

LES PROJETS DU TERRITOIRE

Dans les années à venir, le territoire du projet devra répondre à plusieurs défis : conserver sa vocation de « frontière urbaine » pour préserver le milieu naturel et agricole de la « ceinture verte » francilienne ; permettre le développement économique notamment dans le secteur de la Croix-Verte ; décider des infrastructures nécessaires à l'amélioration des déplacements. C'est à travers différents documents de planification que les collectivités territoriales proposent leurs visions et leurs projets pour ce territoire.

LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE (SDRIF), UN CADRAGE RÉGIONAL EN COURS DE RÉVISION

Le SDRIF actuel, en vigueur depuis 1994, a été élaboré par l'État et approuvé par décret en Conseil d'État. Concernant la zone d'influence élargie, il présente la Plaine de France Ouest comme le « deuxième grand espace rural du Val-d'Oise ». Dans la Vallée de l'Oise, à côté des zones résidentielles de L'Isle-Adam à protéger, il propose d'affirmer l'agglomération de Persan-Beaumont comme ville trait d'union avec la région Picardie afin de favoriser son développement. Enfin, à l'Est, il insiste sur le développement économique à venir de la plate-forme de Roissy.

Sur la zone d'influence directe, le SDRIF de 1994 prévoit, « en respectant la qualité des sites et la richesse agricole de ce secteur [de] réaliser un développement urbain équilibré autour

de Domont-Montsoult et [de] valoriser la position de carrefour de la Croix-Verte liée à la réalisation de grandes infrastructures. » Ainsi, il place une « zone partiellement urbanisable » à l'Est de la Croix-Verte, jusqu'au tracé historique de l'A16 (solution A du débat). Il propose également des espaces partiellement urbanisables entre Montsoult et Maffliers et à Baillet-en-France au Nord de la Francilienne. Cependant, il préserve un « espace paysager » en continuité de la Vallée de Chauvry, le long de la Francilienne en séparant les zones urbanisées de Domont/Bouffémont/Moisselles/Attainville, d'un côté, et de Montsoult/Maffliers/Baillet-en-France, de l'autre côté.

Le SDRIF de 1994

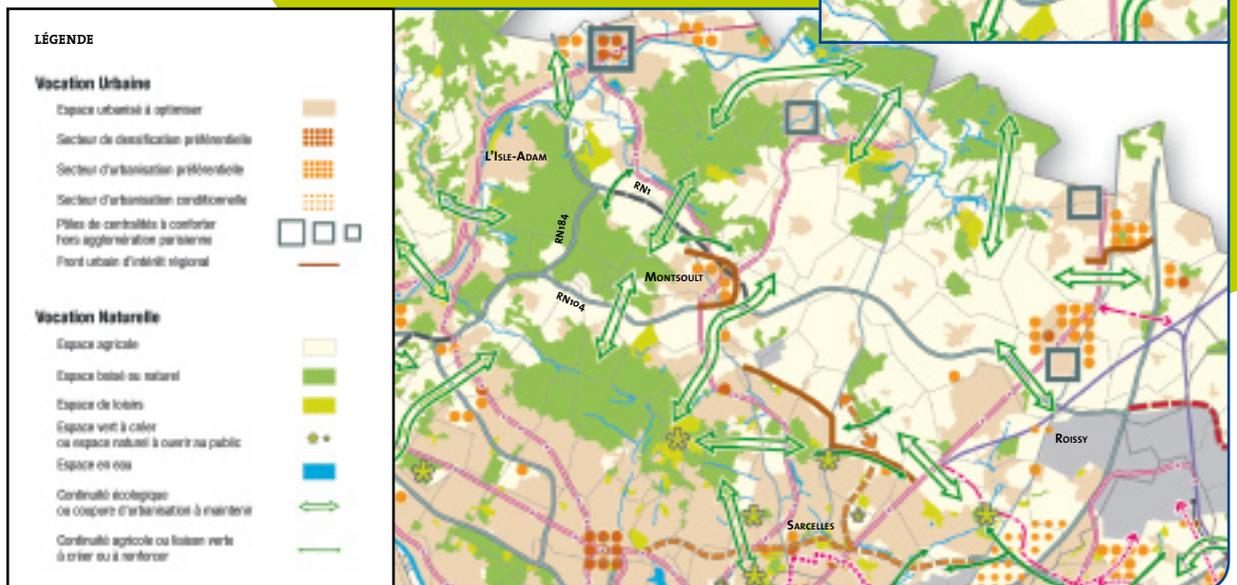


QU'EST-CE QUE LE SDRIF ?

Le SDRIF est un document de portée régionale. Il dote la région capitale d'une stratégie d'aménagement adaptée à une agglomération de 11 millions d'habitants. Il définit des orientations cohérentes pour l'action publique (État, Région, collectivités locales). L'amélioration du fonctionnement métropolitain et le rôle national de nombreux équipements et secteurs économiques sont au cœur de cette démarche. Document d'aménagement à long et à moyen termes, il s'appuie sur une vision prospective. Les documents locaux d'urbanisme (Schémas de Cohérence Territoriale – SCoT* – et PLU) doivent être « compatibles » avec ses prescriptions. Pour ce qui les concerne, l'État et la Région assurent sa mise en œuvre par leurs choix financiers, qui sont notamment inscrits dans les contrats de projets État-Région.



Le projet de SDRIF pour la zone d'étude voté par le Conseil Régional le 16 février 2007



Source : Conseil Régional 2007

À la demande du Conseil Régional d'Île-de-France, le SDRIF a été mis en révision en 2005. Cette révision est menée, conformément à la loi du 4 février 1995, par le Conseil Régional en association avec l'État. Après une phase de réflexion et de débats en 2005 et 2006, le Conseil Régional a élaboré un projet de SDRIF qui sera soumis aux différents partenaires en 2007 puis devra faire l'objet d'une enquête publique* avant son approbation en Conseil d'État prévue en 2008.

