

Deuxième contribution
de l'association Agir Autrement

- La première contribution du 10 septembre 2007 reste accessible sur le site du débat public. À partir d'un questionnaire sur les enjeux et d'une réflexion collective, elle présente une autre proposition de tracé.
- Cette deuxième contribution du 28 septembre 2007 s'appuie sur les éléments de débat ayant déjà eu lieu et apporte des précisions sur notre proposition.

Le contexte

La deuxième contribution de l'association Agir Autrement intervient au lendemain de la troisième réunion de débat public à Attainville.

Les différentes interventions ont renforcé nos certitudes : le prolongement de l'A16, le rond-point de la Croix-Verte, les nuisances que subissent les riverains de la RN1, ne sont pas les seules préoccupations de l'État.

Deux non-dits sous-tendent ce projet :

- permettre la création d'une zone industrielle à la Croix-Verte
- prolonger l'A16 entre la Francilienne et le BIP par une voie dont la nature reste à définir

Ces deux points faussent le débat public. La maîtrise d'ouvrage n'est pas à l'écoute des riverains et reste attachée au tracé dit historique : le tracé A.

La présente contribution vise à apporter des éléments complémentaires quant à la proposition faite dans sa première contribution par Agir Autrement. Elle précise les particularités de ce tracé et s'interroge sur ce que pourraient être les échangeurs dans ce contexte précis.

La prochaine réunion doit donner la parole aux agriculteurs. Leurs avis nous semblent déterminants dans ce débat dont ils détiennent en grande partie les clés.

Agir Autrement

s'oppose à la destruction
des terres agricoles
de la Croix-Verte



NON à l'« urbanisation »* de la Croix-Verte

Synthèse du Dossier du Maître d'Ouvrage page 5

L'État indique que :

« la préservation de la dominante rurale du site est un enjeu capital pour les populations de la zone d'influence. »

« Le secteur agricole est une activité importante du Val d'Oise (...) toute nouvelle infrastructure doit donc s'efforcer d'être la moins perturbatrice possible pour l'activité agricole. »

Mais l'État dit aussi :

« Sur le site de la Croix-Verte, le SDRIF de 1994, son projet de révision en cours et tous les documents d'urbanisme locaux proposent d'utiliser cet emplacement stratégique comme « secteur préférentiel d'urbanisation », situé entre les deux pôles régionaux de Cergy-Pontoise et de l'aéroport Roissy-CDG et à proximité d'infrastructures routières et ferroviaires.

Le prolongement de l'A16 et l'aménagement du carrefour de la Croix-Verte devraient préserver ces perspectives de développement »

