

# LE FINANCEMENT DU PROJET

## UN PROJET CONCÉDÉ

L'État a confié en 1990 à la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A16 entre Boulogne-sur-Mer et l'Île-de-France jusqu'au 31 décembre 2028. Les différentes sections de l'autoroute A16 ont été mises en service progressivement entre 1994 et 1998.

Par décret du 5 novembre 2004, l'État a confirmé SANEF comme concessionnaire de la section L'Isle-Adam - la Francilienne de l'autoroute A16. À ce titre, SANEF aurait à sa charge le coût du prolongement de l'autoroute jusqu'à la Francilienne.

Le plan de financement entre l'Etat, son concessionnaire et, le cas échéant, d'autres financeurs, dépendra de la décision du maître d'ouvrage à l'issue du débat public. Il portera sur l'ensemble des opérations du programme et comprendra donc également la requalification de la RN1, les éventuels travaux nécessaires au réaménagement de la Francilienne ainsi que l'aménagement de l'échangeur de la Croix Verte.



## LA SANEF, MAÎTRE D'OUVRAGE À PARTIR DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

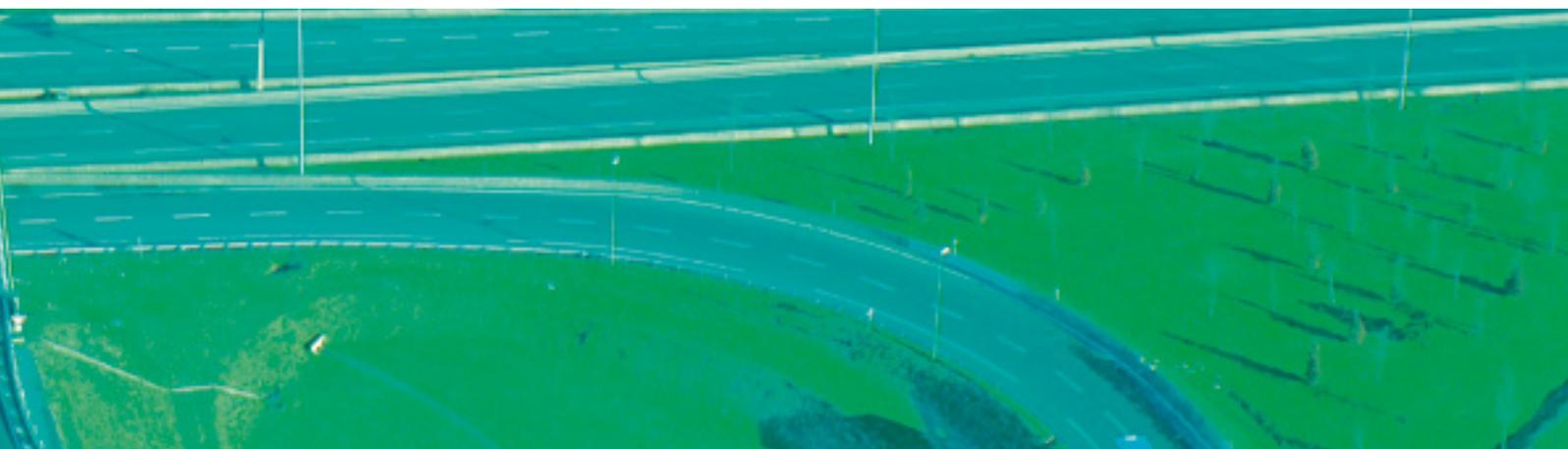
---

Le rôle de la SANEF dans la construction et l'exploitation de l'autoroute A16 est défini dans le cahier des charges de sa concession.

L'État, maître d'ouvrage du projet, est seul responsable des décisions et engagements pris jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Un dossier des engagements de l'État, le cas échéant, serait publié à l'issue de l'enquête publique. Le Préfet du Val-d'Oise serait alors chargé de constituer un comité de pilotage réunissant notamment les élus et les représentants des associations concernées, afin de s'assurer de sa mise en œuvre.

