous les maires qui nous ont prêté les salles. Il est difficile dans ce secteur de trouver des salles et il aurait été

extrêmement difficile de trouver in situ si les maires ne nous avaient pas prêté leurs salles, je les en remercie.

En dehors de ces 9 réunions publiques, 2 réunions de travail ont été organisées par la CPDP à la demande de participants aux débats : une réunion sur le rétablissement des voiries agricoles qui a réuni 20 à 25 agriculteurs. Cela a été une réunion extrêmement fructueuse et tout à fait intéressante. Une autre réunion un peu plus ponctuelle sur la question du demi-échangeur entre l'A16, la RN1 et la RD78. Ce point a été repris lors d'un atelier à Maffliers il y a presque 15 jours. Une visite sur le site a été organisée afin de mesurer l'impact des projets sur le paysage

Concernant l'information au cours du débat, une information importante a été effectuée. Bien sûr, il y aura toujours certaines personnes pour considérer que l'information a été insuffisante mais il me semblait difficile de faire plus. Il y a eu un guide du débat public pour expliquer ce qu'était ce débat. Il y a eu 3 journaux du débat public, dont un doit être disponible ce soir. Un nombre considérable de cahiers d'acteurs ont été rédigés, nous avons ouvert cette possibilité et nous en avons reçus jusqu'au dernier moment. Il y a eu 15 cahiers d'acteurs, certains rédigés par les communes les plus proches mais aussi les associations et les milieux économiques. Il y a eu une exposition itinérante sur 16 sites et une affiche qui a fait connaître l'existence de ce débat.

La diffusion a été faite à tous les habitants en 38.000 exemplaires. On sait qu'il y a eu quelques difficultés dans le boîtage, au moins au départ, je crois que tout cela s'est arrangé par la suite. Il y a eu des distributions dans les lieux publics, une diffusion postale adressée et une mise à disposition de documents dans les mairies. Je crois que l'On peut dire qu'il y a eu une diffusion de documents extrêmement importante et que tous ceux qui souhaitaient s'informer ont eu la possibilité de le faire.

Concernant la participation aux réunions publiques, plus de 1.000 personnes sur les 8 premières réunions et, ce soir, je pense que vous êtes 150, c'est considérable. 9.700 internautes ont visité le site. 64 questions très pointues ont été posées par écrit auxquelles a répondu la maîtrise d'ouvrage, quelques-unes sont encore en stand-by, j'espère qu'il y sera répondu très rapidement. Il y a eu 56 avis. Certaines contributions sont arrivées aujourd'hui même, et cette possibilité reste ouverte jusqu'à samedi minuit mais elles ne pourront pas être diffusées autrement qu'en étant mises sur le site. Ces contributions sont venues quelquefois compléter des contributions précédentes ou même des cahiers d'acteurs qui avaient été déjà rédigés et mis en forme. Je rappelle que même au-delà de cette réunion, chacun peut encore poser des questions ou donner son avis jusqu'à samedi 24 minuit.

Les points qui nous sont apparus comme saillants et les principales questions posées sont : la place des trafics, les questions agricoles, la vie quotidienne, le développement économique et urbain. comme nous l'avons fait au cours du débat, nous nous sommes partagés la tâche avec mes collègues de la Commission et chacun d'eux va relater ce que la Commission a entendu, ce sur quoi vous pourrez vous exprimer si vous avez le sentiment que nous avons mal traduit ou mal compris ce qui a été dit.

Le premier à intervenir est Pierre-Gérard MERLETTE sur la place du trafic, un des sujets les plus ardues du débat, question souvent mise en avant et sur laquelle il y avait beaucoup de polémiques.

M. PIERRE-GÉRARD MERLETTE, MEMBRE DE LA CPDP : Bonsoir. J'ai structuré mon propos d'une façon qui va peut-être vous étonner parce qu'il y a beaucoup de questions.

Les déplacements dans le débat ont été en permanence sous-jacents par leurs conséquences mais rarement exprimés en tant que tels. C'est peut-être de notre faute puisque les usagers principaux de cette infrastructure Nord Val-d'Oise et Sud de l'Oise se sont peu exprimés alors qu'ils nous semblent être intéressés et concernés directement.

Deux points pourtant nous ont interpellés.

Le premier, c'est la demande des élus et des habitants de la zone de Persan d'un accès direct à l'A16 au niveau de Chambly pour rejoindre Paris ou la zone de Roissy. C'est une demande qui est un peu externe au débat mais qui a été très souvent exprimée.

Le deuxième, ce sont les projets de développement et de désenclavement de l'Ouest et du Sud du département de l'Oise, accompagnés par la modernisation de leurs axes routiers qui rabattront les trafics vers l'A16 en direction du Sud. Ces deux points auront certainement à terme des conséquences importantes en matière de demande de mobilité et donc influenceront le trafic sur le projet en débat.

Les participants aux réunions ont surtout souligné leur intérêt pour des accès directs vers Paris ou la Petite Couronne. Ils nous ont semblé moins concernés par les trafics directs vers Roissy, sauf en tant que riverains. Les habitants des villages proches l'ont été aussi car ils subissaient quotidiennement les nuisances des trafics parasites qui empruntent les voiries locales inadaptées à une telle densité de circulation.

Certains ont mis en exergue les grands principes et certaines recommandations du Grenelle de l'Environnement mais il nous a semblé que des dissonances apparaissaient quand on les confrontait aux options de vie locale maintes fois affirmées.

Parmi les grands principes, j'ai retenu la baisse significative des gaz à effet de serre, les transports publics privilégiés, les transports combinés pour le fret.

La réalité dans l'aire d'étude, c'est l'habitat individuel privilégié ainsi que la non-densification pour préserver la qualité de vie du secteur avec son corollaire, l'allongement des distances à parcourir en voiture entre les zones résidentielles et les zones d'activité ou de commerce et la difficulté de mettre en place des transports de rabattement vers les pôles d'échanges.

Les projets d'amélioration des transports publics sont souvent à long terme.

Les échanges de fret qui passent dans la zone sont majoritairement internes à l'Île-de-France donc peu concernés par les transports combinés. Nous y reviendrons.

La demande de mobilité, les projections du maître d'ouvrage en matière de demande de mobilité, donc de transport, ont parfois été contestées sur des points précis : comportement, répartition des flux, influence des coûts de l'énergie, mais il semble admis, quelquefois avec réserve, que la demande de mobilité à l'horizon 2020-2030 sera au moins égale, voire peut-être supérieure à celle d'aujourd'hui. Or, au niveau de l'Isle-Adam, aujourd'hui, c'est 56.000 véhicules/jour en moyenne et en majorité « domicile/travail » concentrés sur les heures de pointe qui éclatent (avec les apports locaux(en 33.000 vers l'Ouest et 36.000 vers l'Est. Les projets d'amélioration des transports publics pourront-ils satisfaire pleinement cette demande et faire baisser l'usage de la voiture particulière ?

Parmi les projets de transports collectifs qui concernent directement la zone du projet, on a bien entendu l'étude d'une liaison Persan-Beaumont-Roissy et Persan-Cergy ainsi que des investissements sur les pôles d'échanges avec parkings voitures bien sûr ; Montsoult, Maffliers à lancer, Domont en montage, contrat de pôle à Persan-Beaumont.

Sur la voie ferrée, de nouveaux matériels à partir de 2009 sur la ligne H ainsi que sur la ligne TER de Paris-Beauvais. Le réseau de tramway RN1, RN16 Saint-Denis-Garges en 2011, le tram Y Saint-Denis /Epinay Villetaneuse en 2013.

En résumé, pour la zone d'étude directe en heures de pointe du matin, à partir de 2012, Persan sera relié à Paris avec 4 trains par le réseau H et 2 par le TER ; l'Isle-Adam, 2 directs par le réseau H et 2 avec correspondance à Valmondois, Montsoult, Maffliers et Domont, 4 trains par heure vers Paris ; en outre, chacune de ces gare connaîtra les mêmes fréquences en sens inverse.

En matière de trafic fret, il y a eu une focalisation sur les camions en transit, or en 2006, au nord de l'Isle-Adam, ils représentent 8% du trafic A16 + RN1, dont seulement 22% en transit, soit – de 2% du trafic total, le reste étant à destination ou en provenance de l'Île-de-France. Il est peu probable que ce trafic diminue significativement dans ce secteur même si le redressement du fret ferroviaire était spectaculaire, et si des plates-formes de transport combiné étaient créées sur les sites ferroviaires de Persan ou de Creil. Il faut savoir que les transports terminaux à destination des zones de consommation ou initiaux en provenance des zones de production ne peuvent s'effectuer que par la route.

Un grand absent dans le débat, la mise en service en 2013-2014 de la liaison Seine-Escaut et la création d'un port fluvial à Bruyères, zone déjà pourvue d'importantes surfaces dédiées à la logistique. Quelle sera sa contribution au renforcement des transports routiers de proximité à destination de l'Île-de-France par l'A16 ? Pour mémoire, je rappellerai quand même que 90% des matériaux de construction employés en Île-de-France proviennent de sites extérieurs et qu'un convoi fluvial de 4.400 tonnes est égal à 220 camions.

Telles sont mes constatations et les réflexions que ce débat m'a inspirées.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Olivier RECHAUCHERE va traiter les aspects liés aux milieux agricoles et naturels.

M. OLIVIER RECHAUCHERE, MEMBRE DE LA CPDP : Bonsoir, je vais revenir sur ce qu'on a entendu dans ce débat sur les questions des impacts sur l'agriculture et l'environnement en me centrant sur ce qui a émergé du débat et sans revenir sur les éléments plus factuels.

Sur l'agriculture d'abord, un des premiers éléments qui est apparu, c'est qu'il est important de mieux qualifier les effets de prélèvements. Nous avons eu dans le dossier du maître d'ouvrage une description, une quantification des effets de prélèvements mais le débat a montré que l'on ne pouvait pas s'arrêter simplement sur des éléments quantitatifs et qu'il fallait mieux qualifier ces prélèvements. Cela signifie que tous les hectares cultivés n'apparaissent pas comme ayant les mêmes enjeux économiques. Il faut raisonner selon le type de production, que ce soit de la polyculture ou de l'arboriculture ou du maraîchage, ce n'est pas la même chose ou encore des terres qui permettent des activités de vente directe qui sont donc encore à plus haute valeur ajoutée. Cela ne veut pas dire que la polyculture n'a pas d'intérêt mais cela veut dire que la densité économique de ces différentes activités n'est pas la même. Quand on parle des effets de prélèvements, il faut en tenir compte, il faut savoir à côté de quel type de terrain et sur quel terrain l'infrastructure risque d'être implantée.

Un autre aspect de cette meilleure qualification nécessaire, c'est l'existence d'un effet indirect du prélèvement sur des terres qui ne sont pas prélevées mais qui sont attenantes aux terres prélevées. Dans ce cas, par exemple, l'importance de certaines productions sous contrat de qualité qui sont imposées par le client fait que l'on ne peut pas faire du blé meunier à moins de 150 mètres d'une infrastructure. Par exemple, le cas emblématique de

la cueillette où finalement la proximité d'une infrastructure dans le cadre du tracé B est contradictoire avec ce que les visiteurs de la cueillette viennent y chercher, au-delà des produits eux-mêmes, c'est-à-dire du contact avec la nature et l'agriculture, ce qui n'est pas compatible avec la proximité d'une infrastructure polluante et bruyante.

Un autre aspect sur l'agriculture, un peu dans le même esprit, cela a surgi dans le débat : mieux mesurer toutes les implications des effets de coupure. C'est-à-dire que pour mieux les qualifier, il faut prendre en compte l'allongement des temps de parcours pour les agriculteurs. Si des terres sont en théorie accessibles et que l'allongement du temps de parcours rend l'activité agricole difficile, ce sont des délaissés de fait et il faut les comptabiliser dans les prélèvements.

