



AREC

Plaine de France

Contribution de l'AREC au Débat Public de septembre 2007

PROLONGEMENT DE L'A16.

AREC Plaine de France ***Association pour le Respect de l'Environnement et le Cadre de vie:***

*Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, enregistrée le 30 novembre 1978
sous le N° 1564 Montmorency - registre 1481-11-41 1*

Siège : 52 Avenue Fourcade 95560 MONTSOULT

Tél. : 01 34 69 82 70

Site : <http://www.arec.free.fr>

Courriel : mtournay@free.fr

Sommaire

- ✓ Historique de l'association AREC Plaine de France
- ✓ Rappel des interventions de l'AREC dans le domaine des nuisances routières
- ✓ Les objectifs du projet
- ✓ Analyse et comparaison des 4 solutions
- ✓ Choix de l'AREC

1. Historique de l'association AREC Plaine de France

C'est en mai 1978 que quelques habitants des communes voisines de la Croix Verte décident de constituer une association de défense contre les nuisances sonores et atmosphériques d'où qu'elles viennent (aériennes ou routières). Le développement de l'activité de l'aéroport de Roissy a orienté prioritairement notre action contre les nuisances aéroportuaires mais, comme le prévoyaient nos statuts, nous nous sommes également intéressés aux nuisances routières, pour la RN1 et ensuite pour la Francilienne au niveau de Baillet en France.

2. Rappel des interventions de l'AREC dans le domaine des nuisances routières

- **Juin 1983** L'AREC soutient la pétition des riverains de la RN de Montsourt et Maffliers qui se plaignent (déjà) des nuisances sonores engendrées par le trafic routier. Et pourtant l'autoroute A 16 n'existe pas encore !
- **Avril 2006** L'AREC s'exprime sur le registre de l'enquête publique relative au projet de prolongement de l'A16. Elle précise son choix : La solution de base (solution A aujourd'hui).
- **10 avril 2006** L'AREC confirme par écrit sa position aux responsables du dossier avec copie à M. le Préfet du Val d'Oise ainsi qu'aux Maires concernés.
- **Mars 2007** L'AREC et la Municipalité de Baillet en France lancent une pétition sur Baillet pour demander que des aménagements de protection acoustique soient mis en œuvre afin de réduire les nuisances dues au trafic routier de la Francilienne.

3. Rappel des objectifs du débat public

- ✓ La continuité du réseau autoroutier, c'est-à-dire le raccordement de l'A16 à la Francilienne au carrefour de la Croix-Verte et par conséquent l'allègement du trafic autour de ce rond point.
- ✓ La réduction du trafic sur la RN1 au sud de la Croix Verte
- ✓ La diminution du trafic de transit sur les communes de Montsourt et Maffliers et le délestage de la voirie locale.

4. Analyse et comparaison des 4 solutions

4.1 Analyse commune aux 4 solutions

Les 4 solutions apportent des réponses aux 3 objectifs, mais à des degrés divers.

En effet, la continuité du réseau sur la francilienne est assurée dans tous les cas mais pas dans les mêmes conditions. L'allègement du trafic autour de la Croix Verte n'est pas réalisé dans de bonnes proportions dans la solution D. Par contre, le trafic de transit est réalisé dans toutes les solutions.

4.2 Analyse détaillée de chaque solution

4.2.1 Solution A

C'est, de loin, la solution qui présente le plus d'avantages.

C'est d'ailleurs celle qui a été présentée comme solution de base lors de l'enquête publique de février 2006 :

- ✓ Elle permet d'assurer une meilleure liaison entre l'autoroute A16 en provenance de Beauvais et le secteur de Roissy, mouvement qui intéresse près du quart des usagers de l'A16 ;
- ✓ Même si elle nécessite un réaménagement du carrefour de la Croix Verte, au même titre que les autres variantes, ce réaménagement sera plus simple et permettra de mieux différencier les trafics de transit et le trafic local ;
- ✓ Cette solution est compatible avec les projets de développement des zones d'activités prévus à proximité de l'échangeur de la Croix Verte.
- ✓ Elle entraînera cependant un morcellement des parcelles agricoles plus important que dans le cas des solutions B et C mais, dans un secteur qui est inscrit comme partiellement urbanisable au SDRIF de 1994 ;
- ✓ Les impacts écologiques les plus importants se situent dans la partie Nord du tracé, partie commune aux trois premières solutions. La partie sud du tracé est plus éloignée des habitations que ceux des solutions B et C, ce qui est plus favorable au niveau de l'impact sur le bruit et la pollution de l'air :

*Plus on éloigne le trafic autoroutier des zones urbanisées,
plus les nuisances sonores et atmosphériques sont atténuées.*

C'est tellement évident !

