



PRÉFACE

La réalisation de l'autoroute A16 a été décidée en 1987, pour assurer la liaison entre la région Île-de-France, le littoral Nord-Picardie et l'Angleterre. Elle a été mise en service progressivement de Boulogne à L'Isle-Adam entre 1994 et 1998. Depuis cette date, elle s'arrête aux portes de l'Île-de-France, et une partie importante de son trafic se retrouve ensuite sur une infrastructure mal adaptée, la RN1, dans des conditions difficiles pour les riverains et les usagers.

L'implantation de cette autoroute dans la région Île-de-France fait l'objet d'études et de concertations depuis 1988.

Conformément à la volonté de l'État de privilégier les modes de transports alternatifs à la route, notamment pour les itinéraires qui convergent vers le coeur des agglomérations, l'idée d'un prolongement de l'A16 entre la Francilienne et Paris a été abandonnée.

En revanche, le besoin du prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne reste très important afin d'assurer une liaison de qualité aux usagers et de soulager les populations riveraines de la RN1 à Montsoult et Maffliers. Pour atteindre ces objectifs, les projets connexes de la requalification de la RN1 et de l'aménagement de la Croix-Verte sont indissociables du prolongement de l'autoroute.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), saisie d'une demande du Conseil Régional d'Île-de-France et de l'association France Nature Environnement, a décidé d'organiser, sur ce projet, un débat public. Il sera animé par une commission indépendante, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), et ouvert à tous. Toutes les informations disponibles seront mises à disposition de ceux qui le souhaiteront afin que chacun puisse donner son avis.

Ce débat doit être l'occasion de partager le diagnostic que nous faisons de la situation actuelle et pour chacun de s'exprimer sur l'opportunité du projet et sur la solution qu'il juge la plus adéquate. La participation et l'expression du plus grand nombre pendant le débat public permettront d'éclairer les responsables au moment de prendre leur décision.

C'est pourquoi, j'invite les citoyens, élus, acteurs économiques, sociaux et associatifs à participer, nombreux, à ce débat.

Pierre MUTZ
Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris

RÉSUMÉ GÉNÉRAL

Le présent dossier est appelé « dossier du maître d'ouvrage* ».

Il concerne le projet de prolongement de l'A16, entre L'Isle-Adam et la Francilienne.

Ce dossier présente les enjeux, les objectifs, les principales caractéristiques du projet et ses impacts, tels qu'ils sont établis par le maître d'ouvrage*, le Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables représenté par la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF*).

Le chapitre introductif présente les enjeux du débat public et résume les grands axes du projet de prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne.

Le chapitre I décrit le territoire dans lequel s'inscrit le projet, ses caractéristiques urbaines et rurales, socio-économiques, environnementales, ainsi que les besoins de déplacement de sa population et l'offre de transport existante pour y répondre. Le secteur du projet, au cœur du Val-d'Oise, présente les caractéristiques des territoires périphériques de l'Île-de-France. Situé entre deux grands pôles urbains et économiques, celui de Cergy-Pontoise et celui de Roissy, il se distingue à la fois de vastes massifs boisés et des espaces agricoles spécifiques de cette « ceinture verte* » francilienne, mais aussi des espaces urbains développés.

Le chapitre II présente les réflexions sur l'avenir du territoire, ses projets et les évolutions prévisibles de la mobilité. Concerné par des projets portés par les différentes collectivités territoriales, le territoire du projet devra relever plusieurs défis : la protection du patrimoine, la préservation de la qualité de vie et de l'activité agricole, la protection des milieux naturels de la « ceinture verte » francilienne, le développement économique du secteur et l'augmentation prévisible des déplacements qui en découlera.



Traversée de la RN1 au niveau du Bois Carreau.



Le carrefour de la Croix-Verte : un échangeur dénivelé et un giratoire sur la Francilienne.

Le chapitre III présente les enjeux et les objectifs du projet de prolongement de l'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne. Si le projet routier répond à des objectifs à la fois nationaux, régionaux et locaux, dans un contexte d'accroissement de la demande de déplacements en grande couronne parisienne, il comporte des enjeux en rapport avec les défis du territoire concerné. Ce chapitre rappelle que le réseau autoroutier n'est pas achevé et qu'il est mal hiérarchisé* : les flux autoroutiers de l'A16 et de la Francilienne débouchent sur des infrastructures qui ne sont plus adaptées au niveau de trafic actuel. Ceci provoque des désagréments tant pour les usagers (bouchons et accidents) que pour les riverains (bruit, coupure urbaine, insécurité routière, etc.). Ainsi, le prolongement de l'A16 et l'aménagement du carrefour de la Croix-Verte visent à garantir la continuité du réseau routier et à soulager les voiries locales. De même, la requalification et la sécurisation de la RN1 visent à valoriser le cadre et la qualité de vie quotidienne des riverains.



