

# PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 DE L'ISLE-ADAM A LA FRANCILIENNE

## REUNION THEMATIQUE PROJET LOCAUX DE DEVELOPPEMENT ET VIE QUOTIDIENNE AU REGARD DES QUATRE SOLUTIONS

**SAMEDI 13 OCTOBRE 2007**  
***Pavillon Magalon – Isle-Adam***

### MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

MME CLAUDE BREVAN, PRESIDENTE

M. PIERRE-GERARD MERLETTE, M. PIERRE-LOUIS DOUCET, M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE

### MAITRE D'OUVRAGE :

M. JEREMIE NÈGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16

### EXPERTS :

MME AUDE FAUCHÉ, CHEF DE SERVICE DE L'URBANISME, DE L'AMENAGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA DDEA 95

M. REMY LAGACHE, DIRECTEUR ADJOINT, LABORATOIRE DES PONTS ET CHAUSSEES - CETE NORD PICARDIE A LILLE

### INTERVENANTS :

M. AXEL PONIATOWSKI, DEPUTE MAIRE DE L'ISLE-ADAM .....	3
M. JEAN-CLAUDE BOISTARD, MAIRE DE MONTSOULT .....	5
MME CHRISTIANE AKNOUCHE, MAIRE DE BAILLET EN FRANCE .....	7
M. PHILIPPE KILIDJAN, MAIRE DE MAFFLIERS .....	8
M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE .....	9
M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE ADJOINT DE NERVILLE LA FORET .....	13
M. DJAMEL CHERFII, CONSEILLER MUNICIPAL DE MONTSOULT, PRESIDENT DE MONTSOULT POUR TOUS .....	15
MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ILE-DE-FRANCE .....	15
MME ANNIE SCHMITT, MAIRE DE MOISSELLES .....	16
M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONSOULT ET MAFFLIERS .....	18
M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION « DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT » .....	20
MME ISABELLE GUIARD-TORIKIAN, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE .....	21
M. DENIS CONSIGNY, CONSEILLER MUNICIPAL DE L'ISLE-ADAM .....	22
M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT AREC .....	23
M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST .....	23
M. PATRICK DEZOBRY, SYNDICAT AGRICOLE PAYS DE FRANCE .....	24
M. CLAUDE D'ORNANO, ARDIES VAL D'OISE .....	25
M. MICHEL LACOUX, EX-MAIRE ADJOINT DE BOUFFEMONT .....	26
M. JEAN-LOUP DEBARBIEUX, CONSEILLER A NERVILLE-LA-FORET .....	31
M. VINCENT GUERARD, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE .....	31
M. JEAN-MARC HUNAUT, AREC, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM .....	34
M. LAMARIEN, HABITANT DE MONTSOULT .....	39

*La séance est ouverte à 15 h 40 par Mme Claude BRÉVAN, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, et animée par M. Pierre-Louis DOUCET.*

**MME CLAUDE BRÉVAN, PRESIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :** Si vous le voulez bien, nous allons commencer. Il est 15 h 40. Monsieur PONIATOWSKI, Député-maire de l'Isle-Adam n'est pas encore arrivé, on lui donnera bien sûr la parole dès son arrivée. Peut-être que Monsieur TARDIF, Premier adjoint au Maire est là ? (Non). Eh bien, nous leur donnerons la parole quand ils seront présents.

Etes-vous nombreux à n'avoir participé à aucune des précédentes réunions ? (*De nombreuses mains se lèvent dans la salle*)

Principe de cette commission :

Nous sommes quatre membres : M. Olivier RÉCHAUCHÈRE, Pierre-Louis DOUCET, Pierre-Gérard MERLETTE et moi-même Claude BRÉVAN qui préside cette Commission. Celle-ci a été mise en place par la Commission Nationale de Débat Public. C'est une instance indépendante. Nous ne dépendons pas du maître d'ouvrage. Cette Commission est totalement neutre et elle est chargée d'organiser le débat. En aucun cas, elle n'a vocation à donner un avis sur tel ou tel choix à l'issue de ce débat.

Il y a quelques principes : la neutralité en ce qui concerne notre Commission, mais il y a d'autres principes sur ce débat.

1- La transparence du débat :

Nous veillons à ce que tout soit tout à fait transparent, que tous les propos soient enregistrés et transcrits. Ils sont sur un verbatim sur le site. Il y a des synthèses et des comptes-rendus. Il n'y a pas de petite réunion en catimini ni de négociation parallèlement à ces réunions publiques, tout est clair et transparent. Chacun se nomme avant d'intervenir, simplement pour que sa parole soit enregistrée et rapportée.

2- Un principe d'équivalence :

Chacun a le même droit à la parole et nous veillons à ce que cette parole ne soit pas monopolisée toujours par les mêmes. Le maximum d'avis est important pour faire ressortir toutes les différences de perception qui ressortent de ce débat.

Je crois que j'ai à peu près dit tout ce qu'il y avait à dire, et que j'ai déjà abondamment dit d'ailleurs, ce que vous trouvez dans les documents qui sont à votre disposition.

On est aujourd'hui à la cinquième réunion. Il va y en avoir neuf, donc il en reste encore certain nombre. Beaucoup de choses ont d'ores et déjà été dites. On voit émerger beaucoup d'enjeux, fort bien expliqués par les uns et par les autres. On voit des oppositions, on voit aussi des points de convergence. On voit des divergences au sein même d'un certain nombre de courants. Tout cela évidemment est destiné à enrichir ce débat, mais surtout à enrichir le rapport que l'on remettra à la Commission nationale qui transmettra au Ministre afin qu'il prenne sa décision au vu de toutes ces prises de position et de tous ces arguments qui ont pu être développés.

Aujourd'hui, nous poursuivons le débat de la semaine dernière en ce qui concerne les nuisances et l'environnement, de manière générale, mais sous l'aspect véritablement nuisances notamment sur l'environnement habité. Ce sera la deuxième partie de cette réunion.

Dans la première partie de cette réunion, ce sont les responsables locaux – les élus plus précisément – qui vont exposer leur projet de développement. Cela nous a paru intéressant parce qu'on a entendu beaucoup de choses autour de ces projets et ce sont eux qui sont les mieux à même d'expliquer ce qu'ils ont l'intention de faire.

Il y aura une partie de cadrage qui sera plus globale et qui sera effectuée par la Direction de l'Équipement, de l'Agriculture et de la Forêt, parce qu'elle dispose d'un certain nombre de données que chaque maire, pris individuellement, ne possède vraisemblablement pas et puis on consacra la deuxième partie à l'environnement.

Je vois arriver Monsieur Poniatowski. Si vous voulez, je vais vous donner la parole. Merci d'abord de nous accueillir Monsieur le Député-maire dans cette salle très agréable pour cette séance de travail de cet après-midi. Si vous voulez dire quelques mots, nous allons rentrer dans le vif du sujet juste après. J'ai oublié de dire que ce serait Pierre-Louis DOUCET qui animera cette réunion, puisque nous animons à tour de rôle.

**M. AXEL PONIATOWSKI, DEPUTE MAIRE DE L'ISLE-ADAM :** Merci beaucoup Madame. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs !

Je vais simplement dire que je suis d'abord ravi de vous accueillir ici tous à l'Isle-Adam pour la tenue de ce débat public, me féliciter également qu'il ait lieu. J'avais eu l'occasion de vous rencontrer lorsque vous l'avez lancé, bien sûr, je me réjouis qu'il soit tenu et on voit bien d'ailleurs tout l'intérêt qu'il peut susciter.

Vous avez fait déjà dans la région une première réunion très intéressante, qui a beaucoup intéressé les habitants de Presles, il y a quelques jours. Il y aura deux réunions publiques ici à l'Isle-Adam. C'est finalement vous dire combien c'est un sujet qui un, nous intéresse, et qui deux, nous préoccupe.

J'ai eu l'occasion de vous faire part de ce que personnellement j'en pensais et j'ai l'occasion de le redire ici. Il est clair que selon l'option qui, in fine, sera retenue, tout cela n'est pas neutre pour la région et pour les habitants de la région.

