

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

REUNION DE LANCEMENT
JEUDI 13 SEPTEMBRE 2007

Salle des fêtes de Domont

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE

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

MAITRE D'OUVRAGE :

M. PASCAL LELARGE, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'EQUIPEMENT DE L'ILE-DE-FRANCE

M. JEREMIE NÈGRE, CHEF DE PROJET A16

INTERVENANTS :

M. PIERRE LAMBERT, SECRETAIRE GENERAL DE LA PREFECTURE DU VAL D'OISE :	1
M. JEROME CHARTIER, DEPUTE-MAIRE DE DOMONT, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'OUEST DE LA PLAINE DE FRANCE :	4
M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL	5
M. MICHEL DUBROMEL, PILOTE DU RESEAU TRANSPORTS ET MOBILITE DURABLES	7
M. GERARD CLAUDEL, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE.....	9
M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE-ADJOINT DE NERVILLE LA FORET	14
M. JEAN-MARC VALL	14
MME SYLVIE DUCHESNE, DOMONT.....	22
M. PAUL-EDOUARD BOUQUIN, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT	24
M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST	25
M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE.....	25
M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT	26
M. CLAUDE ROBERT, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT	27
MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE, ET DOMONTOISE.....	28
M. J.P. HUNAUT, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM.....	28
M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET	29
M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE.....	29
M. JEAN-CLAUDE CAVARD, PROFESSEUR AGREGE DE GEOGRAPHIE DOMONTOIS	32
MME MARTINE KERHERVÉ, ATAINVILLE	34
M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATAINVILLE	35
M. STEPHANE BIERRE, DOMONTOIS.....	36
M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL	37
MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION DU CLOS DU VILLAGE A VILLAINES SOUS BOIS.....	37

La séance, ouverte à 19 H 50, est animée par Mme BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public.

MME BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Si vous le voulez bien, sans plus tarder, nous allons commencer cette séance de travail pour ne pas terminer trop tard. Les uns et les autres, vous avez probablement envie de rentrer à des heures convenables, d'autant que demain est une journée de travail.

Je vous remercie d'être venus aussi nombreux, que ce soit les représentants de l'État, le Député-maire de cette ville qui nous accueille, que je remercie particulièrement de cet accueil, et je remercie par avance tous les maires qui accueilleront des réunions, le Président délégué du Conseil Général, le Vice-président du Conseil Régional, le représentant de France Nature Environnement, les Présidents d'associations, tout le public, tous les représentants du milieu socioéconomique et du monde agricole, qui participent à ce débat.

Cette séance de travail va se dérouler en trois phases :

Une première phase de propos des institutions : la manière dont elles voient ce débat et ce qu'elles en attendent, en particulier l'intervention des auteurs de la saisine de la CNDP à l'origine de ce débat public.

Ensuite, je vous présenterai les modalités de ce débat public : qu'est-ce qu'un débat public, son fonctionnement, vos contributions, vos expressions, votre information.

La partie la plus importante, que vous attendez tous, concerne la présentation du projet proprement dit, suivi d'un échange où vous pourrez intervenir et formuler vos questions.

Nous souhaitons que tout le monde ait la parole, en tout cas tous ceux qui veulent la prendre. Donc, les prises de parole devront être courtes. Des séances thématiques suivront où vous pourrez intervenir plus longuement. Une séance sera réservée à des auditions, au cours desquelles les institutions et les acteurs socioéconomiques pourront intervenir. Nous souhaitons que ce soir, ce soit une réunion de cadrage.

Je vais tout de suite céder la parole à Monsieur LAMBERT, Secrétaire Général de la Préfecture du Val d'Oise, représentant de l'État.

M. PIERRE LAMBERT, SECRETAIRE GENERAL DE LA PREFECTURE DU VAL D'OISE : Merci Madame la Présidente, Monsieur le Député-maire, Monsieur le Député, Monsieur le Vice-président du Conseil Général, Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, j'ai effectivement l'honneur et le plaisir de participer à cette première rencontre, ouverture du débat public, sur le prolongement de l'autoroute A16 vers la Francilienne, l'A104. Ce sera l'occasion pour moi de rappeler le contexte et l'importance de cet enjeu au plan local.

Je vous prie Madame la Présidente, Monsieur le Député-maire de bien vouloir excuser l'absence de Monsieur le Préfet TROLLÉ, retenu à Paris ce soir par des engagements pris antérieurement à sa prise de fonction.

La réalisation de l'autoroute A16, décidée en 1987, avait pour mission d'assurer la liaison entre la région Île-de-France, le littoral Nord-Picardie et l'Angleterre. Cette autoroute A16 a été mise en service progressivement de Boulogne à l'Isle-Adam entre 1994 et 1998. Or, depuis lors, cette autoroute s'arrête aux portes de l'Île-de-France, et une partie importante du trafic se poursuit sur une infrastructure, qui a vieilli : la Nationale 1, mal adaptée et dans des conditions particulièrement difficiles pour les riverains et les usagers. Je ne doute pas que certains sont dans cette salle ce soir.

L'information de cette autoroute dans la région Île-de-France fait depuis 1988 l'objet d'études et de concertation. Conformément à la volonté de l'État de privilégier les modes de transport alternatifs à la route, l'idée de prolonger l'A16 entre la Francilienne et Paris a été abandonnée.

Par contre, un besoin de prolonger cette autoroute A16 vers la Francilienne reste essentiel afin d'assurer une liaison de qualité aux usagers et soulager les populations riveraines de la Nationale 1 à Montsoul et Maffliers.

Vous en êtes les usagers, les riverains. Vous connaissez l'importance du trafic local et de transit. On le comptabilise (ce qui sera exposé par la Direction Régionale de l'Équipement) entre la Croix Verte et la Nationale 1) à environ 36.000 véhicules par jour. C'est beaucoup de pollution, beaucoup de bruit ; c'est parfois des accidents.

Donc, il est important et essentiel, vital peut-être, d'aller au-delà et de reprendre le projet de prolongement de l'A16. Je tiens à préciser toutefois que des projets complémentaires de requalification de la Nationale 1 et d'aménagement de la Croix verte seront aussi à l'étude, et indissociables du prolongement de l'autoroute A16.

Dans le cadre de ces objectifs, le Ministre de l'Équipement avait demandé le 4 août 2004 au Préfet du Val d'Oise d'engager une consultation locale des élus et des acteurs socioprofessionnels concernés, qui chacun a fait valoir des positions d'ailleurs différentes. Deux réunions ont eu lieu fin 2004 et début 2005.

Les collectivités locales ont été invitées à délibérer sur l'opportunité du projet et sur les choix du tracé. Des collectivités se sont prononcées favorablement sur l'utilité du projet, mais ont divergé sur la solution à retenir.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Val d'Oise Yvelines, le Comité d'Expansion Économique, dont je salue son Président, se sont prononcés pour une réalisation rapide de cette infrastructure.

Les associations, les représentants du monde agricole ont émis des réserves sur les tracés, et pour certains d'entre eux sur l'opportunité du projet.

En février et mars 2006, une consultation du public a été réalisée à partir d'expositions en mairies, avec mise à disposition de registres d'observations.

Et, à nouveau, des oppositions sont exprimées localement sur les différents tracés possibles et proposés. C'est donc à la suite de ces consultations en partie inachevées que la Commission Nationale du Débat Public, saisie d'une demande du Conseil Régional d'Île-de-France, et par l'Association France Nature Environnement, a décidé d'organiser un débat public sur ce projet.

Ce débat est ouvert à tous, animé par une Commission Indépendante. La Présidente va vous en reparler et vous exposer dans quelques instants son rôle, ses modalités et les modalités du débat.

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure, la Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France, qui est là en la personne du Préfet Pascal LELARGE, va vous exposer le projet et répondre à toutes vos questions.

D'ores et déjà, les études sont disponibles pour que chacun puisse se faire une idée, une opinion.

L'objectif, quels que soient les tracés proposés ce soir, c'est de raccorder l'A16 au réseau des voies rapides urbaines de l'Île-de-France, et d'assurer la continuité de la Francilienne. C'est l'objectif depuis 2004 que nous cherchons à obtenir.

Dans le débat, vous aurez l'occasion de partager ce diagnostic que nous faisons de cette situation. Ce sera aussi l'occasion pour chacun de s'exprimer sur l'opportunité du projet, sur la solution que chacun juge la plus adéquate.

La participation avec l'expression du plus grand nombre dans ce débat permettra d'éclairer le moment venu le Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Aménagement au moment de prendre sa décision.

De ce fait, la période est propice à la réflexion car dans quelques temps, messieurs les députés, une autre grande consultation va s'ouvrir au niveau national sur la question des transports : le Grenelle de l'Environnement.

On peut donc penser que la concomitance de ces réflexions sera le gage des décisions concertées et cohérentes.

Ces concertations au niveau national (Grenelle de l'environnement et le débat lancé ce soir) portent sur des échelles différentes dans leur objet, dans leur vocation, dans leur enjeu. Mais quand même, le débat ouvert ce soir a un but : résoudre un problème routier certes local mais intense, essentiel pour les riverains que vous êtes pour votre vie quotidienne.

Comme le disent les plaquettes à l'entrée de la salle, c'est bien de votre cadre de vie dont il s'agit, de son amélioration, auquel nous sommes tous attachés, que vous soyez automobilistes, riverains, acteurs économiques, élus ; bref, tous.

Contrairement à ce que développe la presse présente ce soir, et contrairement à ce qui a été écrit récemment dans un journal, ce n'est pas l'heure du choix qui commence, mais l'heure de débat. C'est pourquoi je souhaite au nom de l'État et de ses services que chacun s'exprime pleinement. J'invite les élus, les acteurs économiques, sociaux, associatifs, tous les citoyens qui le souhaiteraient, à participer nombreux à ce débat aujourd'hui et dans les semaines à venir afin que ce projet essentiel pour le Val d'Oise et l'Île-de-France voit le jour.

(Applaudissements).

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Merci Monsieur le Préfet. Peut-être que Monsieur le Député-maire de Domont veut intervenir. Monsieur CHARTIER vous êtes également Président de la Communauté de communes de l'Ouest de la Plaine de France, Président du syndicat mixte d'Etude et de

Programmation de l'Ouest de la Plaine de France. Si vous voulez bien accepter de nous dire quelques mots d'introduction à ce débat. Ensuite, nous donnerons la parole aux auteurs de la saisine de la CNDP.

M. JEROME CHARTIER, DEPUTE-MAIRE DE DOMONT, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'OUEST DE LA PLAINE DE FRANCE : Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à Domont, à l'occasion de cette première réunion de la Commission du débat public de l'autoroute A16.

Je ne vais pas être très long, car je voudrais que l'essentiel de la place soit laissée au débat. Donc, je vais m'abstenir de tout commentaire sur le projet, j'aurai l'occasion de m'exprimer ultérieurement. Je vais quand même vous donner un éclairage personnel sur ce débat.

Madame BRÉVAN, vous êtes vraiment quelqu'un de bien. Je suis bien content de découvrir ce qu'est la Commission du Débat Public. Il faut bien reconnaître que l'histoire de l'A16 est longue pour les élus du secteur. Pour moi, elle a commencé il y a 12 ans, quand j'ai été élu Maire pour la première fois.

Le projet de l'autoroute A16 devait en principe être connecté au BIP (Boulevard Intercommunal du Parisis). Finalement, cela a été un peu revu. A l'horizon 1996/1997, on nous a dit que les choses étaient ficelées, que tout était réglé, et par conséquent la SANEF risquait de prolonger l'autoroute jusqu'au BIP.

En juin 1997, changement de gouvernement, nouvelle majorité, nous rencontrons le collaborateur direct du nouveau Ministre des Transports, M. GAYSSOT. Il nous a indiqué que la concertation n'avait jamais eu lieu et que l'on allait tout recommencer à zéro en faisant une vraie concertation. C'est très bien, on est très docile.

La concertation a lieu. En 1998, une décision est prise : la concession est annulée car on comprend qu'il faut faire un appel d'offres européen. En tant qu'élus, nous attendons.

2002 arrive, le projet redémarre, le BIP est revu, l'A16 aussi, cela arrive à la Francilienne. Puis, plusieurs hypothèses sont échafaudées. Le Préfet réunit une table ronde, discute avec plusieurs interlocuteurs, pas sous forme d'un débat public. Une solution semble apparaître.

France Nature Environnement et d'autres sans doute saisissent le Conseil Régional qui à l'unanimité décide d'un débat public.

Je dois reconnaître qu'à l'issue de cette procédure, certains ont commencé à sourire en se disant que c'était un nouveau serpent de mer. Il y avait le BIP qui a mis 70 ans pour commencer à naître du fait de la volonté du Conseil Général. Il y aura la prolongation de l'A16 qui finalement mettra aussi 70 ans, mais ce n'est pas grave, finalement ce sont les riverains de Montsault et de Maffliers, qui vont le subir. Après tout, sans doute que 5.000 habitants, cela ne concerne personne ! J'étais quand même assez inquiet.

Il est vrai que je vous ai rencontré Madame avec les représentants de la Commission. Deux choses m'ont frappé. La première, c'est le climat dans lequel vous souhaitiez que se déroule ce débat que j'ai trouvé extraordinairement constructif, c'est-à-dire mettre les choses à plat et en discuter.

La deuxième, c'est le professionnalisme avec lequel vous organisez ce débat. On le voit bien avec l'information qui est donnée, rien n'est laissé au hasard. Je crois qu'un bon débat est un débat où il y a une bonne information préalable. Je trouve que les conditions sont réunies en l'espèce. Je m'en félicite et je suis très heureux que cela se passe dans ces conditions.

J'aurai l'occasion de réunir sans doute la communauté de communes de l'Ouest de la Plaine de France qui va se prononcer sur le sujet, sans doute le syndicat d'études et de programmation de l'Ouest de la Plaine de France, chargé d'appliquer au niveau régional le schéma directeur qui peut-être se prononcera sur le sujet, peut-être même le Conseil municipal de Domont si mes collègues le veulent bien.

