

3.

LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT DE L'A16

Le prolongement de l'autoroute A16 vise à renforcer la cohérence du réseau routier d'Île-de-France en offrant aux usagers une liaison de qualité entre L'Isle-Adam et la Francilienne. Il vise également l'amélioration du cadre de vie des riverains : la RN1 serait requalifiée dans la traversée de Montsoul et de Maffliers et l'ensemble des voiries locales du secteur seraient délestées par le prolongement de l'A16 et par l'aménagement du carrefour de la Croix-Verte. Les solutions proposées cherchent à répondre de la manière la plus efficace possible aux objectifs, en tenant compte des enjeux du site. Ceux-ci sont en rapport avec la protection du patrimoine, la préservation de la qualité de vie et de l'activité agricole, le développement économique et la protection de l'environnement.

LES ENJEUX DU PROJET

➔ La protection du patrimoine et des paysages

Le projet de prolongement de l'A16 s'insère dans un secteur de grande valeur patrimoniale puisque recouvert par le site classé de la Vallée de Chauvry et les sites inscrits de la Plaine de France et du Massif des trois Forêts. À proximité immédiate de la zone urbaine du Nord de l'agglomération parisienne, ces sites ont un rôle essentiel pour assurer la pérennité du patrimoine et du caractère naturel et rural de cette zone du Val-d'Oise. Le projet devrait, le cas échéant, s'appliquer à rendre ses impacts sur les sites les plus faibles possible, afin de préserver leurs caractères. L'intégration paysagère concernerait essentiellement l'insertion des nouveaux reliefs et la recomposition de la trame végétale (forestière et bocagère) autour du projet de prolongement.

➔ La préservation du cadre de vie des habitants

Situé à la limite de la zone urbaine de l'Île-de-France, le site offre un cadre de vie semi-rural à ses habitants ; forêts domaniales, vallons, plaines agricoles forment un paysage de grande qualité auquel les habitants sont naturellement attachés. Ils se sont installés dans ces communes pour des raisons qualitatives : le bien-être d'abord, le calme, la verdure, la qualité de l'entretien des communes, les relations de proximité avec les autres habitants. Ponctué par des manifestations communales attractives,

ces communes ont capté une population en quête d'espaces verts et de tranquillité. Si le projet entend améliorer grandement la qualité de vie des riverains de la RN1, il doit aussi être attentif à préserver celle des autres habitants de la zone. Ainsi, la préservation de la dominante rurale du site est un enjeu capital pour les populations de la zone d'influence.

➔ La préservation de l'activité agricole

Au cœur du site du projet, se trouve une activité agricole performante mais fragilisée par la pression foncière propre à l'Île-de-France. Dans la zone d'influence, l'agriculture a été la première contributrice foncière au fort développement du sud et de l'est dans les dernières années et aux constructions de différentes infrastructures (Francilienne, ligne TGV...). Le Val-d'Oise reste cependant le 11^e département agricole français ; le secteur agricole y est donc une activité importante.

En accord avec les documents d'urbanisme, toute nouvelle infrastructure doit donc s'efforcer d'être la moins perturbatrice possible pour l'activité agricole. Le cas échéant, un aménagement foncier devrait accompagner la réalisation du projet afin de mettre en cohérence l'organisation des exploitations agricoles dans la zone perturbée par le passage de l'infrastructure. Dans cette hypothèse, une association foncière comprenant les maires des communes concernées et les représentants du monde agricole pourrait être constituée.

➔ Le potentiel de développement lié à l'aménagement de la Croix-Verte

La nécessité d'améliorer les conditions de déplacement dans la zone du projet résulte du développement du Val-d'Oise et de la grande couronne, développement dont le rythme a été soutenu au cours des dernières années. Localement, 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.

Ainsi, le prolongement de l'A16 et l'aménagement du carrefour de la Croix-Verte devraient préserver ces perspectives de développement et permettre une meilleure desserte des zones d'activités existantes et futures.

➔ La préservation des milieux naturels

Le projet se situe également au cœur de zones naturelles sensibles qui devraient faire l'objet d'une attention toute particulière, notamment pour les zones inventoriées en ZNIEFF. Une attention particulière serait nécessaire pour le site exceptionnel du vallon de Stors (zone humide au sens de l'article L.121-1 du Code de l'environnement), pour les espèces protégées concernées et leurs habitats et, pour la circulation du cerf entre les massifs forestiers.