4,22 Solution B

Cette solution ne répond que partiellement aux objectifs du projet puisque la 2^{ème} partie de son parcours vient rejoindre le carrefour de la Croix Verte qui continuerait à assurer tous les échanges (A16, Francilienne, N1 et dessertes locales).

- ✓ Cette multitude de flux différents à traiter et la superposition des échanges routiers rendraient l'échangeur plus complexe. Au-delà de l'emprise importante nécessaire, les conséquences seraient les suivantes d'un point de vue routier :
- ✓ Les voies d'entrée et de sortie plus fréquentes, les panneaux de signalisation plus nombreux et les bretelles au tracé moins direct dégraderaient fortement la lisibilité de l'échangeur et donc sa compréhension par l'usager, qui pourrait se retrouver « perdu » dans l'échangeur (*même avec un GPS de dernière génération !*)
- ✓ Ce défaut de lisibilité, ainsi que le rapprochement des voies d'entrée et de sortie, rendrait probablement cet échangeur plus accidentogène.

4,23 Solution C

C'est une variante de la solution A.

- ✓ Elle présente l'inconvénient du renvoi vers la Croix Verte de **4100 véhicules/ H en heure de pointe** par l'intermédiaire d'une bretelle qui se confond avec la RD 909.
- ✓ Le trafic global estimé autour du carrefour serait donc de : **5200** sur la Francilienne Ouest, **4100** sur la nouvelle bretelle et la RD 909, **5450** sur la Francilienne Est, et **6300** sur la RD 301 vers Paris.
- ✓ La gestion de cet important trafic nécessiterait la mise en œuvre d'un échangeur là aussi très complexe avec les mêmes difficultés que celles évoquées pour la solution B
- ✓ C'est aussi la solution la plus chère (190 M€ comparée aux 160 M€ de la solution A)

4,24 Solution D

C'est la solution qu'il faut impérativement refuser pour de nombreuses raisons :

- ✓ C'est le trajet le plus long : en partant de l'Isle Adam, un véhicule devrait parcourir 14 km pour parvenir au même point à Attainville au lieu de 8 km avec la solution A, soit **un trajet supplémentaire de 6 km**. Si l'on multiplie par le trafic estimé à environ 4000 véhicules/heure (à l'heure de pointe), cela augmenterait les trajets de **300 000 km par jour** soit **près de 100 millions de km par an**. Ce gâchis pourrait représenter plus de 12 millions de litres de carburant et combien de gaz à effet de serre ?
- ✓ Autre point négatif important : Ces 4000 véhicules/heure devraient d'abord se diriger vers Pontoise, faire un grand virage à Villiers Adam, et ensuite revenir sur la Croix Verte. Ils viendraient ainsi aggraver la situation des riverains de la Francilienne de Villiers Adam à Baillet en France. **Cette section supporterait alors le passage de 8500 véhicules par heure** alors que la situation est déjà considérée préoccupante aujourd'hui avec « seulement » 4500 passages !

5. Choix de l'AREC

L'analyse que nous venons de faire confirme que la solution la plus logique est **la Solution A**.
Quand on prétend vouloir défendre l'environnement, il faut :

- éloigner le trafic des habitations
- éviter d'augmenter les trajets

Dans le choix qui a été fait, nous nous sommes souvenu que :

Le chemin le plus court d'un point à un autre, c'est la ligne droite !

Les solutions B et C présentent l'inconvénient de rediriger sur le carrefour de la Croix Verte tout le trafic que l'on voulait justement écarter pour éloigner les nuisances des zones urbanisées.

Si l'on veut réduire le trafic vers Paris par la RN1 au sud de ce carrefour (ce qui fait partie des objectifs) il faut diriger vers Pontoise tous les véhicules qui visent l'Ouest de la région parisienne (*liaison par la RN 184 qui existe déjà*) et envoyer vers l'Est les véhicules qui se dirigent vers Roissy, la banlieue Est et toute la partie Est de la France (*c'est le tracé de la solution A*).

Ceci est notre proposition, elle nous paraît logique, rationnelle et nous souhaitons qu'elle soit retenue.

Le Président

Michel TOURNAY

Cette contribution de l'AREC au débat public a été élaborée en collaboration avec les Maires des 4 municipalités directement concernées c'est à dire : Attainville, Baillet en France, Maffliers et Montsoul ainsi que le Conseiller Général du Canton, Daniel Desse