J'aurai aussi l'occasion de m'exprimer lors d'une des prochaines réunions, car celle-ci est surtout le moment de présenter le projet et peut-être une portion un peu plus congrue au débat, qui aura sans doute l'occasion de se développer dans les réunions ultérieures.

En tout cas, je vous remercie d'avoir pris cette responsabilité. Je vous souhaite à nouveau à tous la bienvenue, et surtout un très bon débat.

(Applaudissements).

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Merci Monsieur le Député de ces paroles aimables qui vont à l'ensemble de la Commission, et qui d'ailleurs d'une manière plus générale vont à la Commission Nationale qui elle organise les modalités de ces débats publics. J'espère qu'on méritera des compliments jusqu'à la fin.

Je vais maintenant donner la parole à Monsieur GIRAULT, Président de la Commission des Transports du Conseil Régional.

M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL : Madame la Présidente, Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat Public, Monsieur le Député-maire, Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture du Val d'Oise, Mesdames et Messieurs les élus (conseiller régional, députés, maires, maires adjoints, conseillers généraux), Mesdames et Messieurs les Présidents d'associations, Monsieur DUBROMEL de la FNE, Mesdames et Messieurs, je représente ici le Président Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional qui n'a pu venir ce soir, et qui vous prie de bien vouloir l'excuser de son absence.

C'est parce qu'un certain nombre d'entre vous, associations, agriculteurs, qui se battaient depuis des années, que nous sommes là. Vous avez souhaité ce débat, vous l'avez demandé au Conseil Régional d'Île-de-France, ce soir vous l'avez. Je veux vous saluer et vous remercier expressément.

La démocratie a toujours à gagner à passer par un débat public démocratique. La région est tout à fait consciente du problème posé localement. En tant que Président de la Commission des transports, j'y suis particulièrement attentif.

L'autoroute A16 est un sujet que nous abordons très régulièrement au sein de notre assemblée. Dernièrement, nous en avons discuté dans le cadre de la révision du schéma directeur de la région Île-de-France.

Le Conseil Régional a voté en février 2007 un schéma régional d'aménagement de l'Île-de-France, dans lequel nous avons refusé d'adhérer au tracé A qui nous était imposé, et donc nous avons demandé qu'il ne figure pas dans les prolongements d'autoroute, en cohérence avec notre demande de débat public et dans l'attente de la réponse du débat public.

Il est d'ailleurs à souligner que Monsieur Yves MANSILLON, Président de la CNDP, dans son bilan qu'il fait de 10 ans de fonctionnement, le 21 juin dernier déclarait : « *Souvent, la décision finale fait ressortir des projets différents de ce qu'ils étaient avant le débat public, d'où l'utilité de ce débat public* ».

J'en profite d'ailleurs, car l'autoroute A16 fait partie de la révision du SDRIF pour vous informer que l'enquête publique débutera le 15 octobre prochain et se terminera le 8 décembre. J'invite donc tous les Franciliennes et les Franciliens à s'exprimer.

Le dossier d'enquête publique sera consultable dans 180 communes et également sur le site Internet dédié à l'enquête de ce débat public de révision du SDRIF.

Revenons à l'autoroute A16.

Certains redoutent le développement du trafic routier, et en particulier les habitants des communes de Maffliers et Montsoult, communes aujourd'hui traversées par un intense trafic routier de transit.

On recherche donc où faire passer le prolongement de cette autoroute A16. Maintenant, quatre tracés sont proposés : A, B, C et D.

D'autres sont plus réticents et craignent les conséquences de ce projet sur l'environnement ou sur les exploitations agricoles. Y aura-t-il un développement routier, lequel ?

On sait par exemple que le parcours moyen annuel des voitures particulières en France baisse chaque année. En 2001, les voitures particulières moyennes en France roulaient 14.000 km par an. Ce parcours est descendu à 13.300 km en 2005.

On sait également que le pétrole se fera rare, son prix ne cesse de monter. Hier, il a battu son nouveau record : plus de 80 \$ le baril, et il les a atteints à nouveau aujourd'hui.

Enfin, toutes les matières premières viendront à manquer également. Une voiture est composée d'une tonne de matières premières, bientôt rares. Pourtant, une voiture ne roule que 3.000 heures dans sa vie. Le calcul suivant : 200.000 km à 65 km/h représente entre 2 et 4.000 heures. Un bus roule dix fois plus dans sa vie, et un train cinquante fois plus.

C'est pourquoi le Conseil Régional n'a pas encore émis d'avis. Le débat va avoir lieu, nous y serons très attentifs, et nous allons prendre position en prenant compte des points de vue exprimés dans ce débat. Il s'agit de donner au maître d'ouvrage tous les éléments nécessaires à une prise de décision éclairée.

Au vu de la forte participation de cette première réunion, je crois que les conditions d'un bon débat sont remplies. Je vous souhaite et je nous souhaite ce très bon débat.

(Applaudissements).

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Monsieur DUBROMEL, vous représentez France Nature Environnement, auteur de la saisine de la CNDP.

M. MICHEL DUBROMEL, PILOTE DU RESEAU TRANSPORTS ET MOBILITE DURABLES : Bonsoir Mesdames et Messieurs, je ne suis pas un local de l'étape. Je suis responsable Transport au sein de la Fédération France Nature Environnement. Sur l'ensemble du territoire français, France Nature Environnement regroupe 3.000 associations, avec une caractéristique de traiter pratiquement les problématiques liées à l'environnement depuis le milieu aquatique jusqu'à la protection des espèces animales, en passant par l'aménagement du territoire et les transports.

Je suis responsable d'un groupe de travail au niveau national qui traite tous les thèmes de transport et mobilité durable, car nous ne pouvons pas dissocier les transports de la mobilité ou plutôt la mobilité des transports. Nous souhaitons l'inscrire dans un contexte durable.

Sur le plan institutionnel, les Conseils Régionaux ou Généraux peuvent saisir. De la même façon, seuls des fédérations nationales sont habilitées à saisir la Commission Nationale du Débat Public. Ce n'est pas la première fois que nous sommes amenés à le faire.

Il était donc tout à fait logique que nous participions à la réunion d'ouverture. Nous essaierons de revenir ou d'être représentés par les différentes associations locales. Je participe à quelques réunions du Grenelle de l'environnement, préoccupation actuelle.

Pour montrer les domaines dans lesquels nous intervenons, puisque nous n'allons pas uniquement parler des transports mais de l'ensemble des impacts sur les milieux, nous avons des réseaux qui travaillent aussi bien dans l'agriculture et la forêt, eau et milieux aquatiques (ce n'est pas trop en milieu humide ou marin ici, mais cela n'a pas du tout d'importance), nature et biodiversité, toute la partie industrie, produits, services et commerces. C'est au sein d'un grand groupe d'aménagement durable du territoire que j'anime un groupe de réflexion et de suivi de projet sur la partie transport et mobilité durable.

Origines de la saisine :

Pour freiner des sollicitations un peu rapides, au sein de notre Fédération, comme dans toute association, beaucoup de personnes quand elles ont un problème de voisinage voudraient bien qu'on en débattenne.

Nous sommes à la fois des militants passionnés de protection des milieux naturels, mais en même temps très vigilants. Avant de transmettre une demande à la Commission de Débat Public, nous vérifions en interne qu'il ne s'agit pas d'un règlement de comptes de villages.

Les deux éléments abordés avec les associations ou les différentes administrations amènent à l'identification suivante : une concertation partielle, incomplète du public. Quelques exemples ont été rappelés.

Le projet présenté, exclusivement routier, dans les concertations présentées à l'origine, ne correspondait pas aux objectifs du PDU. Ceux-ci par rapport à ce type de projet consistaient à réduire le trafic automobile et corollaire important, faciliter le transport collectif. Il ne faut pas uniquement contraindre mais aussi offrir d'autres possibilités.

C'est sur la base de ces deux arguments que nous avons sollicité la Commission Nationale du Débat Public.

Une question nous a été transmise récemment : Avons-nous négocié avec la Région ? Non. Nous avons reçu une demande de nos associations. Celle-ci est distincte de celle de la Région. Je tenais à le préciser avant que vous posiez une nouvelle question.

Attentes générales :

Nous participons régulièrement, en tant que fédération nationale, à des débats publics sur des infrastructures routières ou d'autres grandes réalisations.

Nos principales attentes par rapport aux thématiques que nous suivons sont :

- La réduction des gaz à effet de serre (problème d'actualité).
- La consommation du territoire dans une zone fortement urbanisée.

Attentes spécifiques :

Nous sommes beaucoup plus inquiets des offres de mobilité offertes. Nous souhaitons que toutes les solutions soient évaluées, c'est-à-dire une offre multimodale en mode de transport. Nous considérons que les modes de transport commencent par la marche, la bicyclette, le transport en commun, tous ces modes que nous souhaitons voir débattre à l'occasion des propositions qui vont être faites.

Nous souhaitons aussi que soient pris en compte les enjeux locaux, et que l'on se permette aussi, comme rappelé initialement, d'élargir le débat dans le cadre complet de l'A16, qui rejoint bien la région parisienne aux régions du nord.

Le contexte de pure saisine a évolué avec quelques petites alertes. Le dérèglement climatique fait de plus en plus la une des journaux. Nous avons été fortement sollicités, car le gouvernement a décidé de lancer une grande négociation sur le domaine de l'environnement. J'ai retenu les premières consignes données lors de ces réunions de travail depuis début juillet, les réunions finales étant en octobre.

Une alerte a été donnée : Attention, nous sommes conscients que les ressources naturelles arrivent à épuisement, pas uniquement le pétrole : territoire, air, etc. Il faut prendre des décisions de rupture. Ce sont les premiers messages que nous avons eus. Nous nous y attelons en permanence.

Ce transparent montre les coordonnées de notre activité réseau transport et mobilité durable, basé à Orléans, que vous pouvez obtenir par le biais de la Commission Particulière.

(Applaudissements).

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Merci aux auteurs de la saisine d'en avoir explicité les raisons. Nous allons demander maintenant à Monsieur. CLAUDEL, Vice-président délégué au Conseil Général du Val d'Oise de venir nous dire ce qu'il attend de ce débat. L'une des solutions concerne directement la voirie départementale.

M. GERARD CLAUDEL, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE : Madame la Présidente, Monsieur le Préfet, Messieurs les Députés, Monsieur le Secrétaire Général, Mesdames et Messieurs les élus, chers collègues, Mesdames et Messieurs, je voudrais d'abord bien sûr excuser le Président du Conseil Général, François SCCELLIER qui souhaitait être ce soir parmi nous, mais qui est pour plusieurs jours en déplacement en province.

Je vais donc vous donner connaissance du texte qu'il m'a chargé de vous communiquer.

Après le débat sur le prolongement de la Francilienne qui s'est terminé en juillet 2006 et avant celui relatif à « l'avenue du Parisis » qui aura lieu en 2008, le débat public rythme désormais la réflexion et l'avancement des grands projets d'infrastructures du Val d'Oise. Sans doute, faut-il voir ici que nous ayons encore beaucoup à faire dans nos territoires.

Au moment où ce débat s'engage, je souhaitais émettre trois vœux :

1. Le vœu d'un débat ouvert, que chacun puisse être entendu et chaque parole respectée. Le Conseil Général du Val d'Oise y prendra bien volontiers sa part, et nous verserons au débat un cahier d'acteur.
2. Le vœu d'un débat approfondi pour permettre d'éclairer le dossier sur les aspects du projet qui auraient été négligés. Nous écouterons avec intérêt les nouveaux arguments exposés et nous apporterons toutes les informations nécessaires pour vous éclairer sur les projets du département concerné par le prolongement.
3. Et surtout le vœu d'un débat constructif. Pour bien construire, il ne faut pas oublier que le débat n'oublie pas le travail de concertation qui a déjà eu lieu, la réflexion des collectivités locales.

Le 27 septembre, nous exposerons l'état des réflexions départementales sur le projet. Je note avec satisfaction que le calendrier retenu est compact et permettra une synthèse le 22 novembre prochain.

Au-delà de ces vœux, et vous avez indiqué Madame la Présidente la responsabilité du Conseil Général en matière routière, je souhaite rappeler un élément de contexte important, il s'agit de l'acte 2 de la décentralisation.

Depuis le 1^{er} janvier 2006, en effet, la RN1 est devenue RD301 au sud de la Francilienne, la RN16 : RD316, et la Francilienne réalisée par le Conseil Général du Val d'Oise a été par contre transférée du département à l'État.

Ainsi, l'aménagement du carrefour de la Croix verte, qui est aujourd'hui le point central de la Francilienne entre Cergy et Roissy, que le Conseil Général avait l'intention de réaliser au moment où est intervenu cet acte 2, est désormais de la responsabilité de l'État.

Monsieur le Préfet, Monsieur le Secrétaire général, le Conseil Général du Val d'Oise compte lors de ce débat revenir clairement sur le lien entre ces projets en termes de délai, et préciser les objectifs et les réalisations sur lesquels nous nous engageons.

Enfin, sans déroger à la règle qui veut que nous ne rentrions pas aujourd'hui dans le débat lui-même, permettez-moi en guise de transition avec la présentation qui vient de conclure en pensant aux Val d'Oisiens, ils ne peuvent être qu'au cœur de nos préoccupations. Les Val d'Oisiens, habitants de Montsault, Maffliers, riverains de la RN 1 qui souffrent au quotidien

d'un cadre de vie dégradé, nuisances sonores et visuelles, insécurité, difficulté d'accès aux transports. Les Val d'Oisiens qui chaque jour empruntent la Francilienne et butent sur le point noir de la Croix verte.

(Applaudissements).

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Merci Monsieur le Président. Je vais vous rappeler rapidement les caractéristiques générales de ce débat. Je vous prie d'excuser les redites, pour ceux qui l'ont déjà entendu, mais il est important d'apporter cette précision.