Le projet du SDRIF voté par le Conseil Régional le 16 février 2007 porte sur l'horizon 2030. Pour la zone d'influence directe du prolongement de l'A16, il inclut plusieurs indications :

- l'Est de la commune de Montsoult, ainsi que la zone située entre les zones urbaines de Montsoult et de Maffliers sont renseignées comme « zone d'urbanisation préférentielle » ;

- au-delà de cette « zone d'urbanisation préférentielle », le projet de SDRIF place un « front urbain d'intérêt régional ». En d'autres termes, à l'occasion des projets d'extension, les limites de ces extensions devront être précisées afin d'évaluer les espaces nécessaires à ces développements et de déterminer le juste équilibre entre les développements urbains, la préservation des espaces ouverts et de l'activité agricole, et l'économie d'espace. Cette limite ne peut aller au-delà d'une ligne de rupture géographique lorsqu'elle existe ; dans le cas contraire, un front devra être créé et aménagé ;

- le projet de SDRIF rappelle enfin la nécessité de maintenir la continuité écologique entre les différents massifs boisés de la zone d'influence ainsi que la coupure d'urbanisation entre Attainville, Moisselles et Montsoult.

LES PROJETS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-D'OISE

Le Conseil Général a élaboré, en partenariat avec les maires et les responsables locaux, un projet de développement décennal pour l'ensemble du département baptisé « Horizon 2015 ».

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET « HORIZON 2015 »

Depuis 2005, le Conseil Général est engagé dans la mise en œuvre du projet « Horizon 2015 » (2005-2015). Cette démarche, conduite en concertation avec toutes les parties prenantes (Valdoisiens, élus, associations) est définie autour de trois grands axes : « des Valdoisiens bien dans leur vie », « des Valdoisiens bien ensemble » et « des Valdoisiens bien dans leur environnement ».

« Horizon 2015 » vise à apporter des réponses concrètes aux questions touchant la vie quotidienne : emploi, éducation, équipements et services, économie, infrastructures, transports, culture, sports, loisirs, sécurité, tout en s'attachant aux spécificités du territoire dans lequel résident les habitants.

Sur la zone d'influence du prolongement de l'autoroute A16, le projet « Horizon 2015 » prévoit d'encourager le développement économique.

Sur la commune de Persan, quatre zones industrielles rassemblant une cinquantaine d'entreprises et plus d'un millier d'emplois sont concernées par une opération de requalification qui vise à améliorer leur accessibilité, leur environnement, le stationnement des camions. Lancé en 2004, ce chantier devrait s'achever en 2007. Aussi, la commune prévoit de créer un parc d'activités de 70 ha dans le secteur Nord de Persan. Aujourd'hui, des études pré-opérationnelles sont en cours.

Concernant la politique départementale des transports sur routes, le Conseil Général s'est donné en 2000 un document programmatique de référence : le Plan de Déplacements Départemental* 2000-2010. Ce document doit être régulièrement mis à jour ; c'est pourquoi, sans attendre son terme, les élus départementaux ont souhaité mettre en chantier sa révision. Cette démarche, entreprise en 2006, devrait aboutir en 2008. Le Plan 2000-2010 demeure, dans cette attente, la référence de l'action départementale en matière routière.

Compte tenu de sa date d'élaboration, ce document citait et présentait, comme projets connexes, sans les commenter, un certain nombre d'opérations de l'État ressortissant désormais de la compétence du Conseil Général (les transferts prévus dans le cadre de l'acte II de la décentralisation sont intervenus). L'opération dénommée « Boulevard Intercommunal du Parisis » (BIP), située dans la zone d'étude élargie, compte parmi elles. L'Assemblée départementale, par sa décision du 20 janvier 2006, a souhaité engager une nouvelle réflexion sur la réalisation de la section centrale de cette liaison routière reliant les autoroutes A15 et A1, dans le Sud et l'Est du département afin de raccorder les deux premiers tronçons du BIP déjà réalisés. Rebaptisé « Avenue du Parisis », ce projet, initié par l'État et devenu un

**Le Plan de Déplacements
Départemental 2000-2010
(en cours de révision)**



LÉGENDE

Les opérations programmées se rapportant :

- à la modernisation du réseau routier, à l'aménagement du territoire,
- à la politique de la ville et des transports,
- à l'environnement et aux circulations douces :
 - opération cyclable d'accompagnement,
 - résorption de « points noirs bruit ».
- aux opérations à long terme de modernisation du réseau routier

E Échangeur à modifier ou à créer
S Suppression de passages à niveau
P Pôle multimodal

— Autoroute
— Route nationale
— Route départementale
— Voie express en projet (État)
— Voie express en cours de réalisation (État)
— Voie express en cours de réalisation (Département)
— Voie ferrée

Source : Conseil Général du Val-d'Oise

projet d'intérêt départemental, se poursuit : le Conseil Général souhaite lancer en 2007 les travaux d'une section neuve de 2,5 km à Bonneuil en France et Gonesse afin de désenclaver les bassins de vie de l'Est du département et lancer une concertation, recommandée par la CNDP, sur le reste de l'itinéraire.

On trouve encore dans le périmètre concerné par le projet de prolongement de l'A16 le projet départemental de déviation de la RD 370 entre la RD 10 à Villiers le Bel et la RD 301 à Moisselles et Domont. Inscrit au Plan de Déplacements Départemental, ce projet vise à soulager les centres-ville des communes traversées

par la route actuelle des nuisances que leur apporte la RD 370, seul itinéraire orienté nord-ouest/sud-est au sud de la Francilienne. Cette opération a fait l'objet d'études préliminaires qui ont permis d'engager des échanges avec les communes concernées ; elle n'a pas encore été approuvée par l'Assemblée départementale.