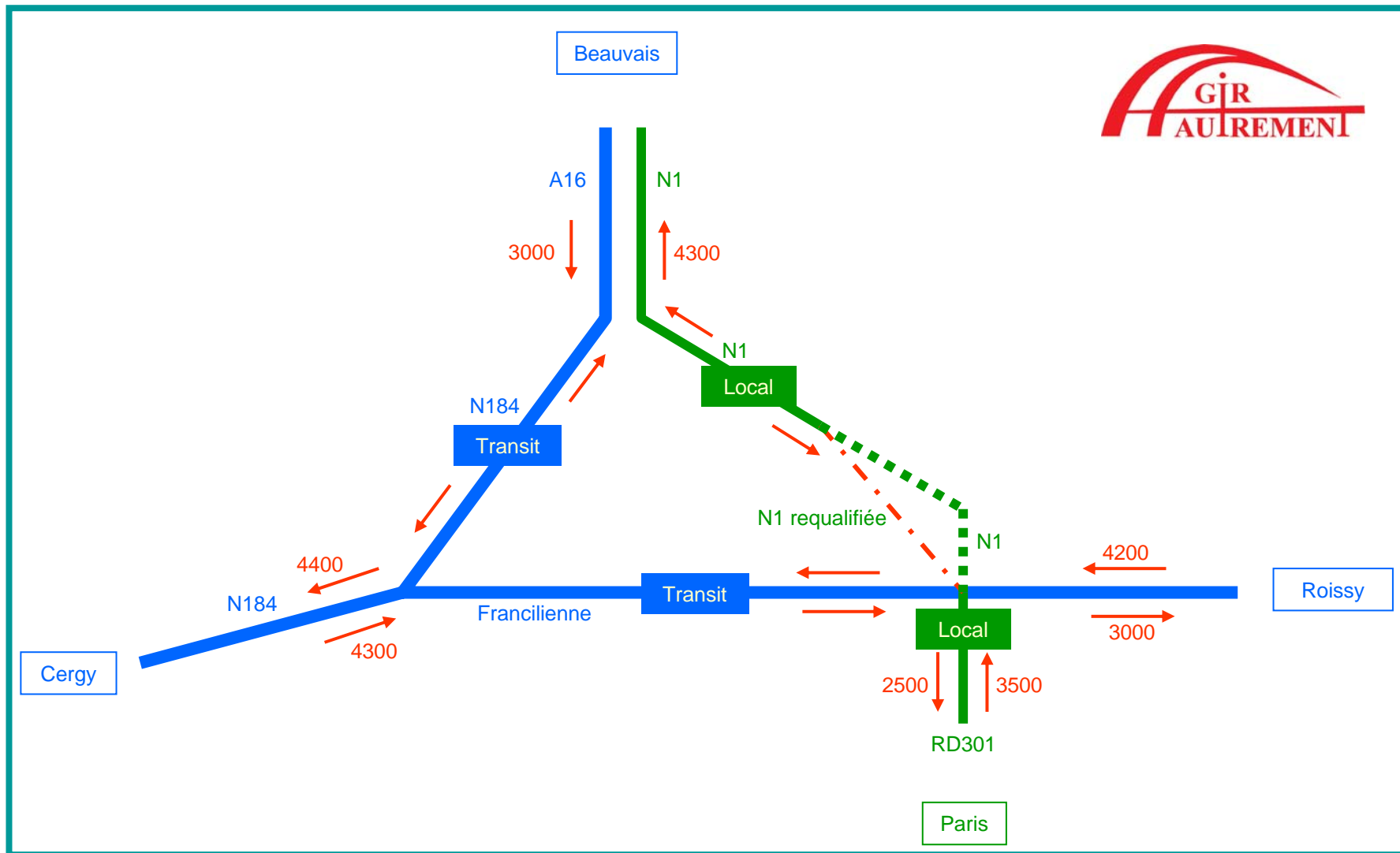
* Le terme « urbanisation » ne doit pas se comprendre au sens de la construction d'habitations mais de la destruction de terres agricoles pour l'implantation de zones logistiques et industrielles.

Tracé proposé par Agir Autrement - 1/2

Parmi nos objectifs :



- Orienter les véhicules vers les voies rapides ou les voies départementales selon leur destination et leur nature
- Canaliser le trafic afin d'éviter de nouveaux points noirs
- Conserver les différents types de voies (autoroutes, RN, RD), qui ont tous leur raison d'être, et ne pas transférer la RN1 à la SANEF avec les conséquences prévisibles à terme pour les usagers
- Utiliser autant que possible les voies déjà existantes pour limiter la destruction des terres agricoles
- Ne pas favoriser la création de nouvelles zones logistiques en isolant des parcelles (technique du « mitage »)
- Développer les transports collectifs
- Favoriser les alternatives au transport routier : ferroutage, transport fluvial
- Résoudre les problèmes de circulation actuels dans la région sans encourager l'augmentation du trafic routier