À partir de la déclaration d'utilité publique, la société concessionnaire prendrait en charge les études de détails, l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux. Elle serait alors investie de tous les droits et de toutes les obligations que les lois et règlements confèrent à l'État en matière de travaux publics. Elle serait tenue de se conformer aux engagements pris par l'État.

La SANEF devrait mettre en service le prolongement de l'autoroute A16 au plus tard cinq ans après la déclaration d'utilité publique puis assurerait l'entretien et l'exploitation de cette section autoroutière jusqu'au terme de son contrat, en 2028.



# 6.

## LES PROCHAINES ÉTAPES

Les différentes étapes réglementaires à venir le cas échéant, associées au délai de cinq ans laissé à la SANEF pour construire l'infrastructure, conduiraient à une mise en service en 2016.

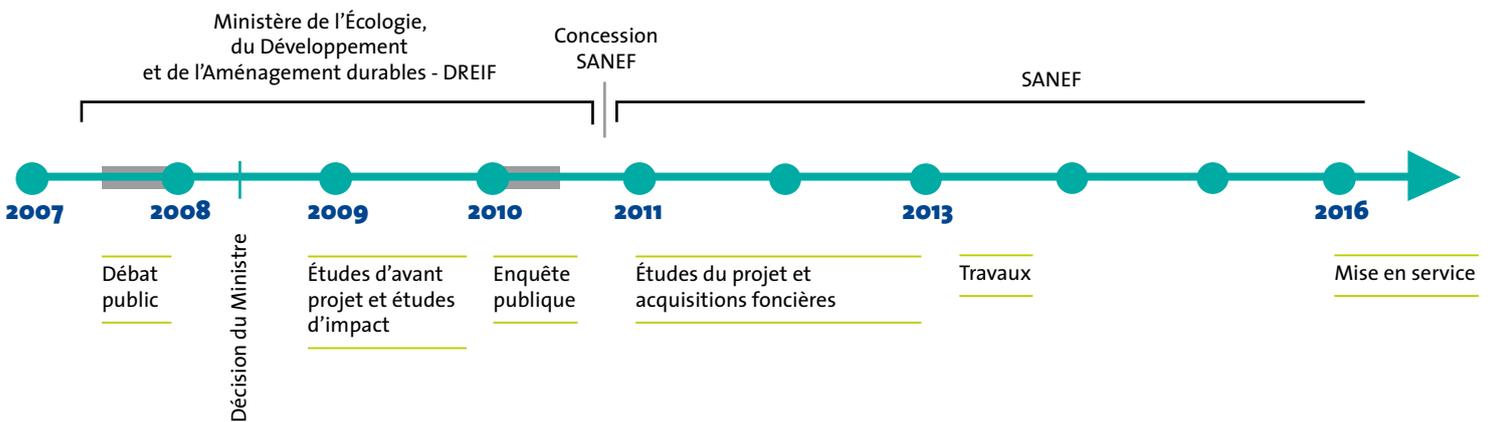
### LES SUITES DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public n'est pas un acte isolé ; il s'inscrit dans un processus continu de concertation et de décision. Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP\*) rédige un compte-rendu du débat. Il est transmis au Président de la CNDP, qui établit un bilan du débat. Ce bilan est transmis au Ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables.

Le maître d'ouvrage, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, doit faire part de sa décision, en annonçant s'il donne suite au projet et selon quelles modalités.

### LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

Le calendrier qui suit dépend des décisions découlant du débat public.



## L'histoire du projet

### Du schéma directeur de 1965 à celui de 1994

Le projet d'autoroute A16 figure au premier Schéma Directeur de la Région de Paris de 1965, entre la limite de la région, au Nord de Chambly (Oise) et Paris (Porte d'Aubervilliers).