Enfin, le conseil général décidera de l'opportunité d'utiliser certaines emprises d'A16 au sud de la Francilienne pour réaliser une liaison éventuelle avec l'avenue du Parisis.

LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT LOCAUX

En conformité avec le SDRIF, certaines communes se sont regroupées pour préciser leurs projets d'aménagement dans des documents d'urbanisme intercommunaux.

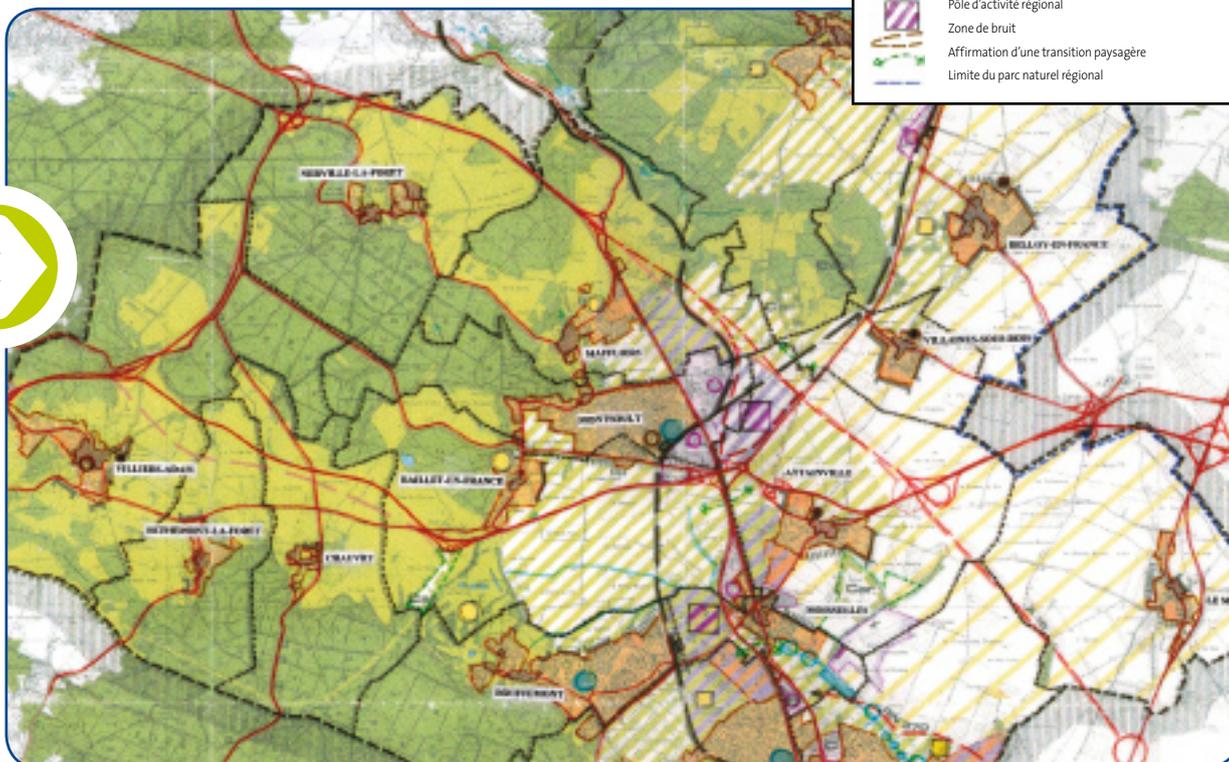
➔ Le Schéma Directeur de l'Ouest de la Plaine de France (SDOPF)*

Le SDOPF, élaboré par le Syndicat Mixte d'Étude de Programmation (SMEP) de l'Ouest de la Plaine de France, a été approuvé le 28 avril 1998, puis modifié en mars 2005. Ce document s'applique à un territoire de 20 communes appartenant toutes à la zone d'influence élargie du projet. Le territoire s'étend du Mesnil-Aubry à l'Est à Villiers-Adam à l'Ouest, et de Viarmes au Nord à Saint-Brice-sous-Forêt au Sud. Ce territoire couvre la majorité des communes de la zone d'influence directe du projet.

Le SDOPF décline trois grandes propositions d'aménagement. Elles concernent les activités économiques, l'organisation des zones d'habitat et la protection des zones naturelles.

À noter : dans le SDOPF de 1998, le projet A16 était inscrit sans prendre en compte l'abandon du secteur au Sud de la Francilienne.

Schéma directeur Proposition à moyen et long termes



SDOPF DE 1998

- ÉTAT ACTUEL**
 - Centre ancien – Habitat continu
 - Zone urbaine
 - Activité
 - Centre commercial
- EXTENSION D'URBANISATION PROPOSÉE**
 - Habitat 1-Moyen terme 2003 2-Long terme 2015
 - Activité 1-Moyen terme 2003 2-Long terme 2015
 - Zone mixte : Équipement et traitement paysager
 - Zone mixte : Activité – Équipement et traitement paysager
 - Zone mixte : Activité – Équipement – Habitat
- GRAND ÉQUIPEMENT**
 - Formation – existante
 - Accueil – Sports – Loisirs – existant – projeté
 - « FRONT » urbain à maintenir
 - « FRONT » urbain à aménager
 - Espace boisé
 - Espace naturel à grande sensibilité
 - Espace agricole à caractère paysager
 - Espace agricole
 - Carrières en cours d'exploitation
 - Aire d'accueil (gens d'U voyage)
 - Projet de voie autoroutière
 - Projet de voie routière
 - Voie ferrée – Gare
 - Projet de déviation