Il y a également des effets en cascade, c'est-à-dire que si l'on veut pouvoir rétablir une bonne accessibilité à certaines terres agricoles, cela nécessite de créer de nouveaux chemins agricoles et cela induit de nouveaux prélèvements. On voit que les effets de coupure ont eu des impacts sur le prélèvement qui peut être plus important pour pouvoir maintenir l'accessibilité à certaines terres.

Enfin un autre exemple de ces effets de coupure, la viabilité de la coopérative agricole qui peut être mise en cause dans le cadre des tracés A et C si son accès est devenu trop difficile ou si les possibilités d'extension sont limitées par la proximité de l'échangeur A16-Francilienne.

Je passe maintenant aux effets connexes, toujours dans cette idée de mieux qualifier ce qui a été présenté et ce qu'ont dit les participants au débat. Il est ressorti cette question : est-ce que finalement le tracé retenu ne risque pas de faciliter de nouveaux projets qui n'ont rien à voir avec le projet lui-même et donc d'induire indirectement de nouveaux prélèvements ? Deux aspects ont été mis en avant, c'est le prolongement au-delà de la Francilienne, un certain nombre de participants ont mis en avant le fait que ce prolongement au-delà de la Francilienne serait facilité dans certains cas de tracés et pas dans d'autres. Il nous a semblé que l'argumentation du maître d'ouvrage disant que le lien entre les deux était faible voire nul était assez convaincante.

Un autre point fortement débattu, c'est le risque d'induire une zone d'activité, en particulier les tracés A et C ont été pointés comme pouvant permettre plus facilement la création d'une zone d'activité. Il semble que, dans le débat, c'est autant si ce n'est plus la position du front urbain telle qu'elle sera définie dans le Schéma Directeur de l'Ile-de-France qui risque d'être déterminant par rapport à la possibilité d'implanter de nouvelles zones d'activité.

Enfin, il a semblé intéressant de voir comment les participants au débat ont évalué les solutions apportées, c'est-à-dire est-ce que les problèmes que je viens de décrire ont une solution satisfaisante ? Il nous a semblé que pour tout ce qui est des aspects techniques : l'organisation du parcellaire, les circulations des matériels agricoles, même si cela suppose quelques prélèvements supplémentaires, en général, il n'y a pas de problème insoluble de ce point de vue technique, en particulier, des circulations. En revanche, sur les aspects sociaux économiques, c'est moins net. Par exemple, la question de la juste indemnisation des agriculteurs qui auront soit des terres prélevées, soit une infrastructure à proximité a semblé quelque chose de difficile. Comment mesurer l'impact de la proximité d'une infrastructure sur le comportement des consommateurs cueilleurs qui viennent dans la cueillette et comment faire une indemnisation juste sur un critère qui est du ressort du comportement d'acteurs et qui est donc difficilement quantifiable.

Pour les aspects milieux naturels et environnement, 4 dimensions émergent qui ont été mises en avant notamment par ceux qui exercent des activités de loisirs sur le territoire.

1. Les effets de morcellement du territoire. Il est apparu dans le débat que les participants faisaient un bilan entre les aspects négatifs, c'est-à-dire qu'une nouvelle infrastructure, c'est la création de nouvelles coupures du territoire, par exemple pour les tracés A et C, ou le renforcement d'effets de coupure qui étaient déjà existants, comme le début des tracés A, B et C et puis le tracé D, avec les impacts que ces effets de morcellement ont sur la circulation des animaux et des randonneurs.
Ces aspects négatifs, ils les mettaient en regard avec les aspects correctifs mis en avant par le maître d'ouvrage ou qu'il revendiquait, à savoir la possibilité offerte par le projet, de maintenir voire de rétablir la continuité du territoire en faisant des corridors, des passages pour les randonneurs, des couvertures d'une partie de l'infrastructure, des passages souterrains. Il nous a semblé que si les aménagements proposés étaient à la hauteur des exigences des différents usagers du territoire, rien ne serait insoluble en veillant en particulier à bien séparer les circulations des animaux et des humains.
2. Sur les problèmes hydrauliques, c'est plus factuel, il a semblé qu'il était important d'approfondir les effets d'impact sur le ru de Presles dans le cas des tracés A et C et des mesures à prendre sur ce point. Possibilité aussi d'approfondir les contraintes liées à une nappe phréatique dans le cas où l'on étudie la possibilité de passer sous la voie ferrée dans le cas du tracé B. C'est un point à approfondir pour vérifier la faisabilité d'une variante de l'option B.
3. La question de la production des gaz à effet de serre est un des points sur lesquels la question du développement durable a été abordée dans le débat, sachant que nous avons vu les tenants des différents tracés argumenter autour de cet enjeu de développement durable. A savoir qu'il faut essayer de limiter la production de gaz à effet de serre. La question se pose d'arriver –ce qui n'a pas été le cas au cours du débat- à se mettre d'accord sur des bases acceptables permettant de comparer les différents tracés quant à la production de gaz à effet de serre. Les uns et les autres disant que c'était leur tracé le meilleur dans ce domaine. Il y a là un problème qui n'a pas été résolu.
4. Autre enjeu mondial et de développement durable, l'importance de la préservation des espaces agricoles au vu des problèmes de renchérissement du prix des matières premières et de la sécurité alimentaire mondiale. On peut noter que ces deux aspects de développement durable sont des aspects à dimension mondiale qui ont été apportés comme argumentation sur un projet dont la dimension est extrêmement réduite.

Dernier point, les enjeux paysagers, la visite sur les sites nous a permis de visualiser l'impact des projets et l'aspect paysage ne nous a pas paru être la préoccupation prioritaire des participants même s'il a été évoqué.

Il faut quand même noter deux points importants. L'impact sur la vallée de Chauvry : les arguments ont porté sur un engagement de ne pas en faire plus dans cette région plutôt que les impacts réels d'une modification puisqu'on a déjà une infrastructure existante. C'est un peu le même genre de chose que nous avons noté entre l'A16 et la Francilienne proches du Château d'Ecouen. Dans les deux cas, on met en avant des questions de paysage mais cela ne nous a pas paru être la question que les acteurs retenaient comme cruciale du fait de la préexistence d'une infrastructure, c'est-à-dire qu'on en rajoute un peu dans un endroit où l'on en a déjà fait.

Voilà pour les aspects de l'environnement.
(*Applaudissements*)

MME CLAUDE BREVAN : Nous allons continuer sur la vie quotidienne et sur la cohérence des différents réseaux de voirie. Ces sujets ont été largement abordés car nous avons beaucoup de participants qui étaient des habitants extrêmement proches de l'infrastructure et qui en subissent toutes les nuisances.

Un constat d'abord, la nécessité très largement partagée d'avoir deux réseaux de voiries distincts, un réseau national et régional, d'une part, et un réseau local, d'autre part. En fait, les participants ont implicitement assigné au projet un objectif qui est celui d'améliorer la situation actuelle et pas simplement en supprimant le trafic de transit dans Montsoul et Maffliers. Les exigences sont allées plus loin. Cela a enrichi le débat car beaucoup de choses ont été dites sur le fonctionnement de la vie locale

Bien sûr, le transit dans Montsoul et Maffliers faisait partie des objectifs de base mais aussi la question de la sécurité des circulations douces, qu'il s'agisse des circulations piétons, cyclistes et de randonneurs. Cela a été très présent dans les débats. Des associations ont fait un cahier d'acteurs à ce sujet en ayant des exigences précises, justifiées et argumentées.

Un autre aspect que les participants souhaitent voir améliorer à l'occasion de l'organisation de ce projet, est la question des échanges entre les communes du secteur. En fait, chacun souhaite pouvoir aller d'une commune à l'autre sans emprunter la voirie rapide. Il y a également une certaine inadaptation des circulations d'engins agricoles qui ne sont pas tout à fait adaptées à l'évolution du machinisme agricole

Enfin, pour les personnes situées un peu plus en amont de ce projet, les difficultés d'accès à l'A16 pour les habitants de Presles, Persan, Chambly, Mours, Beaumont, Champagne-sur-Oise ont été évoquées à l'occasion de ce débat

En fait, Les participants assignent à ce projet de prolongement de l'A16 beaucoup d'objectifs connexes dont certains peuvent être pris en compte d'une manière simultanée et d'autres sont un peu plus déconnectés.

Qu'attend-on de la réalisation et notamment de la requalification de la RN1? Il y a un vrai consensus sur la suppression du trafic de transit de la RN1 mais, au-delà de ce consensus, on s'aperçoit que cette question de requalification de cette voie après réalisation du prolongement pose la question de sa vocation future. Là, nous avons des positions tout à fait différentes qu'elles soient tout à fait explicites, c'est rarement le cas, ou qu'elles soient implicites comme découlant d'autres perspectives. Pour certains une RN1 requalifiée, c'est une RN1 qui va être réservée aux habitants locaux, sans échange nord avec l'A16 et vraiment réservée aux riverains. Il s'agit de créer des aménagements aussi dissuasifs que possible pour du trafic de personnes qui viendraient d'ailleurs même pas forcément de très loin. Pour d'autres, notamment pour les responsables locaux, c'est quand même une RN1 qui permette aux communes de vivre, d'évoluer, d'accueillir un développement économique et notamment la reconversion d'une zone d'activité qui existe actuellement et qui en a réellement besoin au risque de rester dans un état de déréliction un peu préoccupant. Bien sûr, sur la nature de cette reconversion, il y a débat et de la nature de cette reconversion peut dépendre la nature même du projet de requalification qui serait fait pour la RN1.

Un enjeu a été relativement peu souligné, qui est cependant directement lié aux conséquences qui pourraient découler des options du Schéma Directeur d'Ile-de-France, non telles qu'elles figurent dans le schéma de 1993 mais telles qu'elles sont prévues dans le projet de SRIF voté par la Région s'il était approuvé en l'état, puisque ce projet de SDRIF concentre l'urbanisation possible entre Montsoul et Maffliers. Il faudrait alors accueillir le cas échéant cette urbanisation et on peut se poser la question de savoir si cela n'impacte

pas sur la nature même de la requalification de la RN1. On voit bien qu'il y a encore beaucoup à travailler au niveau local pour approfondir cette question de requalification sur laquelle s'il n'y a pas trop matière à débats sur certains tronçons, notamment dans sa partie nord. Il n'en est pas de même sur l'ensemble du parcours. Le débat se fera en fonction des choix d'urbanisation qui seront décidés localement.

Un point a fait consensus, c'est la nécessité de créer des circulations douces le long de la RN1 et des aménagements qui permettent le rétablissement des chemins de grandes randonnées.

Des demandes indirectement liées au projet ont émergé qui pourraient avoir une incidence sur les choix en matière de réaménagement de la RN1, c'est la question de l'accès direct à l'A16 par les usagers qui viennent de la zone nord. Actuellement, ils ne peuvent prendre l'A16 que vers le nord et pas vers le sud. Il est bien évident que cela peut avoir des impacts s'il y a suppression d'un échange A16 et RD78, cela peut créer un apport de circulation. Toutes ces questions restent importantes, elles sont à approfondir, elles ont été largement débattues lors d'un atelier mais, pour le moment, ce n'est pas encore complètement abouti.

Deuxième point essentiel pour la vie quotidienne, l'aménagement de la Croix-Verte qui est apparu tout au long du débat presque aussi important sinon plus que la requalification de la RN1. C'est vraiment vécu par tout le monde comme une espèce de cauchemar routier. Dans le débat, cela a largement dépassé la simple question des échanges entre deux systèmes de voies rapides entre la Francilienne et l'A16 puisqu'en fait, il a beaucoup été question du réseau de voirie secondaire qui se met en place autour de cette Croix-Verte.

On peut considérer qu'il y a eu en quelque sorte un consensus sur la nécessité ou l'opportunité de créer un anneau (un ring), qui emprunte pour partie les chemins existants de manière à créer deux niveaux, deux réseaux très distincts de voirie. Tout autour de cette question de l'aménagement de la Croix-Verte et surtout des voiries autour de la Croix-Verte, certaines incompréhensions entre le maître d'ouvrage et les participants persistent sur plusieurs points.