On peut se réjouir que l'A16 va être prolongée petit à petit jusqu'à Paris. Donc, il s'agit aujourd'hui de discuter simplement de l'étape entre l'Isle-Adam et la Croix Verte, et de savoir quel est le meilleur tracé qui sera retenu. C'est la raison pour laquelle vous nous consultez tous, à la fois la population et également des élus.

Mais c'est dire aussi dans un deuxième temps, que nous espérons bien qu'à partir de la Croix Verte, il y aura une prolongation jusqu'au BIP, puis éventuellement le périphérique un jour ou l'autre parce que c'est réellement une nécessité.

Quelle est ma position ?

Ma position sur les tracés, que j'ai eu l'occasion de vous dire, c'est qu'il y a un des quatre tracés qui, pour nous, est absolument inacceptable.

Le tracé qui est inacceptable, c'est le tracé D, c'est-à-dire celui qui reprend la RN184, puis qui rejoint après la partie de la Francilienne dans toute la vallée de Chauvry. Il est clair que

ce tracé-là empiète sur les forêts domaniales, pose un problème à la fois à la flore et, à la faune etc.

Je vous le dis tout crûment, comme j'avais eu l'occasion de le dire aux autorités, si jamais nous pouvions avoir un début de soupçon, que ce soit le tracé qui retienne le plus d'attention de la part des pouvoirs publics, c'est clair que nous bougerons de la même manière que nous avons bougé lorsqu'il s'était agi du problème des berges sur l'Oise. Beaucoup d'entre vous s'en rappellent.

VNF n'avait rien trouvé de mieux que de vouloir prolonger le canal Seine-Nord qui verra le jour un jour ou l'autre, mais en empiétant sur la partie de la rivière, en écrétant les virages, en rehaussant les ponts. Quelques-uns d'entre vous, qui sont dans cette salle, font toujours partie de l'Association de la Protection des Berges et cela avait été une situation sur laquelle nous avons bougé par milliers dans la vallée. Finalement, la solution qui a été retenue pour la prolongation du canal Seine-Nord n'est pas la meilleure, mais elle est acceptable.

Pour le tracé de l'A16, ce serait la même chose. Si le tracé D, celui qui reprend la RN184 risquait d'être retenu, c'est clair que la population de toute la région, et moi le premier, nous ne l'accepterions pas.

Les trois autres tracés paraissent acceptables et j'ai probablement une préférence pour le tracé B. C'est celui qui me semble poser le moins de problèmes, être à la fois le plus acceptable pour les riverains dans un souci de protection générale, le plus acceptable pour les agriculteurs concernés. Je sais bien que pour les agriculteurs concernés, cela pose dans tous les cas un problème.

Enfin, personnellement, je suis ouvert à l'un des trois autres. Il y en a tout simplement un qui est parfaitement inacceptable. Je crois que les autorités du débat public l'ont bien compris, c'est celui-là, même si c'est celui qui nécessite le moins d'investissement probablement. Si ce n'est pas le cas, c'est un atout supplémentaire pour nous.

Voilà ce que je tenais à vous dire, voilà la raison pour laquelle je suis venu cet après-midi. Je vous laisse poursuivre vos travaux, et vous remercie encore de cette audition publique que vous faites à l'Isle-Adam. Je vous souhaite un excellent après-midi. Merci à tous !

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :** Merci Madame la Présidente ! mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, merci d'être là.

Vous avez bien compris que cette réunion n'était pas tout à fait ordinaire. D'abord par son horaire qui est différent des autres. Ensuite, parce qu'il y a deux thèmes bien clairs sur lesquels je reviendrai et qui ont été présentés par Madame BRÉVAN.

Nous avons ce soir un challenge en termes d'horaires car vous savez que se tient une importante manifestation sportive et il serait tout à fait souhaitable que nous soyons tous libérés en temps utile pour y assister. Je voudrais simplement dire que nous avons un timing serré et qu'il serait bien que nous puissions le tenir.

Vous savez qu'il y a donc deux thèmes :

1. Dans quelle mesure les projets locaux et notamment les projets des communes sont-ils impactés par le projet de l'A16 ? Et inversement, dans quelle mesure les projets locaux peuvent-ils profiter de ces travaux ?

2. Le deuxième thème portera sur la vie quotidienne c'est-à-dire les impacts sur l'occupation humaine de ce territoire, avec tout d'abord le problème des circulations. N'oublions pas que c'est un projet de transport et qu'il est normal que les problèmes de circulation et notamment des circulations locales, soient pris en compte. Puis nous traiterons le problème des nuisances les plus significatives, vous l'avez fait remarquer à plusieurs reprises, celles liées au bruit et celles liées à la qualité de l'air.

Si vous voulez bien, je souhaiterais que l'on commence par les projets locaux en donnant la parole à ceux des maires qui se sont inscrits, il s'agit du maire de Montsoul, Monsieur Jean-Claude BOISTARD, du maire de Baillet, Madame AKNOUCHE et du maire d'Attainville, Monsieur MISSEREY.

Puis, la DREIF, comme vous l'a expliqué Madame la Présidente tout à l'heure, apportera un éclairage un peu plus général au-delà de la zone d'impact direct du projet A16. Ensuite, pendant environ une heure, le débat aura lieu avec la salle.

Monsieur Jean-Claude BOISTARD, Maire de Montsoul, vous avez la parole.

**M. JEAN-CLAUDE BOISTARD, MAIRE DE MONTSOULT :** Bonjour à toutes et à tous ! Effectivement, je vais vous parler des projets qui sont liés ou non liés. Les projets concernant l'A16 sont des projets récurrents depuis de nombreuses années. Nous avons aussi participé à de nombreuses réunions, concertations, expositions, enquêtes publiques, et avons eu l'occasion de donner notre position sur le sujet.

Mais c'est souvent par ceux qui sont le moins bien informés que l'on entend dire ou voir écrire des choses qui sont plus ou moins fausses. Aussi, nous avons pensé qu'il était bon de refaire un point sur notre position après un bref historique sur les projets, qui, parfois ont ou n'ont pas de rapport avec celui de l'A16.

Tout d'abord, un point sur la zone industrielle des 70 Arpents qui était jusqu'en 2000 traversée par une emprise foncière, qui était une réserve pour une éventuelle déviation de la Nationale 1, qui avait entre autres la particularité de partir de la Croix Verte et qui était parallèle à une centaine de mètres tout le long de la Nationale 1 jusqu'à la Départementale 78, c'est-à-dire la route de Presles, autrement dit une nuisance accrue pour les riverains.

En 2000, après une entrevue avec le Ministre des Transports, Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, cette emprise a été supprimée et les réserves foncières ont été figées sur le tracé de la solution qui devait s'appeler par la suite, la solution de base qui est actuellement la solution A. Cette zone des 70 Arpents n'est en aucune façon concernée par le projet de l'A16. Elle existe et ne sera pas agrandie. Il n'y aura aucun changement si ce n'est ceux dont je veux vous parler.

Le projet sur la propriété GTM Dumez, qui était une propriété privée, actuellement toujours occupée par les propriétaires, qui n'est pas une friche industrielle comme on l'entend parfois, consiste à réhabiliter cet endroit de manière à ce qu'il devienne quand même meilleur pour les riverains et pour les propriétaires. La requalification de la zone touche à sa fin. Les routes ont été refaites, les trottoirs instaurés, un éclairage public a été créé et des arbres vont être plantés.

En ce qui concerne GTM, la requalification pourrait commencer prochainement. Les arbres les plus vieux (30 ans), de vieux peupliers, ont été enlevés. Les bâtiments vétustes et disgracieux ont été démontés. Les grues ont disparu, et une fois le nettoyage terminé, cet endroit sera aménagé sur 10 hectares en zone d'activités paysagères avec plantations de nombreux arbres -plus de 360, aux dernières nouvelles-, avec des massifs, des allées piétonnières et des petites places où tout le monde pourra s'y promener.