Au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France de 1976 (approuvé par décret n° 76-577 du 1<sup>er</sup> juillet 1976) et sa modification de 1984 (décret du 16 mai 1984), l'autoroute A16 est inscrite seulement entre Chambly et l'autoroute A86, à La Courneuve. Elle est alors prévue d'être réalisée, du Nord au Sud, de la manière suivante :

- en aménagement sur place de la RN1 entre Chambly et Moisselles ;
- en tracé neuf entre Moisselles et l'autoroute A86 à La Courneuve.

En 1986, le plan routier Transmanche et le Schéma Directeur Routier National ayant confirmé l'autoroute A16 comme axe de liaison entre Paris, Amiens et le tunnel sous la Manche, le projet de nouveau Schéma Directeur Routier National, proposé par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) du 13 avril 1987, reprend l'autoroute A16 en étendant le réseau routier concédé tant en province qu'en région Île-de-France ; le prolongement de l'autoroute A16 vise ainsi à relier le littoral Nord-Picardie à la région Île-de-France. Par décret du 29 octobre 1990, l'État confie à la SANEF la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A16 entre Boulogne-sur-Mer et l'Île-de-France.

Parallèlement, des études préalables engagées dès 1986 aboutissent, en 1988, à une première consultation des élus de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, laquelle permet de dégager un consensus général sur le tracé à retenir pour la partie Nord située entre la RN184 et la RN16. Ce tracé diffère légèrement de celui inscrit au Schéma Directeur : il se sépare de la RN1 au Nord de Maffliers et s'éloigne vers l'Est en direction d'Attainville.

L'urgence de réalisation de la section francilienne de l'autoroute A16 est confirmée au cours des années suivantes : elle figure d'abord au programme d'actions immédiates pour l'Île-de-France arrêté le 13 octobre 1989 ; puis son achèvement rapide est souhaité dans la chartre de l'Île-de-France diffusée par l'exécutif régional en juin 1991.

Mais la concertation de 1988 n'ayant pu dégager un consensus sur la partie urbaine du tracé (section « RN16-A86 »), des études complémentaires sont menées, qui portent, d'une part sur des modifications susceptibles d'assurer une meilleure intégration urbaine du tracé initial de l'autoroute, d'autre part sur la comparaison de celui-ci avec des solutions variantes.

Une consultation locale des élus de Seine-Saint-Denis se déroule en 1990 : elle est l'aboutissement de ces études complémentaires. Puis un rapport de réflexion en terme d'aménagement urbain, dit rapport « Hervio », et concernant la section de l'autoroute A16 comprise entre la RN16 à Écouen et l'autoroute A86 à la Courneuve, est présenté au Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace en 1992. Cette réflexion, demandée par le Ministre, a été menée, en concertation étroite avec les collectivités concernées, par l'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Pierre Hervio.

Le nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France de 1994 (approuvé par décret du 28 avril 1994) inscrit, pour l'autoroute A16, le tracé tel qu'il résulte des consultations de 1988, 1990 et 1992, ce tracé étant considéré comme celui qui répond le mieux aux différentes fonctions nationale, régionale et locale assignées à cette autoroute.

Parallèlement se sont poursuivies les études et la réalisation de la section Amiens - L'Isle-Adam de l'autoroute A16, laquelle est mise en service le 20 octobre 1994.

### Les études de 1994 à 1997

C'est sur la base du tracé du nouveau Schéma Directeur que sont menées, entre fin 1994 et mi-1997, les études et les consultations en vue de l'établissement d'un Avant-Projet Sommaire sur l'intégralité du tracé de l'autoroute A16 entre L'Île-Adam (RN184) et La Courneuve (A86).

Une première consultation a lieu d'octobre à décembre 1994. Elle est menée sur la base du rapport « Hervio » et le dossier support de cette consultation :

- comportait une étude très approfondie des problèmes de déplacements dans le Nord de l'Île-de-France et des opportunités offertes tant par les réseaux de transports en commun que par la réalisation de l'autoroute A16 ;
- présentait l'ensemble des études relatives aux différents tracés envisageables pour le projet de l'autoroute A16, aux modalités d'insertion de ces tracés dans leur environnement paysager et urbain, ainsi qu'à la requalification des itinéraires délestés par la réalisation de l'autoroute.