- Une certaine incompréhension de la complexité même des échanges. Beaucoup de personnes ont eu le sentiment que le maître d'ouvrage en rajoutait un peu dans la complexité. Ce qui a été le moins compris, c'est la nécessité de créer une hiérarchie très lisible des réseaux de manière à éviter les effets de transferts de trafic sur d'autres voies qui ne sont pas destinées à l'accueillir. C'est un point technique qui reste encore à approfondir.
- Il y a eu aussi un vrai scepticisme au regard des contraintes techniques, notamment des contraintes géométriques de raccordement de l'A16 et de la voirie. Les participants ont l'impression qu'il est possible de resserrer les virages, qu'il suffit de faire ralentir les voitures et l'aspect sécurité qui est lié à la cohérence et l'homogénéité d'une voie rapide est assez peu perceptible auprès des gens qui vont utiliser cette voirie ou qui veulent défendre leur environnement. Cet aspect technique a été fréquemment mis en avant pour attribuer à ces contraintes une consommation excessive d'espaces agricoles.
- La complexité propre aux contraintes dues à la solution B qui fait converger plus de voies sur un même point a été souvent mise en évidence par les participants tenants d'un autre choix, pas toujours complètement comprise et souvent minimisée par ceux qui la soutiennent
- On a noté quand même une crainte persistante des communes les plus proches de voir dans un système très complexe perdurer des stratégies d'évitement de la voirie rapide par les usagers notamment aux heures d'influence. Le sentiment que les solutions ne vont pas éviter le parasitage de la voirie locale reste un peu présent alors qu'existe un souhait extrêmement fort de le voir disparaître.

En conclusion, sur ces aspects, il reste un travail d'approfondissement très important à faire sur les aménagements connexes à la réalisation de l'autoroute une fois que le choix du tracé sera fait. L'aménagement de la Croix-Verte est indissociable du rétablissement des circulations secondaires, d'une certaine simplification de ces réseaux secondaires mais aussi de leur commodité et lisibilité. Cela renvoie à un travail très local et qui relève plus du niveau local que du maître d'ouvrage.

Concernant les nuisances liées à l'infrastructure nouvelle. La première nuisance évoquée de manière récurrente c'est celle du bruit, d'où la demande d'encaissement des tracés, d'approfondissement d'une solution qui viserait à encaisser le dernier tronçon de la solution B de manière à ce que la cueillette soit moins impactée par le bruit mais aussi la demande d'une solution d'encaissement de l'échangeur du tracé A avec la Francilienne. Ces demandes de minimisation du bruit sont très importantes.

Deuxième aspect, la possibilité de saisir l'occasion de la réalisation de l'A16 pour renforcer les protections phoniques qui sont le long de la Francilienne et qui apparaissent comme nettement insuffisantes aux habitants de Baillet les plus proches. D'une manière générale, on a pu noter une difficulté liée à une incompréhension réelle des normes qui sont utilisées pour apprécier les niveaux de bruit acceptables et justifier ou non les protections phoniques. En fait, ceux qui subissent le bruit, manifestement, n'ont pas la même appréciation de ce qui est acceptable ou de ce qui ne l'est pas. C'est quelque chose qui doit être entendu par le maître d'ouvrage. Il est bien évident que 60 dB en pleine campagne ce n'est pas tout à fait la même chose que 60 dB en ville.

En ce qui concerne la pollution, la production de gaz à effet de serre a donné lieu à beaucoup de débats mais qui sont restés assez généraux, intéressants mais théoriques néanmoins. Pour autant les participants avaient bien conscience que la modestie du projet sur le plan de sa longueur, finalement, n'était pas tout à fait à l'échelle de cette question de réduction des gaz à effet de serre tout en s'en servant comme argument, légitime d'ailleurs, pour choisir des tracés qui étaient plus courts. Mais, nous avons bien vu que la principale préoccupation des habitants était d'abord d'éloigner des habitants une pollution qui d'ores et déjà existe puisqu'elle traverse les communes et, là, les riverains subissent de plein fouet la pollution de proximité et en particulier celle produite par les particules.

Nous avons eu le sentiment qu'à travers le projet et tout au long de ce débat, finalement, les attentes d'amélioration de la situation actuelle apparaissaient supérieures aux craintes suscitées par le projet pour les résidents et les usagers de la route. Nous avons eu l'impression que tout le monde avait le sentiment que ce projet était l'occasion d'améliorer beaucoup plus que d'aggraver la situation même si ceux qui sont à très l'écart peuvent avoir bien évidemment une appréciation un peu différente. La majorité des personnes ayant participé au débat nous semble penser de cette façon.

Ce qui nous a paru aussi tout à fait intéressant et extrêmement positif, nous le verrons tout à l'heure dans la contribution commune, c'est que des milieux économiques, en particulier les agriculteurs qui ont clairement exprimé leur préférence pour le tracé D, pour autant, ont exprimé leurs exigences dans le cas où d'autres tracés seraient retenus. Ce n'est pas le tout ou rien, on veut avancer et on veut travailler.

Voilà ce qu'on peut dire sur les questions de vie quotidienne et les réseaux. De voirie locales

(Applaudissements)

M. PIERRE-LOUIS DOUCET, MEMBRE CPDP : Bonsoir, il me revient de terminer ce tour d'horizon par les apports dans le domaine du développement économique et du développement urbain. C'est un thème qui a été longuement évoqué. Vous voyez le plan que nous allons suivre : un contexte local que vous connaissez bien sûr mieux que moi mais qui mérite quand même d'être rappelé, le développement économique, le développement urbain et une très rapide conclusion.

Le contexte, nous sommes dans une zone située dans une position tout à fait stratégique. Nous sommes au nord de la première région économique de France et nous sommes au carrefour de liaison nord-sud mais aussi de la liaison est-ouest que vous montre cette carte. On voit très bien qu'il y a une position tout à fait particulière par rapport à cet axe qui va du Havre jusqu'à l'est de la France et au-delà et qui, entre autres, dessert Roissy.

Le développement économique de cette zone est centré sur trois pôles proches que vous connaissez bien : Paris, Cergy et Roissy. Je rappelle qu'il y a 94.000 emplois actuellement sur la plate-forme de Roissy et les environs. Dans notre zone, l'urbanisation est relativement modeste, elle est essentiellement pavillonnaire. Elle est située autour de villes et de villages anciens, historiques et elle comporte quelques grandes surfaces commerciales dont le rayonnement va au-delà de la zone propre qui nous concerne. L'avenir de cette région est conditionné par le SDRIF qui est en cours d'enquête publique, vous le savez, mais aussi par ce qui va se passer pour l'A16.

Deux éléments sont apparus et ont été mis en lumière par le débat public, les besoins de liaisons nord-sud des entreprises sud de l'Oise. La démarche du département de l'Oise a été tout à fait forte dans ce sens, et l'ouverture du canal entre la Seine et le nord de l'Europe. On a fait allusion tout à l'heure à l'ouverture de ce canal, il ne faut pas oublier que l'éclatement des péniches qui vont arriver sur la plate-forme de Bruyères en provenance d'Anvers, par exemple, entraînera un trafic nouveau et important de poids lourds qui se dirigeront vraisemblablement essentiellement vers le Sud.

Nous avons devant nous un projet que vous connaissez, les tracés A, B, C et D. Ces 4 tracés sont différents, ils impactent tous la desserte des zones d'activité et d'habitation, ils auront donc à l'évidence une influence sur le devenir de la région. Parlons tout d'abord du développement économique.

L'intérêt national et international de prolonger l'A16 sur la Francilienne a été souligné notamment par la Chambre de Commerce et de l'Industrie. Il s'agit évidemment de faciliter les déplacements de rocade, les déplacements de banlieue, tout particulièrement entre les communes de la Grande Couronne, il s'agit aussi de mieux connecter toute notre zone au nord de l'Europe, de mieux connecter l'Île-de-France au nord de l'Europe.

Ce qui est clair aussi c'est que ces projets locaux seront tous encadrés par le SDRIF. Cette enquête en cours et les suites qui y seront données sont tout à fait fondamentales pour la région car le SDRIF a mis deux moyens en place pour encadrer ces projets, un front urbain et les limites de possibilité d'urbanisation (sur la carte les petites pastilles rouges).

(Passage d'une carte)

Vous pouvez voir le front urbain (gros trait) qui limite impérativement toute urbanisation à l'est de ce trait et les 4 petites pastilles rouges au-dessus de Montsoult. Elles représentent chacune 25 ha d'activités ou d'habitations possibles, donc 100 ha au total. Au cours du débat, nous avons remarqué que certains continuaient à dénoncer des projets sur une surface de 200 ha. Les maires concernés ont été conviés à préciser leurs intentions, en particulier, au cours de la réunion du 13 octobre. Ils ont démenti ces affirmations, ils ont

présenté leur projet, notamment l'aménagement de la zone des 70 Arpents et ils ont rappelé que ces projets, entrant par définition dans le cadre du SDRIF, nécessiteront d'être desservis quels que soient les tracés retenus pour le prolongement de l'A16.

Tous ces tracés impliquent également la requalification de la RN1. C'est quelque chose tout à fait fondamental pour d'autres raisons mais cette requalification suppose aussi que soit maintenue une desserte correcte pour les zones qui seront à proximité de cette route et, en particulier, les projets des deux communes de Montsoult et Maffliers.

Un autre élément important, les recettes de taxe professionnelle, cela a été évoqué à plusieurs reprises par les maires qui ont fait remarquer que ces recettes sont quand même importantes pour le développement et la vie même de leur commune. Ils ont rejeté l'idée de sanctuarisation qui aurait pu être retenue par certains. On a même entendu une phrase, je ne suis pas sûr de la citer in extenso : « Nous ne voulons pas être transformés en réserve d'indiens ».

Le risque de dépérissement de certaines activités a été évoqué à l'occasion du débat sur la requalification de la RN1, certaines activités liées à un trafic important risqueraient d'en souffrir. A été aussi évoquée la création d'un ring autour du carrefour de la Croix-Verte qui permettrait de faciliter la dissociation des trafics locaux destinés à réunir les communes proches du trafic de transit. Quant aux activités à attirer ou à accueillir, les attentes sont tout à fait claires, elles sont assez classiques, les souhaits portent sur des activités légères, non polluantes, génératrices d'emplois. Certains ont quand même rappelé que les avantages compétitifs de la région pour les accueillir ne sont pas évidents et que, pour beaucoup, cette zone qui nous concerne a essentiellement à offrir des espaces et des voies de circulation.

Sur le développement urbain, le projet actuel du SDRIF prévoit en général la densification des zones habitées, c'est même l'une des grandes orientations de ce projet qui est contesté d'ailleurs par certains. Pour ce qui nous concerne, nous sommes dans un cas un peu particulier car il limite les possibilités par la création du front urbain et par les possibilités d'urbanisation. C'est ce qui apparaît avec la carte que vous avez vu tout à l'heure, le SDRIF prend des précautions pour qu'il ne se passe pas n'importe quoi. On peut ajouter que les possibilités d'urbanisation s'appliquent aussi bien pour des activités que pour des habitations. Tout cela revient à la décision de chaque commune.

Le développement de l'habitat a été très peu évoqué au cours du débat, on a plutôt eu des demandes, des souhaits, des réclamations pour une amélioration de l'environnement des infrastructures routières et pour la protection des riverains contre les nuisances.

Concernant le maintien des chemins agricoles, il y a quand même une activité importante, il a été demandé de façon forte pour maintenir les activités et les entreprises actuellement présentes sur le site. Un cas particulier, je le cite pour mémoire, le demi-échangeur avec la RD78 a été clairement rejeté au cours de l'atelier sur la requalification de la RN1.