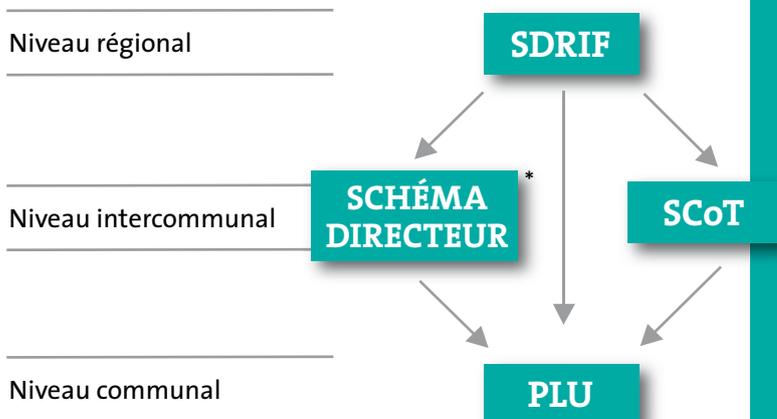
ALBERT Bernard - Urbaniste
286, Bd Raspail – 75014 Paris
AVRIL 1998

MODIFICATIONS APPORTÉES AU SDOPF EN 2005

- Petit aménagement urbain
- Espace paysager
- Traitement paysager d'une carrière
- Restructuration habitat
- Restructuration activité
- Pôle d'activité régional
- Zone de bruit
- Affirmation d'une transition paysagère
- Limite du parc naturel régional

Schéma d'explication des relations entre documents d'urbanisme

Les documents généraux s'imposent aux documents locaux



*les schémas directeurs sont maintenant remplacés par les SCoT



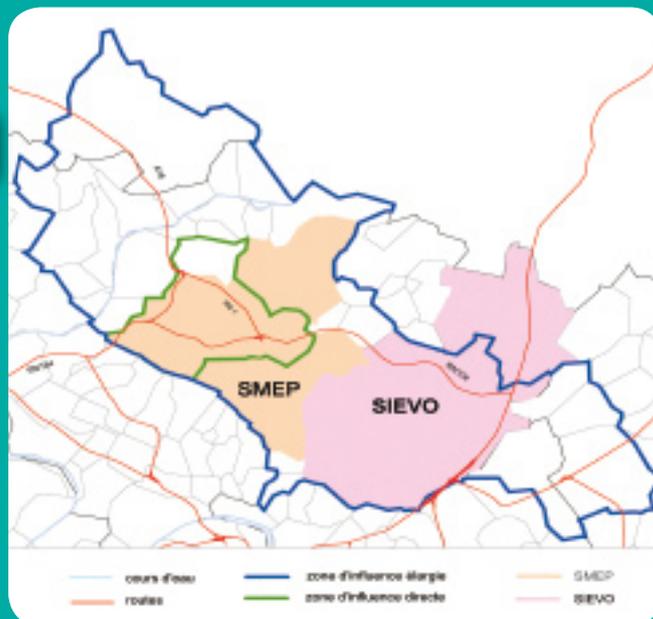
LES PROPOSITIONS DU SDOPF DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE

La revalorisation des activités économiques est orientée sur la restructuration des sites d'activités existants le long de la RN1 (et RD301), notamment à Montsoult. À plus long terme, l'aménagement du secteur de la Croix-Verte est cité comme le grand enjeu du secteur. Présenté en parallèle avec le site des Boursault à Moisselles, il est affiché par le SDOPF en complémentarité des deux pôles majeurs de la zone d'influence, à savoir Cergy et Gonesse - Villepinte (activités liées à Roissy). Le site de la Croix-Verte est proposé pour recevoir des activités à plusieurs niveaux ; centre tertiaire-recherche industrie-artisanat et centre de création d'entreprises – ateliers-relais, tout en intégrant les activités existantes à Montsoult. On peut également noter des zones mixtes (Activité – Équipement et traitement paysager) présentes à Maffliers, à l'est de la RN1 et à Attainville.

L'organisation des zones d'habitat est conduite par une politique de restructuration et de mise en valeur des sites, notamment à Maffliers (secteur proche de la RN1) et à Attainville (développement Nord au niveau du Colombier). Elle tend aussi vers l'organisation des futurs quartiers, en respectant une structure de vie villageoise, notamment à Montsoult, grâce à la réalisation de maisons de ville.

La continuité de protection des zones naturelles est affirmée par la mise en valeur de grandes séquences paysagères. Le SDOPF insiste notamment sur la nécessité de préserver la coupure entre les zones d'activités futures en affirmant une transition paysagère au sud de la Croix-Verte.

Périmètre du SDOPF du SMEP et du SCoT du SIEVO



Source : Géo FLA © IGN 2005
Cartographie : DREIF/PoD/DMO3 (RM)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Est du Val-d'Oise

Ce SCoT élaboré par le Syndicat Intercommunal pour le développement de l'est du Val-d'Oise (SIEVO) a été approuvé le 29 juin 2006. Il définit les orientations pour la période 2005-2025, sur un territoire regroupant 24 communes de l'est du département. Le territoire s'étend de Roissy-en-France à l'Est à Écouen à l'Ouest, et de Survilliers au Nord à Bonneuil-en-France au Sud. Son champ de compétences géographique s'intègre à la zone d'influence élargie du projet, avec la communauté d'agglomération « Val de France » et la communauté de communes « Roissy Porte de France ».

Le SCoT prévoit un développement important de l'habitat sur les communes de Louvres-Puiseux et Fosses-Survilliers et un fort dynamisme de l'activité à proximité de Roissy, surtout au niveau du « triangle de Gonesse ». Les autres espaces du SCoT connaîtront principalement des opérations d'amélioration, tant pour l'habitat que pour l'activité. En conséquence, les nouveaux besoins de déplacements se feront principalement ressentir en direction de l'est du territoire du SIEVO.

LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS

➔ Les projets de transports en commun

Le seul projet d'infrastructure ferrée nouvelle dans la zone d'étude est le barreau de raccordement RER D-RER B au niveau de Gonesse dénommé « Barreau de Gonesse ». Il doit permettre la création d'une nouvelle branche du RER D, au nord de la gare de Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville rejoignant le RER B à la gare du Parc des Expositions de Villepinte avec ouverture d'une gare au nord-est de Gonesse. Les premières études ont été financées dans le cadre du contrat de plan 2000-2006. Le contrat de projets 2007-2013, signé entre l'Etat et la Région Île-de-France le 23 mars 2007, prévoit la poursuite de ces études et précise que l'opération Barreau de Gonesse sera prioritaire lors du réexamen en 2010 pour un engagement des premiers travaux.

De plus, s'il est inscrit sur la zone d'étude, ce projet a très peu d'interaction avec le projet de l'A16. À l'inverse, les lignes transiliennes proches de l'A16 (Paris-Ermont-Persan, Paris-Montsoult-Persan et Paris-Montsoult-Luzarches) ne sont pas concernées par des projets d'infrastructures nouvelles. En revanche, l'offre de transports en commun sur ces lignes devrait être améliorée par deux projets :

- le déploiement de la Nouvelle Automotrice Transilienne (NAT*) à partir de 2009 jusqu'en 2015 sur ces trois lignes avec accélération des trains et modification de la politique d'arrêt ; les études ont été lancées en 2007 ;
- des correspondances avec la tangentielle nord à Épinay-Villetaneuse (à l'horizon 2014 pour le tronçon Épinay-Le Bourget) qui faciliteront ainsi certains trajets de banlieue à banlieue.

Notons que des études approfondies concernant les schémas directeurs des RER C et RER D sont lancées par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF*) qui a pour objectif d'améliorer la lisibilité et l'exploitation de ces deux lignes.

Par ailleurs, les différents acteurs des transports publics souhaitent améliorer l'offre de transports en commun par la création de lignes de bus et par l'amélioration de l'intermodalité. Pour guider cette politique au niveau régional, l'État a élaboré un Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2000.

Depuis la promulgation de la « loi sur les responsabilités et libertés locales », la responsabilité de l'élaboration et de l'évaluation du PDUIF a été transférée au STIF, le Conseil Régional ayant la prérogative de son approbation, après une éventuelle mise en révision.

Sur les trajets interrégionaux, on peut noter les opérations suivantes :

- le projet de liaison ferroviaire Picardie-Roissy desservant Creil et Amiens ;
- le projet de LGV* Paris-Londres par Amiens ;
- des aménagements d'augmentation de capacité sur la ligne Paris-Creil-Amiens ;
- des réflexions en cours pour améliorer les axes TER, notamment Paris-Beauvais en résolvant le problème d'engorgement au niveau du nœud ferroviaire de Persan.

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE (PDUIF)

Approuvé le 15 décembre 2000 à l'issue d'une enquête publique, le PDUIF met en œuvre, à l'échelle de l'agglomération francilienne, les orientations de la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie. L'objectif du PDUIF est de rééquilibrer l'usage des modes de transport à l'aide de mesures d'exploitation à court terme et visibles pour l'usager.

Les orientations portent sur :

- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et peu polluants ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie afin de rendre plus efficace son usage ;
- l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur la voirie et en souterrain ;
- le transport et la livraison de marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement.

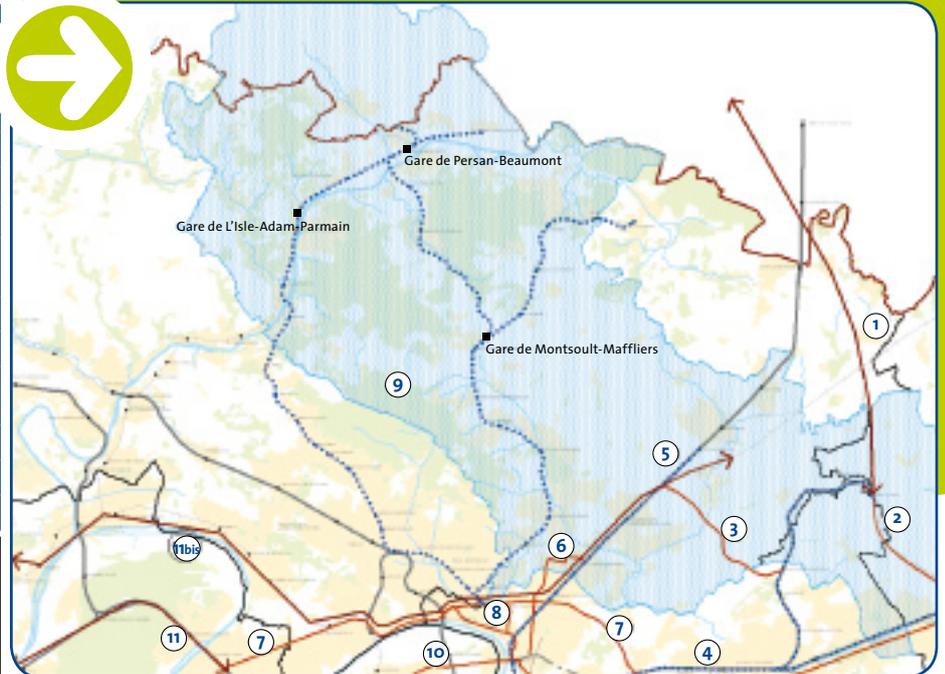
En Île-de-France, la mise en œuvre du PDUIF se fait principalement sur les lignes de bus et sur les pôles d'échanges inscrits au réseau principal PDUIF, à travers des instances partenariales de concertation et de coordination : **les comités d'axe** et **les comités de pôle**. Les comités de pôle envisagent l'amélioration des pôles d'échanges et les comités d'axe examinent la création ou l'amélioration d'un service sur une liaison donnée.