Les six hectares restant, c'est-à-dire derrière ces 10 hectares qui sont directement sur la Nationale 1, accueilleront des PME. Cet aménagement permettra d'une part, et c'est important pour tous les riverains, de capter les eaux pluviales de cette partie de zone, mais aussi les excès d'eaux pluviales s'écoulant sur la Nationale 1, qui est en pente, avec créations de bassins de retenue.

La circulation sur la Nationale 1, en particulier, sera également revue avec entrées et sorties différentes dans cet endroit par création d'un sens unique dans la zone.

Dans le secteur de la Croix Verte, il y a une quinzaine d'années, il existait un projet d'Etat qui s'appelait « futur Garonor ». C'était la création d'une zone logistique sur les cinq communes de Maffliers, Montsourt, Attainville, Saint-Martin Du Tertre et Villaines. Ce projet, vous pouvez bien le penser, ne correspondait pas aux aspirations de nos cinq communes. Il n'était pas question de faire un Garonor 2, comme l'Etat voulait le faire.

Un autre projet a donc été envisagé, avec l'aide du Conseil Général et une proposition a été faite, de création d'une zone artisanale paysagère qui, après les propositions de tracé de l'A16, a vu ses limites à l'Ouest entre la Nationale 1 et la future A16, si elle était créée. Cette zone s'était limitée à 200 hectares. Seules les communes de Maffliers, Montsourt et Attainville restaient concernées par ces implantations sur le terrain, mais le groupe des cinq communes restait uni dans le même syndicat, qui était fait entre nous, de manière à rester uni et vigilant pour ne pas créer ce fameux pôle logistique dont l'Etat voulait.

Pour le moment, le projet est abandonné puisque c'était la SEMAVO qui l'avait en tête. Il n'en est plus question pour l'instant. Restent les tracés proposés pour l'A16 et qui sont les suivants :

- Le projet A, qui a l'avantage d'être le plus direct, éloigne les nuisances de Maffliers et de Montsourt dans toute leur traversée, sans pénaliser pour autant les autres communes. Il devrait être semi-enterré. C'est ce que nous avons demandé, en particulier avec la Commune de Villaines, à pouvoir l'enterrer, de manière à ce qu'on n'entende pas les bruits, comme hélas ils l'entendent sur Baillet.

On pourrait prévoir, par contre, sur ce trajet A proposé, une sortie à la hauteur de la RD909, ce qui agrémenterait tout à fait Attainville, pour permettre à la circulation locale de pouvoir emprunter cet axe en venant de Beauvais seulement, pour voir irriguées Montsourt, Baillet, Domont, Viarmes etc., et de manière à ne pas passer par La Francilienne devant Attainville, de faire une boucle, pour repasser et arriver sur la Croix Verte. Ceci, pour éviter le barreau – dont je parlerai tout à l'heure dans le tracé C – autoroutier sur la RD909 et sans accès à la Croix Verte.

Pourquoi dire qu'il y aurait une sortie qui garderait les arbres de la RD909 et pas un barreau autoroutier ? Parce qu'un barreau autoroutier qui arrive sur la Croix Verte serait complètement néfaste à la Croix Verte déjà beaucoup trop encombrée.

Par contre, si on permet aux gens de venir sur Montsourt, Baillet, Domont, Viarmes, d'irriguer cette chose-là, on pourrait éviter de passer par la Francilienne, devant Attainville, et de gêner cette commune qui n'en a vraiment pas besoin.

Puis, les autres projets :

- Le projet B qui reporterait les nuisances du Nord au Sud de Montsourt, c'est-à-dire qu'on éviterait de passer par le Nord de Montsourt, mais on ramène tout le long de la voie ferrée, on couperait les zones industrielles qui existent déjà, et on arrive à la Croix Verte

qui serait complètement asphyxiée. Il est certain que c'est le trajet le plus court, peut-être le moins cher, mais le plus pénalisant pour les communes.

- Le projet C qui est une variante du projet A, par contre avec le barreau autoroutier qui remplacerait la RD909, supprimera les arbres et ramènera encore une nuisance, ne retient pas nos suffrages.
- Enfin, le projet D. Monsieur PONIATOWSKI l'a dit tout à l'heure, est complètement inenvisageable : trop long, trop cher, destructeur de forêts. A l'heure où l'on parle de développement durable, ce serait quand même vraiment dommage. Je suis de ceux qui défendent les forêts, également la faune et la flore. Il est très nuisible pour Baillet, qui ramènerait tout par la Francilienne devant Baillet, qui déjà a du mal à supporter ce flot.

Voilà notre projet. Je pense avoir été suffisamment clair et je ne voudrais pas abuser de votre temps. J'espère que nous aurons apporté quelque chose au débat.

Je vous en remercie !

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Monsieur le Maire !

Je voudrais passer la parole à Madame Aknouche, Maire de Baillet en France.

**MME CHRISTIANE AKNOUCHE, MAIRE DE BAILLET EN FRANCE** : Bonjour !

J'interviendrai sur le fait que ce projet d'A16, c'est quelque chose que nous ne remettons absolument pas en question. Il doit avoir lieu et nous aidera.

Par contre, il est bien entendu, qu'il faut qu'il soit couplé avec le réaménagement de la Croix Verte. Ce sont ces différentes opportunités entre le trajet de l'A16 mais également le réaménagement de la Croix Verte qui retiennent notre attention, la discussion de l'un ne pouvant pas se faire sans l'autre.

Je voudrais à la fois vous parler de notre zone d'activités, de nos projets urbains et puis de l'impact que tous ces trajets et ces réaménagements peuvent avoir.

Le projet A, qui avait retenu notre intérêt sur la commune, nous permettait d'avoir une identification des flots de dessertes locales et de transits. Puis, il permettait également un aménagement qui nous paraissait cohérent de la Croix Verte pour notre commune, avec un léger retrait sur une zone industrielle permettant de conserver une qualité de dessertes de cette zone.

Sur Baillet, nous avons une volonté de maintenir cette mixité, qui est à la fois du service rendu avec de l'hôtellerie, du garage, du traiteur. Puis, en même temps, elle est pourvoyeuse d'emplois, au travers d'entreprises telles que les entreprises pharmaceutiques, les Cheminées Brisach et autres. Toutes ces entreprises génèrent vraiment des emplois et du service rendu à la population.

Dans le tracé A, avec le réaménagement qui est prévu sur la Croix Verte, nous avons à la fois le service rendu qui a été maintenu auprès des riverains avec l'hôtellerie et autres, et le fait qu'il y ait un léger recul de l'aménagement de la Croix Verte permettait une meilleure condition de vie.

Le projet B nous semblait très préjudiciable à la qualité de vie. Baillet est déjà coupé beaucoup par les axes routiers puisque nous avons une partie de Baillet de chaque côté de la N1. Nous avons une partie de Baillet de chaque côté de la RN104.

Si l'on accentue les séparations avec en particulier le projet de réaménagement dans la solution B, le projet de réaménagement de la Croix Verte ; si l'on accentue la difficulté à pouvoir joindre les deux côtés de la commune, avec entre autres de l'autre côté de la commune des entreprises, qui sont dépendantes de cette utilisation par les différents riverains : vraiment, nous n'étions absolument pas favorables à ce projet qui nous semble gêner beaucoup la population.

On nous a beaucoup prêté d'intentions en nous disant : si vous ne voulez pas du projet B, c'est parce que vous voulez développer la zone industrielle de Baillet. Je vous assure que de toute manière, quelles que soient les solutions, on ne pourrait pas, par rapport au terrain, et ce n'est vraiment pas la préoccupation. La préoccupation, c'est vraiment de maintenir une qualité de vie dans la zone industrielle et une qualité de vie des riverains et de l'utilisation qui peut en être faite.

La solution C ne retenait pas notre attention non plus parce que ce barreau était pour nous aussi une solution qui n'était pas satisfaisante.

Sur la solution D, je crois que je rejoins tous mes collègues, en plaisantant, je disais : « de toute manière, si elle existe, je n'ai plus qu'à déménager ». J'habite juste un petit peu au-dessus.