En conclusion, aux yeux des acteurs économiques, le développement du Val-d'Oise est un élément important du dynamisme de l'Ile-de-France. Il exige à ce titre un réseau de transport performant et le prolongement de l'A16 est un élément essentiel de ce réseau. La Commission a pris acte de cette position mais elle a également enregistré que pour nombre d'intervenants locaux d'autres paramètres méritaient toutefois d'être pris en compte. Je vous remercie.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Avant de donner la parole à Monsieur MERY, Vice-président du Conseil régional et à Monsieur DUBROMEL, France Nature Environnement, je vais essayer de résumer sous une autre forme ce qui s'est dit.

On voit bien qu'autour de ce débat sont exprimés des enjeux très complexes qui s'entrecroisent. Cette complexité même a conduit chacun à une certaine simplification au risque de ne pas se faire comprendre. Il y a eu des choix de priorité dans ces enjeux et ces priorités qui ont abouti à cette simplification dans les démonstrations quelquefois un peu excessives. Il n'empêche qu'aujourd'hui, nous avons des choix argumentés souvent en fonction d'un ou deux enjeux sans prendre la globalité du problème en cause. À une exception près d'Agir Autrement qui propose un simple aménagement de l'existant, il n'y a pas eu de remise en cause de la nécessité voire de l'urgence de trouver une solution. C'est quelque chose de très important.

Le prolongement de l'A16 a été l'occasion de faire émerger beaucoup d'enjeux qui ne sont pas directement liés au projet. En fait, le débat a été vécu comme un espace de paroles dont de nombreux participants se sont saisis pour évoquer des politiques locales qui, certes, ont des relations avec l'A16 mais, quelquefois, s'en éloignent beaucoup ou, en tout cas, ne trouvent pas leurs réponses dans le cadre de ce débat.

Les enjeux du projet au niveau régional et national, je ne parlerai pas d'international, en dépit d'apports externes à la zone, notamment l'intervention de l'Oise, qui avait été jugée très intéressante parce que l'exposé était de très grande qualité, ont joué assez peu dans les positions de la plupart des participants pour lesquels la dimension locale du projet reste la plus importante. Ce n'est pas le cas pour tout le monde mais il est vrai que les riverains et les proches de la zone d'impact direct ont des difficultés à appréhender les problèmes des usagers qui sont venus de l'extérieur et qui traversent leurs communes, ils sentent surtout le poids des nuisances qu'apporte leur « intrusion » sur leur territoire. Cette prise en compte des objectifs élargis de l'infrastructure est surtout le fait des collectivités, notamment de la Région et du Département mais aussi de la plupart des communes qui ont bien fait état de ces objectifs dans leurs délibérations.

Au cours de ce débat, beaucoup d'apports ont été très riches. Les apports externes à la zone ont apporté beaucoup de choses sur l'évolution de la demande en déplacements, notamment qui va traverser cette zone ? Au niveau plus local, des apports très détaillés et précis, la définition de besoins spécifiques qui vont permettre d'enrichir la connaissance qu'ont les participants et le maître d'ouvrage de la réalité locale, de ses atouts mais aussi de ses vulnérabilités puisque nous sommes dans un tissu vivant dans lequel les équilibres sont parfois un peu fragiles, notamment dans le domaine de l'environnement naturel et de l'agriculture.

Il y a eu 4 solutions, des variantes ont été proposées par des participants qui ont été expertisées. On voit bien au terme de ce débat qu'il y a une quasi-impossibilité de trouver une solution qui satisfasse l'ensemble des exigences ou des préoccupations. Il y a des préoccupations trop éloignées voire trop antagonistes pour qu'une solution qui satisfasse pleinement tout le monde soit trouvée mais il n'empêche pour autant que chacun a fait un pas.

Il est important de voir que chaque solution a ses défenseurs en fonction des enjeux qu'ils privilégient, il n'y a pas une solution qui ait été unanimement rejetée. L'arbitrage que le ministre aura à faire restera quelque chose d'assez difficile. Même ceux qui n'ont pas pris position pour un tracé ont exprimé les souhaits qu'ils avaient de voir pris en considération leurs intérêts. Nous aurons une conclusion tout à l'heure mais on voit bien que ce débat a apporté énormément d'éléments et a permis d'enrichir la connaissance que les uns et les

autres avaient de la question ; il a permis d'écouter des acteurs qui n'avaient pas l'occasion de l'être souvent.

M. SERGE MERY, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL : Je voudrais tout d'abord m'adresser à vous, Madame la Présidente, pour vous dire merci parce que vous avez fait un travail excellent avec votre équipe. Il y a eu beaucoup de concertation, de dialogues, d'écoute et même si vos conclusions ne vont pas satisfaire l'ensemble des intervenants, il faut noter un travail admirable. Au nom du Conseil régional, je vous remercie. Je voudrais aussi par avance m'excuser de ne pas participer à votre collation car j'ai une réunion de l'autre côté de Montreuil Saint-Denis où je dois me rendre.

Bien sûr quand on a étudié ce projet, on avait déjà des réponses instinctives. Nous avons des idées et nos engagements politiques programmatiques de 1998 et, plus tard, de 2004 qui nous confortaient dans un certain nombre d'idées. Idée d'écorégion, de région où il fait bon vivre, de région où l'on se préoccupe de la santé des gens, du développement social et économique, de l'importance qu'il y avait à faire en sorte qu'on modifie la donne en matière de déplacements en donnant une réelle priorité aux transports collectifs. On voulait aussi limiter l'impact de la voiture, ce qui était une conséquence logique de nos choix précédents.

Exclure tout tracé qui pouvait avoir comme ambition de revenir aux choix d'hier était pour nous une raison d'être. Nous ne voulions pas naturellement que le projet de l'A16 puisse éventuellement dans le futur déboucher sur le boulevard intercommunal du Parisis à travers la Plaine de France et conduire à terme à l'urbanisation de plusieurs dizaines d'hectares qui sont aujourd'hui préservés.

On a tiré les enseignements de ce débat. On a réalisé un cahier d'acteurs qui conduisait à préconiser réellement l'adoption du tracé B et je voudrais, au-delà de ce cahier d'acteurs, mettre le doigt sur quelques constats qui nous paraissent plus essentiels que d'autres. D'abord, nous sommes conscients que ce projet constitue la déviation la plus efficace de la traversée de Montsoult, Maffliers. Nous considérons que ce projet est compatible avec le projet Schéma directeur d'Ile-de-France que nous avons adopté il n'y a pas longtemps, en particulier, pour ce qui concerne le front urbain et pour éviter, comme l'a dit M. DOUCET, qu'il se passe un peu n'importe quoi dans cette aire géographique.

Nous considérons aussi que ce projet B a le coût le moins élevé de tous les projets. Nous considérons qu'en se combinant au mieux avec ce qui existe en voies ferrées, par exemple, il limite au maximum l'effet de rupture, de coupure, qu'on connaît dans d'autres villes et qui handicape la vie sociale. Nous considérons aussi que l'impact environnemental des tracés A et C serait réellement tout à fait sévère pour les paysages et l'agriculture et pourraient même remettre en cause la survie d'un certain nombre de zones agricoles.

Voilà ce que nous voulions dire mais, au-delà de cela, même si tout le monde souhaite que ce projet se réalise dans les meilleures conditions, en même temps, nous avons vu au travers des comptes rendus qui ont été effectués qu'il était tout à fait important de réaménager le carrefour de la Croix-Verte et de requalifier la traversée de Montsoult Maffliers, Nous considérons donc qu'il est tout à fait primordial, indispensable que le maître d'ouvrage soumette non seulement à l'enquête le prolongement de l'A16 mais également le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte et la requalification de la traversée de Montsoult, Maffliers.

Nous considérons que ces trois opérations doivent être étudiées ensemble simultanément, soumises conjointement à la même enquête publique et qu'on doit trouver des financements pour ces trois opérations. Naturellement, c'est un projet global, nous savons que c'est aussi une question handicapante. Je le dis ici au maître d'ouvrage, je suis prêt à étudier cette

question avec le maître d'ouvrage sous certaines conditions bien sûr, parce que c'est un projet qui fixe des problématiques d'environnement, de sécurité et de circulations douces.

Pour terminer, d'autres questions sont nées naturellement de la discussion et les questions de transports collectifs n'ont pas été absentes du débat. Il fallait, à l'occasion de la mise en œuvre de ce projet, procéder à une intensification de l'offre des transports collectifs dans ce bassin. C'est d'ailleurs une question qui a été abordée récemment par le Conseil régional au sein du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Il est vrai que nous avons prévu dans les prochains mois d'augmenter les liaisons Persan-Cergy et Persan-Roissy.

Il est vrai aussi que le projet de SDRIF retient comme objectif un pôle d'échange ferroviaire important à Montsoult avec une amélioration de la qualité de service et une fréquence plus élevée grâce au cadencement qui sera mis en œuvre. Nous le voulions mais c'était aussi la résultante d'une prise de conscience au niveau national dont la Région Ile-de-France ne pouvait pas rester à l'écart. Cadencement qui permettra vitesse et régularité au-delà des projets à plus long terme que nous avons commencés à mettre en œuvre puisque nous sommes à la Direction du Syndicat des transports d'Ile-de-France depuis 18 mois et que nous avons pris déjà un certain nombre d'initiatives fortes en matière d'augmentation de l'offre.

Je le dis naturellement avec une certaine satisfaction parce que du travail a été accompli, avec un peu de responsabilité et de retenue parce que je sais que c'est difficile à mettre en œuvre et coûteux. Les premières initiatives prises par le STIF, qui ont conduit à apporter un regard important sur le développement des transports collectifs en deuxième couronne, suggèrent que nous pourrions bientôt continuer dans ce sens et que les chiffres annoncés par M. MERLET devraient être dépassés très largement, d'ailleurs le Conseil régional prendra bientôt l'initiative de libérer dans les premières semaines, l'acquisition d'environ 200 bus et autocars qui irrigueront là aussi la deuxième périphérie de cette région. Nous pensons que c'est important, c'est une aire qui en a besoin, parce que nous pensons que là il y a aussi du retard et que la meilleure façon d'irriguer finement le territoire de ces départements de deuxième périphérie c'est bien d'agir pour les transports collectifs par le bus quand on ne peut plus agir par les transports lourds.

Je vous remercie et je vous souhaite naturellement une bonne continuation des débats. Je souhaite également une bonne prise en compte et une bonne écoute de tout ce qui a été dit. Je redis notre intention, notre vocation, à soutenir le tracé B puisque c'est celui qui nous semble le plus approprié à la desserte de cette région. Merci.

MME CLAUDE BREVAN : Je vais demander à M. DUBROMEL de France Nature Environnement d'intervenir, il est aussi co-auteur de la saisine.

M. MICHEL DUBROMEL, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT : Bonjour, nous étions aussi à l'origine de cette saisine, je vais essayer de vous restituer quelques impressions à chaud. Je dois avouer que je n'ai pas pu participer à toutes les réunions, j'étais avec vous lors de la réunion d'ouverture et, entre temps, quelques activités liées au Grenelle de l'Environnement ont tenu nos fédérations très occupées. En tant que fédération nationale, nous ne sommes pas dans un château ou une tour d'ivoire, je peux vous assurer que nos fédérations régionales et locales ont été actives puisqu'elles ont contribué à des débats d'acteurs.

Quand, répondant aux sollicitations locales, nous avons saisi la CNDP pour ce dossier, c'était dans deux directions, d'abord une forte demande d'un débat d'opportunité et non pas seulement par rapport à un projet, et ensuite une véritable prise en compte du développement durable. Ceci était avant Grenelle et il est vrai que l'on voit ce thème bradé un peu trop souvent dans tous les logos publicitaires.

J'interviendrai même à chaud à deux niveaux, d'une part, par rapport à la saisine de la CNDP, c'est-à-dire en tant que fédération nationale, nous sommes habilités à saisir la CNDP, nous avons déjà vécu que ce soit directement ou indirectement de nombreux débats et, d'autre part, par rapport aux éléments qui ont été restitués à la lumière des événements récents et des déclarations gouvernementales suite aux réunions de Grenelle.