D'abord, pour rappel, qui organise ce débat public ? C'est la Commission Nationale du Débat Public. C'est une structure indépendante au même titre que le CSA ou la CNIL, et non une administration.

C'est la Commission nationale qui décide d'organiser un débat public. Les textes prévoient qu'au-delà d'un certain montant, il y a obligatoirement débat public. Nous n'étions pas dans ce contexte, le montant des travaux était inférieur. C'est la Commission qui décide sur saisine de parlementaires, d'associations ou de collectivités territoriales d'organiser ce débat, chose qu'elle a faite.

Elle nomme une Commission particulière, composée de quatre membres : Pierre-Gérard MERLETTE, Pierre-Louis DOUCET, Olivier RÉCHAUCHÈRE et moi-même. Nous sommes vraiment liés par des règles déontologiques et éthiques, c'est-à-dire que nous sommes totalement neutres. Nous sommes indépendants du maître d'ouvrage, du monde associatif, du monde politique. Nous sommes là pour animer le débat et assurer précisément que tout le monde a droit à la parole, s'exprime et argumente.

Ce débat ne tendra pas vers une décision. L'objectif ne consiste pas à arriver à un consensus tous ensemble. Si à la fin se dégage quelque chose de cette nature, tout le monde pourra s'en réjouir.

Ce débat, c'est d'abord que tout le monde s'exprime, tout le monde s'informe, tout le monde fasse valoir ses arguments et que toutes les composantes et tous les enjeux, dont certains ne sont pas forcément tout à fait compatibles, soient passés en revue.

La décision intervient dans un deuxième temps. Elle revient à la maîtrise d'ouvrage, notamment dans le cas présent au Ministre de l'Écologie, de l'Aménagement et du Développement Durable.

Sur quoi va porter ce débat public ? Il va porter sur toute la chaîne. Nous avons remis les choses à plat. Il devra porter sur l'opportunité du projet et sur les objectifs qu'on lui donne. En fonction des enjeux que représente tel ou tel objectif, le choix de telle ou telle solution sera guidé.

Les principales caractéristiques du projet, car ce ne sont pas simplement des tracés de principe, mais cela va beaucoup plus loin. Même si ce ne sont pas encore des études d'impacts telles qu'elles figurent dans les dossiers d'enquête publique, nous regardons les avantages et les inconvénients de chaque solution.

Tout le monde doit accepter les règles du jeu.

La transparence.

Ce débat doit être totalement public et transparent. Il n'y aura pas de petit conciliabule en catimini avec les uns ou les autres, chacun se nommera, indiquera s'il intervient en tant que citoyen, représentant d'association ou élu. Ces propos seront rapportés et figureront dans un compte rendu, auquel chacun pourra avoir accès.

Des demandes de rendez-vous peuvent être formulées avec des demandes d'explication plus approfondies, de travail plus détaillé sur tel ou tel point. Les résultats de ces travaux seront portés à la connaissance de tous. Tout le monde aura la totalité de l'information sur tout.

Donc, c'est la transparence. On ne cache rien.

L'équivalence des participants.

Chacun a le même droit à la parole, c'est pourquoi les prises de parole doivent être relativement courtes, afin que chacun puisse s'exprimer. Il n'y a pas de hiérarchie. Cela peut paraître surprenant, mais c'est un débat qui concerne tout le public, et tout le monde a le droit de prendre la parole, même s'il n'est pas mandaté en tant que représentant d'un nombre important de citoyens. Chaque citoyen peut participer.

L'argumentation.

Pour que ce débat soit sérieux, il faut éviter les prises de position qui sont simplement des affirmations. Il faut argumenter, donner les raisons des éléments apportés. Autrement dit, il faut étayer ses discours avec des données factuelles, chiffrées, qualitatives mais sérieuses. C'est ce qui permet de faire un débat constructif.

L'objectif consiste à informer la population, lui permettre de s'exprimer, mais surtout in fine d'éclairer le maître d'ouvrage sur la décision qu'il va prendre.

Le maître d'ouvrage, au vu du compte rendu qui sera fait de tous ces débats, aura connaissance de l'extrême diversité des points de vue, parfois des antagonismes qui se seront faits jour pendant ce débat, fera son choix en considérant le projet qui présente le maximum d'avantages et le minimum d'inconvénients, et qui répond le mieux aux objectifs de départ. Il ne faut jamais perdre de vue l'objectif initial.

Notre mission est de veiller à votre capacité de vous exprimer, et notre devoir est de vous informer.

Je crois que l'information a été assez large, et vous l'avez souligné Monsieur le Député. Il y a peut-être eu ici ou là quelques couacs, quelques boîtes aux lettres ont été oubliées, nous allons réparer cela.

Le dossier a été diffusé en un très grand nombre d'exemplaires, par le journal, par la synthèse. Des documents figurent à l'entrée. Il y a aussi le site Internet du débat qui est accessible. Toutes les informations sont données.

Monsieur le Secrétaire Général a rappelé que les études complémentaires figurent sur le site. Elles ne se présentent pas sous forme papier dans les dossiers, mais elles sont consultables dans les locaux de la Commission particulière.

Vous pouvez remonter aux sources des conclusions, à travers ces études, qui peuvent figurer dans ce débat. D'autres documents vont être rédigés par les acteurs même du débat, par vous. Vous avez la possibilité de rédiger des cahiers d'acteurs ou des contributions.

Déjà, un cahier d'acteur a été rédigé. Il a été accepté et est à disposition. Un ou deux autres sont en préparation. Nous ne pouvons que vous inciter à faire ces cahiers d'acteurs, ainsi c'est consigner sur le papier, noir sur blanc, ce que vous pensez, argumenter, faire connaître votre position, et le faire le plus vite possible si vous voulez que cela enrichisse le débat. Si vous le faites à la fin, même si cela sert au Ministre, cela ne sert pas à l'ensemble des participants.

Vous pouvez rédiger un cahier d'acteur aujourd'hui, les débats pouvant faire évoluer votre position et enrichir votre point de vue, vous pouvez avoir des contributions qui peuvent infléchir votre affirmation initiale au débat.

Nous ne pouvons que vous encourager à rédiger des contributions et/ou des cahiers d'acteurs. Nous verrons si c'est suffisamment argumenté pour que cela devienne un cahier d'acteur. Un délai d'une quinzaine de jours s'écoule entre la réception et l'édition du texte. Nous avons souhaité que ce débat soit compact dans le temps. Comme vous l'avez tous fait remarquer, nous avons assez attendu. Il est important d'aller vite, ainsi plus tôt vous aurez rédigé ce cahier ou ces contributions, plus vite ce sera lisible par tous.

Quant à l'organisation du débat, vous avez trouvé deux papiers sur votre siège. Le premier présente un intérêt pour nous, il consiste à savoir qui participe à ce débat, d'où viennent les personnes.

Le deuxième formulaire est destiné à poser vos questions. Cela ne veut pas dire que vous serez obligés de poser vos questions uniquement par écrit, c'est simplement pour faciliter l'organisation qui va suivre la présentation. Si de nombreuses questions se recourent, une réponse structurée pourra être apportée.

Vous pourrez aussi poser des questions par d'autres biais : courriels, Internet.

Vous pouvez demander à rencontrer le maître d'ouvrage ou la Commission Particulière du Débat Public.

Je répète que rien n'est confidentiel, chaque réunion est enregistrée. Des photos seront prises. Si vous souhaitez que celles-ci ne soient pas être utilisées, il faut nous le faire savoir.

Les débats seront publiés sur le Site.

Si vous avez un doute sur l'analyse faite par le maître d'ouvrage, vous avez la possibilité de demander une expertise complémentaire. Si vous le souhaitez, il faut le faire très vite, car il faut trouver l'expert. C'est la Commission qui prendra en charge les frais d'expertise et qui trouvera l'expert, complètement indépendant. Ceci prend du temps, donc si vous souhaitez une expertise, faites-le savoir très rapidement.

Structure de notre débat :

Calendrier des réunions.

Nous avons organisé le débat autour de réunions thématiques. Parfois, des débats s'organisent autour de réunions géographiques, c'est-à-dire qu'on travaille sur tel ensemble de communes, puis tel autre ensemble. Ici, ce n'était pas justifié.

Nous sommes sur une aire relativement restreinte. C'est beaucoup plus intéressant de regarder la problématique en jeu au regard de l'ensemble des quatre solutions sur l'ensemble du territoire.

Le rythme des réunions sera hebdomadaire, ce sera très dense et très serré.

- La première réunion se tiendra la semaine prochaine (jeudi 20 septembre) sur les enjeux de déplacements, non seulement à l'échelle du secteur relativement restreint dans lequel on se situe, mais à des échelles plus larges. Le trafic sur toutes ces routes n'est pas simplement effectué par les populations du secteur, mais par des flux de transit.

Nous regardons tous les modes de déplacement existant. C'est une réunion tout à fait importante qui aura lieu à Baillet en France.

- La deuxième réunion ne sera pas thématique. On auditionnera tous ceux qui auront souhaité être entendus, notamment des institutions, des représentants du monde agricole, du monde économique qui ont des déclarations précises et structurées à formuler. Le public pourra aussi intervenir en tant que citoyen. On aura ici la présentation d'un certain nombre de projets locaux qui vont interférer avec ce projet.
- La troisième réunion portera sur l'agriculture, les milieux naturels et l'environnement. On regardera comment les quatre solutions impactent ces trois questions. On n'est pas tout à fait certain de pouvoir épuiser le sujet lors d'une seule réunion, il n'est pas exclu de la dédoubler si nécessaire.
- La quatrième réunion portera sur les projets locaux de développement ; c'est vraiment le projet d'aménagement qui existe au niveau local et tous les problèmes de vie quotidienne, c'est-à-dire les problèmes de nuisance.

Dans la partie environnement, on parlera plutôt de l'environnement au sens environnement naturel. Il n'empêche qu'on a aussi beaucoup entendu parler de nuisances pour les riverains et la proximité, de sécurité, liées notamment à la traversée des communes.

- La réunion du 25 octobre sera consacrée aux coûts du projet. Nous évoquerons les différentes solutions et les modalités de financement. Nous ferons un point d'étape pour voir s'il est nécessaire d'approfondir un certain nombre de sujets, c'est pourquoi on s'est réservé la possibilité d'avoir une réunion libre, sans sujet a priori, afin que les frustrations sur tel ou tel thème puissent être traitées à cette occasion.
- Enfin, le 22 novembre, une réunion de synthèse aura lieu. Nous essaierons de rassembler tout ce que ce débat aura pu apporter, à la fois de points de convergence, de points de divergence, et ce qui nous servira à faire un compte rendu.

A l'issue de ces travaux, les contributions seront closes le 24 novembre. Nous aurons deux mois pour faire un compte rendu très précis avec la CNDP de ce débat, que nous transmettrons au Ministre. Ce dernier a un délai de trois mois pour faire connaître sa décision, qui devrait donc intervenir courant avril.

Ensuite, commenceront les procédures classiques d'élaboration fine du projet, de mise au point du projet, préparation du dossier d'enquête publique et de phases opérationnelles.

Si vous avez des questions à poser sur l'organisation de ce débat, nous pouvons nous octroyer un peu temps, car vous attendez tous la présentation du projet.

Une petite suggestion, il semble que l'heure que nous avons fixée initialement et qui semblait faire l'unanimité, semble être trop tôt, nous pouvons envisager de la repousser à 20 heures. Si tel est le cas, nous devons le faire connaître pour les réunions suivantes. Faites-nous connaître votre opinion sur ce sujet. Cette question un peu triviale peut intéresser certains d'entre vous. Nous n'avons pas pu démarrer ce soir à 19 h 30 et nous souhaitons nous séparer au plus tard à 23 heures. Il n'est pas nécessaire d'avoir des réunions qui durent 5 heures, je ne crois pas qu'on travaille mieux, il est préférable de compacter un peu les délais.

M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE-ADJOINT DE NERVILLE LA FORET : Je voudrais savoir si toutes les documentations ont été distribuées dans les boîtes aux lettres.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Le dossier complet n'a pas été distribué dans les boîtes aux lettres, mais la synthèse et le journal du débat.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Je ne crois pas.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Vous devez nous le faire savoir, car nous avons tout confié à Médiaposte qui, normalement, doit avoir tout diffusé. Il me semble qu'il y ait encore quelques couacs et manques de diffusion.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Que faut-il faire ?

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous le dire et bien évidemment que nous allons compléter.

M. JEAN-MARC VALLÉ, MEMBRE DU COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST, HABITANT DE MAFFLIERS : Je voudrais justement revenir sur le problème du boîtage. Il semblerait que dans toutes les communes de nombreux habitants n'ont eu aucun document. Dans la salle, j'aimerais savoir quelles sont les personnes qui n'ont rien eu du tout dans leur boîte aux lettres. Si vous voulez bien lever la main, s'il vous plaît !

(Pratiquement la moitié de la salle lève la main).

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Ce n'est pas possible.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Madame la Présidente, vous avez devant vous la réponse !

DANS LA SALLE : J'ai une étiquette « pas de publicité ».

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous avons vraiment précisé à Médiaposte qu'il ne fallait pas tenir compte de l'étiquette « pas de pub ». Manifestement, la consigne n'a pas dû être respectée.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je pense que c'est beaucoup plus grave que cela. Personnellement, j'habite sur la Nationale 1 Montsoult-Maffliers. Lorsque j'ai signalé qu'aucun riverain de la Nationale n'avait eu une quelconque documentation, j'ai été accueilli très gentiment. La réaction de Publicis a été extrêmement rapide, mais la réponse m'a plus que surpris : « *ces gens-là n'ont pas diffusé, car c'est trop dangereux sur la Nationale* ». Je suis désolé, on y vit tous les jours !