Nous avons là aussi un impact qui serait lié à notre développement urbain puisque dans nos zones de développement envisagé, elles sont prévues en front le long de la RN104, et nous avons déjà dans cette RN104 aujourd'hui, des difficultés et des désordres.

La population a déjà fait plusieurs pétitions. Les nuisances sonores sont importantes, que nous avons du mal à gérer. Une solution D viendrait aggraver ce problème-là de façon importante et serait forcément un frein à notre développement urbain envisagé à ce jour.

Je pense avoir évoqué à peu près toutes les difficultés ou tous les impacts possibles sur notre commune. Je vais passer la parole à mon collègue de Maffliers, qui vit les choses aussi différemment.

Merci de votre attention et de votre écoute !

**M. PHILIPPE KILIDJAN, MAIRE DE MAFFLIERS** : Bonjour !

Maffliers a une position un petit peu différente de celle présentée jusqu'à présent. Nous nous rejoignons pour 80%, mais les 20% qui restent sont très importants. Nous avons opté depuis toujours pour l'option C.

L'option C peut-être avec une variante, c'est-à-dire qu'en effet vous parlez d'un axe autoroutier quatre voies superposant la RD909. Il faut conserver la RD909, mais je ne retire pas non plus la Bretelle qui rejoint la Croix Verte, car pour nous c'est absolument indispensable, sachant qu'en amont, nous ne sommes pas fermés. Il y a un demi-échangeur.

Par contre, je pense que la personnalité humaine étant feignante, nous n'allons pas nous trimballer jusqu'en haut d'Attainville pour revenir après sur Saint-Denis. Donc, c'est préférable, et même pour irriguer notre future zone dans la Croix Verte, qui un jour verra le jour, de toute façon. On est bien tous d'accord. On ne sait pas comment elle se présentera, compte tenu justement de cette autoroute.

Mais pour nous, ce petit appendice supplémentaire qui rejoint la Croix Verte n'ajoute aucune complexité. Il suffit de faire un rond-point que l'on déplace en bas, au lieu de le mettre en

plein milieu de la Francilienne tel qu'il est actuellement. C'est très simple. Tout est en place actuellement. Donc, je ne pense pas que cela coûte très cher.

Par contre, l'axe qui rejoindrait la Nationale permettrait aux personnes, qui de toute façon, vont se diriger vers Saint-Denis, de continuer à prendre la RN1. Je ne pense pas qu'on veuille transformer la RN1 en chemin vicinale de toute façon.

Maffliers ne veut pas non plus être une réserve d'indiens, complètement bloquée dans son coin, sans accès vers Beauvais. Voilà pour quelle raison nous avons opté pour l'option C. Nous avons maintenu et nous maintenons notre position.

Nous n'avons pas de projets particuliers autres que ceux de Montsoult puisque nous travaillons dans la communauté de communes de Carnelle Pays de France. On est en osmose totale à ce niveau-là. Cela se fera dans 10 ou 15 ans, une fois qu'on sera bien clair au niveau de l'autoroute.

Nous avons fait énormément de réunions sur le sujet. Il n'y a pas de possibilité de créer cette zone pour l'instant car il n'y a pas d'accès, ni de branchements électriques ou autres ; c'est absolument impossible pour l'instant. Donc, nous attendons l'autoroute. Après, nous discuterons de tout cela. Maffliers est intéressée quand même avec près de 35 hectares sur cette fameuse zone de la Croix Verte.

Par rapport à nos collègues, nous ne sommes pas très bien situés parce que nos terrains sont en pente. Mon Dieu ! Ce n'est pas grave. On fera des choses très agréables plutôt dans ce secteur et absolument pas de fret comme nous l'avons bien tous noté, c'est certain. Enfin, pour l'instant, tout cela c'est de l'utopie.

Ce qui nous importe en ce moment, c'est l'autoroute et on ne veut pas non plus que Maffliers soit complètement oubliée au bout d'un restant de route. Donc, on veut quand même respirer vers le Nord et surtout voir passer tout le monde d'une façon correcte vers la Croix Verte. Je ne rajouterai rien de plus. On est pour le reste tout à fait d'accord.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Monsieur le Maire !

Je vais passer la parole à Monsieur Misserey, Maire d'Attainville.

**M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE** : Madame la Présidente, Messieurs les membres de la Commission, Messieurs les élus, Messieurs, Mesdames !

Je voudrais rebondir, si vous le permettez Madame la Présidente, sur la réunion qui a eu lieu à Attainville. Je dois vous dire que j'ai été séduit par l'exposé du représentant du Conseil général de l'Oise. Son exposé a été clair et bien argumenté. J'ai en tête le tracé de l'A16 dans l'Oise et son arrivée à la Croix Verte, bien illustré par le symbole de l'explosion de la circulation évidemment. Il est certain que tout le trafic venant de l'Oise arriverait à la Croix Verte dans les différents tracés.

Je voudrais d'abord revenir un peu sur les tracés. Je ne ferai aucune observation sur les tracés A, B, D, je me contenterai du tracé C.

Le tracé C, d'après l'opinion de notre Conseil municipal, est celui qui répond le mieux à nos besoins, et surtout au flux qui va arriver justement de l'A16 à travers l'Oise.

Le tracé A, qui était au début celui que nous avons retenu, auquel on ajoute le petit barreau de la RD909, permet de diriger le flux de la façon suivante, venant du Nord pour l'Ouest, on prend la RN184. Pour aller sur Roissy et l'Est, on prend la Francilienne et pour aller sur Paris, on prend le barreau de la RD909 qui évite la Croix Verte. Il faut qu'il évite la Croix

Verte et qu'il vienne directement se raccorder sur la RD301 nouvellement baptisée puisque dans le temps c'était la RN1.

Je dois dire que venant sur l'Est, les gens pourront également prendre la RD316 pour descendre sur Paris, qui aura l'avantage de fluidifier tout le trafic puisque celui-ci se répartira en trois. Voilà un peu les raisons de notre choix.

Maintenant, en ce qui concerne les projets locaux. Je vais vous dire tout de suite que nous n'en avons pas pour l'instant. Nous avons déjà absorbé ceux qui sont prévus, c'est-à-dire notre zone d'Attainville, la Croix Verte.

Avant de parler de ces projets, il faut d'abord définir le tracé de l'autoroute et de là, voir les projets potentiels qui peuvent se faire dans cette région.

Il est certain que notre commune, Attainville, va être au croisement d'un nœud routier important. Subirons-nous toutes les nuisances sans en avoir les avantages ? Ce n'est pas évident et je crois que ce n'est pas non plus souhaitable parce que les gens doivent savoir maintenant qu'une commune qui vit sans taxe professionnelle a bien du mal à vivre.

Je voudrais que certaines personnes, un jour peut-être, soient à la tête d'une commune et voient ce que c'est de vivre avec une taxe d'habitation et simplement le foncier. C'est très difficile et nous sommes la commune la plus pauvre du coin. Je parle non pas en richesse territoriale mais simplement en taxe professionnelle, et j'aime mieux vous dire que ce n'est pas toujours très drôle.

Les autres tracés, je ne les commenterai pas. Chacun défend son tracé. Moi, j'ai défendu le nôtre.

Je crois que Monsieur NÈGRE aura du travail à s'occuper de toutes les voies locales. Ce que j'appelle les voies locales, ce sont toutes les voies qui desserviront toutes les communes autour de la Croix Verte pour faire un réseau secondaire, de façon qu'on puisse circuler facilement dans notre région. Ce qui n'est pas le cas actuellement. Donc, je me répète, voies rapides pour la grande circulation, Cergy, Roissy, le Nord Paris, et voies locales pour les dessertes de la région.

Voilà tout ce que j'avais à vous dire. Parler le dernier, c'est embêtant parce que tous les autres ont déjà tout exposé et il ne reste plus grand-chose à dire. Enfin, je crois vous avoir dit ce que j'avais sur le cœur quand même.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET :** Merci Monsieur le Maire de nous avoir dit ce que vous aviez sur le cœur, et cela se sentait bien au ton de votre intervention. Je voudrais passer la parole au représentant de la DDEA 95 pour cette vision un peu plus large des projets qui peuvent exister autour de la zone directement concernée. Je lui demanderai d'être relativement synthétique, vous voyez que le temps file vite et que malheureusement, le match de rugby lui n'attendra pas !