Tracé proposé par Agir Autrement - 2 / 2



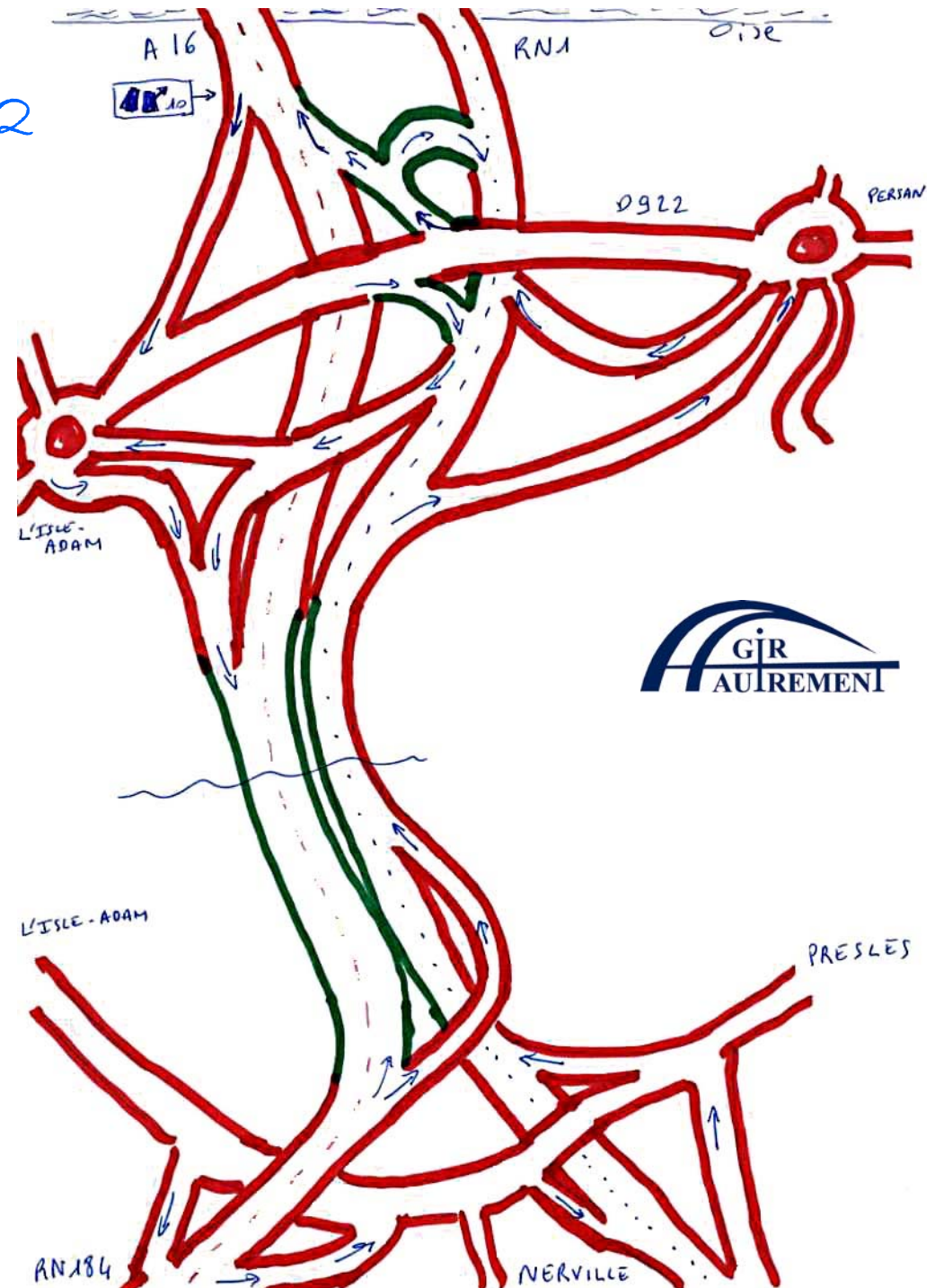
Agir Autrement souhaite que la maîtrise d'ouvrage évalue la répartition des flux sur la boucle à l'aide de ses propres modèles. Les flux entrants et sortants du nœud sont ceux qui ont été retenus dans la synthèse de l'étude de trafic réalisée par la maîtrise d'ouvrage pour 2015.

De L'Isle-Adam à Presles 1/2

-  Les tracés existants
-  Les portions à ajouter ou à compléter

Les objectifs de ce tracé :

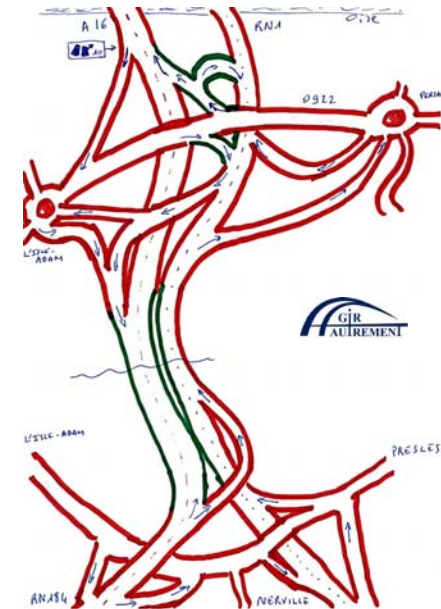
- rendre aux riverains l'accès à une voirie locale
- dissocier le trafic de transit du trafic local
- utiliser au maximum les voiries existantes



De L'Isle-Adam à Presles 2/2

Organisation de la circulation

- L'A16 est prolongée de façon « naturelle » par la RN184 jusqu'à la Francilienne. La jonction des deux nécessite un demi échangeur supplémentaire (cf. tracé D)
- Dans ce contexte de répartition des flux entre RN1 et RN184, le passage à 2x3 voies sur l'actuelle RN184 et la Francilienne n'a plus de raison d'être
- Sur l'A16, dans le sens nord / sud
 - sortie 10 actuelle au niveau de L'Isle-Adam – Persan
 - branchement avec la Francilienne ouest ou est
 - entrée actuelle au niveau de L'Isle-Adam
 - entrée actuelle au niveau de Nerville
- Sur l'A16, dans le sens sud / nord
 - sortie actuelle au niveau de Nerville
 - sortie actuelle vers la RN1
 - entrée par la Francilienne
 - entrée 10 au niveau de L'Isle-Adam – Persan
- La RN1 retrouve son statut, son rôle et son existence : elle permet les déplacements locaux des riverains et de tous les types de véhicules, sans être mêlés aux énormes camions des transports internationaux
- L'aménagement d'une piste cyclable en parallèle fait aussi partie de nos demandes