Cette consultation a abouti à la décision ministérielle du 5 mai 1995, par laquelle le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme retient le principe de la réalisation par voie de concession de l'autoroute A16 entre la RN184 à L'Isle-Adam et l'autoroute A86 à La Courneuve, selon le tracé prévu au Schéma Directeur Routier de l'Île-de-France de 1994. En prenant en compte les propositions de la mission « Hervio » et les observations recueillies au cours de la consultation de 1994, cette décision ministérielle du 5 mai 1995 demande d'engager les études de l'Avant-Projet Sommaire de l'autoroute A16 et les procédures de consultation associées sur la base d'un certain nombre de directives, notamment :

- au Nord de la RN16, de remplir au mieux la fonction de déviation de la RN1 au droit de Maffliers et de Montsoul et de faciliter la desserte de la zone d'activité de la Croix-Verte ;
- d'apporter un soin particulier pour l'insertion paysagère du tracé dans la Plaine de France, notamment au niveau du château d'Écouen ;
- dans toute la partie urbaine, de la RN16 à l'A86, d'assurer la meilleure insertion possible en réalisant l'autoroute en déblai partout où cela est possible et en construisant plus de 2300 m de couverture à Villiers-le-Bel, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse et Dugny.

À l'automne 1997, les concertations menées depuis mi-1995 ne permettant pas, au Sud du BIP de trouver un tracé satisfaisant toutes les parties concernées et aucun consensus ne semblant envisageable à court terme, le Ministre décide d'arrêter provisoirement les études de l'Avant-Projet Sommaire de l'autoroute A16.

Les décisions annoncées par le Ministre de l'Équipement le 23 septembre 1997 et relatives au prolongement de cette autoroute en Île-de-France sont les suivantes :

- les études et la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne seront engagées ;
- les emprises jusqu'au BIP seront maintenues ;
- quant à la portion comprise entre le BIP et l'autoroute A86, les études et les procédures seront arrêtées : l'autoroute A16 ne traversera pas la Seine-Saint-Denis.

### Les études depuis 1998 et la relance du prolongement jusqu'à la Francilienne

Sur la base des décisions prises le 23 septembre 1997, c'est-à-dire en distinguant les deux scénarios principaux que sont l'arrêt de l'autoroute A16 à la Francilienne ou son prolongement jusqu'au BIP, la DREIF a engagé, en 1998, une étude globale de circulation destinée à analyser les conséquences de ces décisions relatives à l'autoroute A16, tant sur le réseau routier existant que sur le réseau futur.

Les premiers résultats de cette étude montrent que l'intérêt d'un prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne apparaît évident à très court terme, dès lors que celui-ci peut-être couplé à une requalification volontariste de la RN1 à Maffliers et à Montsoult. Le projet est alors à même de très fortement réduire les nuisances dues au trafic subies aujourd'hui dans le secteur.

Par contre, du fait de l'existence d'itinéraires radiaux de bonne qualité, il ressort de l'étude que le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'au BIP ne se justifie pas à l'horizon du Schéma Directeur de la Région Île-de-France, c'est-à-dire pour les deux ou trois prochaines décennies. Ce prolongement au-delà de la Francilienne deviendra nécessaire si l'importance du trafic engendré par le développement de l'urbanisation au Nord du BIP ne peut se satisfaire de la solution alternative au projet d'autoroute A16 que sera le simple aménagement en voie rapide urbaine de la RN1 entre la Francilienne et le BIP.

Au Sud du BIP, la réponse aux besoins de déplacements sera apportée par la réalisation de nouvelles infrastructures de transports collectifs.

La décision ministérielle de 2001 confirme la poursuite des études du prolongement jusqu'à la Francilienne.

En février 2003, le rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport estime prioritaire, en Île-de-France, l'achèvement au plus tôt des grandes roades et des grandes radiales, dont la jonction entre l'A16 à l'Isle-Adam et la Francilienne.