**MME AUDE FAUCHÉ, DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE :** Je veux vous proposer dans un premier temps de replacer tous ces projets locaux dans un périmètre un peu plus large et de les regarder face aux documents d'urbanisme, de planification. Puis, dans un deuxième temps, de les replacer par rapport à des dynamiques de territoires qui sont à une échelle là encore un peu plus large.

Tous les projets locaux doivent répondre à des principes qui sont régis dans les POS et PLU (Plans Locaux d'Urbanisme et Plan d'Occupation des Sols), qui sont eux à une échelle communale. Eux-mêmes doivent être compatibles avec d'autres documents d'urbanisme qui

sont à une échelle intercommunale que sont le schéma directeur et les schémas de cohérence territoriaux. Eux encore doivent être compatibles avec des documents de planification qui sont plus larges, à une échelle régionale. Là, on parlera du schéma directeur régional d'Île-de-France.

Dans un premier temps, le schéma directeur régional d'Île-de-France prévoit sur le secteur de respecter la qualité des sites et la richesse des terres agricoles en préservant le site de la Plaine de France. Il propose aussi un développement urbain équilibré autour de Domont, Montsoult. Là, le secteur de la Croix Verte va au-delà de l'échangeur puisqu'il est plus large. Donc, on prévoit un développement équilibré en termes à la fois d'habitats mais aussi d'activités.

Ensuite, il propose de valoriser le carrefour de la Croix Verte et de prendre en compte le devenir des infrastructures. Le SDRIF approuvé en 94 par décret en Conseil d'Etat inscrit comme infrastructure le tracé historique de l'A16, donc avec un branchement à la Francilienne et une poursuite jusqu'à l'agglomération parisienne.

Pour faire vite, sur le périmètre d'influence élargi, dont on vous parle depuis le début des réunions, il y a en présence deux schémas directeurs locaux :

- Le schéma directeur de l'Ouest Plaine de France

Il a été approuvé en 1998 par le syndicat mixte d'études et de programmation. Il a été par la suite modifié en 2005.

Donc ce schéma directeur s'applique sur 20 communes et il reprend les principes du schéma directeur régional d'Île-de-France, à savoir des principes en termes d'activités, d'habitats et d'environnement puisqu'il préserve des zones naturelles, prévoit le développement d'activités autour de la croix Verte mais aussi avec une requalification et une revalorisation de l'ensemble des zones d'activités qui sont, le long de la RD301 et de la RN1, et ensuite d'organiser des zones d'habitat dans le prolongement des bourgs existants.

- Le SCOT du SIEVO

Il concerne la partie Est de la zone d'études élargie. Il a été approuvé le 29 juin 2006, donc il est récent après la loi SRU d'où son nouveau nom, schéma de cohérence territoriale.

Il s'applique sur 24 communes de l'Est du Val d'Oise et là c'est plutôt un projet de territoire mais un projet de solidarité entre des communes qui sont situées au Sud et qui sont impactées par le plan d'exposition au bruit et des zones plus au Nord.

Les principes que l'on peut retenir, c'est d'accompagner le développement de la plate-forme de Roissy, avec en particulier le développement du triangle de Gonesse, mais aussi de permettre le développement de nombreux programmes d'habitats, et en particulier autour du pôle de Louvres-Puiseux.

Tous ces principes qui sont décrits dans les documents d'urbanisme supra-communaux sont ensuite traduits dans les documents d'urbanisme à l'échelle communale, dans les plans d'occupation du sol et les plans locaux d'urbanisme.

Sur le secteur restreint de la zone de projets, on peut constater que l'on a des documents d'urbanisme plutôt anciens, si ce n'est le PLU de Montsoult approuvé en 2005.

Là, c'était en première partie un point sur l'état d'avancement des documents d'urbanisme.

Si on replace le territoire à une échelle un peu plus vaste, c'est un périmètre peut-être qui ne vous est pas commun puisque vous travaillez jusqu'à présent sur la zone directe du projet et la zone d'études élargie. C'est un territoire qu'il nous semble pertinent d'étudier, constitué de la vallée de l'Oise, des massifs forestiers (Montmorency, Isle-Adam et Carnelle), en troisième entité paysagère (la plaine de France).

Je vous propose de regarder un peu les dynamiques en présence sur ce territoire.

Concernant l'évolution de l'urbanisation et ce que l'on appelle de manière un peu barbare « la tâche urbaine », c'est-à-dire tous les projets qui ont eu lieu, que ce soit en termes d'habitats, d'activités, on peut constater que l'urbanisation s'est déroulée le long de la vallée de l'Oise, mais principalement par extension de l'urbanisation existante. On ne constate pas de grand pôle de développement.

Cette carte présente l'urbanisation précédant 1982, puisque la source qui nous permet d'établir cette carte et le mode d'occupation du sol, c'est une source que l'on a depuis 1982 et qui a été réactualisée en 1986-1990 et la dernière de 2003. Donc, ce qui vous apparaît le plus foncé sur la carte, c'est l'urbanisation la plus récente qui date de 2003, urbanisation qui concerne à la fois l'activité et le logement.

Le territoire concerné se trouve dans la moyenne du Val d'Oise en termes de dynamisme de la construction. Par contre, on peut observer que l'offre de logements se fait majoritairement à près de 70% par un type individuel. Donc, l'offre présente est surtout une offre individuelle. Là encore, elle se fait par extension des bourgs existants, avec quand même une présence de logements collectifs plus au sud sur Ezanville, Saint-Brice et au Nord sur Persan.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Quand il s'agit de petits chiffres, on peut avoir des pourcentages énormes qui se traduisent en chiffres absolus de manière assez modeste, et inversement.

**MME AUDE FAUCHÉ** : C'est vrai. Il faut relativiser puisqu'on a sur ce territoire plutôt des villages où le nombre d'habitants est peu nombreux ainsi que le nombre de constructions. Donc, en effet, ces chiffres peuvent être un peu importants, mais au regard des constructions existantes, il faut les relativiser.

Cette carte présente les activités économiques. Sur l'aire élargie par rapport à la zone de projet, deux secteurs se dégagent. Le premier se situe plus au Nord. Donc, ce serait le secteur de Persan-Beaumont, avec des activités et des zones d'activités qui sont dues d'une part au passé industriel de Persan-Beaumont, et à une nouvelle dynamique créée justement autour de l'A16 avec un pôle d'emplois et d'habitat autour de Chambly. Là vraiment, c'est un pôle qui s'inscrit sur deux départements. Entre le Val d'Oise et l'Oise, on observe quand même de nombreux échanges.

Le deuxième pôle où se développent les activités économiques, ce serait le long de la RD301, au Sud de la Francilienne avec de nombreuses implantations. Là, il s'agit des implantations plutôt de grands commerces, des implantations qui voient le jour surtout autour des nœuds d'échanges. J'ajouterai que ce pôle est le troisième pôle commercial du département du Val d'Oise après Cergy et la RD14, pour ceux qui connaissent. Donc, c'est quand même un pôle très dynamique en termes d'activités.

Cette carte recense les zones de projets. On y retrouve ce qui vient d'être dit, à savoir au Nord autour de Persan des zones de projets. Je préciserai que la zone de Persan risque d'être aussi impactée par l'arrivée de la liaison Seine-Nord Europe qui va avoir aussi un poids considérable en termes d'offres d'emploi, de développement de l'activité et développement de nouvelles activités qui n'étaient pas présentes encore sur Persan, puisque c'étaient plutôt des activités industrielles.

D'abord plus à l'Est, on voit des zones de projets qui sont directement liées à la plate-forme de Roissy et à son développement, mais aussi qui se situent le long de l'A1 puisque l'A1 est génératrice de nombreux projets dans de nouvelles implantations. Là, c'est moins du commerce, mais c'est plutôt de la logistique.