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : J'ai été aussi assez surprise de la réponse stupéfiante de Médiaposte. Nous allons regarder cela.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Toujours en ce qui concerne cette organisation et l'information, une très bonne réflexion a été faite par notre Député-maire de Domont, M. CHARTIER : « *Un bon débat est un débat qui a une information préalable* ». J'aimerais que les maires tiennent compte de cette parole, et donc affichent dans leur commune sur les différents panneaux qu'il y a un débat public. Jusqu'à présent, j'ai fait le tour de toutes les communes et je n'ai pas vu grand-chose.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Les affiches ont été distribuées.

DANS LA SALLE : J'ai reçu les affiches hier matin, alors n'accusez pas les Maires !

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Pouvons-nous passer à la présentation du projet assurée par la maîtrise d'ouvrage, sujet qui, probablement, vous importe le plus ? C'est la maîtrise d'ouvrage qui a élaboré le dossier de synthèse et le dossier vert.

Le maître d'ouvrage, c'est d'abord l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France, et plus particulièrement par Pascal LELARGE, Préfet, Directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France et Jérémie NÈGRE, Chef de projet.

Je vais leur laisser parole, pour laisser la place au débat. Nous aurons l'occasion lors des réunions thématiques d'approfondir chacun des sujets. Parfois, c'est très technique, les documents ne sont pas forcément totalement visibles du fond de la salle. Il est très difficile de projeter de tels documents à une telle distance, mais nous pourrons y revenir.

M. PASCAL LELARGE, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE : Monsieur le Secrétaire général représentant le Préfet, Monsieur le Député-maire, Madame la Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je suis Pascal LELARGE, Directeur Régional de l'Équipement et je suis arrivé il y a quelques mois.

Je vais être aussi bref que possible, tout d'abord pour présenter l'équipe qui a travaillé sur ce dossier, Marie-Christine PRÉMARTIN Directrice chargée des transports et déplacements à la Direction Régionale de l'Équipement. Elle a travaillé sur ce département et le connaît très bien.

Les études et travaux conduits au sein de la DREIF sur ce projet de prolongement de l'A16 ont été pilotés par Jérémie NÈGRE qui va donc vous présenter tout à l'heure les principales caractéristiques de ces projets.

Nous ne sommes pas seuls, et nous sommes venus également avec des représentants de la Direction Régionale de l'Environnement, ainsi que de l'agriculture et de la forêt, et bien sûr nos collègues de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture sont présents.

De quoi s'agit ? J'ai en fait compris qu'il y avait deux principaux problèmes :

1. L'échangeur de la Croix verte, véritable problème. Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut trouver une solution à cet endroit.
2. La saturation de la Nationale 1.

Nous souhaitons trouver des solutions et mettre en œuvre des solutions pratiques rapidement pour résoudre ces deux difficultés. Nous avons travaillé, remis à plat et complété les dossiers. Nous l'avons fait sans restriction mentale d'aucune sorte, nous sommes des technocrates, des techniciens et nous avons notre langage, notre manière d'aborder les sujets. Nous abordons de manière aussi ouverte que possible ces débats, vous devez en être absolument persuadés.

Je vais demander à Jérémie de présenter les grandes lignes du projet, qui sont connues. Elles figurent sur des panneaux et des documents, mais il est préférable au moment d'entamer ces débats de valider les principales caractéristiques de ces dossiers pour qu'on puisse effectivement engager cette discussion.

M. JEREMIE NÈGRE, CHEF DE PROJET A16 DREIF : La DREIF est la maîtrise d'ouvrage du projet pour le compte du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable.

Je voudrais vous présenter rapidement les grandes lignes du projet et les solutions proposées ce soir, afin de passer à un échange avec la salle en essayant de répondre le mieux possible à toutes les questions.

Avant de rentrer dans le projet et les solutions proposées, je vais rappeler le contexte et la problématique.

L'autoroute A16 relie l'Île-de-France au littoral nord (Calais, Amiens, Beauvais). Elle arrive au bord de l'Île-de-France au niveau de l'Isle-Adam avec deux possibilités :

- Soit aller vers l'ouest de l'Île-de-France en continuant sur la RN184, l'A115.
- Soit aller vers l'Est de l'Île-de-France en continuant sur la RN1, en traversant les villages de Montsourt, Maffliers, puis ensuite en se connectant à la Francilienne via le giratoire de la Croix verte.

(Présentation de transparents)

Situation actuelle

A16 au niveau de l'Isle-Adam, on a une partie rurale qui passe entre Nerville et Presles, et ensuite qui pénètre dans Maffliers et Montsourt avec une série de feux qui limitent la circulation ; le giratoire de la Croix verte qui provoque des bouchons très importants sur la Francilienne de 4 à 5 km tous les soirs, avec 10 ou 12 mn d'attente.

Pour les riverains, l'impact est très fort et très négatif. Une coupure urbaine avec 36.500 véhicules qui passent tous les jours dans Montsoul et Maffliers, avec des impacts en termes de sécurité routière. Cette section est cinq fois plus accidentogène que la section précédente, avec notamment deux tués entre 2000 et 2004, et des nuisances pour les riverains et les autres utilisateurs (piétons, cyclistes) : bruit ou pollution de l'air.

Cette situation actuelle est très difficile et elle devrait encore se dégrader. Nous avons affaire en Île-de-France à un développement important de la grande couronne depuis une trentaine d'années, avec plus d'emplois, plus d'habitants. Ce développement devrait encore continuer, et donc entraîner des besoins en déplacement plus importants.

Malgré une amélioration à l'avenir des transports en commun, notamment sur les radiales, dans les zones urbaines denses, ces besoins supplémentaires en déplacement vont également se faire ressentir sur les trafics de rocade en Île-de-France, notamment dans la zone qui nous intéresse, et devraient encore aggraver la situation.

A partir d'une situation problématique, pour arriver à proposer des solutions, on définit des objectifs et des enjeux pour ce projet.

Objectifs :

1. Résoudre les bouchons et les ralentissements sur la RN1 et la Croix verte.

Ces bouchons sont provoqués par une infrastructure qui n'est plus dimensionnée pour accueillir le trafic, qui arrive de l'A16 et de la Francilienne. L'objectif est de raccorder l'A16 au réseau des voies rapides d'Île-de-France pour les trajets entre le nord et l'Est de l'Île-de-France, et également d'établir la proximité de la Francilienne entre l'Est et l'ouest (Cergy et Roissy).

2. Améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants.

Au niveau de Montsoul Maffliers en supprimant le trafic de transit, en allégeant énormément la RN1 pour pouvoir ensuite la requalifier, la sécuriser et la rendre aux riverains.

Plus généralement, car il n'y a pas que la RN1 qui est concernée, délester la voirie locale qui subit actuellement tous les trafics de charge autour de la Croix verte, que ce soit à Villaines, Attainville, Moisselles, et même sur tout le nord de la Plaine de France.

Le projet s'insère dans un territoire qui a des enjeux très forts, parfois antagonistes et dont le projet doit tenir compte. Ces enjeux sont définis en cinq catégories.

❖ La protection du patrimoine et des paysages.

On est dans un territoire caractérisé par des sites très importants, des sites classés : la vallée de Chauvry, la Plaine de France, le massif des trois forêts, une zone quasi rurale avec de charmants petits villages. Il faut vraiment être attentif à protéger ce caractère rural.

❖ Préserver le cadre de vie des habitants.

Insérer le projet, tout en permettant aux habitants de conserver leur cadre de vie avec peu de bruit, peu de pollution.

❖ Préserver l'activité agricole.

La Plaine de France est une terre très riche, très chère aux exploitants agricoles. En même temps, en Île-de-France des exploitations agricoles sont de plus en plus victimes d'émiettage, et ont de plus en plus de difficulté à assurer une viabilité économique. Il est très important de regarder de près l'impact du projet sur l'activité agricole.

❖ Potentiel de développement.

Les différents débats ou réflexions que nous pouvons avoir sur l'Île-de-France montrent bien un besoin de préserver la compatibilité de l'Île-de-France avec les zones de développement économique, et par ailleurs un besoin de faire du logement destiné à loger la population francilienne. Pour ce faire, il faut préserver des zones qui pourront connaître un développement urbain. C'est notamment le cas dans la zone du projet A16.

❖ Préservation des milieux naturels.

On est dans un territoire très riche en faune et en flore, notamment avec les trois massifs forestiers : forêt de Carnelle, forêt de l'Isle-Adam, forêt de Montmorency. On y trouve une flore très riche avec des espèces protégées.

Pour résoudre ces objectifs et ces enjeux, nous proposons quatre solutions (A, B, C, D).

SOLUTION A.

Cette solution reprend le trafic arrivant de l'A16. Elle reprend la ligne existante entre Presles et Nerville, avant d'arriver sur Maffliers, continue tout droit pour aller atteindre la Francilienne avec un échangeur à l'Est de Nerville.

SOLUTION B.

Cette solution reprend également la première partie de la RN1 (partie du nord), avant Maffliers, elle va contourner au plus proche de la voie SNCF pour aller récupérer la Francilienne au niveau de l'échangeur de la Croix verte.

SOLUTION C.

Cette solution reprend aussi la partie nord de la RN1, qui ensuite continue tout droit et propose à l'usager soit de continuer encore tout droit jusqu'à la Francilienne pour aller vers l'Est (Roissy) ou repiquer via la RD909 vers la Croix verte, pour descendre vers Sarcelles sur la RD308.

SOLUTION D.

Cette solution est différente des trois autres solutions. Elle ne reprend pas du tout le tronçon commun. Par contre, on force le trafic de l'A16 à se répartir intégralement sur la RN184 en reprenant l'échangeur entre la RN16 et la RN184. Ceci nécessite l'élargissement de la RN184 dans la forêt de l'Isle-Adam, un complément d'échangeur au niveau de la Francilienne pour permettre l'accès vers l'Est, ensuite un élargissement de la Francilienne à deux fois trois voies pour accueillir le trafic jusqu'à l'échangeur de la Croix verte, qui est repris comme dans les autres solutions.

Ce transparent montre l'ensemble des solutions.

D'autres projets sont connexes mais indissociables à l'A16 :

1. La requalification de la RN1 dans Montsourt et Maffliers avec l'objectif, une fois encore, d'éloigner le trafic de transit de la RN1, et pour permettre grâce à cela de sécuriser la RN1, et d'améliorer le cadre de vie des riverains

Notre proposition consultable dans les dossiers est indépendante du tracé retenu pour l'A16. Dans les quatre solutions A16, il y a une baisse de trafic suffisante sur la RN1 pour qu'on puisse faire le même projet pour les quatre solutions. C'est avant tout une réduction de largeur de voies pour revenir à deux fois une voie. C'est une configuration de voiries beaucoup plus locales, avec un traitement urbain : trottoirs, piste cyclable, aménagement de réduction de vitesse pour arriver à 50 ou 70 km/h, selon les sessions, et un traitement paysager.

2. La Croix verte.

C'est un giratoire qui récupère énormément d'échanges différents qui viennent se mettre sur la traverse, et qui provoquent une saturation régulière aux heures de pointe. Pour cela, il faut rehiérarchiser les différents trafics, avec d'abord les trafics autoroutiers : assurer le lien entre A16 et la Francilienne Est, également la continuité de la Francilienne (Cergy-Roissy).

Ensuite, car les trafics sont très importants, le lien entre la RD301 (ancienne RN1 transférée au Conseil Général l'année dernière), qui doit se connecter avec la Francilienne d'une part vers l'ouest ou vers l'Est, et d'autre part avec l'A16 ; c'est-à-dire des trafics très importants.

Le lien entre la RD301 et la RD909 qui a également des trafics assez importants, et la desserte locale pour assurer la desserte de toutes les communes autour de la Croix verte : Monsourt, Maffliers, Villaines, Attainville, Moisselles, Baillet en France.

Le projet de la Croix verte est indissociable du projet A16 pour une raison essentielle. Parmi ces échanges à hiérarchiser, il y a ceux de l'A16. Comme vous l'avez vu pour les quatre solutions, l'A16 amène du trafic par une direction différente au niveau de la Croix verte.

Pour chaque solution, on est obligé de faire un projet différent pour la Croix verte. Il est indispensable de décider ce que l'on fait pour l'A16 pour pouvoir décider ce que l'on fait pour la Croix verte. C'est pourquoi, on a un réaménagement différent pour chaque solution. On a regardé comment il répondait aux objectifs fixés initialement.

Pour résumer en utilisant des formules moins technocratiques :

- ❖ Le premier objectif consiste à supprimer les bouchons et les ralentissements que vous subissez tous les jours.

Nous avons regardé deux temps de parcours, entre Roissy et l'Isle-Adam, et entre Sarcelles et l'Isle-Adam.

Sans projet, en 2015, on estime à 39 mn le temps de parcours entre Roissy et l'Isle-Adam et 20,5 mn entre Sarcelles et l'Isle-Adam.

Les quatre solutions enregistrent des baisses de trafic importantes, entre 20 et 30 %, soit entre 6 et 13 mn. Les solutions A, B et C répondent de manière assez similaire à l'objectif : 30 % environ.

- ❖ Le deuxième objectif consiste à faire baisser le trafic dans les communes pour soulager les riverains.

Nous avons regardé deux points, la RN1 à Maffliers et Montsoul, et plus généralement le trafic sur la voirie locale.

A Maffliers, sans projet en 2015, on évalue un trafic à 3.350. On a des baisses très importantes de toutes les solutions avec au moins 77 % de baisse pour les solutions A et B, voire 85 % pour les solutions B et C.

Concernant la voirie locale autour de la RN1 et la Croix verte, on a regardé la RD909 pour analyser les trafics qui ont eu lieu autour de la Croix verte actuellement ; la RD922 dans le nord de la Plaine de France (Viarmes ou vallée de l'Oise) ; la RD301 vers le sud de la Plaine de France.

Sur ces trois axes, en cumulé, en 2015, sans projet, on a 7.600 véhicules par heure de pointe. On enregistre une baisse assez similaire pour les solutions A, B et C, mais un peu plus importante pour la solution A (respectivement de - 11 % et - 8 %), une baisse un peu moins importante de - 3 % pour la solution D.