À la suite de ce rapport, le Ministre de l'Équipement demande le 4 août 2004 au Préfet du Val-d'Oise que soit relancée la consultation locale sur la base des trois tracés envisageables :

- la première solution dénommée « solution de base » consiste à réaliser, conformément au SDRIF de 1994 la section « L'Isle-Adam – Francilienne », en assurant en particulier un échange complet avec la Francilienne à l'Est d'Attainville ;
- la deuxième solution, dite « solution variante », conforme au tracé du SDRIF mais comportant un demi-échangeur avec la Francilienne et offrant une voie de liaison directe entre l'A16 Nord et la RN1 au Sud de la Croix-Verte par l'intermédiaire de la RD909 ;
- la dernière solution, dite « solution courte », empruntant partiellement le tracé SDRIF et assurant le raccordement de A16 Nord à la Francilienne et à la RN1 au niveau de la Croix-Verte.

Sur la base de ces trois variantes, deux réunions de consultation ont lieu le 17 décembre 2004 avec les élus et le 10 mars 2005 avec les associations et les acteurs socio-économiques. Suite à ces consultations et à la lumière des positions exprimées par les différents acteurs, le Préfet du Val-d'Oise propose au Directeur Général des Routes de retenir la solution de base.

Parallèlement, par décret du 5 novembre 2004, l'État confirme la SANEF comme concessionnaire de la section L'Isle-Adam - la Francilienne de l'autoroute A16, prévue libre de péage.

En 2006, le transfert au Département des anciennes routes nationales RN1, RN16, RN17 et du projet du BIP ainsi que la décision du Conseil Général du Val-d'Oise de faire du BIP un boulevard urbain confirment la différence d'objectifs entre le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne et un éventuel barreau entre la Francilienne et le BIP. En conséquence, dans le cadre de la révision du SDRIF de 1994, le Conseil Général du Val-d'Oise demande, par courrier du 17 mars 2006, le transfert à son profit du bénéfice des réservations d'emprises de l'A16 entre le BIP et la Francilienne, afin de préserver la possibilité d'une route départementale de desserte de la Plaine de France. Cette requête est acceptée par l'État qui renonce à ménager la possibilité de prolonger l'autoroute A16 au Sud de la Francilienne, dans son « porter à connaissance » pour la révision du SDRIF.

Après la concertation de 2004/2005 et en parallèle des études d'Avant Projet Sommaire et de la présentation qui est faite dans les communes concernées en février 2006, la DREIF met à disposition du public un dossier de présentation du projet afin de rendre publiques les principales caractéristiques de son projet, conformément à l'article L121-8-II du Code de l'environnement.

Sur la base de ce dossier, le Conseil Régional d'Île-de-France et l'association France Nature Environnement saisissent la CNDP d'une demande de débat public le 31 mars 2006 et le 4 avril 2006. Compte tenu de l'intérêt national du projet et de son impact sur l'environnement et l'agriculture, la CNDP se prononce pour l'organisation d'un débat public le 7 juin 2006.

Depuis la décision de débat public, la DREIF a relancé une série d'études afin de présenter au débat public quatre solutions au même niveau d'étude et d'approfondir certaines thématiques.

# GLOSSAIRE

**Benzène.** Composé organique volatil (COV)\*, il est issu des hydrocarbures pétroliers. Les émissions de benzène dans l'air extérieur proviennent de l'évaporation des carburants, des hydrocarbures imbrûlés à l'échappement et de l'industrie chimique. Les études réalisées par des centres de recherche tendent à prouver que le benzène est cancérigène.

**Bénéfice actualisé.** Mesure de l'utilité du projet pour la collectivité. C'est la différence entre la somme actualisée de tous les avantages d'une part et des coûts économiques globaux d'autre part.

**Bénéfice actualisé par euro investi.** Rapport entre le bénéfice actualisé à la date précédant la mise en service et le coût économique d'investissement actualisé global. Il permet de comparer des projets indépendants entre eux.