Ensuite, c'est vrai que l'on a moins parlé des zones d'habitat, mais dans le secteur plus au Sud de la zone de projet, entre Paris et la zone de projet, on est face à une zone dense qui se requalifie, qui se densifie, qui se recompose. Donc, on a des ZAC, de nouvelles zones de projets.

Là encore, ce serait un zoom arrière. On s'intéresse à l'ensemble du département et quelles sont les dynamiques en présence. Le département du Val d'Oise est un département contraint en termes de développement puisque sur le département, il y a deux parcs naturels régionaux : le parc naturel régional du Vexin, et le parc naturel régional de l'Oise Pays de France.

Ces deux parcs naturels ont comme première vocation celle de préserver un environnement, mais cela contraint aussi son développement. Ainsi, on peut observer du fait de la forme du Val d'Oise qui est un département étroit, que c'est un département traversé.

Là, ce que vous voyez projeté, c'est une carte de la DDE de l'Oise, qui retrace les dynamiques métropolitaines. Elle mesure et illustre l'impact des parcs naturels régionaux, puisque du fait de ces contraintes qui pèsent sur le Val d'Oise, les personnes vont avoir tendance à franchir justement ces zones pour aller trouver un logement dans l'Oise avec un foncier peut-être moins cher. Il y a une zone par exemple au Sud de Beauvais entre Beauvais et le parc naturel régional de l'Oise Pays de France, qui s'urbanise intensément ces dernières années.

Je reviens au département. On observe sur le Val d'Oise que les deux principaux pôles de développement se situent au niveau de Cergy et de Roissy. Ensuite, il y a d'autres secteurs qui évoluent. Mais là on va plus trouver un tissu qui va muter, qui va être requalifié, revalorisé. C'est le cas de la vallée de Montmorency, du secteur Sud de Argenteuil Bezons et de la zone la plus proche de Paris, qui est déjà urbanisée. Là, c'est plutôt une reconstruction de la ville sur elle-même. C'est un peu aussi le cas autour de Persan.

Donc, je terminerai en montrant que la Croix Verte se situe un peu à la croisée des chemins entre une dynamique Est-Ouest, Cergy-Roissy et une dynamique Nord-Sud entre Persan, l'Oise, et Paris, l'agglomération parisienne et Roissy.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Madame de cet exposé tout à fait complet dont je pense qu'il a éclairé une partie de ce débat.

Je voudrais passer la parole à la salle. Je vous demanderai de prendre les micros et de vous annoncer pour que vos interventions soient bien identifiées.

**M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE ADJOINT DE NERVILLE LA FORET** : Serait-il possible d'avoir la carte, des zones de projet que Madame FAUCHÉ vient de nous projeter ?

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je pense que Madame vous répondra rapidement.

**M. PIERRE-YVES BOUDER** : Je veux qu'elle soit juste projetée pour qu'elle soit en illustration. Ce sera l'occasion de faire une petite mise au point.

Je voulais faire une remarque concernant les interventions des différents maires des communes qui se trouvent autour de la Croix Verte. Je suis assez surpris parce qu'en fait, on

s'aperçoit qu'il y a des projets. On nous a parlé de projet de zones d'activités. Ces zones d'activités, 200 hectares, la Croix Verte, les 70 Arpents. Puis, il y a également des zones d'urbanisation.

On s'aperçoit d'ailleurs que d'une part, il est complètement faux de penser qu'une zone d'activités va permettre aux gens qui habitent à côté d'y travailler. Ce n'est pas comme cela que cela se passe, on le sait très bien. La meilleure preuve, sur la revue du Conseil général du mois de mars, je crois, il était dit que les gens de Persan travaillaient à Roissy, ce n'est pas vraiment à côté.

Donc, il n'y a pas de lien entre les zones d'activités et les zones d'urbanisation. Dans la mesure où l'on crée une zone d'activités, on crée un flux automobile. Quand on crée une zone d'urbanisation, on crée un flux automobile.

Bizarrement, les différents maires des différentes communes vont créer ces zones le long des axes. Alors, on se retrouve évidemment avec des zones urbanisées à côté des autoroutes, à côté de la Francilienne. Comme disait le Maire de Baillet, si on agrandit la Francilienne, cela va atténuer l'urbanisation de Baillet. C'est très étrange, puisque finalement, dans le débat aujourd'hui sur le raccordement entre la Francilienne, on dit : « attention, les riverains de Maffliers et Montsoult sont gênés par la circulation ». Mais quand on construit une autoroute et que les gens se collent dessus, c'est vrai qu'ils sont gênés par la circulation. Est-ce qu'il ne devrait pas y avoir une petite prise de conscience que quand on rend urbanisable des zones, on ne les met pas à côté des axes routiers ?

Je ne suis pas un défenseur des zones d'activités, même si l'on peut courir après la taxe professionnelle, après le nombre d'habitants, ce qui permet d'avoir plus de poids dans une communauté de communes ; c'est un choix politique. Je suis plutôt un défenseur de l'environnement. Je voudrais bien qu'on ne mélange pas les genres. Quand on prétend défendre l'environnement, on ne prétend pas urbaniser aussi.

Quand on regarde sur la carte les zones de projets, on s'aperçoit que la solution D est la solution permettant de rejoindre, comme les autres d'ailleurs, l'A16 et la Francilienne, elle apparaît évidemment comme la solution la plus courte. Je suis désolé, mais les autoroutes les plus courtes sont les meilleures. De toute façon, quand on n'en a pas, c'est encore mieux. Cela veut dire que si l'on n'a que la RN184 comme autoroute, que si la grande barre de la Nationale 1 est supprimée, je crois qu'on gagne beaucoup du point de vue de l'environnement. Tout le monde aura à y gagner, y compris les riverains de Montsoult et de Maffliers.

**MME CHRISTIANE AKNOUCHE** : Je voudrais juste me permettre de répondre. Baillet dans sa grande réflexion sur notre harmonisation, ne s'est pas dit : « il y a une autoroute qui passe, on va y coller quelques maisons, forcément ». Je parlais de l'impact que pouvait avoir le choix d'un tracé, car lorsque nous avons réfléchi justement à une urbanisation de nos communes (ce qui est important pour tout maire et qui est forcément prévu surtout avec les demandes actuelles), nous l'avons pensée justement la moins nuisante pour les uns et les autres, et la plus agréable.

L'impact d'un nouveau tracé comme le tracé D venait impacter les décisions que nous avons envisagées dans notre urbanisation. On n'a pas été urbanisé en fonction des autoroutes, mais nous avons décidé, et aujourd'hui, l'impact de ces tracés peut avoir une importance sur ce choix. Il sera peut-être à revoir. Il sera peut-être rediscuté en fonction des choix qui vont être faits. C'est ce qu'a dit également le Maire d'Attainville. Nous sommes obligés aujourd'hui d'attendre, avec ce choix, pour pouvoir prendre demain des décisions qui

seront cohérentes pour les uns et les autres, que ce soit en termes d'activités ou d'urbanisations. C'est tout !

**M. DJAMEL CHERFII, CONSEILLER MUNICIPAL DE MONTSOULT, PRESIDENT DE MONTSOULT POUR TOUS** : Par rapport à cette discussion, le tracé qui me paraît le plus cohérent, c'est le tracé B.

Le tracé B répond à l'objectif ultime qu'on s'était donné de la fonction de ce prolongement, c'est-à-dire réduire le trafic qui devient insupportable sur la RN1. Maintenant, il faut intégrer le tracé en fonction de la volonté, parce que chaque petite ville, chaque village a le droit d'avoir ce développement économique, ce développement urbain, mais aussi cette qualité de vie.

Or, le tracé B apporte les meilleures qualités, mais il faut qu'il reste en cohérence avec le développement économique proposé. Lorsque sur ma région, la ville de Montsoult, la zone commerciale et d'activités des 70 Arpents, on développe une activité commerciale, on attire du trafic. Donc, quel que soit le tracé, on augmentera le trafic sur la RN1, même si elle est requalifiée en Départementale. La nature des projets et des activités qu'on va proposer dans la zone doit être cohérente avec cet objectif ultime de réduire le trafic sur cette RN1.