En relation avec le projet de l'A16, on peut notamment citer le pôle de Persan-Beaumont, qui a fait l'objet d'un diagnostic, et les pôles de Montsoult/Maffliers et Domont. Concernant les comités d'axe, on notera que la ligne Cergy-Roissy est mise en service depuis 2003 et que le STIF lance en 2007 une étude pour la mise en service d'une liaison directe Persan-Roissy.

Depuis le débat parlementaire de 2003 puis le Comité Interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, la politique nationale des transports favorise le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime, avec 75% des investissements de transport retenus. Cette orientation nationale n'exclut pas la continuation de certains projets routiers jugés particulièrement nécessaires.

Projets de transports en commun à l'horizon 2020

N°	Opération
1	Île-de-France – Picardie : Creil-Roissy / Paris-Amiens-Calais
2	CDG Express
3	Barreau de raccordement de Gonesse
4	RER B Nord+ (RER OMNIBUS)
5	RER D OMNIBUS
6	Tramway Saint-Denis Université - Garges-Sarcelles
7	Tangentielle Nord
8	TRAM'Y - Tramway Saint-Denis - Épinay - Villetaneuse
9	Déploiement de la Nouvelle Automotrice Transilienne (N.A.T.)
10	T1 Saint-Denis-Asnières-Gennevilliers
11	Amélioration des liaisons Normandie-Mantes-Paris
11bis	Rocade Nord-Ouest TGV



LÉGENDE	
—	Projets susceptibles d'être réalisés à moyen terme
—	Infrastructures nouvelles
—	Amélioration de service
—	Liaisons interrégionales
Réseau ferré existant	
—	Réseau SNCF banlieue
—	RER
—	Tramway
—	Métro

Source : GEOROUTE® © IGN 2003
Cartographie : DREIF/PoD/DESD/PRO

LE PÔLE MONTSOULT/MAFFLIERS

La gare de Montsoult/Maffliers est située sur la commune de Montsoult. Sa desserte est satisfaisante car elle est située à proximité de la N104-Francilienne. La RD9, la RD64 et la RD 909 irriguent les communes du secteur et complètent la desserte de la gare. Elle dispose de plus d'un parking d'une assez bonne capacité.

La gare est située au sud-est de la zone d'habitat pavillonnaire de Montsoult, l'autre côté des voies ferrées accueille une zone d'activités. Plusieurs commerces, un lycée et des équipements sportifs sont implantés à proximité de la place de la gare. Elle constitue de ce fait un lieu de vie qu'il conviendrait d'affirmer.

LES ENJEUX DU PROJET DE PÔLE

Le PDUIF fixe comme premier enjeu l'optimisation du fonctionnement du pôle en matière de déplacements. L'objectif est de réorganiser les fonctions (bâtiment voyageurs, parking, gare routière, accès piétons et cycles, dépose-minute et dépose-taxi) en proposant des espaces publics lisibles et bien dimensionnés. En définitive, il s'agit de créer un pôle intermodal permettant de gérer au mieux les interconnexions entre les divers modes de déplacement.

Le second enjeu est l'intégration et le développement urbain du pôle. Il s'agit de créer les conditions d'une recomposition urbaine apte à tirer parti des potentialités offertes.

➔ Les projets routiers

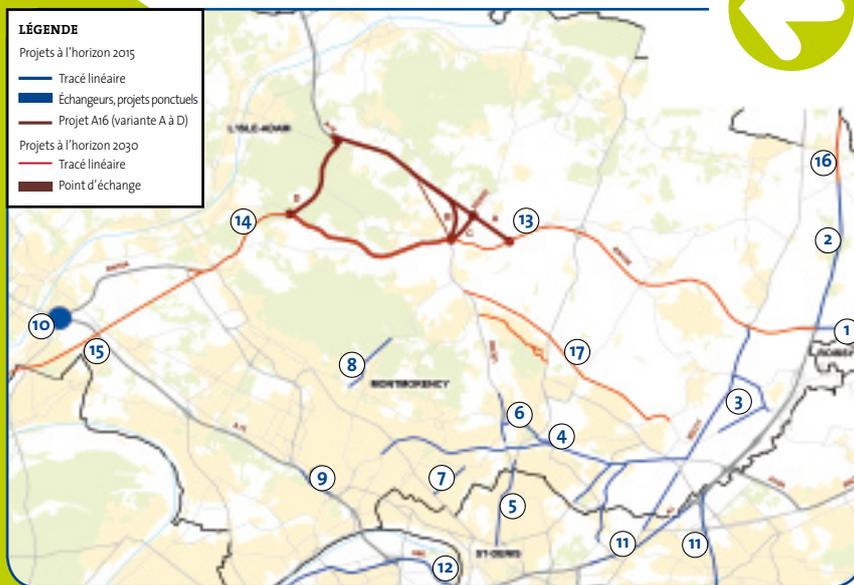
Les principaux projets de routes nationales concernent le prolongement de la Francilienne aux deux extrémités de la zone d'influence élargie :

- à l'est, les travaux du contournement de Roissy par la Francilienne devraient démarrer fin 2007 pour une mise en service en 2011. Il assurera ainsi une continuité complète entre la Francilienne dans le Val-d'Oise et la Francilienne en Seine-et-Marne ainsi que des échanges efficaces avec l'autoroute A1 ;
- à l'ouest, à partir de Villiers-Adam, suite au débat public de 2006 et à la décision du Ministre de l'Équipement, la Francilienne sera prolongée jusqu'à Orgeval à l'horizon 2015.

On peut également noter l'élargissement de l'autoroute A1 au nord de la Francilienne.

Les autres projets routiers d'importance dans le secteur sont portés par le Conseil Général, notamment le projet d'Avenue du Parisis, la déviation de la RD370 et la mise en sécurité de la RD317¹.