**Carrefour dénivelé.** Carrefour dont les échanges sont séparés les uns des autres et gérés en dehors des axes principaux. Par exemple, des échangeurs autoroutiers sont des carrefours dénivelés.

**Ceinture verte.** Ensemble d'espaces (parcs et jardins, forêts, espaces agricoles...), qui participe à la structure de l'agglomération et constitue un espace de transition entre une zone d'urbanisation dense et les communes périphériques.

**Centres d'envergure européenne.** Désigne des sites définis par le SDRIF\* que l'accessibilité depuis Paris, les commodités de communication internationale, la nature des équipements et activités ainsi que la disponibilité foncière mettent au premier rang des grands sites d'accueil européens d'entreprises à vocation internationale (comme le site de Roissy).

**CNDP (Commission Nationale du Débat Public).** Autorité administrative indépendante créée par la loi de février 1995 (loi Barnier) et réformée par la loi de février 2002 (relative à la démocratie de proximité). Elle décide et organise le débat public. (Voir débat public\* et [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)).

**CO (monoxyde de carbone).** Gaz toxique dont la source principale est la combustion incomplète (transports, installations de chauffage).

**CO<sub>2</sub> (dioxyde de carbone).** Gaz à effet de serre\* dont la source principale est la combustion complète (transports, installations de chauffage).

**CPDP.** Commission Particulière du Débat Public. Composée de trois à sept membres dont un président désignés par la CNDP\*, elle a pour mission d'animer le débat public.

**Débat public.** Introduite par la loi du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier, et son décret d'application du 10 mai 1996, la procédure de débat public a été renforcée et élargie par la loi du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité et son décret d'application du 22 octobre 2002. Dispositif de participation du public au processus de décision, le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et caractéristiques principales des grandes opérations d'aménagement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées. La CNDP, autorité administrative indépendante, décide de l'organisation des débats et veille aux modalités de leur organisation en confiant l'animation à une commission particulière. Mené sur la base d'un dossier fourni par la personne publique responsable du projet ou le maître d'ouvrage, le débat public dure quatre mois, avec la possibilité d'être prolongé de deux mois au maximum.

**Déblai.** Nivellement ou abaissement du sol. Partie d'une infrastructure construite en dessous du niveau du sol.

**Décibels dB(A).** Unité de mesure de l'intensité du son. L'échelle est logarithmique\* : une augmentation de 3dB(A) correspond au doublement de l'énergie acoustique.

**Dioxyde d'azote.** Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) est un gaz irritant qui pénètre très profondément dans les voies respiratoires. La circulation automobile est à l'origine d'environ 30 % des émissions de dioxyde d'azote dans l'air.

**Enquête publique / Enquête d'utilité publique.** Cette procédure permet au public d'exprimer en toute liberté son opinion sur un projet d'aménagement ou d'urbanisme, de garantir les droits des propriétaires et de favoriser une concertation préalable à la prise de décision par une autorité publique. L'enquête est ouverte par un arrêté pris par le Préfet qui désigne un commissaire-enquêteur ou une commission d'enquête publique de plusieurs membres. Le commissaire-enquêteur ou la commission rédige, à l'issue de l'enquête, un rapport, après avoir examiné toutes les observations émises. En conclusion, il ou elle formule un avis, favorable ou défavorable. En cas d'avis favorable, le Préfet pourra prendre un arrêté de déclaration d'utilité publique des travaux, qui permettra de commencer les opérations. En revanche, si l'avis est défavorable, cette déclaration ne pourra être acquise que sous la forme d'un décret en Conseil d'État. Cette phase d'enquête se situe bien en aval du débat public.

**Fret.** Transport de marchandises (par opposition au transport de voyageurs) par camion, chemin de fer, navire, péniche ou avion. Le fret express concerne le transport de produits à grande vitesse et dans des délais garantis.