Certes quelques erreurs ont été commises dans le passé, sachant que la RN1 était quand même une frontière d'urbanisation et que l'urbanisation devait se faire d'Est-Ouest à la traversée. Aujourd'hui, il faut prendre en compte ces habitants qui vivent de l'autre côté de la RN1 et donc il faut leur permettre de revivre la ville, revivre dans leur ville. Sur cette question, il est nécessaire de répondre à cet objectif ultime : la réduction du trafic sur la RN1.

Enfin, sur l'environnement, on aurait pu penser au tracé C qui va beaucoup plus loin sur Villiers-le-Sec et qui revient sur Attainville. Ce tracé était aussi intéressant. Simplement, il faut être logique parce que ce tracé ne répond pas à la réduction du trafic, toujours sur cette RN1, puisque les répercussions à travers la réduction du trafic seront moindres que la solution B.

Ce tracé ouvre des perspectives de développement d'un pôle logistique entre Villiers-le-Sec, Montsoult que l'on refuse depuis très longtemps. De plus, il mangera sur les terres agricoles et sur l'environnement.

Donc, à mon avis, le tracé B devient l'atout pour la région s'il est accommodé de sorties et d'entrées susceptibles de permettre à Viarmes et ses alentours, Belloy, Villaines et aussi aux alentours des 70 Arpents de dégager le trafic.

Il faut absolument que la solution retenue prenne en compte certes les contraintes environnementales, les contraintes de développement économique, mais de façon équilibrée et qu'elle n'oublie pas cet ultime objectif qui est la réduction du trafic. Merci !

**MME MICHELE LOUP, CONSEILLERE REGIONALE ILE-DE-FRANCE** : Je réponds par rapport à ce qui a été projeté par Madame FAUCHÉ. Je suis un peu étonnée parce qu'on nous a présenté la carte émanant du SDRIF 94, sans faire référence au fait que la région a voté la mise en révision de ce SDRIF, que dans le document de travail du débat public en page 31, il y a la carte du SDRIF 2007.

Or, le SDRIF 94 est tourné aujourd'hui vers le passé, alors que le SDRIF adopté pour l'instant par le Conseil régional et qui est mis à enquête publique est, lui, tourné vers l'avenir parce que la société en dix ans a changé. Elle a changé parce que nous avons tous pris en considération qu'il y avait un problème de changement climatique. Nous avons tous pris en considération le fait que le prix du pétrole va continuer à augmenter pour différentes raisons que je ne développerai pas pour l'instant.

Donc, les choses ne sont plus les mêmes. On ne doit plus se baser sur le SDRIF de 94, même si celui de 2007 n'est pas encore définitivement adopté, mais il le sera très probablement dans ses grandes lignes.

Or, sur ce SDRIF 2007, même si le Conseil régional, aujourd'hui d'Île-de-France ne se prononce pas pour l'instant dans le Débat Public présent, sur un tracé, puisque nous attendons de voir et d'entendre ce que disent les différents acteurs dans ce Débat Public. Néanmoins, nous avons fait un choix très clair, de dire non au tracé A pour différentes raisons, essentiellement son impact sur les zones agricoles.

Dans le schéma directeur d'Île-de-France, nous avons voulu très clairement préserver les espaces naturels et agricoles. Donc, c'est une des raisons qui nous font nous prononcer contre le tracé A. Mais également, le fait que nous sommes contre tout prolongement au-delà de la Francilienne et là, l'Etat nous rejoint, puisqu'en fait, si on parle du SDRIF 94, il y avait le prolongement au-delà de la Francilienne. Or, aujourd'hui, l'Etat renonce à ce prolongement et dit que ce n'est pas une bonne chose de rentrer davantage en zone dense. Je pense que la moindre des choses serait de présenter effectivement ce qui fera sans doute l'avenir et non pas le SDRIF du passé.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je voudrais qu'on passe la parole à Madame le Maire de Moisselles.

**MME ANNIE SCHMITT, MAIRE DE MOISSELLES** : Je pense que la contribution au débat que j'ai apportée est arrivée un peu tard, et je ne savais pas si je pourrais être là à l'heure aujourd'hui. Donc, c'est pour cela que je ne suis pas inscrite dans les participants.

J'ai la commune qui se situe la plus au Sud, qui n'est pas prise en compte dans les communes très proches de l'aménagement de l'A16 et de la Croix Verte. C'est pour cela que je suis un peu hors du débat. Mais je suis également la seule commune qui est très proche de la RN1 et qui subit directement les conséquences. Donc, je vais plutôt repartir sur la deuxième partie de mon exposé, sur ce qui a été dit.

J'ai bien écouté et j'ai bien étudié les dossiers qui nous avaient été présentés, notamment un intervenant de Montsoult à Attainville qui avait souligné les études de trafics. Sur les études de trafics, on s'aperçoit que la RN1 et la Francilienne n'ont pas du tout le même type de circulation. C'est en tout cas en dessous de Montsoult et Maffliers, c'est de la circulation transversale.

Elle dessert (Madame FAUCHÉ l'a bien dit) des zones d'activités et des zones de commerce qui se situent dans le secteur. Donc, c'est plutôt une circulation qui est interne, qui transite par la région, alors que l'A16 et la Francilienne doivent être de grandes radiales et de grandes transversales qui desservent tous les bassins assez loin de la région, assez loin du centre de la Croix Verte.

Les études de trafics le démontrent bien d'ailleurs. C'est que la RN1, au Sud de la Croix Verte, est appelée quelles que soient les solutions, et même si on ne fait rien, à un développement extrêmement important de circulation. Donc, là, il y a quelque chose à faire et quelque chose d'important.

Il faut souligner également que la RN1, plus on va au Sud, plus elle est encombrée, sursaturée, et là il n'y a plus rien de prévu sur cette RN1. La seule chose donc à faire est de détourner cette circulation parce que sinon cela va remonter jusqu'à la Croix Verte et jusque chez nous.

Il faut dissocier les deux types de circulation, celle de la RN1 et celle de la Francilienne et de l'A16, en séparant un peu la façon de traiter les choses c'est-à-dire différencier de telle sorte que la circulation qui vient du Nord ne passe pas par la RN1 pour arriver à Paris. Elle peut très bien aller soit sur les pôles de Cergy ou de Roissy, et bifurquer sur Paris à ce moment-là. C'est la seule solution pour éviter une sur-circulation chez nous.

Il y a un autre type de circulation, c'est directement autour de la Croix Verte. On aménage le rond-point de la Croix Verte en raccordant la Francilienne. Mais, on sépare par le fait même de n'importe quel tracé la circulation entre les communes avoisinantes.

On voit ici Attainville, Moisselles est juste en dessous, on est complètement bloqué entre la Francilienne et la RN1, on a d'autres portes de sortie, à Attainville également. Il faut prendre une grande radiale, une grande circulation.

On ne peut plus aller à Montsourt ou dans les communes avoisinantes, Maffliers, Baillet, Villaines sans prendre de grands axes. Il faut savoir qu'à l'heure actuelle, on ne prend même plus la Francilienne pour descendre sur l'Est du Val d'Oise, on redescend sur Paris parce que c'est encore là que cela circule le mieux. Là, il y a quand même quelque chose qu'il faut prendre en compte et qu'il faut faire.

Dans tous les tracés, il apparaît des satellites, ces petits ronds-points qu'il y a autour de la Croix Verte, qui desservent particulièrement la zone d'activités de Montsourt. Par contre, on a supprimé le petit satellite qui se trouvait au Sud, entre Attainville et Moisselles, et qui reliait ces communes les unes aux autres. On pouvait donc circuler d'une façon tout à fait cohérente.

J'insiste sur le point que ce satellite doit être absolument replacé dans les axes de circulation autour de la Croix Verte afin que l'on ne soit pas bloqué.