Pour conclure sur ces objectifs, les solutions répondent toutes aux objectifs mais de manière légèrement différente avec la solution D.

Impacts, enjeux du territoire et insertion du projet dans le territoire :

Je ne vais pas détailler ce soir, car nous avons des réunions thématiques sur le sujet et nous aurons le temps d'entrer dans le sujet.

Nous les avons répartis en quatre types :

Cadre de vie et les activités humaines : bruit, qualité de l'air, sécurité routière.

Espace agricole : prélèvement, coupure des parcelles, études connexes (microclimatiques ou autres).

Environnement naturel : patrimoine, paysage, impacts sur la faune et la flore.

Projets urbains : compatibilité, impacts des différentes solutions sur les documents d'urbanisme (SDRIF actuel, celui de 1994, le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France élaboré par la Région en février, le Schéma Directeur de l'Ouest de la Plaine de France plus localement).

Dernier point sur lequel on peut comparer les quatre solutions : le coût et les financements. Le coût varie entre 145 M€ pour la solution B et 190 M€ pour la solution C.

Le financement :

La SANEF concessionnaire du projet aurait à sa charge, si le projet est décidé, le coût. Malgré tout, cette nouvelle session de l'A16 se ferait sans péage, comme prévu dans le cadre de la concession à SANEF.

Le calendrier du projet :

Deuxième semestre 2007 : débat public. Suite à ce débat, si une décision est prise pour continuer sur le projet, les études seront réalisées et une enquête publique en 2010. Après déclaration d'utilité publique, la maîtrise d'ouvrage sera déléguée à la société SANEF qui aura à charge de faire des acquisitions foncières puis les travaux pour une mise en service à échéance de 2016.

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

(Applaudissements).

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Qui souhaite intervenir ?

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je suis aussi Président de l'Association des riverains de la RN1 sur Montsoult et Maffliers. Nous avons voulu ce débat public et tout fait pour l'avoir, je tiens donc à remercier particulièrement le Conseil Régional et France Nature Environnement pour la saisine de la CNDP. Je voudrais aussi remercier la CNDP pour sa décision de réaliser ce débat.

Au cours des années, le projet de l'A16 a beaucoup été modifié. Il devait arriver porte d'Aubervilliers, ensuite il devait s'arrêter à la Courneuve, à Auby. Récemment, en 2006, il a été décidé qu'il s'arrêterait à l'A16. Un décret est paru, mais il reste encore quelques petits problèmes. A ce jour, l'État n'a toujours pas levé les emprises entre la Francilienne et le BIP.

Par ailleurs, a lieu actuellement un débat public à Sarcelles concernant l'installation d'un hypermarché Auchan. Dans le dossier d'information fourni pour le débat public, page 16, il est indiqué : « *Le SDRIF prévoit la réalisation du tronçon central du BIP. Dans ce contexte, l'A16 a vocation à être prolongée jusqu'au BIP* ». Je m'interroge car l'un des deux se fait berner !

Deux débats publics sont organisés. Nous avons le représentant du Préfet de région et j'aimerais bien avoir une confirmation que l'autoroute A16 s'arrêtera bien au niveau de la Francilienne, et non pas que ce tracé soit un premier temps à construire le suivant. C'est un point extrêmement important, car il va déterminer le choix du tracé.

Jusqu'à ce jour, le tracé A était particulièrement bloqué par le fait que l'on devait passer de l'autre côté de la Francilienne pour aller jusqu'au BIP. Si l'on s'arrête là, cela change tout.

Pourrai-je avoir une réponse ?

M. PASCAL LELARGE, PREFET : Je vous confirme clairement que l'État n'a pas l'intention de prolonger l'A16 au-delà de la Francilienne. C'est tout à fait à tort que le dossier d'enquête publique, dont vous faites état, fait référence à un projet de prolongement de l'A16. C'est une double erreur, car ce n'est pas l'intention de l'État, comme je viens de le dire, mais également cela ne peut pas constituer l'environnement d'un projet de centre commercial ni a fortiori un équipement public qui serait nécessaire à la réalisation d'un tel centre commercial. C'est mon point de vue, d'après l'information que vous me donnez.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je vous en remercie.

MME SYLVIE DUCHESNE, DOMONT : Je vais à la cueillette de la Croix verte régulièrement depuis des années. Avec le projet A, vous prenez toutes les terres agricoles, ce dont nous ne voulons pas. Nous habitons à la campagne, c'est pour garder de la campagne.

Or, à chaque fois qu'il y a une parcelle de campagne, à croire que c'est très drôle de bâtir dessus. Vous nous enlevez tout le temps nos zones vertes. Cela commence à bien faire et nous en avons assez ! C'est pour cette raison que nous sommes là ce soir, pour défendre les zones vertes.

Par ailleurs, vous avez omis, si le projet A se réalise, la zone industrielle que vous voulez faire depuis des années, comme à Saint-Ouen l'Aumône. Vous nous parlez de pollution à Maffliers, mais là la pollution se multipliera par dix avec tous les camions et autres. Personne n'en a parlé. Est-ce de la malhonnêteté de votre part ? Je ne sais pas. C'est à voir.

Quand on veut nous cacher des informations, on sait le faire. C'est tout ce que j'ai à vous dire.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : L'intention n'est nullement de cacher quelque information que ce soit, les dossiers comportent des informations connues à ce jour. Pascal LELARGE va répondre sur le prélèvement des terres agricoles à la Croix verte notamment, et peut-être ce qui est inscrit au schéma directeur en matière de zone urbanisable.

M. PASCAL LELARGE, PREFET : En fait, il y a deux sujets : les emprises de la voirie selon les projets envisagés. Indéniablement, ce sont des projets qui consomment des espaces agricoles.

Vous demandez ce qui va être fait une fois que des travaux aussi importants auront été effectués lorsque seront réglés les problèmes de conditions connues dans ce secteur. Effectivement, plusieurs solutions sont possibles.

La première solution consiste à ne pas envisager de développement résidentiel et/ou de développement économique dans le secteur.

La deuxième solution consiste à envisager de tirer parti de ces nouvelles installations à de nouveaux développements.

Soyons clairs, ce n'est pas le maître d'ouvrage des routes qui décide de l'urbanisation plus ou moins ambitieuse qu'on peut générer avec un tel projet. C'est une question importante qui se pose. Il arrive que l'État se pose ce genre de questions, par exemple en province, il y a les directives territoriales d'aménagement. Lorsqu'on envisage les grands contournements routiers, il y a un débat et on prend des dispositions ou des prescriptions pour urbaniser ou non. Ce n'est pas parce qu'il y a une route qu'on peut urbaniser n'importe comment, voire même dans certains cas la route est conditionnée à des choix d'aménagement. Là, ce n'est pas le cas.

C'est le SDRIF qui est le lieu approprié pour décider ce qu'il convient de faire dans l'environnement de ce type de projet, et le schéma directeur local, c'est-à-dire celui mis en œuvre par les responsables politiques locaux qui, dans les limites des orientations fixées par le SDRIF actuel, et demain futur SDRIF, décide d'aller plus ou moins loin, de tirer plus ou moins parti des marges de manœuvre dont il dispose.

En fait, c'est un jeu à trois : l'État porteur d'un projet routier, l'autorité en charge de la planification à grande échelle, qui surplombe d'assez haut le paysage. On l'a vu dans le dossier, ce sont des orientations qui peuvent être très précises sur certains points. Puis, il y a les autorités locales, les élus que vous avez désignés qui décident dans le cadre de PLU et de schémas de cohérence territoriaux de mettre tout cela en cohérence, c'est-à-dire de préciser clairement les conditions d'aménagement, de développement d'urbanisation. Cela reste à faire.

La question de la consommation des espaces agricoles se pose de la manière que vous avez indiquée. On peut tout à fait envisager d'amples développements, car les routes appellent des développements, on peut envisager des développements mesurés ou de faire des développements plutôt résidentiels, plutôt économiques, dans les contraintes du marché et dans les contraintes qu'on se sera donné dans le cadre du SDRIF et des nouveaux Plans Locaux d'Urbanisme.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : J'ajouterai qu'il y a deux réunions au cours desquelles ces problèmes seront abordés, une aura lieu le 27 septembre où l'on auditionnera les institutions et les acteurs locaux, qui viendront exposer leurs projets. Une deuxième réunion, le 13 octobre, portera sur les projets locaux de développement.

Lorsque nous avons construit ce débat, nous avons bien vu que nous ne pouvions pas totalement isoler le projet routier de l'ensemble des projets qui pouvaient se faire autour sur la capacité de ce projet routier à faciliter ou au contraire à rendre plus difficile la réalisation d'un certain nombre de projets. Il reviendra aux responsables départementaux, régionaux et locaux de s'exprimer sur leurs projets, et pas simplement sur les documents de planification, mais aussi sur les délais opérationnels envisagés pour tel ou tel aménagement de tel ou tel territoire. Ce sera effectivement fait.

M. PIERRE-YVES BOUDER : A la variante D de la présentation de Monsieur NÈGRE, il était question de requalifier la Nationale 1 à partir du début de Maffliers. Depuis quelque temps, la Nationale 1 a été transformée, elle est devenue quasiment autoroutière.

Il a parlé également de la richesse du massif forestier. Il est quand même mis à mal par cette rupture à cause de la Nationale 1, qui s'est enrichie d'un terre-plein central. Ainsi, on récupère des animaux au milieu qui n'arrivent pas à le franchir.

Dans l'hypothèse où la solution D serait retenue, est-il possible de penser une requalification de la Nationale jusqu'au démarrage de l'embranchement de la RN184 ?

M. JEREMIE NÈGRE : Je ne suis pas rentré suffisamment dans le détail, et je m'en excuse. Il est prévu dans la solution D, et chiffré dans le coût, un réaménagement jusqu'à l'embranchement actuel A16/RN1, y compris dans toute la partie avant Maffliers entre Presles et Nerville, donc une remise à deux fois une voie, suppression de la glissière de sécurité qui pose problème aux animaux pour traverser.

(Indication sur le transparent).

Vous retrouvez cette carte page 51 du dossier. Nous avons indiqué qu'il fallait casser tout l'échangeur actuel et également une remise à deux fois une voie de toute cette zone.

M. PAUL-EDOUARD BOUQUIN, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT : Pourrait-on mettre dans le projet les renseignements concernant les raccordements aux deux bouts de notre Francilienne Val d'Oisienne, c'est-à-dire d'un côté à Roissy et de l'autre le bouchon biquotidien à partir de Frépillon ?

Il ne sert à rien d'amener du trafic sur cette Francilienne, en ayant apporté des aménagements, si cela continue à buter d'un côté et de l'autre. Les projets de chaque côté nous intéressent.

M. JEREMIE NÈGRE : Effectivement, et vous avez raison, la Francilienne connaît actuellement des problèmes de saturation dus au fait qu'elle n'est pas totalement terminée. Des projets routiers sont prévus dans le secteur à horizon 2020-2030. Ce sont des projets à la fois du Conseil Général et de l'État.

La Francilienne est ici représentée avec les quatre solutions. Vous m'avez parlé tout à l'heure au niveau de la Francilienne de l'échangeur avec l'A1 au niveau de Roissy. Le problème de l'échange qui est actuellement sur une bretelle, vient du fait que l'échangeur n'est pas complet. Le complément de l'échangeur sera intégré dans le cadre du contournement Est de Roissy, projet routier qui était inscrit au contrat de plan État/Région 2006 dans une première phase de financement. Il devrait être lancé prochainement pour une mise en service en 2011.

Sur la deuxième partie, vous évoquiez cette zone entre Frépillon et l'Isle-Adam.

M. PIERRE-EDOUARD BOUQUIN : Excusez-moi, c'est beaucoup plus loin. Pourquoi bute-t-on à Frépillon ? On bute sur les feux tricolores et il n'y avait pas de continuité sur Conflans Sainte-Honorine, Saint Germain. Cela vient d'une voie rapide pour arriver sur un blocage.

M. JEREMIE NEGRE : Vous faites référence au projet de prolongement de l'A104, qui a donné lieu à un débat public l'année dernière. Il a abouti à une décision du Ministre pour prolonger l'A104 depuis Frépillon jusqu'à Orgeval à l'horizon 2015, avant la mise en service de l'A16.

M. PIERRE-EDOUARD BOUQUIN : Donc, il y a une cohérence directe.

M. JEREMIE NEGRE : Oui.

M. PASCAL LELARGE, PREFET : La difficulté en Île-de-France est qu'on peut effectivement ainsi, de kilomètre en kilomètre, faire le tour de la région, car c'est un même réseau.

En fait, c'est un réseau et non une route qui va du point A au point B. Celui-ci fonctionne globalement, et si des mailles du réseau ne fonctionnent pas bien ou des points d'arrêt comme la Croix verte, un certain nombre de difficultés apparaissent, et cela ne perturbe pas seulement le bout du réseau en question, mais l'ensemble.

Le parti pris a consisté à se centrer sur cette question de prolongement de l'A16 et de résolution des problèmes de la Croix verte. Bien sûr, en cascade, cela génère des conséquences. Fondamentalement, ce sont bien les deux sujets majeurs et essentiels dont nous allons débattre.

M. PIERRE-EDOUARD BOUQUIN : Le projet de prolongement de l'A16 permettra de faire payer la SANEF. Entre nous, c'est la déviation de Monsoult Maffliers d'une part et

l'aménagement de la Croix Verte d'autre part. Le principal est que cela ne prenne pas des dizaines et des dizaines d'années, comme par le passé.

M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST : Nous posons la question dès cette première réunion du débat public concernant les zones d'activités sur la Croix verte. Depuis 1995, le Syndicat intercommunal d'aménagement de la Plaine de France Ouest travaille à l'élaboration de notre schéma directeur. Cette question de la zone d'activités à la Croix verte a toujours été liée au prolongement de l'A16.