Au niveau de la façon dont Madame la Présidente et toute l'équipe vous avez animé ce débat par cette CPDP, bien que n'étant pas présent, les comptes-rendus et les acteurs de terrain d'associations le soulignent, il y a une forte implication, le public de cette salle le montre ce soir et les échos des différentes réunions que j'ai eues le confirment. En revanche, un regret de notre côté de ne pas avoir vu toutes les collectivités présentes au même niveau. Comme vous le mentionnez, dès le début, dans les contacts préalables, nous avons mentionné l'impact considérable pour cette région à long terme du canal Seine nord. Nous regrettons vivement qu'il n'ait pas été pris en compte car, d'après nous, ce débat n'est pas l'avenir de la région dans les 5 prochaines années, mais plutôt dans les 30 ou 40 prochaines années. Selon une décision prise récemment, il y a une forte chance que la Région soit très impactée par le canal Seine nord et ce qui est pour nous une source d'inquiétude.

Dans les apports que vous avez restitués, nous avons beaucoup apprécié la présentation équilibrée et ouverte -il est important de le souligner, à travers l'expérience d'autres débats- la façon dont vous avez ouvert les différentes thématiques, les différents apports qui ont été effectués, non pas sans prendre parti car on sait que c'est votre métier et votre déontologie mais en ouvrant le maximum de pistes pour que le décideur ait tous les éléments en main. Nous avons aussi beaucoup apprécié la façon dont vous avez su identifier ce qui est explicite, c'est déjà une bonne chose, mais surtout les enjeux implicites, l'exemple de l'aménagement de la Croix-Verte en est un. Pour avoir analysé les premières demandes des locaux que nous avons eues pour préparer la saisine de la CNDP, je dois avouer que ces éléments implicites nous avaient échappés. Ceci me servira personnellement à préparer le dossier ultérieur.

Un autre point fort que nous avons apprécié dans votre présentation des apports, dans l'analyse que vous avez faite des différentes contributions, vous avez su saisir une opportunité d'amélioration. Vous avez su très rapidement déborder de ce tronçon routier non pas au niveau géographique mais surtout au niveau des opportunités d'amélioration dans tous les domaines que vous avez mentionnés. Je ne vais pas répéter le bouquet de pistes que vous avez ouvert à ce niveau.

Je me permettrais de m'exprimer maintenant beaucoup plus sur le contenu et les restitutions faites aujourd'hui ou qui m'ont été transmises au fil des réunions. Ce qu'on appelle un enjeu fortement local, il ne faut pas se voiler la face, ce petit tronçon routier a un impact local. Comme vous l'avez dit, l'émission de gaz à effet de serre sur quelques kilomètres, c'est peanuts mais c'est quand même l'accumulation de ces éléments qui amène à une situation face à laquelle le gouvernement a proposé d'avoir un schéma de rupture. Ne confondons pas ce petit schéma local avec l'impact à long terme au niveau des réseaux routiers, mais vous nous avez bien présenté ce projet local comme un projet largement international. Il ne faut pas se tromper, quand on se cache derrière un projet local, les impacts sont beaucoup plus généraux.

Un point important qui est revenu aussi dans les débats qui nous avons eus du Grenelle, les acteurs autour de la table n'avaient pas toujours l'habitude de s'écouter, et nous y avons été confrontés au niveau régional, l'impact du bruit, n'est pas l'impact des normes que le maître d'ouvrage doit utiliser. J'ai remarqué que des populations qui avaient été impactées par du bruit ne supportaient plus rien. Nous ne sommes plus là dans un combat de normes et de

techniciens, il y a un seuil et il est important, dans les décisions que vous prendrez, que vous sachiez que des populations qui ont été agressées au niveau de l'audition ou au niveau olfactif ne supporteront plus rien et auront un comportement de rejet. Vous l'avez bien identifié, le maître d'ouvrage applique des normes mais il y a aussi d'autres éléments de comportements qu'il ne faut pas oublier.

Un point d'inquiétude et de constat abordé par mon prédécesseur, lorsque nous nous sommes retrouvés aux discussions de Grenelle, j'ai constaté un décalage temporel dans ce pays dans la conception des projets. Il semble que les techniciens n'aient été formés que pour préparer plein les tiroirs tous les projets routiers et, de temps en temps, on arrive et on fait un projet de transports collectifs. Il n'est pas étonnant qu'avec cette accumulation de projets routiers toujours disponibles, à l'occasion de ce débat public, la Région soit arrivée en présentant de futurs projets de transports collectifs et il n'y a pas égalité à notre avis entre les chances d'aboutissement d'un projet routier ou de transports collectifs puisque les transports collectifs, c'est toujours le futur, et il n'y en a pas plein les tiroirs.

J'ai aussi beaucoup apprécié dans votre analyse des enjeux un élément important concernant les territoires, vous avez su prendre en compte et bien mettre en valeur les enjeux concernant la consommation des territoires, l'enjeu de l'activité agricole et toutes les attentes de la population à ce sujet.

En termes de bilan global même si cela va sans dire, je peux exprimer un premier merci pour le travail compétent de la Commission Particulière et des acteurs qui ont permis le déroulement de ces réunions. Par rapport à nos attentes d'un débat d'opportunité par un projet, la présentation à laquelle j'ai assisté ce soir me satisfait par rapport à la demande que nous avions au départ. Vous avez su aller dans le débat d'opportunité au-delà du projet initial et avoir une ouverture beaucoup plus large.

Quant à la position de France Nature Environnement, autant j'avais épuisé mon droit de réserve à la première réunion pour ne pas dévoiler notre position, autant je peux confirmer la position de France Nature Environnement par rapport à un refus des maillons manquants. Parce que la théorie de maillons manquants, c'est la théorie au fil de l'eau, c'est-à-dire que lorsqu'on fait un morceau de route, on rajoute un autre morceau au bout. Pour moi, c'est toujours des maillons manquants, c'est toujours une stratégie routière face à laquelle il n'y a pas changement.

Je vous rappelle qu'au mois de mai nous avons entendu une décision du Président de la République qui souhaitait qu'il y ait maintenant une rupture par rapport à la prise en compte des projets environnementaux dans ce pays. Je souhaiterais que par rapport aux décisions qui seront prises à l'issue de cette Commission Particulière des Débats Publics, les solutions qui seront retenues soient un véritable équilibre entre économie, social et environnement. Ceci est possible, on ne peut pas toujours avoir uniquement le mot économie dans son discours, ce sont les trois éléments qu'il faut prendre ensemble. Même si je représente France Nature Environnement, j'ai passé trente ans de ma carrière dans l'industrie, donc j'ai vécu les contraintes économiques et sociales, quand je parle d'équilibre entre ces trois composantes, je sais de quoi je parle.

Puisque j'ai parlé de solutions multiples, je pense que le décideur s'honorerait si en choisissant un tracé routier, il avait le courage d'intégrer dans ce projet routier des solutions de transports collectifs comme cela a été demandé par mon prédécesseur. Merci encore à toute l'équipe et à tous les participants présents ou absents ce soir qui ont accompagné ce processus. Merci.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Nous allons demander maintenant au maître d'ouvrage de nous dire ce que ce débat a apporté, quels engagements il prend.

M. PASCAL LELARGE, PREFET, DIRECTEUR RÉGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE : Madame la Présidente, Monsieur le Vice-président du Conseil régional, Messieurs les conseillers généraux, Messieurs les maires, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants des associations, Mesdames et Messieurs, je suis bien sûr heureux de participer ce soir, au nom de l'Etat, à cette réunion de synthèse du débat public sur le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne.

Bien entendu, je m'associe à ceux qui m'ont précédé à cette tribune pour le témoignage de satisfaction, il est sincère, sur la manière dont ces débats ont été conduits sous votre autorité, Madame la Présidente, et sous celle de la Commission. Pour ce qui nous concerne, nous avons fait nos meilleurs efforts pour apporter ce que nous pouvions à ces débats et je souhaite, à cette occasion, remercier publiquement Jérémie NEGRE, qui a représenté le maître d'ouvrage. Il s'est donné avec tout le professionnalisme requis pour éclairer, apporter les contributions, répondre aux demandes qui ont été nombreuses et confronter les points de vue.

Ce débat a deux particularités. Tout d'abord, c'est le Conseil régional et France Nature Environnement qui ont saisi la Commission du débat public. Les représentants de ces deux institutions viennent de nous exposer ce qu'ils retiennent du débat. Ensuite, ce débat s'est déroulé en parallèle d'un autre débat au niveau national, le Grenelle de l'Environnement. Nous nous inscrivons bien dans une réflexion plus générale sur la problématique des transports et des déplacements au plan national mais également au plan de l'Île-de-France.

A ce titre, le premier élément que je retiens de ce débat, c'est que le diagnostic de la situation actuelle est partagé par tous les acteurs de ce territoire et que l'opportunité d'une solution routière à ce problème a été peu remise en cause. Certes, les choses ne sont pas simples, d'un point de vue local, vous l'avez dit Monsieur le représentant de l'Association de France Nature Environnement, on peut facilement s'accorder sur le besoin de réaliser un certain nombre de maillons routiers voire autoroutiers mais il est vrai aussi que l'addition de points de vue locaux ne fait pas un point de vue national ou régional. Réciproquement, on ne peut pas arguer de ce que, par principe effectivement, le problème national s'exprimant comme juxtaposition de problèmes locaux, on ne peut pas envisager dans l'avenir faire face au problème présenté aujourd'hui par une solution routière. Dans le cadre de ce qui est évoqué aujourd'hui, la solution routière est nécessaire.

J'ai noté qu'il est attendu de l'Etat qu'il mette en œuvre une solution rapidement, en particulier, nous avons entendu la demande d'une solution rapide, efficace, pour résoudre le problème de la saturation de la Croix-Verte, également pour régler le problème de la traversée des villages par la RN1.

Ce débat nous a permis d'entendre les préoccupations et les attentes des acteurs du territoire, les préoccupations sur les nuisances ressenties localement. Il y a des nuisances qu'on ressent et d'autres qu'on ne ressent pas, notamment celles qui peuvent affecter la santé des riverains, ceci est très clair : le bruit, la pollution, l'effet des embouteillages. Bien sûr, on a parlé des normes, on a montré dans des aménagements récents au plan national que l'on ne s'arrêtait pas à l'application stricte des normes notamment phoniques, que ce soit sur le ferroviaire ou sur le routier. Il est vrai qu'il y a une contrainte financière mais nous sommes tout à fait conscients que les normes ne sont pas une satisfaction pour les riverains qui subissent des nuisances. D'ailleurs ceux qui vivent dans l'environnement de l'aéroport de Paris le savent bien.

Il y a un attachement fort à l'activité économique que représente l'agriculture et au cadre rural qu'elle apporte aux habitants, nous l'avons noté, cela a été rappelé tout à l'heure, c'est un point fort qu'il faudra prendre en compte.

Nous avons entendu :

- une sensibilité forte au patrimoine forestier,
- l'attachement notamment des élus au développement économique et urbain des communes,
- des craintes formulées par les associations, les riverains et agriculteurs d'un éventuel prolongement au sud de la Francilienne et de projets de zones d'aménagement anarchiques ici ou là que ce soit au niveau de la Croix-Verte ou plus loin du fait de ces trafics qui seront générés par le prolongement de l'A16.

Concernant les tracés proposés, il ne m'appartient pas de préjuger de la décision du ministre, qui sera une décision d'opportunité et sur un tracé. Cette décision interviendra après que la CPDP ait rendu son avis et que la Commission Nationale ait rendu son bilan. Je me contenterai de constater qu'il y a à ce jour plusieurs tracés possibles sans qu'il ne se dégage un large consensus pour une des solutions même si la solution D semble susciter largement plus de réserves.