Le projet serait également une opportunité pour améliorer l'insertion des infrastructures réutilisées dans le cadre du projet (partie Nord de la RN1 pour les solutions A, B et C, RN184 pour la solution D) construites avec des normes environnementales plus anciennes. Ces améliorations viseraient notamment à rétablir les continuités biologiques des forêts et assurer le recueil et le traitement systématique des eaux polluées de la plate-forme routière, avant leur rejet dans le milieu naturel.

SYNTHÈSE

Le projet de prolongement de l'A16 est localisé sur un secteur à forts enjeux : ils concernent le patrimoine, les hommes, leurs activités et la nature.





LES OBJECTIFS : RENDRE COHÉRENT LE RÉSEAU DE VOIES RAPIDES D'ÎLE-DE-FRANCE

➔ Raccorder l'A16 au réseau de voies rapides d'Île-de-France

L'autoroute A16 constitue l'un des itinéraires européens reliant la partie Nord de la région parisienne à la Belgique et à la Grande-Bretagne via la liaison Transmanche. Elle représente également un des barreaux essentiels du réseau national.

Le raccordement de l'autoroute A16 au réseau de voies rapides d'Île-de-France, et principalement à la Francilienne, permettrait d'améliorer la liaison entre le Nord de la région Île-de-France, les départements voisins de l'Île-de-France et les pôles régionaux, plus particulièrement celui de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Cet axe s'intègre dans une politique routière qui souhaite désormais privilégier les liaisons transversales et tente de limiter les « pénétrantes » directes vers la zone dense de l'Île-de-France.

Actuellement, le raccordement avec la Francilienne est assuré par la RN1 qui ne présente ni la capacité ni les caractéristiques nécessaires au trafic qu'elle supporte : largeur des voies réduite, carrefours à feux, traversées piétonnes, etc. Sur un itinéraire de grande distance entre le Nord (Picardie, Belgique...) et l'Île-de-France, la qualité de service routier se dégrade donc brutalement sur cette section d'à peine 8 km, où l'utilisateur se retrouve sur un tronçon moins sûr, moins rapide et moins confortable. Les automobilistes n'adaptant pas toujours leur comportement à ce changement inattendu, ceci explique une accidentologie élevée sur cette section.

Grâce à l'amélioration de l'accessibilité routière de la région Île-de-France, ce projet participerait au renforcement de l'attractivité de la région capitale et au maintien de sa position économique privilégiée parmi les régions métropolitaines européennes.

La Francilienne



➔ Établir la continuité de la Francilienne

Le carrefour de la Croix-Verte constitue un point singulier sur la Francilienne du fait de la discontinuité qu'il introduit sur le réseau autoroutier. Ce point d'échange très complexe fait converger différents axes (la Francilienne, la RD301, la RD 909) tout en assurant la desserte locale. Si sa configuration actuelle n'est pas réellement problématique aux heures creuses, elle provoque en revanche des embouteillages sur plusieurs kilomètres aux heures de pointe. Cette situation devrait encore se dégrader fortement dans les prochaines années avec l'augmentation du trafic de rocade, le développement de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et la mise en service de son contournement par la Francilienne.

L'amélioration du carrefour de la Croix-Verte est donc prévue dans le cadre du projet prolongement de l'autoroute A16 afin d'assurer la continuité autoroutière de la liaison Cergy-Roissy et de fluidifier son trafic.

Au titre du présent débat, il faut souligner que le projet d'aménagement de la Croix-Verte est indissociable de celui du prolongement de l'A16, chaque solution de tracé pour le prolongement induisant un aménagement spécifique de ce carrefour.

Pour ces échanges avec la Francilienne, le projet de prolongement de l'autoroute A16 favorise les flux autoroutiers Nord > Est (A16 > Francilienne) et Est > Ouest (Francilienne), tout en maintenant les autres flux principaux (A16>RD301 notamment) et en hiérarchisant les autres.

SYNTHÈSE

Le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne permettrait d'assurer une liaison directe et à haut niveau de service vers l'est de la région parisienne. Le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte permettrait de mettre fin à la discontinuité de la Francilienne et aux perturbations qui en découlent. Le trafic de rocade en serait ainsi facilité.