Je tenais à apporter quelques compléments à ce point, car cette zone d'activités ne touche pas une seule commune et doit être intercommunale. Les communes concernées avaient fait appel. La SEM et le Conseil Général (SEMAVO) ont établi un projet sur cette zone d'activités. Le Conseil Général a eu la bonne idée, et l'État l'a remercié publiquement ce soir, avant de démarrer cette zone d'activités qui devait débuter en 2002, de lancer une concertation avec les associations du territoire et les élus concernés.

La population n'a pas été associée à cette concertation. Un certain nombre de réunions se sont tenues, des arguments ont été exprimés. Il nous a été dit initialement que cette zone d'activités à la Croix verte devait démarrer sur 50 ha et pouvait s'étendre sur 100 ha. Elle ne devait pas accueillir de logistique, nous avons argumenté à l'époque que si l'on faisait une zone d'activité à la Croix verte, le trafic routier serait augmenté.

Au même moment, on nous soutenait qu'il n'y aurait pas de plates-formes logistiques. La zone d'activités prévue à l'époque prévoyait des plates-formes logistiques de l'autre côté de la RN16. Sur la commune d'Attainville, une zone d'activités devait démarrer, une entreprise avait obtenu un permis de construire.

Ni la zone d'activités d'Ecouen ne s'est faite, ni celle d'Attainville. Le Conseil Général semble nous avoir entendus. Il n'y a pas eu de conclusion à ce débat et on n'a plus entendu parler de cette zone d'activités, sauf de nouveau en 2005-2006 par le syndicat intercommunal qui a modifié son schéma directeur. L'objectif était de faire une zone d'activités de 150 à 200 ha.

Nous pensons que c'est un manque total d'imagination et de réflexion sur l'aménagement de notre territoire. Nous y reviendrons en détail au cours du temps.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Vous aurez l'occasion de revenir sur ce point particulier lors des séances consacrées au projet de développement.

M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION AREC PLAINE DE FRANCE : Dans les déclarations déjà entendues aujourd'hui, à plusieurs reprises, on est revenu sur la Croix verte. On la présente comme un point noir, la Croix verte étant un très gros problème. Le débat qui va s'engager sur les tracés doit être lié à l'échangeur. Je pense qu'on l'examinera en détail à l'avenir.

La réussite de la continuité du trafic est liée à la qualité de cet échangeur, et la simplicité de cet échangeur. Le dossier que vous nous avez remis montre que le seul échangeur qui soit vraiment simple est celui de la solution A, mais pour les solutions B et C, les échangeurs sont très complexes. J'ai écrit d'ailleurs qu'il faut une ingénierie dernière génération pour pouvoir s'en sortir.

Si l'on a la volonté de donner la possibilité à des chauffeurs de poids lourds qui viennent d'Angleterre et qui se rendent à Strasbourg, de ne pas connaître le point noir de la Croix verte, on aura gagné quelque chose. Or, deux ou trois solutions ramènent le trafic à la Croix verte.

Si l'on veut raccorder l'A16 à la Francilienne, donc à l'Est, il faut éviter la Croix verte.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Merci pour cette contribution.

M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT : Je reviendrai après sur les propos de Monsieur TOURNAY, car il nous semble qu'il faille aller plus loin dans la réflexion.

Je voudrais d'abord revenir à la présentation. On nous a expliqué qu'il s'agissait d'un dossier qui relevait d'un contexte plus général. En réalité pour les habitants de ce secteur, la traversée de Montsoul et Maffliers est une véritable préoccupation, bien plus présente que les bouchons que l'on trouve un peu plus loin sur la Francilienne.

Le renoncement de l'État au fur et à mesure faisant que le prolongement de l'A16 s'arrêterait au niveau de l'A104, démontre qu'on n'est plus dans un contexte général, celui d'origine jusqu'à la Porte d'Aubervilliers et qu'on est réellement dans un contexte local. Les deux questions majeures portent bien sur la suppression du rond-point de la Croix verte, qui est, je le rappelle, une erreur majeure de conception technique de la Francilienne dès l'origine. Elle aurait pu être réparée depuis longtemps, et la déviation de la nationale.

Dans votre présentation, je ne suis pas réellement convaincu par vos pourcentages. Je considère que les gains seraient beaucoup importants avec la solution B, qui permet de dévier le trafic et d'aller vers Paris. Les gens n'utiliseront jamais la solution A pour revenir ensuite. Les temps ne sont pas corrects, et cela mériterait d'être approfondi.

Je tiens à souligner ici que dans le cahier d'acteur du collectif Plaine de France Ouest, c'est absolument illisible. Des chiffres ont été indiqués par la DDE, que l'on ne peut absolument pas comprendre. C'est très regrettable, car ils démontraient les gains dans un sens ou dans un autre, mais ils ne signifient pas la même chose que dans le cahier du maître d'ouvrage.

Sur la complexité de l'échangeur, il faut aussi faire prendre conscience à nos ingénieurs et à nos architectes de concevoir des ouvrages d'art qui fluidifient le trafic, et qu'en réalité un échangeur est fluide à partir du moment où l'on passe rapidement. Un échangeur n'est pas un épouvantail non plus.

Concernant la zone commerciale de Sarcelles et le fait que le débat public figure dans le dossier, c'est certainement une erreur technique. Je voudrais souligner que le Maire de Sarcelles en son temps avait bien intégré les préoccupations des riverains de Montsoul et de Maffliers. Une délibération du Conseil Municipal soutenait l'idée d'une déviation du trafic qui rejoignait la Croix verte.

Ce n'était pas dans le cadre du débat sur l'A16, mais c'était bien l'idée de se préoccuper du sort des riverains. Beaucoup de gens affirment prendre le parti des riverains de nos villages, mais je ne suis pas convaincu de leur sincérité, j'y vois plutôt des arguments pour défendre un projet qui ne nous intéresse pas.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Le maître d'ouvrage peut-il dire quelques mots sur le changement de vocation de ce prolongement de l'A16 et le fait que cela s'arrête à la Francilienne ?

M. PASCAL LELARGE, PREFET : C'est un fait que ce n'est pas le même sujet, ni le même débat d'envisager le prolongement de l'A16 le plus loin possible dans la zone agglomérée parisienne ou bien de l'arrêter sur la Francilienne.

On est dorénavant dans le deuxième scénario. Fondamentalement, celui-ci nous ramène à deux sujets : la Croix verte et les conséquences de la congestion de la RN1. Cela ramène à une vision plus locale des choses. Cela reste un sujet qui nous intéresse et nous concerne. Nous sommes concernés par les inconvénients d'échangeurs actuels de la Croix verte qui créent de graves perturbations sur un axe majeur : la Francilienne.

Nous sommes également concernés par le sort de la RN1, pas dans une vision planétaire, géostratégique, régionale, mais plus locale, avec également le regard de l'exploitant du réseau routier.

Nous sommes fondamentalement un exploitant du réseau de voies rapides urbaines en Île-de-France. Il est important que ce réseau soit homogène et cohérent. Il ne s'agit pas de démultiplier ce réseau à perte de vue ou à loisir, mais de le faire fonctionner aussi efficacement que possible.

Effectivement, il y a un peu un changement d'optique. C'est d'ailleurs dans ce sens que les dossiers ont été présentés. Les périmètres, les échelles sont bien ceux de ce débat.

M. CLAUDE ROBERT, CONSEILLER MUNICIPAL A DOMONT : J'ai bien entendu votre réponse sur la volonté et la décision de l'État de s'arrêter sur la Francilienne. On sera complètement rassuré sur la décision lorsque les emprises en aval seront supprimées. Ce serait le signe direct de la conclusion de votre décision. Pour l'instant, il n'y a encore rien.

Les différents projets orientent la circulation soit vers l'Est, soit vers l'ouest. Il n'en reste pas moins vrai qu'il y a beaucoup de circulation et le principal trafic va tout droit (descente de la RN1). Qu'envisagez-vous après la Croix verte pour ne pas engranger des problèmes supplémentaires aux riverains en aval sur la RN1 ?

Je crois savoir qu'il y a des projets de transport en commun jusqu'à Sarcelles. Ils peuvent avoir un impact aussi sur le trafic de la RN1.

M. PASCAL LELARGE, PREFET : Je voyais les choses plus simplement. Le trafic est relativement important vers l'Est et l'ouest, notamment Roissy qui représente 10 % de la valeur ajoutée régionale. C'est un formidable générateur de trafic, aspirateur d'emplois, même si c'est une chance cela pose un certain nombre de difficultés, il faut organiser le territoire en conséquence. Il existe de puissants flux aspirés ou générés depuis ou vers l'Est.

D'ailleurs, il y a une zone de congestion assez forte sur cette branche à l'arrivée sur la Croix verte. La question Est ouest se pose clairement.

Actuellement, il y a bien 35.000 véhicules sur la RN1. Nous ne pensons pas qu'il y aura un effondrement rapide de la circulation routière dans ce secteur dans les prochaines années. Nous considérons qu'il faudra vivre assez longtemps avec un trafic lourd sur la RN1 si l'on ne fait rien. Donc, on recherche une solution.

On ne règle pas tous les problèmes. Comme je l'ai indiqué, et c'est la suite de la question précédente, on est centré sur un territoire et sur une échelle pertinente pour ce projet. Il est vrai qu'on n'apporte pas de réponse satisfaisante aux gens qui veulent descendre tout droit et arriver le plus vite possible dans la zone agglomérée ou en venir, comme je l'ai fait tout à l'heure, en partant de la Défense.

Je ne suis pas persuadé qu'on va changer radicalement la vie des gens qui à 18 h 30 partiront de la Défense pour passer à Domont et monter un peu plus loin. Par contre, on aura vraisemblablement réglé d'autres problèmes.

MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE, ET DOMONTOISE : La requalification de la RN1 doit se faire à partir de l'Isle-Adam selon le tracé D. Qu'en est-il pour les trois autres tracés ? Ce n'est pas tout à fait la même chose.

J'ai une question subsidiaire, mais je souhaiterais d'abord une réponse à celle-ci.

M. JEREMIE NÈGRE : Concernant la requalification de la RN1 dans les solutions A, B et C, la RN1 est utilisée pour l'A16. Elle est mise aux normes autoroutières. A la fois, on réalise des passages agricoles pour permettre la circulation agricole, un passage faune, un meilleur traitement des eaux pour la partie nord.

Dès qu'on quitte l'A16, on rentre au niveau de Maffliers dans la partie requalification de la RN1.

MME MICHELE LOUP : Donc, j'avais bien compris.

Je m'étonne que dans les coûts annoncés, ce soit la même somme pour la requalification de la RN1 : 10 millions d'euros. Dans les trois autres tracés, il y a une partie intégrante de l'A16, ce qui devrait être intégré dans le coût autoroutier et non dans celui de la RN1. Ceci montrerait un peu différemment les choses.

M. JEREMIE NÈGRE : Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. Sur les solutions A, B et C, la requalification de la RN1 est commune, c'est uniquement à la traversée de Montsout et de Maffliers. Elle est estimée à 10 millions d'euros.

Par contre, dans la solution D, elle est estimée à 20 millions d'euros, c'est-à-dire 10 millions d'euros pour la partie dans Monsout et Maffliers, et 10 millions d'euros pour la partie nord.

Concernant les solutions A, B et C, la partie nord de la RN1, comme c'est une remise aux normes autoroutières, devient A16. Tous les coûts des travaux pour la remise aux normes de cette section ont été intégrés dans la partie du prolongement de l'A16.

MME MICHELE LOUP : En fait, j'avais mal lu ; excusez-moi.

M. JEREMIE NÈGRE : Je vous en prie. Dans le débat, on nous demande d'éclaircir, on a souvent du mal à être très clair.

M. J.P. HUNAUT, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM : Qui a eu l'idée de présenter l'option D, qui fait parcourir au chauffeur anglais 6 km de plus à travers la vallée de Chauvry, qui est un site classé, un massif boisé. D'après un calcul de trafics que j'ai réalisé, il ferait brûler un camion-citerne de plus par jour ?

J'ai un complément à demander. Les chiffres de niveau de bruit figurant dans les dossiers semblent être théoriques, et je demanderais qu'ils soient adaptés aux conditions météorologiques (vents nord-est ou ouest).

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : La deuxième question sera traitée lors de l'examen des conditions de bruit et de l'environnement. A la première question, la réponse est assez simple.

M. PASCAL LELARGE, PREFET : Il n'est pas venu spontanément à l'esprit du maître d'ouvrage de réaliser ou de proposer comme solution la solution la D. Quand on regarde la carte et qu'on est un béotien, on se demande s'il ne serait pas plus simple de réutiliser cette autoroute qui traverse la forêt. Ce n'est pas aussi simple que cela. Ce n'est pas une solution d'emblée économique, car il faut changer les infrastructures et cela enregistre des difficultés.

Fallait-il d'emblée occulter ce type de solution ? Nous avons considéré que non, nous avons étudié le sujet et cette solution, même si elle ne s'impose pas d'emblée, doit être évoquée. Elle a été étudiée aussi objectivement que possible. Effectivement, elle pose d'autres problèmes que les solutions situées de l'autre côté. D'un côté, il y a l'agriculture et de l'autre la forêt, ce ne sont pas les mêmes sujets, le parcours n'est pas le même. Mais, ce n'est pas une solution absurde, en tout cas de notre point de vue et elle mérite d'être mise au débat.

M. J.P. HUNAUT : Cela va à l'inverse du système maillé dont vous parliez tout à l'heure.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous avons rencontré de nombreuses personnes pour la préparation de ce débat, et vous devez savoir qu'il y a des défenseurs de chacun des tracés. Mais, vous avez tout à fait raison de vous exprimer.