Déviations de la RN1 dans Montsoul et Maffliers - 1/2

La traversée des villages de Montsoul et Maffliers par la RN1 est à la fois une nuisance reconnue, insupportable pour les riverains, et une aberration de la part de l'État qui depuis des décennies a décidé et construit des déviations de cette nationale pour Ezanville – Domont, Piscop, St Brice, mais non pour Montsoul – Maffliers.

Il est grand temps de remédier à cette situation, et ceci indépendamment du prolongement de l'A16.

Déviations de la RN1 dans Montsoul et Maffliers – 2/2

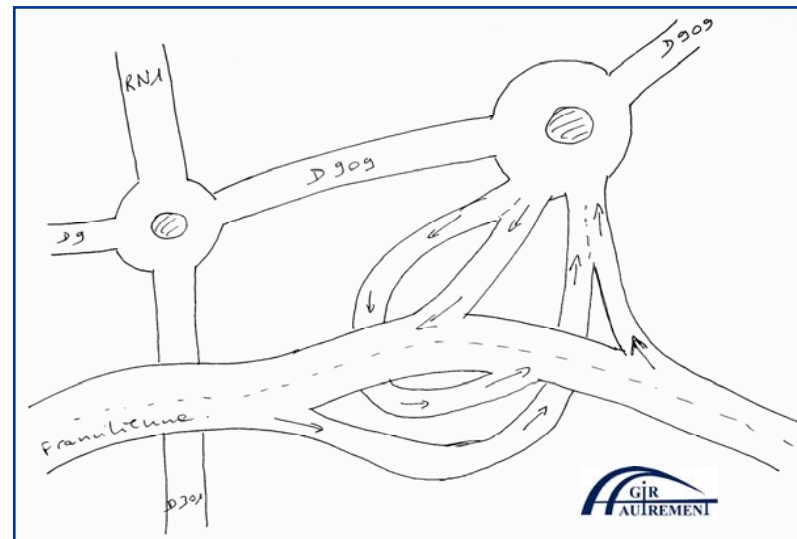
Position de l'association Agir Autrement

- La déviation de la RN1 ne peut se faire qu'à l'est des villages concernés, ce qui a pour conséquence d'empiéter sur des terres agricoles (cf. tracé B).
- La route nationale 1 doit conserver son statut et ne pas être « donnée » à la SANEF.
- Le contournement de Montsoul – Maffliers se fait donc par la RN1 et non par une autoroute.
- L'idée la plus « naturelle » consiste à longer la voie ferrée pour éviter autant que possible la destruction de terres agricoles et le mitage.
- Seul l'avis des agriculteurs doit être pris en compte pour établir un tracé le moins désastreux possible.
- Agir Autrement s'oppose à l'implantation de nouvelles zones industrielles et logistiques à la Croix-Verte.
- La zone des « 10 arpents » (ex Dumez) doit être réhabilitée dans une perspective totalement différente de celle envisagée par Vinci et la mairie de Montsoul.

La Croix-Verte

- La RN1 / D301 assure la liaison nord / sud pour les riverains
- La D909 se poursuit au-delà de la RN1 par la D9, ce qui permet la liaison est / ouest pour les riverains

La circulation locale se fait sur les départementales



- La continuité de la Francilienne est réalisée
- Un échangeur permet d'emprunter ou de quitter la Francilienne au niveau du rond-point actuel

La Francilienne n'est pas reliée directement à la RN1



En conclusion

La proposition de tracé A, solution présentée par l'État, pouvait avoir un sens à l'époque du « tout automobile » il y a quelques décennies, mais ne correspond plus à la réalité d'aujourd'hui et est inadaptée aux évolutions futures.

Agir Autrement réfléchit à une vision plus innovante du développement de la région, en tenant compte des questions d'environnement et de développement durable.
Pour l'association, il s'agit d'assurer la fluidité du trafic local et de transit, tout en préservant la vocation agricole de la Plaine de France et la qualité de vie de ses habitants par une politique plus créative.