LES OBJECTIFS : AMÉLIORER LE CADRE ET LA QUALITÉ DE VIE QUOTIDIENNE

➔ Supprimer le trafic de transit dans la traversée de Montsoul et Maffliers

Actuellement, l'ensemble du trafic de l'autoroute A16 venant du Nord de l'Île-de-France et se rendant vers le Nord et l'Est de la région parisienne emprunte la RN1, et traverse les communes de Montsoul et de Maffliers. Ainsi, 36 500 véhicules dont 2000 poids lourds traversent tous les jours ces deux communes.

Comme toute infrastructure routière, la RN1 entraîne, de par son trafic routier, d'importantes nuisances : bruit, pollution de l'air, coupure urbaine, etc. Cependant, la RN1 n'ayant pas été initialement conçue pour accueillir un tel trafic, il est actuellement impossible d'atténuer l'impact de ces nuisances. Les riverains et les habitants sont directement confrontés aux préjudices issus de la circulation routière¹.

Le projet de prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne vise à éloigner les trafics de ces deux communes, afin de diminuer la gêne subie par la population.

➔ Requalifier et sécuriser la RN1 dans la traversée de Montsoul et de Maffliers²

Dans la traversée de Montsoul et de Maffliers, la RN1 est actuellement une route à 4 voies avec des carrefours à feux. Ce tronçon, d'une longueur d'environ 2,5 km, présente des caractéristiques autoroutières.

Les accotements sont généralement dégradés et les trottoirs sont souvent absents. Les glissières métalliques et la signalisation occupent une part importante de l'espace public. Aux endroits laissés libres, le stationnement s'effectue le long de la voie de manière anarchique.

En bord de voie, aucun espace n'est prévu pour les circulations douces et les piétons et, de plus, les traversées piétonnes sont rares et difficiles. Ces caractéristiques ont un impact fortement négatif sur la qualité urbaine du site.

Pourtant, en raison de la proximité d'activités importantes (gare, établissements scolaires) et de la rareté de voies de substitution reliant Montsoul et Maffliers, la RN1 reste un axe emprunté par les piétons. Ces circulations se font donc dans des conditions dangereuses.

En diminuant fortement le trafic de la RN1, le projet de prolongement de l'autoroute A16 permettrait sa requalification. Cet aménagement ouvrirait la possibilité d'une reconquête urbaine par les communes, et rétablirait ainsi une liaison de qualité entre Montsoul et Maffliers pour tous les usagers.

1 - Cf. Les impacts sur le cadre de vie.
2 - Cf. La requalification de la RN1.



La traversée de Maffliers

Le renforcement de la sécurité, le traitement urbain et paysager, l'amélioration des accès riverains et la promotion des circulations douces sont les aspects principaux de cette requalification. Elle vise à garantir également une desserte satisfaisante aux activités industrielles et commerciales locales, notamment à Montsourt.

Cette requalification entraînerait en elle-même la diminution du trafic routier en supprimant l'attractivité actuelle de la RN1 pour le trafic de transit et en favorisant le report de ce trafic sur l'A16.

➔ Délester les voiries locales

En l'absence de continuité de l'A16 avec le réseau Francilien, les voiries locales et départementales supportent un trafic de transit important. Dans le nord-est du Val-d'Oise, où les ménages sont fortement motorisés, les voies telles que la RD316, la RD909 et la RD922, sont très encombrées.

À l'approche de la Croix-Verte, cet état de fait est encore plus marqué. Le carrefour giratoire occasionne des embouteillages récurrents de plusieurs kilomètres sur les différentes voies, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir. Ces embouteillages incitent les usagers à prendre des itinéraires de contournement quiaturent la voirie locale, notamment à Attainville et Villaines-sous-Bois.

Le projet d'aménagement du carrefour de la Croix-Verte et de prolongement de l'A16 vise donc à délester ces voies en ramenant le trafic de transit sur le réseau autoroutier.

SYNTHÈSE

Le report du trafic de transit sur une infrastructure adaptée et la requalification de la RN1 permettraient une amélioration du cadre et de la qualité de vie quotidienne des riverains de la RN1 et du réseau adjacent.



CONCLUSION

Le projet de prolongement de l'A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne est un projet de rationalisation du réseau au profit du trafic de rocade. Il vise aussi une amélioration du cadre de vie pour les habitants des communes de Montsourt et de Maffliers ainsi que d'Attainville et de Villaines-sous-Bois qui subissent les reports de trafic.

Outre leurs réponses aux objectifs, les tracés proposés s'efforcent d'apporter les meilleures réponses aux enjeux du territoire.