M. J.P. HUNAUT : Comme je l'ai dit précédemment, je suis conseiller municipal à Villers-Adam !

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL A NERVILLE LA FORET : Je voudrais avoir un éclairage, il me semble qu'on peut faire une certaine taxinomie des différents tracés. Le tracé A, et pour une certaine partie le tracé B visent à favoriser un trafic tangentiel autour de l'Île-de-France, alors que les tracés C et D répondent plus à un besoin de trafic radial, c'est-à-dire allant rejoindre l'A16 par la RN1 renommée RD1, et pour le tracé C en s'appuyant sur la RD909.

Mon analyse est-elle juste ? Je pose la question au concepteur du projet.

M. JEREMIE NÈGRE : La solution A privilégie les trafics vers l'Est, qui viennent se brancher sur la Francilienne pour ensuite glisser autour de la zone urbanisée. Le tracé B, en se rapprochant de la Croix verte, s'est connecté plus vite vers la RD301, donc il pénètre plus le cœur de l'Île-de-France. La solution C reprend les deux à la fois, c'est-à-dire le trafic de rocade, connexion à la Francilienne et la possibilité de revenir vers la RD301, donc au cœur de l'Île-de-France. La solution D reprend également du trafic de rocade, mais avec un allongement de parcours.

M. PATRICK DEZOBRY, PRESIDENT DU SYNDICAT AGRICOLE DU PAYS DE FRANCE : Je ne vais pas aborder les impacts agricoles aujourd'hui, car c'est réservé à un autre débat, mais j'aurais une question d'ordre général. Lorsque le Conseil Général a mis en place la liaison

Cergy/Roissy (A104 aujourd'hui), on vous a posé un problème global. Il fallait partir de Cergy pour aller à Roissy et c'était une liaison complète.

L'A16 qui rejoint la Francilienne est une mise en place partielle, il manque un maillon. Les terres agricoles sont précieuses. Il disparaît en France l'équivalent de toutes les terres agricoles du Val d'Oise chaque année, soit environ 60.000 ha. Le Val d'Oise est aussi un département agricole. Nous tenons à préserver ces espaces et nous pensons avoir le droit de comprendre avant de laisser partir nos terres à quoi vont servir les projets.

Comme plusieurs intervenants l'ont rappelé, les emprises au sud de la Francilienne, de l'A16 à Sarcelles, sont maintenues. Il y a donc à l'avenir un projet à prolonger qui ne sera vraiment plus de la compétence de l'État. Il aurait été intéressant que les débats portent jusqu'à Sarcelles afin de savoir s'ils acceptaient l'A16 chez eux. Donc, c'est un manque d'ensemble.

Si Sarcelles devait accepter l'A16, prolongée sous une autre forme, deux fois deux voies ou un barreau de liaison, il y aurait donc la RN16 actuelle, l'A16, la RD370 dont la déviation est prévue dans une prochaine étape entre la RN1 et la RN16, ces tracés convergeraient tous vers Sarcelles, Garges les Gonesse. Je pense que c'est une aberration. Il y a des projets État, des projets Région, des projets départementaux. On a l'impression que chacun travaille de son côté sans poser le problème d'ensemble. Quatre voies importantes se dirigent vers le même endroit.

Je ne suis pas un technicien de la route, mais il faut s'interroger sur l'utilité et l'intérêt de ces réalisations.

Concernant l'A104 vers Roissy, et notamment l'étranglement de l'A104 sur Roissy, la déviation Est de Roissy ne sera pas délestée des véhicules qui se dirigent vers Paris. Les véhicules qui se dirigent vers Paris pour reprendre l'autoroute du Nord (A1) ont deux solutions, aller jusqu'à Roissy et passer sous les pistes, ou prendre la RN17. Ces deux solutions bouchonnent aux heures de pointe.

Le pont des pistes n'est pas conçu pour recevoir des voies supplémentaires. Il n'y aura toujours qu'une voie, donc un goulot d'étranglement.

Pourquoi faire arriver l'A16 sur la Francilienne qui est déjà engorgée ? Je suis agriculteur à Villers le Sec, et je peux vous certifier que dès la rentrée, tous les jours, on a des bouchons de Villiers le Sec jusqu'à Roissy. La déviation Est de Roissy ne va pas résoudre le problème des bouchons sur le nord.

Il serait intéressant de détailler les prix de revient de chaque tracé pour mieux comprendre tous ces chiffres.

M. PASCAL LELARGE, PREFET : Votre intervention comporte de nombreuses questions, et je ne vais pas répondre point par point. Vous avez votre opinion sur un certain nombre de sujets. En tant qu'usager, vous connaissez la situation et vous vous êtes forgé votre représentation. Je voudrais simplement répondre à quelques sujets.

La question des aménagements de Roissy ne se réduit pas à la vision que vous en avez. S'il y a 150.000 emplois dans le secteur et si c'est un pôle majeur du point de vue logistique, ce n'est pas une mince affaire. Si les Parisiens, et ils sont assez nombreux, ont un besoin de consommation et de distribution proportionné à la dizaine de millions d'habitants qu'ils sont, cela a bien des conséquences.

Nous sommes concernés par cette question, donc nous aménageons le secteur de Roissy avec la Région d'ailleurs et nos partenaires, car c'est absolument essentiel pour l'économie régionale. Autour de Roissy, il y a encore beaucoup de choses à faire et encore beaucoup d'intelligence à déployer, car cela a une telle influence sur le territoire à grande échelle, que nous ne sommes pas au bout de nos peines.

Là, nous sommes sur un autre sujet : le prolongement de l'A16 avec la RN1 et la Croix verte.

Vous demandez si l'A16 ne descendra pas au sud de la Francilienne. Si l'État, en tant qu'autorité chargée des routes nationales, décidait de ne pas prolonger ces projets au-delà de la Francilienne, ce serait une décision définitive.

D'autres peuvent faire des routes, et heureusement, notamment les Conseils Généraux. Le Conseil Général est compétent pour réaliser des routes, c'est une stratégie départementale. A ce stade, nous ne nous sentons pas autorisés à dire que nous avons décidé de ne pas prolonger et que rien ne pourra être fait sur le réseau au sud. Ce sont d'abord les prérogatives du Conseil Général et aussi des prérogatives encadrées par le SDRIF.

Le schéma directeur n'a pas vocation à détailler les tracés des routes, mais à préciser le statut des principales liaisons. Ce n'est pas le moindre des débats que nous avons avec le Conseil Régional. Le SDRIF parle de nos routes, de nos projets routiers.

Si le SDRIF n'avait aucun impact sur nos projets, il n'y aurait pas le débat à venir avec le Conseil Régional. Il y a aussi débat entre le Conseil Régional et les Conseils Généraux.

Nous ne sommes pas dans une vision totalitaire du sujet. Ce n'est pas nous, surplombant les choses, qui allons imposer notre volonté. Il existe des autorités responsables et compétentes. Le Conseil Général a ses compétences encadrées surtout par le Schéma directeur régional. Les autorités locales sont seules compétentes pour aménager et décider de l'aménagement de leur commune, de l'intercommunalité et de leur territoire.

Il y a des démocraties représentatives, et les élus que vous avez désignés, qui prennent des décisions. Dans certains cas, ils doivent les prendre à plusieurs, notamment en matière d'aménagement du territoire. C'est un jeu à trois.

A ce stade de la discussion, je ne me sens pas en mesure, ni autorisé, ni compétent, ni légitime pour sanctuariser, définitivement interdire toute évolution routière dans un rayon de tant de kilomètres autour de nos projets. Il se peut que ce soit nécessaire dans certains cas, mais c'est de la compétence du schéma directeur ou bien l'État considère qu'il faut vraiment sortir l'artillerie et imposer son autorité, ce sont les directives territoriales d'aménagement. Or, en Île-de-France, on n'a jamais appliqué ce genre de directive. On a considéré qu'un schéma directeur, présenté par l'État au Conseil d'État suffit amplement. Il a même statut en quelque sorte. La nouveauté, c'est le Conseil Régional qui proposera à l'État le schéma directeur, celui-ci le présentera ou non au Conseil d'État.

En fait, c'est un jeu à plusieurs. Pour utiliser un vocabulaire de circonstance, je ne passe pas la balle au voisin, mais il faut l'avoir en tête.

M. PATRICK DEZOBRY : Si le tracé A était retenu, cela ferait un appel de circulation important, et il faudrait prévoir la mise en deux fois trois voies entre Attainville et Roissy, le coût serait nettement différent.

M. JEREMIE NÈGRE : Le prolongement de la Francilienne dont vous parlez est indépendant du projet A16. Cette question est liée à l'évolution des trafics de rocade qui aura lieu ces prochaines années, ce n'est pas le projet de l'A16 qui va saturer la Francilienne. La quantité de trafic sera à peu près équivalente pour les quatre solutions.

Nous verrons ce point en détail lors de la réunion thématique sur le trafic.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Avant de prendre une autre question, je voudrais revenir sur les horaires de nos prochaines réunions. Une personne s'est exprimée en disant que ce serait souhaitable qu'elles aient lieu à 20 h 30 voire 20 heures.

Nous actons que la prochaine réunion démarrera à 20 heures. Nous le ferons savoir par toutes les voies possibles.

Excusez-moi de cette interruption, mais je voyais des gens partir, et je tenais à faire cette information avant qu'ils n'aient quitté la salle.

M. JEAN-CLAUDE CAVARD, PROFESSEUR AGREGE DE GEOGRAPHIE DOMONTOIS : Je voudrais compléter l'intervention de M. DEZOBRY, aucun des tracés malheureusement (et c'est l'enjeu des débats) n'est satisfaisant. Chacun a des avantages et des inconvénients.

J'ai comparé il y a quelques semaines des cartes IGN classiques aux 25 millièmes, une de 1979 et une de 2002. Il est extraordinaire de voir la formidable densification du maillage routier sur tout le secteur de la Plaine de France. On comprend très bien la nécessité et la densification du maillage routier, avec une décentralisation de la population et des activités, le trafic automobile augmente en périphérie et en zone périurbaine.

La Plaine de France comprend les terres agronomiques les plus riches de France. Je n'ai pas réussi à calculer toutes les emprises en hectares qui ont été réalisées depuis une trentaine d'années par les giratoires, par les déviations, etc. Cela doit représenter un chiffre important.

En regardant la carte IGN de 1979, la cueillette n'existait pas. Ici, tout le monde la connaît, c'est un signal fort d'agriculture périurbaine. De plus, sur les vieilles cartes, le classement de la Vallée de Chauvry n'était pas mentionné.

Dans une métropole, on ne peut pas évincer les problèmes de desserte de site à site. Je crois que la Plaine de France et ses franges ont tout de même été sacrifiées.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Une question écrite sur le péage.

« J'utilise l'A16 le week-end, la section à péage sera-t-elle modifiée ? Le coût du péage sera-t-il augmenté lors de la fin des travaux de raccordement à la Francilienne ? ».

M. PASCAL LELARGE, PREFET : C'est une opération à la charge du concessionnaire, c'est l'ensemble de la concession qui paie, et non le dernier bout qui va payer les travaux de prolongement. On amortit tout cela sur la masse générale du trafic de l'A16. Cela veut dire qu'on aura quasiment « une variation négligeable » du péage local. C'est actuellement la pratique.

On n'est pas en train de créer un tronçon qui va coûter cher et qui va être payé localement. C'est le genre de choses qu'on fait lorsqu'on crée une nouvelle concession, si l'on décide de réaliser une route quelque part ou autre, le projet se paie.

Là, on est dans une autre logique, le projet est payé par la masse. On ne peut pas faire payer par la masse des projets pharaoniques. On peut le faire dans des limites raisonnables, c'est ce que le Conseil d'État juge. Il ne devrait pas y avoir d'augmentation sensible des péages pour les usagers, c'est l'ensemble des usagers paie pour le petit bout en question.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Je voudrais poser une question à M. Nègre sur le document remis par le maître d'ouvrage.

Page 54 concernant le tracé B : « *Complexité de l'échangeur de la Croix verte dans la solution B. Pour la solution B, l'échangeur de la Croix verte regrouperait à la fois des échanges entre grands axes routiers (A16, Francilienne, RD301) et la desserte locale, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Cette multitude de flux différents à traiter rendrait l'échangeur plus complexe au-delà de l'emprise importante nécessaire...* ». Je trouve ennuyeux de défendre le projet B, car l'échangeur sera un monstre et coûtera une fortune.

Quelques pages plus loin, on trouve le coût et la rentabilité socioéconomique : « *Le réaménagement du carrefour de la Croix verte (échangeur), solution B : 20 M€ et pour les autres entre 25 et 30 M€* ».

J'aimerais avoir une explication, quand c'est complexe, cela ne coûte pas cher et lorsque c'est simple, cela coûte une fortune.

(Applaudissements).

M. JEREMIE NÈGRE : Page 64, en dessous du tableau sur le coût des différentes solutions, figure un astérisque. Je pensais que des gens aussi pointus et précis que vous soulèveraient ces questions.

Pour la solution B, comme l'A16 arrive à la Croix verte, il est très difficile de différencier la partie propre à l'A16 et celle propre à la Croix verte. Ainsi, la part du carrefour de la Croix verte liée à l'A16 (bretelles, ouvrages d'art...) est incluse dans le coût de prolongement de l'A16.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Vous n'avez pas fait un coût global.

M. JEREMIE NÈGRE : Je ne l'ai pas en tête ici, mais grosso modo la Croix verte dans sa globalité, avec l'arrivée de l'A16, dans la solution B doit tourner autour de 40 M€.

M. JEAN-MARC VALLÉ : Il serait intéressant de faire le total de l'échangeur de la Croix verte dans le cadre de la solution B (40 M€) avec les autres solutions qui additionneront l'échangeur de la Croix verte plus les aboutissements au niveau de la Francilienne. Si on veut les connaître, il faut additionner l'ensemble, c'est-à-dire les bretelles d'embranchement sur la Francilienne.

Tel que c'est présenté dans les premières pages, on a vraiment l'impression que dans le cadre de la solution B, c'est un monstre.