La commune de Maffliers actuellement traversée par la RN1, un axe à 2x2 voies.



La Plaine de France.

Le chapitre IV décrit les quatre solutions de tracés proposées par le maître d'ouvrage et les compare. Ce chapitre expose les scénarios d'aménagement et leurs réponses aux objectifs du projet et aux enjeux. Chacune des solutions répond différemment aux objectifs du prolongement ; chacune a un impact spécifique sur l'environnement, les espaces agricoles, les espaces urbanisés et urbanisables ; chacune enfin induit un réaménagement spécifique du carrefour de la Croix-Verte. Quelle que soit la solution, ce projet comprend une requalification de la RN1, préalablement délestée de son trafic de transit.

Le chapitre V présente le mode de financement.

Le chapitre VI décrit les prochaines étapes éventuelles du projet.

Enfin, une annexe résume les phases d'études et de concertation, qui ont précédé le débat public*. Les grandes étapes d'évolution et de définition du projet sont rappelées.



SOMMAIRE

p4	Résumé général	
p8	Résumé introductif du dossier	
	• Le projet de prolongement de l'A16 de L'Isle-Adam à la Francilienne : de la consultation de 2004 au débat public de 2007	p8
	• L'objet du débat sur le prolongement de l'autoroute A16	p8
	• Les caractéristiques du projet	p9
p10	1. LES TERRITOIRES DU PROJET ET LA PROBLÉMATIQUE ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS	
	L'ORGANISATION DU TERRITOIRE	p10
	• Les deux échelles du projet	p10
	• Le Val-d'Oise, un département hétérogène de grande couronne	p12
	• Des ensembles géographiques contrastés	p12
	LE PATRIMOINE ENVIRONNEMENTAL	p13
	• Les parcs naturels régionaux	p13
	• Les sites inscrits et classés	p13
	• Un milieu naturel d'une grande richesse	p14
	LA DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE	p16
	• Une croissance démographique soutenue	p16
	• La prédominance de l'habitat individuel	p18
	• L'emploi sous l'influence du secteur de Roissy	p18
	• Une activité agricole au cœur du territoire	p19
	• Les autres activités économiques	p20
	LES DÉPLACEMENTS	p22
	• Les déplacements de personnes et l'attractivité du territoire	p22
	• Le transport de marchandises	p22
	L'OFFRE DE TRANSPORT	p24
	• Les transports en commun : un réseau orienté vers Paris	p24
	• Le réseau routier et l'évolution constatée du trafic	p26
	• L'impact des trafics routiers sur le cadre de vie des habitants	p28
p30	2. LES PROJETS DU TERRITOIRE	
	LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE, UN CADRAGE RÉGIONAL EN COURS DE RÉVISION	p30
	LES PROJETS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-D'OISE	p32
	LES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS LOCAUX	p34
	• Le Schéma Directeur de l'Ouest de la Plaine de France (SDOPF)	p34
	• Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Est du Val-d'Oise	p35
	LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS	p36
	• Les projets de transports en commun	p36
	• Les projets routiers	p38
	• Le projet de canal Seine-Nord	p38
	• L'évolution de la mobilité et son incidence sur le réseau routier	p39

p42 3. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT DE L'A16

LES ENJEUX DU PROJET.....	p42
• La protection du patrimoine et des paysages.....	p42
• La préservation du cadre de vie des habitants.....	p42
• La préservation de l'activité agricole.....	p42
• Le potentiel de développement lié à l'aménagement de la Croix-Verte.....	p43
• La préservation des milieux naturels.....	p43
LES OBJECTIFS : RENDRE COHÉRENT LE RÉSEAU DE VOIES RAPIDES D'ÎLE-DE-FRANCE.....	p44
• Raccorder l'A16 au réseau de voies rapides d'Île-de-France.....	p44
• Établir la continuité de la Francilienne.....	p45
LES OBJECTIFS : AMÉLIORER LE CADRE ET LA QUALITÉ DE VIE QUOTIDIENNE.....	p46
• Supprimer le trafic de transit dans la traversée de Montsoul et Maffliers.....	p46
• Requalifier et sécuriser la RN1 dans la traversée de Montsoul et Maffliers.....	p46
• Délester les voiries locales.....	p47

p48 4. LES SOLUTIONS PRÉSENTÉES

DESCRIPTION DES QUATRE SOLUTIONS.....	p48
• La solution A.....	p48
• La solution B.....	p48
• La solution C.....	p50
• La solution D.....	p50
LA REQUALIFICATION DE LA RN1 DANS MONTSOULT ET MAFFLIERS.....	p52
• Les objectifs de la requalification de la RN1.....	p52
• Les solutions de requalification envisagées.....	p52
COMPARAISON DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS.....	p54
• Les réponses aux objectifs.....	p54
• Les impacts sur l'environnement naturel.....	p56
• Les impacts sur le cadre de vie et les activités humaines.....	p60
• Les coûts et la rentabilité socio-économique.....	p64
LA GESTION DES TRAVAUX PENDANT LA PHASE DE CHANTIER.....	p66