**Gaz à effet de serre.** Gaz qui absorbent une partie des rayons solaires en les redistribuant sous la forme de radiations qui rencontrent d'autres molécules de gaz, répétant ainsi le processus et créant l'effet de serre, d'où augmentation de la chaleur.

**HPS (Heure de Pointe du Soir).** Période du soir où le trafic est le plus élevé. Pour les études de trafic, ce terme désigne le créneau horaire entre 17 et 19h, où a été effectué un comptage du trafic.

**Maître d'ouvrage.** Personne physique ou morale qui conçoit un projet de construction et en assure le financement, et pour le compte duquel sont conduits les études et les travaux. Il peut s'agir d'une commune, d'un groupement de communes, d'un Département, d'une Région, de l'État, d'une entreprise, d'un particulier. Le maître d'ouvrage se distingue du maître d'œuvre, personne physique ou morale choisie par le maître d'ouvrage, qui est responsable de la conception, de la coordination des travaux et éventuellement du contrôle, lors d'une construction.

**NOx (oxydes d'azote).** Gaz dont la source principale est la combustion (transports, installations thermiques, ...).

**PNR (Parc naturel régional).** Institué par le décret du 1<sup>er</sup> mars 1967, un PNR est un établissement public de coopération entre des collectivités territoriales, recouvrant le territoire d'une zone rurale remarquable, afin d'assurer la protection de son paysage et de son patrimoine, ainsi que son développement économique durable. Un parc naturel régional est un territoire à l'équilibre fragile, au patrimoine naturel et culturel riche, faisant l'objet d'un projet de développement fondé sur la préservation et la valorisation du patrimoine. Il est géré par un syndicat mixte.

**Particules fines.** Minuscules poussières déversées dans l'air par diverses sources comme les transports, les industries et le chauffage au bois. Leur diamètre étant très petit, elles peuvent pénétrer profondément dans les voies respiratoires et ainsi nuire à leur fonctionnement, pouvant entraîner une irritation et une altération de la fonction respiratoire, surtout chez l'enfant.

**PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Île-de-France).** Le PDUIF a pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des Franciliens et la protection de leur environnement et de leur santé. Pour atteindre ses objectifs, le PDUIF définit une politique globale des déplacements qui est articulée à chaque échelon de la Région : métropoles, villes agglomérées denses, villes nouvelles et centres anciens, quartiers.

**POS (Plan d'occupation des sols).** Le POS est un document d'urbanisme qui détermine l'affectation des sols selon l'usage principal qui doit en être fait (habitat, loisirs, activités, espaces naturels à protéger). Il fixe, dans le cadre des schémas directeurs s'ils existent, les règles générales et les servitudes d'utilisation du sol. Il organise et planifie le développement urbain. Il permet d'une part, de limiter l'utilisation de l'espace, de maîtriser les besoins de déplacements, de préserver les activités agricoles, de protéger les espaces forestiers, les sites et paysages naturels ou urbains, de prévenir les risques naturels prévisibles et les risques technologiques ainsi que les pollutions et nuisances de toute nature et d'autre part, de prévoir suffisamment d'espaces constructibles pour les activités économiques et d'intérêt général, ainsi que pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat.

**PLU (Plan local d'urbanisme).** Il succède au POS, fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, et présente le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques. Les dispositions locales qu'il contient doivent être compatibles avec les prescriptions supracommunales, et ont pour objectif de fixer les orientations fondamentales de l'aménagement de la commune.

**Remblai.** Comblement d'un creux ou élévation d'un terrain pour faciliter le passage d'une infrastructure\*.

**Route express.** La loi du 22 juin 1989, article L151-1, définit qu'une route express est réservée à la circulation automobile, seulement accessible par des échangeurs ou des carrefours réglementés (les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct à celles-ci), et peut être interdite à certaines catégories de véhicules (qui ne seraient pas capables d'atteindre la vitesse de 40 km/h). Le statut de route express d'une voirie est promulgué par décret du Conseil d'État.

**SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale).** Document de planification de niveau intercommunal, défini par la loi du 13 décembre 2000, qui, à partir d'un diagnostic, établit un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Ce dernier fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, les orientations générales de l'organisation de l'espace et détermine les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Il définit les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs.

**SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France).** Défini par des dispositions particulières à l'Île-de-France (article L141-1 du Code de l'urbanisme), le SDRIF répond à la nécessité de doter la région capitale d'un document stratégique adapté à une agglomération de 11 millions d'habitants. Le SDRIF, actuellement en révision, est un document d'aménagement à moyen et long terme du territoire régional francilien. Appuyé sur une vision prospective du développement de la région, il définit des orientations cohérentes pour l'action publique, que cette dernière soit menée par l'État, la Région, les collectivités locales ou d'autres acteurs. C'est aussi un document d'urbanisme de portée régionale, opposable aux documents locaux d'urbanisme, que sont les SCoT et les PLU. En raison de l'échelle du document régional et de la nécessaire autonomie des collectivités locales pour définir leur propre projet d'aménagement et de développement durable, les documents d'urbanisme locaux doivent être «compatibles» (et non pas «conformes») avec les orientations et les dispositions prescriptives du SDRIF en matière d'organisation spatiale, de règles d'utilisation des sols et autres dispositions d'urbanisme. Le SDRIF n'est pas un document de programmation. Pour ce qui les concerne, l'État et la Région assurent la mise en œuvre du schéma directeur par leurs choix financiers notamment traduits par les contrats de projet État-Région.

**Site classé.** Défini par le Code de l'environnement (articles L. 341-1 à L. 341-22, L. 581-4 à L. 581-6), le classement est le moyen d'assurer avec le plus de rigueur possible la protection des sites naturels de grande qualité. Après classement, l'autorisation du Ministre chargé de l'Environnement est obligatoire pour entreprendre les travaux susceptibles de détruire ou de modifier l'état ou l'aspect des lieux.

**Site inscrit.** Monument naturel ou technologique ou site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, qui a fait l'objet d'une inscription sur la liste des monuments naturels ou de des départements au(x) quel(s) il appartient (Code de l'environnement, partie législative- articles L. 341-1 à L. 341-22). L'inscription a pour but la conservation de milieux et de paysages dans leur état actuel, de villages et bâtiments anciens, la surveillance des centres historiques, le contrôle des démolitions, l'introduction de la notion d'espace protégé dans les raisonnements des acteurs de l'urbanisme. Elle entraîne, pour les maîtres d'ouvrage, l'obligation d'informer l'administration de tous projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site.

**Taux de rentabilité interne.** Valeur du taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé\*. Si ce taux est supérieur au taux d'actualisation, défini par le Commissariat Général au Plan, le projet est intéressant pour la collectivité.

**Transilien.** Le Transilien est le réseau de trains de la SNCF dans la région Ile-de-France.

**ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique).** Zone naturelle présentant un intérêt écologique, faunistique ou floristique particulier ayant fait l'objet d'un inventaire scientifique national sous l'autorité du Muséum National d'Histoire Naturelle pour le compte du Ministère de l'Écologie. On distingue deux types de ZNIEFF :

- les zones de type I, secteurs d'une superficie en général limitée, sont caractérisées par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux, rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations même limitées ;
- les zones de type II, sont de grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaire...) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte notamment du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

## Liste des études

Étude acoustique  
Étude agricole  
Étude sur l'air  
Étude de trafic  
Étude sur la faune  
Étude sur la flore  
Étude d'insertion paysagère  
Étude sur les sols  
Étude sur la requalification de la RN1 entre Montsout et Maffliers  
Étude de sécurité routière  
Étude de socio-économie  
Cartes et tracés des variantes  
Diagnostic sur les déplacements  
Éléments sur le transport de marchandises

L'intégralité des études sera disponible à l'ouverture du débat public sur le site internet, sous forme de CD-Rom ou en consultation dans les locaux de la CPDP.