Projets routiers aux horizons 2015 et 2030



Source : DREIF - DBCARTO® © IGN - GEOROUTE® © IGN 2003
Cartographie : DREIF/PoD/DESD/PRO. Janvier 2007

Horizon 2015	
1	Contournement de Roissy (avec la liaison Meaux-Roissy et la fin de l'élargissement d'A104 en Seine-et-Marne)
2	Élargissement de l'A1 entre Saint-Witz et Roissy (au nord de la Francilienne)
3	Mise en sécurité de la RD317 (avec nouveau diffuseur du Thillay et le barreau de liaison entre la RD47 et la RD902)
4	BIP prolongé en voie rapide jusqu'à la déviation de la RD84 à Garges-lès-Gonesse et aménagé en Avenue du Parisis (boulevard Urbain) de Garges-lès-Gonesse via Sarcelles (RD301) jusqu'à Saint-Gratien en traversée de la Vallée de Montmorency
5	T.C.S.P. sur la RD301 en Seine-Saint-Denis
6	Dénivellation du carrefour RD311/RD125 et requalification de la RD125 en traversée de Sarcelles Village
7	Liaison RD928-RD311 à Deuil-la-Barre et Montmagny
8	Déviations de Montlignon
9	Aménagement d'une 5 ^e file d'entrecroisement sur l'autoroute A15 entre le BIP et l'A115
10	Aménagement de l'échangeur RN184/A15
11	Élargissement de l'A1 au niveau du Bourget (entre la RN2 et A3) et de l'autoroute A3 entre Garonor et l'A86
12	Projet d'élargissement de l'A86 depuis le Carrefour Pleyel jusqu'à Nanterre
Horizon 2030	
13	Projet d'élargissement de la RN104 à 2x3 voies entre l'A1 et la RN184 (sauf à l'approche de la Croix-Verte où les capacités ont été maintenues à l'identique de la situation actuelle)
14	Élargissement de la RN184 entre l'A104 et la RN104
15	Autoroute A104
16	Élargissement de l'autoroute A1 au Nord de Saint-Witz jusqu'à Senlis
17	Projet de déviation de la RD370 dans son intégralité (entre Gonesse et la RN1)

Projet de canal Seine-Nord



Source : VNF

➔ Le projet de canal Seine-Nord Europe

L'itinéraire fluvial, constitué par le Canal Seine-Nord-Europe, l'Oise et la Seine aval, relie le Nord de la France à l'Ouest de l'Île-de-France. Le canal Seine-Nord-Europe, liaison fluviale d'une longueur de 106 km à grand gabarit entre l'Oise (Compiègne) et le canal de l'Escaut (Cambrai), devrait considérablement augmenter les trafics sur l'Oise. La réalisation du canal à l'horizon 2013, associée à la mise à grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne, offrira une liaison entre les ports normands, l'Île-de-France et le réseau navigable du Nord de la France et du Benelux, accessible aux convois de fort tonnage (4 400 tonnes).

¹ Cf : Les projets du département page 32.

Le projet devrait permettre au trafic fluvial d'atteindre les 13 millions de tonnes vers 2020 sur cette liaison, au lieu de 3 millions actuellement par le canal du Nord. Le projet de canal Seine-Nord-Europe a été soumis à enquête publique début 2007.

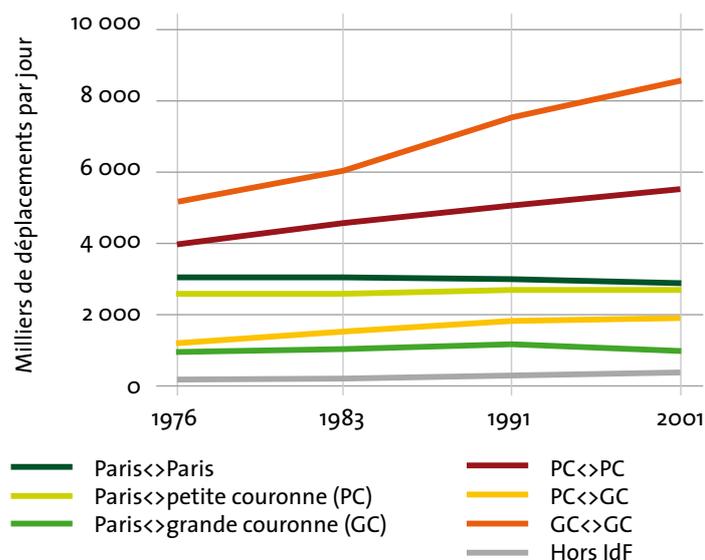
Il devrait permettre un report important de trafic poids lourds de la route vers la voie fluviale de 3,7 milliards de tonnes/km à l'horizon 2020. Cela correspondrait à une diminution de l'ordre de 130 000 poids lourds par an sur l'A1.

Cependant, ce projet ne propose pas une alternative à l'itinéraire créé par le prolongement de l'A16, dans la mesure où il vise à améliorer la liaison vers l'Est de l'Île-de-France (Plaine de France et Roissy) de manière plus locale. Au contraire, le prolongement de l'A16 améliorera l'attractivité du port de Bruyère-sur-Oise en étendant sa zone d'influence vers l'Est.

➔ L'évolution de la mobilité

Les prévisions de mobilité et de déplacements sont établies à partir d'un certain nombre d'hypothèses socio-économiques. Ces hypothèses découlent de scénarios tendanciels, à savoir que l'on suppose que le futur s'inscrit dans la continuité du présent, sans rupture majeure. Le maître d'ouvrage présente donc les résultats des études avec prudence.

Évolution du nombre de déplacements tous modes mécanisés en Île-de-France par type de liaison



L'évolution du nombre de déplacements entre 1976 et 2001 montre l'infléchissement progressif des échanges avec Paris et le fort accroissement des échanges au sein de la grande couronne.

La DREIF a réalisé des tests de réaction de son modèle à l'augmentation du prix du pétrole ; une augmentation de 50 % entraînerait une diminution à court terme de la demande routière d'environ 4 %. Ces résultats sont sensiblement similaires à ceux obtenus au niveau national par le Service Économie, Statistiques et Prospective du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables.