Cela étant, nous avons bien noté que sur chacune des solutions certains points ont été soulevés lors du débat et devront faire l'objet d'approfondissement, c'est bien le temps du projet qui le permettra, concernant l'insertion paysagère, la réduction des impacts, l'amélioration des corridors écologiques, le maintien des circulations locales, notamment pour les véhicules agricoles et les randonneurs. En tout état de cause, le ministre prendra en compte également très attentivement les points de vue exprimés par les collectivités locales, notamment les délibérations des communes, ceci est un point extrêmement important dans le dossier, le Conseil général et le Conseil régional.

Je souhaite revenir sur les questions qui ont été soulevées sur le financement de la requalification de la RN1, notamment celles qui ont fait l'objet d'un débat lors de la réunion de Maffliers le 9 novembre. Il est clair pour nous que le prolongement de l'A16 ne peut se concevoir sans que soit conduit simultanément une opération exemplaire de requalification de la RN1 dans les traversées de Montsout et de Maffliers, préalablement à son déclassement dans le réseau routier départemental.

La maîtrise d'ouvrage de cette opération, dont les travaux démarreront –si le ministre décide qu'il convient d'engager ces travaux- dès la mise en service du prolongement de l'A16, sera assurée par l'Etat, actuel gestionnaire de la voirie. La SANEF, qui est le maître d'ouvrage de l'opération autoroutière, y participera financièrement par l'intermédiaire d'un fonds de concours. Cela fera partie intégrante du plan de financement global de l'opération inscrite à son cahier des charges. L'Etat entend bien donner dès maintenant des garanties financières et juridiques claires pour que ce projet soit un projet global avec trois volets qui seront conduits simultanément au niveau des procédures d'enquête et d'utilité publique et pour lesquelles les garanties financières devront être apportées au même rang ; à savoir le prolongement de l'A16, le carrefour de la Croix-Verte et la requalification de la RN1.

Pour la suite du débat public, comme la loi le prévoit, le ministre fera connaître sa décision dans un délai de trois mois maximum après le compte-rendu et le bilan, soit au plus tard en avril 2008. Si le ministre décide de poursuivre le projet, je retiens qu'il faudra aller vite car ce ne sera pas une décision en l'air mais une décision pour agir et bien sûr approfondir et traiter avec une extrême attention les points soulignés avec force pendant le débat. Le projet devra être modifié et amélioré, c'est évident. Il y a encore beaucoup d'études à mener sur la

solution qui sera in fine retenue. Et puis, il y aura des concertations conduites localement comme dans pareil cas pendant toute la durée de ces études. Nous entretiendrons évidemment une proximité nécessaire avec les collectivités concernées et avec les riverains. Enfin l'enquête publique pourrait avoir lieu dans le meilleur des cas début 2009.

En tout état de cause, l'équipe projet que la DRE a constituée reste disponible, prête à travailler dès que le ministre nous aura donné son feu vert pour engager la phase suivante des études. Bien entendu, nous nous engageons à vous tenir informés de l'engagement du projet, d'être présents et disponibles pour répondre à vos questions ou à nous déplacer dans les configurations que vous souhaiterez à l'initiative des élus ou des associations. Je vous remercie.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Je suis un peu embarrassée à ce stade de la réunion parce que je me rends bien compte que toutes ces interventions sont un peu longues pour ceux qui souhaiteraient s'exprimer. Avant de donner la parole au Vice-président du Conseil général, au maire de Maffliers et aux représentants des associations, on peut peut-être se donner 5 minutes de réactions aux propos que vous venez d'entendre et nous reprendrons ensuite la dernière partie de la réunion.

M. PIERRE-YVES BOUDER, ADJOINT À LA MAIRIE DE NERVILLE : J'ai été un peu surpris par la déclaration de M. le Préfet qui semblait déjà préjuger d'une espèce de courant qui écarterait la solution D. Je pense que nous n'en sommes pas encore là, que beaucoup de gens seraient contre cette solution, c'est faire fi de la position des agriculteurs pour qui la solution D est la moins pénalisante.

Par ailleurs, juste une petite mise au point. Quand on parle aujourd'hui du Grenelle de l'Environnement et de l'impact des tracés sur l'environnement, il y a depuis le début du débat dans toutes les contributions d'acteurs et dans le document préliminaire du maître d'ouvrage, une espèce de consensus sur le fait que la solution D aurait un impact maximum sur la forêt. Assez récemment, nous avons appris que l'impact sur la forêt ne venait pas de l'impact au niveau du tracé mais au niveau de l'échangeur entre l'A16 et l'A184. Je sais que nous sommes en réunion de clôture et que ce n'est peut-être plus le moment d'en parler mais au moment où l'on va présenter un état des lieux ou un récapitulatif de ce qui a été dit, il est important de dire que l'impact des 8 ou 10 ha sur la forêt de l'Isle Adam pour la liaison entre l'A184 et l'A16 ne serait dû qu'à une tension de la courbe pour qu'elle soit autoroutière.

La question qui reste en suspens et qui n'a jamais été évoquée, quelle que soit la solution retenue, de toute façon l'A184 serait une autoroute donc on devrait retrouver également une tension de cette courbe, ce qui veut dire que les 10 ha d'impact sur la forêt ne sont pas du tout imputables à la solution D mais bien à toutes les solutions.

C'est très important parce que nous sommes en train de parler d'environnement et d'impact sur l'environnement, il ne faudrait pas que la solution D soit pénalisée par cela. Je ne sais pas si je me trompe et si quelqu'un peut me démentir par rapport à cela mais c'est ce qui ressort des derniers éléments.

MME CLAUDE BREVAN : Je crois que M. LELARGE a dit simplement que la solution D avait recueilli moins de suffrages. Nous avons tout à fait noté que c'était la solution privilégiée du monde agricole en général et de la commune de Nerville. La CPDP relatera cela très fidèlement dans son compte-rendu.

Sur ce que vous avez dit dans un deuxième temps, je crois que cela a déjà été dit et figure dans un compte-rendu mais si vous voulez le préciser, je vous invite à refaire une contribution écrite sur le site avant samedi soir 24 heures de manière à ce que ce soit tout à fait précis.

Y a-t-il d'autres demandes ? (*Aucune*)

Nous allons donner la parole à M. BAZIN, Vice-président du Conseil général.

M. ARNAUD BAZIN, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-D'OISE, MAIRE DE PERSAN : Madame la Présidente, Monsieur le Préfet, Monsieur le Vice-président du Conseil régional, mes chers collègues conseillers généraux, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames Messieurs, je voudrais tout d'abord excuser notre Président, François SELLIER qui avait inscrit de longue date ce rendez-vous dans son agenda mais qui est retenu par ses obligations de parlementaire ce soir.

Voici donc venu le moment de conclure ce débat public qui nous a mobilisés depuis le 13 septembre dernier. Voici le moment de quitter un débat qui nous a peut-être un peu réconciliés avec cet exercice de démocratie directe qui est parfois un peu difficile. Un débat de qualité, loin des exaspérations et des vitupérations observées en d'autres temps et d'autres lieux mais qui ne nous effraient pas plus que ça, nous autres élus locaux car nous y sommes parfois habitués. Ce débat public, je crois que nous pouvons tous nous en féliciter, a été courtois mais animé, parfois vif, en tout cas toujours argumenté. Nous le devons pour grande part, Madame la Présidente, à la rigueur et au souci de rester précis et concret qui vous avez mis en œuvre avec toute la Commission Particulière dans sa conduite.

Nous le devons également au maître d'ouvrage et à ses représentants disponibles et attentifs, à un dossier bien préparé et régulièrement enrichi. La qualité des échanges nous la devons enfin bien entendu à la qualité des participants sans lesquels il n'y aurait pas eu de débat. Je voudrais ici remercier au nom du Conseil général tous les maires, tous les élus, toutes les associations, tous les Valdoisiens qui se sont mobilisés, qui ont fait preuve d'une grande capacité de réflexion et de propositions et qui ont montré, de manière différente bien sûr, combien nous étions tous attachés à notre territoire.

Au-delà de la façon dont les débats se sont déroulés, quels sont les enseignements que le Conseil général du Val-d'Oise tire de ces trois mois de travail collectif ?

Tout d'abord, nous nous félicitons de l'évolution de la position du Conseil régional d'Ile-de-France sur ce dossier. Le prolongement de l'A16 était marqué à l'encre noire dans le projet de SDRIF approuvé le 15 février dernier. Ce sceau signifiait que la Région n'en acceptait pas le principe comme dans le cas du prolongement de la Francilienne. La Région a aujourd'hui rejoint le consensus que ce débat a fait émerger autour de l'opportunité du projet qui nous a été présenté. Même s'il y a des réserves liées pour l'essentiel à un projet de SDRIF qui reste contesté et qui reste aujourd'hui un projet, même si notre appréciation reste différente sur la solution à retenir, ce consensus sur l'opportunité de faire est un acquis essentiel du débat car ce qui prime du point de vue du Conseil général du Val-d'Oise, c'est bien de supprimer le point noir de la Croix-Verte, de supprimer les nuisances quotidiennes amenées par la RN1 dans les traversées de Montsoult et de Maffliers.

Au-delà de ce consensus essentiel des différentes oppositions sur les variantes, sur lesquelles je ne reviendrai pas, quels sont les autres acquis de ce débat ?

Plusieurs préoccupations, à notre sens, n'étaient peut-être pas encore prises en compte à leur juste mesure dans le projet qui doivent guider sa conception à venir quelle que soit la variante retenue ; j'en citerai trois.

Les circulations locales, nous l'avons entendu à plusieurs reprises encore ce soir, et les déplacements de proximité. Le raisonnement à échelle autoroutière pourrait amener à trop négliger les échanges locaux. Il conviendra –je me tourne vers le maître d'ouvrage- d'être très attentif dans la conception détaillée aux déplacements locaux, non seulement autour de Montsoult et Maffliers mais aussi d'Attainville, de Baillet-en-France, de Villaines-sous-Bois.

Je dois préciser ici que le Conseil général ne partage pas les positions qui ont été prises en faveur de la suppression de l'échangeur avec la RD78. Notre analyse est que les dispositions techniques envisagées notamment dans leurs conséquences en termes de gain de temps dissuaderont dans tous les cas le trafic de transit d'emprunter l'ancien itinéraire. L'enjeu lié à cet échangeur devient alors celui de l'accès des habitants de Montsoult et de Maffliers aux zones desservies par l'A16 en particulier à Beaumont et à Persan en évitant la traversée de Presles.

J'en viens ainsi à évoquer une deuxième question mise en exergue par le débat à laquelle je suis particulièrement attaché et qui concerne aussi la desserte de Beaumont et de Persan. En deux mots, Madame la Présidente, même si nous sommes à la limite du sujet j'en conviens volontiers, je souhaite confirmer le souhait du Conseil général, de la Communauté de communes du haut Val-d'Oise et de la commune de Persan, de voir compléter l'échangeur n° 12 de dessertes de notre ville. Sur votre conseil, nous saisirons en ce sens par écrit dans les jours qui viennent M. BORLO, ministre de l'Environnement, du Développement et de l'Aménagement durable, puisqu'une modification du contrat de concession avec la SANEF semble nécessaire.

Enfin, il me semble qu'un des mérites de ce débat a été de mieux éclairer les enjeux agricoles et paysagers du projet. Il convient que le projet détaillé à venir soit à la hauteur des attentes légitimes qui se sont fortement exprimées dans ces deux domaines.

Pour conclure, permettez-moi, Madame la Présidente, d'évoquer ce qui va suivre ce débat, d'évoquer l'avenir proche. La décision du maître d'ouvrage, et à travers vous Monsieur le Préfet, je m'adresse au ministre, Jean-Louis BORLOO, qui va être amené dans les mois qui viennent à décider, c'est-à-dire à choisir. Il convient, excusez-moi pour cette expression un peu triviale, que l'Etat ne « mégote » pas. Soyons clairs aux yeux des Valdoisiens, peu importe le montage juridico-financier retenu sur crédit budgétaire ou via le contrat de concession de la SANEF. Il convient en tout cas que l'Etat qui est venu au débat public avec ce projet de prolongement en assume la responsabilité financière pleine et entière.