p68 5. LE FINANCEMENT DU PROJET

• Un projet concédé.....	p68
• SANEF, maître d'ouvrage à partir de la Déclaration d'Utilité Publique.....	p69

p70 6. LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

• Les suites du débat public.....	p70
• Le calendrier prévisionnel du projet.....	p70

p71 7. ANNEXES



RÉSUMÉ INTRODUCTIF DU DOSSIER

Le projet présenté est le fruit d'un processus d'une quarantaine d'années, jalonné d'étapes qui l'ont fait évoluer vers un périmètre plus restreint qu'à son origine¹, qui s'arrête au raccordement avec la Francilienne.

➔ Le projet de prolongement de l'A16 de L'Isle-Adam à la Francilienne : de la consultation de 2004 au débat public de 2007

Par lettre du 4 août 2004, le Ministre de l'Équipement demande au Préfet du Val-d'Oise d'organiser une consultation locale, à la suite de laquelle le Préfet propose de retenir la solution dite « de base » (solution A). En février 2006, en parallèle des études qu'elle mène sur la solution retenue, la DREIF met à disposition du public un dossier de présentation afin de rendre publiques les principales caractéristiques de son projet, conformément à l'article L121-8-II du Code de l'environnement.

Le Conseil Régional d'Île-de-France et l'association France Nature Environnement saisissent, chacun, la Commission Nationale du Débat Public (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 conduit de nouvelles études afin de présenter au débat public quatre solutions au même niveau d'étude et d'approfondir certaines thématiques.

➔ L'objet du débat sur le prolongement de l'autoroute A16

Le présent débat public porte, en conformité avec la loi, sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du prolongement de l'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne, et des aménagements qui lui sont associés, à savoir la requalification de la RN1 et le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte.

Le maître d'ouvrage présente dans ce dossier – et rappellera lors du débat public – les objectifs qui guident ce projet d'aménagement routier, comme notamment la hiérarchisation* du réseau routier et le délestage de la RN1.

Le maître d'ouvrage présentant quatre tracés différents dans le dossier du débat public, de nombreuses questions pourront être débattues : comment les différents tracés répondent-ils aux objectifs du maître d'ouvrage ? Quelles questions soulèvent-ils en termes de protection des habitants, de leur cadre et de leur qualité de vie, de l'environnement ? Quelles conséquences auraient-ils sur les zones protégées, sur les zones agricoles et sur les zones de développement ? Comment, quand et à quel coût le projet pourrait-il être réalisé ?

RAPPEL : ABANDON PAR L'ÉTAT DU PROLONGEMENT AU SUD DE LA FRANCILIENNE

En 2006, dans le cadre de la décentralisation, l'État redéfinit son réseau routier national et transfère, dans la zone d'étude, les anciennes routes nationales 1, 16 et 17 au Conseil Général du Val-d'Oise ainsi que toutes les emprises du projet du Boulevard Intercommunal du Parisien (BIP)*. En conséquence, dans son « porter à connaissance » pour la révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)*, l'État renonce à ménager la possibilité de prolonger l'A16 au Sud de la Francilienne. Il laisse au Conseil régional d'Île-de-France et au Conseil général du Val-d'Oise le soin de décider, dans le cadre de la révision du SDRIF, de l'opportunité de préserver tout ou partie de ces emprises au bénéfice d'une éventuelle route départementale. Ainsi, et comme le rappelle la décision de la CNDP, le débat public ne porte pas sur cet éventuel barreau au sud de la Francilienne.

¹ Voir annexe sur l'historique du projet

Carte de situation de l'A16



Source : DREIF

À proximité de Montsoult, coexistence entre infrastructures routières, activités économiques et paysages agricoles.

🕒 Les caractéristiques du projet

Le maître d'ouvrage présente quatre solutions de tracés possibles nommées A, B, C et D. À chacune d'elles a été attribuée une couleur afin de faciliter la compréhension des cartes.

Les trois premières solutions emprunteraient une partie de la RN1 sur 4 km puis nécessiteraient une section nouvelle (de 3,5 à 5 km) pour se raccorder à la Francilienne. La dernière solution nécessiterait l'élargissement de la RN184 et de la RN104 jusqu'à la Croix-Verte, ainsi que des reprises lourdes au niveau des échangeurs.

Source : DREIF/PoD/DMO3
Fond de plan : SCAN 25 © IGN 1981 - 2003

Carte des quatre solutions