MÉTHODE DES ÉTUDES DE TRAFIC

Les données de trafic ont été calculées à partir du modèle régional multimodal de transport conçu par la DREIF.

Ce modèle est alimenté par les données du recensement de 1999, de l'enquête régionale emplois de 2001 ainsi que par les données sur la mobilité des Franciliens issues des enquêtes globales de transport de 1976 à 2001. Il permet de décrire la demande de transport actuelle et d'estimer la demande de transport à l'horizon futur, à partir d'hypothèses d'évolution de la population et de l'emploi conformes au scénario prévisionnel de l'INSEE et des hypothèses de localisation et d'occupation des sols définies dans le SDRIF.

Le modèle estime le nombre de déplacements de zone à zone pour 1300 zones sur toute l'Île-de-France puis les répartit selon les différents modes de transport possibles (transports en commun, véhicule particulier, marche) en fonction des avantages en temps et en coût de chacun.

Les besoins en déplacements par la route ainsi définis sont affectés sur un réseau représentant tout le réseau routier de l'Île-de-France au Nord de la coupure constituée par l'autoroute A13, la Seine et l'autoroute A14. Aux limites du périmètre du modèle, les trafics entrant et sortant par l'A1 et l'A16 sont établis en cohérence avec les prévisions faites au niveau national.

Afin de pouvoir comparer les différentes solutions, un scénario dit « Fil de l'eau » est créé qui est le plus probable en l'absence de réalisation du projet. Ce scénario intègre tous les autres projets routiers prévus ainsi que les projets de transports en commun.

La période prise en compte dans les calculs est l'Heure de Pointe du Soir (HPS)* pour évaluer les impacts de la congestion. Les résultats sont exprimés en Unité de Véhicule Particulier (UVP)* ; une voiture vaut 1 UVP et un poids lourds vaut 2 UVP.

➔ L'évolution de la mobilité et son incidence sur les réseaux routiers

Globalement, les hypothèses retenues conduisent à estimer une augmentation générale de la demande de déplacements par la route de 12 % entre 2005 et 2015 pour l'ensemble du secteur modélisé. Localement, autour de la zone d'influence élargie, l'accroissement de cette demande est plus important : 22 %. Ces augmentations sont conformes aux prévisions faites sur l'ensemble de l'Île-de-France et aux évolutions constatées ces dix dernières années.

Ces hypothèses d'augmentation de la demande de trafic appliquées au scénario « Fil de l'eau » (ci-dessous) permettent de représenter ce que sera la circulation en l'absence de projet. Ainsi la demande de déplacements en voiture particulière continue d'augmenter sur la RN1, la Francilienne et la RN184.



Source : Étude de trafic du Dossier des Études



Traffic actuel (2005)
à l'heure de pointe du soir
(en véhicule/heure,
deux sens de circulation
confondus)



Traffic à l'horizon 2015
(scénario « Fil de l'eau »)
à l'heure de pointe du soir
avant mise en service de la
Francilienne Ouest





Au niveau régional, les prévisions intègrent les perspectives de développement définies dans le SDRIF : dans le scénario de demande 2015, la part des échanges en grande couronne augmente légèrement, ce qui correspond à la prise en compte conjointe du phénomène d'étalement de la population et de l'emploi en Île-de-France et du maintien d'une politique d'aménagement polycentrique de la région. Au niveau local les projets de création ou d'extension de ZAC ont également été pris en compte.

Concrètement, l'augmentation du trafic sur la Francilienne dans le Val-d'Oise s'explique par le développement important des secteurs de Cergy et Roissy.

Les niveaux de trafic attendus en 2015 à l'heure de pointe du soir sont donc :

- Près de 3 400 véhicules / heure, dans les deux sens confondus, qui traverseraient les communes de Montsoult et de Maffliers. Cette augmentation équivaldrait à +13 % par rapport à la situation actuelle.
- Les flux sur la RN184, dans la traversée de la forêt de L'Isle-Adam seraient également en forte augmentation avec 4 950 véhicules / heure (+35 % environ par rapport à la situation actuelle).
- Sur la Francilienne, les flux seraient de l'ordre de 5 050 véhicules / heure (+31 %) au niveau de Baillet-en-France, et d'environ 5 650 véhicules / heure (+27 %) à l'Est du giratoire de la Croix-Verte.

Dans cette configuration, les fortes augmentations de trafic induisent une dégradation sensible des conditions de circulation sur la zone d'influence à l'horizon 2015. On constate une accentuation de la saturation de la Francilienne le soir à l'approche du giratoire de la Croix-Verte, une augmentation de trafic sur les itinéraires locaux de shunt (Rd909, Rd26, Rd64, Rd85, Rd9, Rd922, etc.), et des retenues plus importantes en traversée de Montsoult et de Maffliers au niveau des feux tricolores.

En conséquence, les temps de parcours augmentent de manière importante. À l'heure de pointe du soir, l'usager provenant de l'autoroute A1 met presque 40 min pour atteindre l'autoroute A16 Nord (L'Isle-Adam), soit une dégradation de plus de 50 % (+14 min) par rapport à l'actuel.

La liaison de la RD301 à Sarcelles (carrefour du barrage) jusqu'à l'autoroute A16 Nord (L'Isle-Adam) enregistre une dégradation d'environ 33 % (+7 min), avec un temps de parcours de près de 30 min.



CONCLUSION

Le territoire du projet est soumis à des défis urbains et environnementaux importants. Les projets régionaux, départementaux et locaux devront répondre aux besoins de développement économique et à la protection des milieux naturels et s'accompagneront d'une augmentation des déplacements. Le défi majeur tient donc à l'harmonisation du territoire, compte tenu de l'hétérogénéité de ses composantes.