Je crois que tous ceux qui sont là ce soir ont hâte de voir sauter le point noir de la Croix-Verte, de voir le trafic de transit sorti de Montsoult et de Maffliers. Monsieur le Préfet, vous m'avez déjà presque par avance rassuré mais au nom du Conseil général, je vous demande d'agir et d'agir rapidement. Je vous remercie.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Monsieur le Maire de Maffliers, vous souhaitez prendre la parole.

M. PHILIPPE KILIDJIAN, MAIRE DE MAFFLIERS : Bonsoir, je serai très bref. Je représente la commune de Maffliers avec ses riverains qui, depuis 30 voire 40 ans, souffrent du passage de la RN1 au sein même de notre commune. Je suis très heureux d'entendre ce soir que l'Etat s'engage à la requalification de notre RN1. Nous avons quelques inquiétudes depuis

15 jours à peu près, car nous avons cru comprendre que ceci devenait un pointillé dans l'espace.

J'espère en effet que l'Etat s'engage et s'engagera très rapidement, on a bien compris que c'est après l'autoroute et après la Croix-Verte, à transformer notre RN1 en route urbaine agréable et repaysagée. Près de 1/3 de notre population se trouve en bordure de cette route et souffre, et je serais heureux de leur annoncer très prochainement que l'Etat s'est engagé fermement à les soulager et à les faire vivre enfin comme des citoyens normaux.

Je ne dirai rien d'autre, je ne vous parlerai pas du choix que nous avons fait, ceci est un autre problème et sera entre les mains de notre ministre. C'est tout, merci.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Cela va être maintenant le tour des représentants des associations, M. LOUP, Président du Collectif Plaine de France, si vous souhaitez intervenir.

M. BERNARD LOUP, PRÉSIDENT DU COLLECTIF PLAINE DE FRANCE : Madame la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, Messieurs les membres de cette commission, Mesdames Messieurs les représentants du maître d'ouvrage, Mesdames Messieurs, voici donc la fin d'un débat que notre collectif a souhaité et nous remercions ceux qui l'ont permis.

Force est de constater que ce débat a été un succès surtout lorsque les réunions ont été programmées dans les communes directement concernées par le projet. Cela montre bien les besoins de nos concitoyennes et concitoyens de débattre et de s'informer sur un projet qui les impacte directement.

Nous remercions à cette occasion la Commission Particulière du Débat Public pour la qualité de l'organisation de ce débat et la diversité des thèmes abordés. Nous remercions également le maître d'ouvrage pour les explications données. Nous regrettons de ne pas avoir pu débattre avec certains des acteurs importants en raison de leur absence ou quasi-absence physique durant le débat. En revanche, nous sommes satisfaits que les conditions d'écoute et de respect qui ont prévalu tout au long de ce débat permettent ce soir à des acteurs n'ayant pas fait le même choix de tracé de conclure ce débat par une contribution commune.

Ceci étant dit, nous sommes plus que jamais persuadés que ce projet doit répondre à des problèmes locaux pour débarrasser les riverains de la RN1 du flot de véhicules qui passent quotidiennement sous leurs fenêtres, d'une part, et pour assurer la continuité de la Francilienne à la Croix-Verte, d'autre part. Nous avons dans nos propositions essayé de réduire l'impact du projet sur l'activité agricole et sur l'environnement des habitants de ce territoire. Nous ne doutons pas de la qualité et de l'objectivité du rapport qui sera rendu par la Commission Nationale du Débat Public sur proposition de la Commission Particulière du Débat Public.

Nous sommes dans l'attente de connaître les effets qu'auront sur la décision du maître d'ouvrage les orientations retenues à l'issue du Grenelle de l'Environnement. Nous espérons, après la décision qui sera prise par le maître d'ouvrage, que personne ne pourra penser que ce débat n'aurait servi à rien et que nous aurions perdu 10 ans.

MME CLAUDE BREVAN, PRÉSIDENTE : M. ANGELOGLOU représentant les randonneurs

LE REPRÉSENTANT DE CONSTANTIN ANGELOGLOU, CODERANDO 95 : Nous voudrions exprimer ici notre satisfaction quant au débat public parce qu'il a permis à chacun de pouvoir

s'exprimer de façon très démocratique et tout le monde a pu donner son avis à ce niveau-là. Dans l'ensemble, nous considérons que tout le débat public a été de bonne tenue.

Ce débat public nous a permis, à nous, Comité Départemental de Randonnées Pédestres de confirmer notre rôle de vigilance quant à la sauvegarde des itinéraires et des chemins de circulation douce. Cela nous a permis d'exposer nos souhaits via l'impression d'un cahier d'acteurs que vous pouvez tous récupérer là-bas si vous n'en avez déjà pas pris connaissance et qui exprime notre désir de voir rétablir des passages qui ont aujourd'hui disparu.

Il a permis également, cela a été signalé entre autres par Monsieur le Maire de Persan, que d'autres problèmes qui sortent du cadre du prolongement de l'A16 puissent peut-être être résolus, nous pensons justement au délestage de Persan. Il nous a donné également l'occasion de recevoir un grand nombre de lettres de soutien par rapport à notre démarche, lesquelles prouvent que notre demande est fondée. Nous ne souhaitons pas, au niveau du CODERANDO 95, intervenir quant au choix du tracé par lui-même et nous préférons que ce soit les politiques et les riverains qui s'expriment à ce sujet mais nous souhaitons que le tracé D ne soit pas retenu.

Nous avons un regret également et il a été dit plusieurs fois, entre autres par le Maire de Presles, c'est qu'il va falloir attendre encore entre 8 à 10 ans avant de voir le projet arriver.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Monsieur CHARLET, les Amis de la Forêt de l'Isle-Adam qui s'est peu exprimé jusqu'à maintenant. Vous nous avez fait parvenir une contribution que nous avons mise sur le site.

M. ALBAN CHARLET, LES AMIS DE LA FORÊT DE L'ISLE-ADAM : Madame la Présidente, Messieurs les élus, je voulais simplement revenir en tant qu'ami de la forêt, comme le nom de l'Association l'indique, on n'a pas beaucoup parlé de la forêt. En début de débat, le Vice-président avait évoqué notre position qui est claire, en tant qu'amis de la forêt, nous ne pouvons pas être d'accord sur la proposition D. Nous avons une préférence que nous maintenons qui est la solution B qui nous paraît la moins nocive parce qu'elle suit la voie ferrée et ne coupe pas les parcelles agricoles.

Je vais revenir sur la forêt. On a parlé pour les agriculteurs du côté économique, je fais partie du Comité de gestion du patrimoine forestier, là aussi il y a une partie économique. Je suis membre de l'Office du Tourisme de l'Isle-Adam, chargé du tourisme vert et je vais vous parler aussi un peu du tourisme.

Je vais rappeler la superficie du massif forestier Carnelle-l'Isle-Adam : 2.523 ha dont Carnelle 975 ha, et l'Isle-Adam 1.548 ha. Les communes de situation des 89 parcelles forestières sont Mériel, Villers-Adam, Montsout, Maffliers, Nerville-la-Forêt, Presles et l'Isle-Adam. Une étude réalisée en 1991 par Adrien DEBOS sur la fréquentation de la forêt de l'Isle-Adam révélait que celle-ci voyait passer 900.000 visiteurs par an, ces chiffres ne sont certainement pas en baisse en 2007. 82% de Valdoisiens, 7% pour les Hauts-de-Seine, 4% pour la Petite Couronne (91, 92, 94), 3,5% pour Paris et 3,5% pour les provinciaux.

Ces chiffres ont pour but de démontrer que lorsque nous montons au créneau pour défendre la forêt, ce n'est pas pour défendre les intérêts de quelques privilégiés contrairement à ce qu'on a pu entendre ou parce que l'écologie est aujourd'hui à la mode mais pour préserver le terrain de jeux de nos enfants et le poumon vert de l'Ile-de-France. Le massif forestier est

implanté sur 7 communes, il ne s'agit pas non plus de mettre en avant les revendications des habitants d'Isle-Adam, voilà pourquoi je voulais préciser la position qui est la nôtre. Merci.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Monsieur DEZOBRY et Monsieur FOSSIER pour le monde agricole, si vous pouvez les uns et les autres être relativement brefs, cela permettra de terminer la séance avec tout le monde dans la salle.

M. JEAN-MARIE FOSSIER, PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'EXPLOITANTS AGRICOLES ILE-DE-FRANCE, VICE-PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE INTERDÉPARTEMENTALE D'AGRICULTURE D'ILE-DE-FRANCE : Madame la Présidente, Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, au moment où s'achève la procédure de consultation publique relative au projet de prolongement de l'A16, permettez-moi très brièvement de revenir sur les éléments fondamentaux qui motivent la position de la profession agricole. Je laisserai ensuite le soin à Patrick DEZOBRY, Président du Syndicat Agricole du Pays de France, de préciser quelques points particuliers de ce dossier.

Tout d'abord je souhaiterais rappeler que l'agriculture de notre région et plus particulièrement de cette partie du Val-d'Oise a déjà payé un lourd tribut pour la réalisation d'infrastructures dites d'intérêt général. Jamais, à aucun moment, aujourd'hui comme dans le passé, nous n'avons fait blocage, nous nous sommes campés sur des positions corporatistes, bien au contraire, nous avons fait le choix de l'ouverture, du dialogue, en prenant toutes nos responsabilités, sans jamais opposer la modernité à l'histoire, l'intérêt particulier à l'intérêt général ou la forêt à la plaine.

Ensuite, permettez-moi de redire ici que l'agriculture est avant tout une activité économique, diversifiée, drainant de la production de richesse et des emplois que ce soit directement ou indirectement. Les espaces agricoles ne sont donc pas des espaces libres moins dignes d'intérêt ou de sollicitude que d'autres espaces naturels. Ajoutons que la terre devient un bien rare car non renouvelable, ce qu'évoquait déjà Mark TWAIN lorsqu'il conseillait « Acheter de la terre, on n'en fabrique plus ».

Enfin, rappelons que nous ne sommes pas dans une région classique, l'Ile-de-France est par nature spécifique. Nous savons que la décision qui sera prise aujourd'hui influera demain sur l'avenir de ce secteur. Nous avons trop connu par le passé les conséquences lourdes du développement d'infrastructures pour lesquelles une réflexion d'ensemble et prospective n'avait pas été réalisée.

Dans ce contexte, la profession agricole souhaite très vivement que soit au cœur de la réflexion et de la décision finales à la fois le maintien de la biodiversité et la conservation d'une activité agricole économiquement forte, dynamique, productrice de campagne, garante des territoires et des paysages et ouverte à la diversification, ce qui induit bien évidemment une emprise foncière la plus faible possible.

Pour conclure, permettez-moi Madame la Présidente, Messieurs les membres de la Commission de vous remercier pour votre travail actif, éclairé et parfaitement objectif. Grâce à vous, chacun a pu avec ses arguments enrichir le débat et nourrir la réflexion dans le respect et l'écoute des autres. En ce qui nous concerne, vous trouverez toujours auprès de nous des interlocuteurs disponibles, ouverts mais déterminés. Notre carburant d'aujourd'hui se retrouve dans cette phrase de Lamartine « Ce n'est pas seulement du blé qui sort de la terre labourée, c'est une civilisation toute entière ». Merci de votre attention.

(Applaudissements)

M. PATRICK DEZOBRY, PRÉSIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE : Merci Madame la Présidente, Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, afin de compléter les propos de Jean-Marie FOSSIER, je tiens à dire que ce débat public nous a aidés. Personnellement, j'ai participé à toutes les réunions, y compris le déplacement sur les lieux. Les arguments de tous les tracés, objectivement, me sont apparus davantage autant pas méconnaissance que par manque de considération. On peut faire réellement une synthèse échafaudée par tout ce qu'on a entendu et vu dans ce débat public.