M. PASCAL LELARGE, PREFET : Je veux bien qu'on fasse des effets de manche. Quelques pages avant celle que vous avez lue, un dessin montre les choses plus simplement. Même

étant ingénieur des Ponts et Chaussées, j'arrive à comprendre dans le dessin page 49 que la solution B est plus compliquée. On raccorde deux autoroutes l'une sur l'autre, et en plus on fait un échangeur. C'est apparemment plus compliqué.

On voit aussi que la notion d'échangeur n'a pas du tout le même sens. Va-t-on isoler quelques kilomètres d'autoroute et les mettre dans le prochain échangeur ? Cela ne fera plus 20 M€, et on fera les dessins nécessaires pour calculer 20 M€ de plus.

La partie échangeur stricto sensu a été calculée. D'ailleurs, elle est dessinée en marron. La partie, qui n'est pas vraiment un échangeur, mais le raccordement de deux flux énormes, est dessinée en jaune.

De toute façon, tout va être compliqué. Cette configuration avec des flux aussi importants sera plus compliquée.

Je vous rassure, des choses simples coûtent parfois plus cher que des choses compliquées. Généralement, les choses compliquées ne fonctionnent pas forcément très bien. La notion de simplicité n'est pas forcément une notion d'économie.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Une réunion est consacrée aux coûts et au financement, et vous aurez le détail. C'est important que ce ne soit pas des coûts locaux et qu'on ait des coûts plus détaillés, en même temps qu'une analyse des diverses solutions.

MME MARTINE KERHERVÉ, ATTAINVILLE : Quelque chose m'étonne ce soir, peut-être que la réponse figure dans les dossiers que vous avez remis ce jour, ne les ayant pas eus dans ma boîte aux lettres, je n'ai pas pu les étudier avant.

Les quatre tracés vont aboutir à Attainville. Y a-t-il eu une étude de nuisances pour chaque tracé relatif à notre commune ?

M. JEREMIE NÈGRE : Sur le bruit et les bouchons, des études ont été effectuées avec des simulations pour chaque solution et pour toutes les communes concernées par les tracés, dont Attainville.

MME MARTINE KERHERVÉ : Lorsque les véhicules ne peuvent plus circuler sur la Francilienne ou sur les autres axes, ils traversent notre village. En a-t-on tenu compte ?

M. JEREMIE NEGRE : C'est la situation actuelle avec les bouchons de la Croix verte, énormément de véhicules sortent avant.

MME MARTINE KERHERVÉ : Pour avoir assisté aux réunions dans les années antérieures, il est démontré que certaines personnes n'emprunteront pas certains tracés et traverseront Attainville. Tout ceci a-t-il été quantifié cette fois ?

M. JEREMIE NÈGRE : On regardera dans le détail. Il n'y a pas de tracé qui provoque des bouchons et qui engendrerait un trafic sur la voirie locale.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Je vous confirme que le trafic parasite, qui traverse Attainville, a été tout à fait pris en compte. Cela nous a été souligné par le Maire d'Attainville.

MME MARTINE KERHERVÉ : Il est bien dommage qu'on ne l'ait pas eu dans les boîtes aux lettres avant la réunion !

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Je me demande où sont partis les exemplaires. C'est un vrai problème, qu'on va regarder de près. Plusieurs milliers d'exemplaires ont été distribués. Êtes-vous sûre de ne pas l'avoir pris pour de la publicité ?

(Réactions dans la salle).

MME MARTINE KERHERVÉ : Même les publicités ne m'échappent pas, je suis certaine de ne pas l'avoir reçu. J'ai fait un sondage parmi des habitants d'Attainville qui, comme moi, n'ont pas confondu les publicités et les brochures que vous auriez dû ou pu nous remettre.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous allons faire le point sur cette affaire, car c'est tout à fait anormal.

M. JEREMIE NÈGRE : La semaine prochaine, nous avons une réunion spécifique sur les trafics et nous pourrions analyser votre question en détail.

M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE : Je crois qu'on mélange la Francilienne, le carrefour de la Croix verte, et le giratoire de la Croix verte. En tant que maire de cette commune, je voudrais voir disparaître très rapidement le giratoire de la Croix verte, qui nous impose un ralentissement énorme.

Lorsque la Francilienne a été conçue, il y a environ 15 ans, j'avais écrit au Conseil Général en soulignant qu'il y ait un giratoire sur une voie express. On m'a répondu que cela devrait très bien fonctionner. L'ingénieur des routes qui m'a fait cette réponse n'est plus là, mais en tant que Maire, à partir de 17 heures dans cette commune, ce n'est pas vivable, et d'ailleurs aussi bien à Moisselles.

La suppression de ce giratoire est un problème à régler très rapidement. Je ne vois pas pourquoi on le rattache à l'A16 ou à la Croix verte, car c'est un problème différent. Si c'était lié à la fluidité du trafic, on n'aurait pas ce bouchon qui va d'Attainville à Villers le Sec tous les soirs. La sécurité est sérieusement menacée.

M. JEREMIE NÈGRE : Concernant le lien entre l'A16 et la Croix Verte, à première vue, on a un souci beaucoup plus important à la Croix verte. On pourrait se demander pourquoi on le rattache à l'A16. Actuellement, tant qu'une décision n'est pas prise sur l'A16, on ne sait pas d'où viendra le trafic de l'A16. Si l'on veut réaliser à la Croix verte un échangeur sans giratoire, tout en maintenant l'hypothèse que le trafic de l'A16 peut arriver aussi bien du sud, de l'Est, de l'ouest ou du nord, en fonction des quatre solutions, on est obligé de faire un monstre à la Croix verte, de prendre énormément d'emprises.

A mon avis, même ainsi, ce n'est pas techniquement faisable. Donc, on est obligé de choisir la solution A16 pour ensuite pouvoir décider de ce que l'on fait à la Croix verte, et surtout le faire dans des emprises qui soient raisonnables pour que l'échangeur n'impose pas sa vision et sa présence à toutes les communes.

M. GEORGES MISSEREY : Cette autoroute devait être mise en service en 2012 et maintenant on parle de 2016. Depuis 30 ans, j'entends parler de l'A16 et ce n'est toujours pas fait, il faudra peut-être encore attendre 30 ans !

M. PIERRE-YVES BOUDER : Même si c'est une réunion de démarrage, j'aimerais qu'on ne perde pas de vue plusieurs points, le premier étant le dégât occasionné dans la forêt de l'Isle-Adam par le passage de la RN184. Il a été fait il y a quelques années. Il permet de rejoindre l'A16 à la Francilienne pour aller à l'ouest. Il y a réellement une atteinte grave à l'environnement. J'aimerais qu'on ne considère pas que le débat aujourd'hui parte d'une situation satisfaisante. C'est vrai également pour la continuité forestière avec la forêt de Carnelle

J'ai bien compris que réaliser un ouvrage autoroutier était de la compétence de l'État éventuellement et que l'aménagement du territoire pour les zones industrielles relevait de compétences d'élus locaux

Dans la mesure où l'on crée un axe autoroutier qui dessert les zones industrielles du nord de la France et l'Angleterre, permettant par la suite de se diriger vers Roissy et Cergy, que l'on crée en même temps un carrefour (Croix verte) avec une Francilienne, rocade tournant autour de la région parisienne, on met en place une infrastructure routière très appétissante pour tous les transporteurs. On ne peut pas complètement être neutres en réalisant des ouvrages de ce type. Il ne faut pas s'étonner un jour que des entreprises soient intéressées par le positionnement de cet endroit pour faire de la logistique.

Une petite réponse au Conseiller municipal de Villers Adam qui a eu l'honnêteté de critiquer la variante D, car il est à Villers Adam. On comprend bien qu'il soit gêné par cette solution et il a raison de défendre sa position.

Je voudrais rappeler que la Francilienne traverse la vallée de Chauvry, classée concomitamment à la réalisation de la Francilienne, et ce n'est pas une nouveauté. La Francilienne est appelée à prendre de plus en plus d'importance. Il ne s'agit plus d'un trafic local mais bien d'un trafic de rocade. Nous sommes dans une logique de desserte de toute l'Île-de-France, et éventuellement d'une zone beaucoup plus large.

Il faut s'attendre malheureusement pour Villers Adam et les communes limitrophes à ce que la Francilienne devienne un monstre, et qu'elle rapporte davantage de nuisances, quelle que soit la solution de raccordement choisie.

M. J.P. HUNAUT - A Attainville, cela forme une espèce de chapeau de gendarme. Pourquoi a-t-on construit une autoroute tout près d'Attainville il y a 15 ans alors que maintenant on vient faire un chapeau de gendarme ? C'est donc un doublement d'autoroute, et une confiscation de terres agricoles pour faire des autoroutes en parallèle.

M. STEPHANE BIERRE, DOMONTOIS : J'habite Domont et j'ai grandi sur Villers, il y a 30 ans que je suis dans la région. Je m'étonne qu'il n'y ait jamais eu d'amélioration sur le réseau ferré. Avez-vous tenu compte dans vos chiffrages d'une quelconque amélioration des voies ferrées ?

Pour me rendre à Cergy, lieu de mes études, je suis obligé de transiter par Paris. On pourrait éviter des flux. En avez-vous tenu compte ?

M. PASCAL LELARGE, PREFET : L'évolution du réseau de transports en commun structurant (réseau ferré) porte sur le long terme, elle est lente. On fait avec la situation actuelle. A contrario, il existe des services de bus, des services de transports urbains, de transports en commun qui se développent, mais dans la limite de capacité de financement des collectivités et des entreprises qui paient une bonne partie du service.

C'est un débat de fond : Où habite-t-on ? Où va-t-on travailler ? La densité urbaine, le développement des territoires et les besoins d'équipement en transports en commun. C'est le débat que nous continuerons à avoir dans le cadre du SDRIF. En grande couronne, pour des raisons évidentes, on est dominé par le transport routier aujourd'hui et pendant encore un certain temps, sauf en radial. Mais en rocade, à court terme, les solutions ne sont pas brillantes, à moyen terme on a des solutions de transport urbain pour franchir l'îlot routier, faciliter l'utilisation des voies rapides urbaines par les bus.

Le Président de la Commission transports du Conseil Régional est plus qualifié que moi pour répondre sur ce point. Ce sont ces solutions qui sont probablement les plus adaptées à ce type de territoire. C'est un territoire peu dense avec ici ou là des processus d'urbanisation diffuse dans la Plaine de France. C'est de l'aménagement. Je n'ai pas l'état routier, mais c'est plutôt la DDE qui pourra s'exprimer et essayer de compacter les choses, de concentrer le développement dans les zones urbaines pour rendre plus rentables et plus économiques les solutions de transports urbains ou de transports en commun.

Nous avons affaire à une pression routière (véhicules particuliers et poids lourds) qui, quels que soient les scénarios optimistes envisagés à court ou moyen terme, va rester importante. Il ne faut pas se le cacher, c'est pourquoi nous avons essentiellement raisonné dans une logique de solution routière. Cela n'exclut pas du tout le débat que vous avez. Ce débat est évidemment à grande échelle et c'est un débat de financement : où faut-il mettre l'argent en matière d'infrastructures de transports en commun ? Cela signifie urbaniser d'une certaine manière, il faut l'équiper et l'organiser en même temps, avec une même vision des choses. La route n'est pas absente de ce débat. Localement, c'est ainsi que nous avons raisonné.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Nous avons insisté pour que le représentant du STIF participe.

M. JEAN-PIERRE GIRAULT, PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS DU CONSEIL REGIONAL : Je suis administrateur du STIF.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Vous ne nous ferez peut-être pas part de nouvelles infrastructures mais d'amélioration des services.

MME LYDIE CHIKHANE, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION DU CLOS DU VILLAGE A VILLAINES SOUS BOIS : Notre association représente un petit lotissement. Le tracé de base va passer à 800 m de chez nous, forcément ce n'est pas la solution qui nous convient.

D'un point de vue économique et de l'aménagement du territoire, on ne pourra pas éviter le prolongement de l'A16. Le coût du tracé B est le moins cher et inclut l'échangeur de la Croix verte. J'aimerais que cet aspect financier soit vraiment détaillé lors de la prochaine réunion.

Dans la présentation, la question du péage est présentée au conditionnel, et j'aimerais vraiment que ce soit précisé. Précédemment, je vivais dans l'Oise, j'empruntais tous les jours la RN1 pour me rendre à Domont. Malgré l'implantation de l'A16 de Méru jusqu'à l'Isle-Adam, très peu de véhicules particuliers l'empruntent du fait du péage.

Une grande partie de l'augmentation du trafic vient des habitants de l'Oise, qui s'est énormément développée en termes d'habitations. Si ce péage était supprimé, et au lieu d'opter pour un projet dépassant 145 M€ sur le tracé de base (tracé A) on s'orientait vers le

tracé B, la RN1 serait désengorgée au niveau de la centrale EDF. Depuis deux ans, on a réaménagé cette nationale, ce qui a dû représenter un coût important pour l'Oise.

Ces aspects financiers devraient être pris en compte. Il doit y avoir une concertation du SDRIF de l'Oise ou du Val d'Oise, car tout se fait par bribes, alors que le projet doit être examiné ensemble.

MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :
Sur cet aspect particulier, il est tout à fait prévu que le département de l'Oise vienne nous parler de ses projets. Donc, on va remonter en amont. On n'ignore pas que le département de l'Oise pourvoit largement au trafic qui arrive sur le site directement concerné.

Sur les questions de financement, de péage, une réponse vous a déjà été apportée par M. Pascal LELARGE. Elles seront approfondies au cours de la réunion sur le financement. Nous inviterons un représentant de la SANEF, auquel vous pourrez poser des questions tout à fait pointues. En matière de tarification et de concession, c'est l'État qui décide et ce n'est pas au gré du concessionnaire.

Nous avons terminé. Je vous remercie beaucoup de votre participation à cette réunion.

Fin de la réunion à 22 H 40