Bien sûr, nous les agriculteurs, moins on nous prend de terre, plus on est content. Objectivement, les tracés A et C pénalisent fortement la plaine agricole comme on peut le constater dans beaucoup de rapports, d'interventions et de remarques. D'autant que les solutions A et C ne sont pas forcément les meilleures solutions sans inconvénient au niveau routier. Notre métier, bien sûr, c'est l'agriculture, Monsieur LELARGE c'est vous qui avez plutôt les compétences en matière routière et nous sommes aussi en plus d'agriculteurs des citoyens et nous nous permettons de vous faire part de nos avis.

Effectivement, dans notre courrier complémentaire, nous avons plutôt officiellement penché pour le tracé D. Nous n'avions pas voulu le faire dans notre cahier d'acteurs, nous avons juste mis en avant les inconvénients et les avantages de chaque tracé pour laisser une objectivité. Aujourd'hui, nos organismes agricoles montrent tout de même une préférence pour le D qui permet tout de même d'apporter une solution routière.

Pourquoi le D ? Aujourd'hui, le but du prolongement de l'A16 est de raccorder la Francilienne. Pour nous, si le but est de raccorder la Francilienne, autant le faire le plus en amont possible avec le moins d'emprise possible. Je pense bien sûr aux Amis de la forêt, si l'on regarde bien, les emprises sont faites, pourquoi ont-elles été faites ? Je n'y reviendrai pas, je ne connaissais pas le dossier à l'époque. Elles sont là, la requalification des entrées et sorties de l'A16 sur l'A184 sont à revoir, c'est vrai aussi et l'emprise sur la forêt, selon les techniques particulières, ne serait pas augmentée.

Le tracé B est une solution pénalisante aussi pour tous les habitants, le pont aérien au-dessus de la voie ferrée sur les retenues serait déjà un impact visuel. Pour la cueillette, il aurait un très fort impact visuel, olfactif et sonore. La cueillette est un lieu de production, de détente, et un lieu social. Cette vitrine est difficilement remplaçable dans la région. Préservons la nature.

Le tracé D éviterait les inconvénients, permettrait à la RN1 de revenir à une voie locale, il ne poserait plus la question du demi-échangeur ou à pas d'échangeur du tout sur la route de Presles, la RD78. Il permettrait de réaliser l'échangeur complet au niveau de Villiers-Adam qui sera peut-être nécessaire un jour. Aucun tracé n'a pas d'inconvénient et l'impact agricole, l'impact d'emprise quand la terre devient rare comme l'a dit M. FOSSIER, doit être pris en considération. Le Grenelle a été mis en place, le SDRIF, la Région a prononcé la volonté de réduire les emprises, nous vous demandons de considérer nos propos et la sauvegarde du patrimoine agricole.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Je ne sais pas qui souhaite lire la contribution commune de cette association de la FSEAIF ?

MME ISABELLE GUIARD, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST : Madame la Présidente, Messieurs les membres de la Commission Particulière, Mesdames et Messieurs, je m'exprime aujourd'hui au nom des organisations et associations suivantes :

- La Fédération des Syndicats d'Exploitants Agricoles d'Ile-de-France,
- La Chambre Interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France,
- Le Collectif de Plaine de France Ouest,
- Agir Autrement,
- Ile-de-France Environnement,
- Val-d'Oise Environnement,
- La commune de Nerville,
- Maffliers 2008,
- Montsoult pour tous.

Beaucoup de choses que nous comptons dire l'ont déjà été, je vais essayer de les synthétiser.

En tout cas, toutes ces organisations et associations préconisent une gestion durable du territoire de la Plaine de France. Elles réaffirment ainsi leur totale opposition aux tracés A et C et, ce, pour les raisons suivantes.

Les tracés A et C sont de loin les plus consommateurs de terres agricoles et naturelles. Ces prélèvements ainsi que les effets de coupures et d'enclavement des parcelles qui y sont associés pourraient remettre en cause la survie même de certaines exploitations agricoles. De plus, l'extension de la coopérative CAPAFRANCE serait compromise pénalisant ainsi l'ensemble de la filière agricole du secteur. Ces tracés favorisent un prolongement de l'A16 sous la forme d'une voie départementale au-delà de la Francilienne qui générerait un prélèvement supplémentaire de terre d'environ 200 ha conduisant inéluctablement à l'urbanisation de toute la frange sud de la Plaine de France.

Par ailleurs, ces tracés créent une enclave d'environ 200 ha entre la Croix-Verte et le futur échangeur de l'A16 sur la Francilienne et il y a fort à craindre, quoi qu'en disent les élus, qu'à terme la totalité de cette surface incluant notamment la cueillette soit occupée par la zone d'activité actuellement en projet. De plus, leur impact sur le paysage serait majeur au niveau du raccordement sur la Francilienne avec un échangeur visible de toute la plaine environnante y compris du Château d'Ecouen. Enfin, les tracés A et C sont en complète contradiction avec les orientations du Grenelle de l'Environnement concernant la nécessaire maîtrise de la consommation des espaces et la décision de limiter la création de nouvelles infrastructures routières à la résolution des cas de congestion de sécurité ou d'intérêt local.

Le tracé choisi directement ou indirectement modèlera la Plaine de France de façon irréversible. Les signataires de cette contribution ont bien entendu la réponse apportée par Monsieur le Préfet tout à l'heure à la question du financement de la requalification de la RN1. Ils s'associent à la demande de nombreux habitants de Maffliers et de Montsoult pour que le demi-échangeur au nord de leurs communes ne soit pas réalisé si un tracé est retenu. Ils s'associent également à la demande de nombreux habitants de Baillet-en-France d'améliorer les protections phoniques le long de la Francilienne. Ils demandent la réalisation de circulations douces entre Persan et Beaumont, l'Isle-Adam et Montsoult. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

MME CLAUDE BREVAN : Nous arrivons à la fois au terme de cette réunion et au terme des séances publiques de ce débat. Je vais essayer de faire une très rapide conclusion générale.

Ce débat bien qu'atypique parce que portant sur un assez petit projet a été très riche. Il a été marqué par la courtoisie et l'écoute réciproque, c'est intéressant par rapport à d'autres débats où les gens préféreraient l'invective à l'écoute. Il a été marqué par une implication très forte de tous les acteurs. Les responsables élus, qu'il s'agisse de la Région, du Département, des Communautés de communes, les maires, tous se sont prononcés, tous ont dit ce qu'ils souhaitaient faire, ce qui là aussi est extrêmement important.

Il y a eu une présence forte des milieux économiques et en particulier du monde agricole que nous venons d'entendre. Ce monde agricole a été particulièrement concret et positif dans ses interventions. Il y a eu aussi une très forte implication du monde associatif local.

Quant au choix des tracés, d'abord je tiens à préciser que contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, la Commission Particulière n'a pas à donner d'avis. Elle va simplement relater les débats. La Commission Nationale non plus ne donne pas d'avis au ministre sur l'opportunité de retenir tel ou tel tracé. Sur le choix des tracés, bien évidemment ils sont dictés par la priorité que chaque acteur donne aux différents enjeux. Nous sommes tout à fait conscients que chacun défend le meilleur projet, le moins nuisant pour la population locale, pour l'agriculture, pour la forêt. Mais nous avons aussi noté que les clivages se sont beaucoup faits autour de développements externes au projet de l'A16. Là, nous avons des opinions très contrastées :

- souhait d'un quasi-statu quo pour les défenseurs de l'environnement,
- développement inéluctable ou souhaité par les autres et notamment par les élus locaux et départementaux qui se positionnent aussi comme des acteurs économiques.

Le développement économique et urbain apparaît souvent ressenti comme incompatible avec la protection de l'environnement. On ne peut que regretter cette approche à ce moment précisément où nous sommes après le Grenelle de l'Environnement. Le concept du développement durable est fondé sur l'harmonie entre trois piliers :

- le pilier environnemental,
- le pilier social,
- le pilier économique.

Le débat entre ces trois dimensions a été très difficile à établir pendant ces 8 réunions. Je suis persuadée que ce débat se prolongera au niveau local et que vous arriverez à aboutir à quelque chose qui permettra à ces trois dimensions de se conjuguer et non pas de s'opposer.

Ce débat a permis à chacun d'apporter ses arguments, il a un peu fait évoluer des positions. Chaque projet a ses défenseurs, il n'y a d'unanimité dans aucun des grands groupes d'acteurs que nous avons cités. Il n'y a pas unanimité entre les élus, entre les associations, chacun défend son point de vue mais l'argumentation a gagné en précision. C'est ce qui est tout à fait intéressant parce que chacun a mis cartes sur table et a dit pourquoi il défend telle ou telle position.

A ce stade, je voudrais bien sûr remercier tous les participants, d'abord vous remercier pour les paroles très aimables que vous avez dites à la Commission, nous en sommes très touchés, peut-être ce travail va-t-il nous manquer une fois qu'il va être achevé mais il nous reste encore à rédiger le rapport. Nous l'avons fait avec beaucoup d'intérêt, cela nous a passionnés, nous nous sommes fortement impliqués.

Je voudrais aussi remercier bien évidemment tous les participants, les élus qui se sont impliqués alors qu'il semble que dans beaucoup de débats, ils soient un peu absents, d'après ce qu'on m'a dit. Ils ont été de plus en plus présents tout au long de l'avancement de ce débat et je crois que le climat général de ce débat, qui est de votre fait beaucoup plus que le nôtre, a permis finalement à chacun d'échanger. Je veux remercier aussi les associations qui ont travaillé et produit des documents de grande qualité. Tous les cahiers d'acteurs que nous avons pu publier sont des documents de grande qualité, qui restent et qui marquent car finalement rien n'est plus important que d'écrire ce que l'on pense, cela force à une rigueur beaucoup plus que des propos de séance et cela laisse des traces dont chacun peut prendre connaissance.

Un petit mot sur la suite du débat, il va se clore définitivement samedi à minuit, vous avez jusqu'à cette heure précise pour envoyer encore des contributions, après, elles ne seront plus recevables, elles ne feront plus partie du débat. Nous allons donc rédiger un compte-rendu de ce débat, le transmettre à la Commission Nationale qui établira un bilan et devra l'avoir transmis au ministre avant le 24 janvier ; le ministre devant prendre sa décision avant le 24 avril 2008.

Avant de terminer, en votre nom à tous car vous l'avez un peu dit, au nom de mes collègues de la Commission et en mon nom propre, je voudrais remercier la maîtrise d'ouvrage qui a fait un travail remarquable. Elle a marqué la plus grande bonne volonté dans toutes les demandes que nous lui avons faites. Nous n'avons jamais eu à demander deux fois ce que nous désirions. Il y a eu un travail d'écoute, d'objectivité. Certains d'entre vous, au départ, étaient peu convaincus de la sincérité de l'ouverture du projet à 4 tracés. Je crois que la maîtrise d'ouvrage a montré qu'elle n'avait pas d'a priori, qu'elle les regardait tous avec la même attention. Il faut vraiment la remercier : Pascal LELARGE, Jérémie NEGRE que vous avez beaucoup vu et qui est beaucoup intervenu, Marie-Christine PREMARTIN, Alexis COURNET qui est ici, qui a été très discret sauf dans l'atelier paysage et que vous connaissez moins, ainsi que Lionel QUILLET et Rolin MARQUEZ qui sont derrière, « aux fourneaux » et sans lesquels le travail n'aurait pu être fait.

Personnellement, je vais me permettre de remercier notre Secrétaire générale qui a été votre interlocutrice pour toutes les demandes que vous avez pu faire. Je vous remercie infiniment de toute cette participation et j'espère que ce débat vous aura paru profitable et positif. Je vous invite maintenant à cette petite collation que nous avons prévue pour conclure amicalement cette longue période de travail. Merci à tous.

(Applaudissements)

(FIN DE LA RÉUNION : 22 H 50)