N'oubliez pas qu'à l'heure actuelle, et même si c'est dû en grande partie au non-ralliement de la Francilienne, toute la circulation se fait entre Attainville et Moisselles par la rue de Paris qui est dans l'ancienne RN1. C'est bien pour cela aussi qu'elle est importante.

Toute la circulation se fait et il y a certains jours où l'on est complètement bloqué dans la journée dès que quelque chose se produit d'un côté ou de l'autre. Donc, il faudrait l'éviter et au moins, je pense que c'est quelque chose qui est facile à résoudre.

Je reviens sur le fait de la circulation transversale. Le projet B me paraît intéressant parce qu'il rejoint les agriculteurs dans le sens où à ce moment-là on préserve les espaces verts d'une façon importante. Il est vrai que si on ramène la Croix Verte, l'échange est aussi un peu complexe, mais pourquoi ne pas le simplifier en ne desservant l'A16 que sur la Francilienne et non pas sur la RN1 ? Cela dissuaderait particulièrement les trafics avec la RN1, c'est-à-dire les gens qui arrivent du Nord ne prendraient plus systématiquement cet espace de la Croix Verte. Je pense que là, il faut séparer les deux circulations afin de protéger les riverains.

Concernant l'aménagement de Montsourt, il y a quelque chose qui me choque quand même parce que là il y a les satellites qui arrivent sur Montsourt. Il est aussi prévu de requalifier l'intérieur de la RN1 à hauteur de Maffliers et de Montsourt. On va requalifier cette zone, Maffliers, Montsourt pour qu'elle retrouve une vie intérieure.

Par contre, on va accentuer avec la zone au Sud un trafic particulièrement de logistique parce qu'il y a toujours la logistique dans les zones d'activités, ne serait ce que pour les apports. On n'a qu'à compter la circulation des camions qu'il y a à l'heure actuelle. Où vont-

ils aller ces camions ? Ils ne vont pas revenir systématiquement sur la Croix Verte. Il y aura automatiquement un accroissement du trafic puisque la zone d'activités doit doubler.

Cela montre bien que le projet B, qui se situe au Nord et à l'Est, évite toute la partie urbanisée et protège les habitants du trafic, et que sur la partie Sud, il n'y a pratiquement que des zones d'activités. Elles seraient moins impactées et les nuisances seraient moins désagréables aux habitants. Je pense que j'ai résumé un petit peu ma participation. Je vous remercie de m'avoir donné la parole.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Madame le Maire ! Je voudrais simplement répondre que toutes les questions de circulation, dont vous avez parlé, seront reprises tout à l'heure dans la deuxième partie de ce débat. Je ne doute pas que le maître d'ouvrage puisse apporter un certain nombre de réponses, notamment en ce qui concerne les zones d'activités à Montsout. Peut-être le Maire de Montsout souhaite-t-il intervenir ou bien estime-t-il qu'il a été suffisamment clair tout à l'heure ?

**M. JEAN-CLAUDE BOISTARD** : J'espère avoir été assez clair. De toute manière, je dis bien qu'il n'y a pas d'augmentation de la zone des 70 Arpents. C'est seulement une requalification des choses qui étaient réellement disgracieuses, de vieux bâtiments, des vieilles rues, de telles choses. C'est simplement pour rénover cette zone. Il n'y a pas d'accroissement du tout, c'est une requalification, et en plus en zone paysagère.

Le fait de planter 360 arbres, de faire des zones piétonnières, de capter les eaux pour éviter qu'elles s'écoulent chez les riverains, je pense qu'en point d'environnement, on ne peut pas dire le contraire, ou alors je ne comprends plus ce que veut dire l'environnement.

*(Commentaires de M. CHERFII).*

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je vous remercie Monsieur le Maire ! Je voudrais simplement préciser à Madame LOUP qui est intervenue tout à l'heure, qu'à la question concernant les cartes du SDRIF, je pense que le maître d'ouvrage pourra vous répondre tout à l'heure sans aucune difficulté.

**M. JEAN-MARC VALLÉ, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 A MONSOULT ET MAFFLIERS** : Je voudrais revenir sur un ou deux points.

Tout d'abord, vis-à-vis d'un adjoint de la mairie de Nerville, qui nous a fait remarquer que pour ne pas avoir des gênes au niveau de la N1, on n'a qu'à ne pas habiter là. Je voudrais simplement lui dire une chose. Je ne sais pas depuis combien de temps il habite Nerville. Personnellement, nous sommes la quatrième génération à habiter dans cette maison ; et à l'époque, la N1 était à deux fois une voie. Donc, je pense que c'est un petit peu l'inverse. C'est la N1 qui s'est développée à deux fois une voie, puis trois voies, puis deux fois deux voies. Donc, il faudrait qu'il se renseigne un petit peu.

Il faut savoir que 70% des maisons qui sont autour de la N1 à Maffliers sont des maisons qui ont été construites entre 1900 et 1930. C'est un premier point.

Le deuxième point concerne Madame FAUCHÉ qui nous a dit tout à l'heure que le SMEP respectait le SDRIF dans son esprit et elle nous a dit juste avant que le SDRIF demandait un développement équilibré, habitats et activités. Je voudrais quand même faire remarquer que la seule décision du SMEP c'est une zone d'activités de 200 hectares. Dites-moi où sont les habitations et où est l'équilibre ? Donc, je vous écoute Madame.

**MME AUDE FAUCHÉ** : J'ai précisé que le Schéma Directeur de l'Ouest de la Plaine de France déclinait les orientations du SDRIF. Le SDRIF, lui, prévoyait un équilibre entre

l'habitat et les activités de manière très large puisque la Croix Verte, ce n'était pas juste Montsoult, mais allait au Sud autour de Domont. Donc, les zones d'urbanisation à vocation d'habitat se situaient beaucoup plus au Sud de la Croix Verte et étaient donc autour de Domont.

**M. JEAN-MARC VALLÉ** : Je vous remercie !

Je voudrais revenir aussi sur un petit point de Monsieur BOISTARD. Il nous a indiqué qu'il allait lancer un parc paysager au niveau de la zone des 70 Arpents. J'ai ici le plan de sa zone d'activités. Son parc paysager, c'est un parc de 1.250 places, plus 80 pour le personnel, plus 100 pour les restaurants. C'est vrai il y a des arbres toutes les quatre places de parking. Je voulais que les choses soient précisées.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Monsieur ! Parmi les personnes qui ont demandé la parole, il y avait Monsieur Barbarossa, Président d'une communauté de communes importante.

**M. RAPHAËL BARBAROSSA, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CARNELLE PAYS DE FRANCE** : Je souscris à la première intervention de Monsieur BOISTARD au titre de la communauté de communes concernant la préférence des tracés et donc du tracé A.

Je voudrais, pour ma part, simplement souligner que le SDRIF 2007 est à enquête publique du 15 octobre au 08 décembre 2007.

En particulier, en ce qui concerne le pôle d'activités de la Croix Verte :

- On voit bien un pôle de centralité à conforter hors agglomération centrale. Il est acté par l'Etat.
- On voit bien le front urbain d'intérêt régional qui est la petite travée à ne pas dépasser.
- On voit aussi la petite flèche verte de continuité agricole ou de liaison verte à créer ou à renforcer, de façon à ne pas couper les deux parties de la communauté de communes et à permettre surtout une liaison douce ou légère entre les parties situées de part et d'autre de l'ouvrage autoroute A16 projetée.
- On voit aussi le tracé de la RN16 qui est en pointillés et dans la légende qui n'est pas affiché. Il est pour l'instant en discussions avec le Conseil régional. C'est l'objet du débat public aujourd'hui.

Je voulais donc simplement souligner que cette zone d'activités front urbain pôle de centralité à conforter hors agglomération centrale est actée par l'Etat, et a priori aussi par le Conseil régional, sur laquelle il n'y avait pas d'observation. Il y avait simplement une observation concernant l'autoroute A16.

Le département a planché entre 1998 et 2004 sur tout le développement territorial, en particulier sur les fractionnements du département en territoires. Il a réuni de nombreuses commissions. Le territoire Plaine de France et la zone d'activités Croix Verte étaient aussi actés.

Puis, au moment où il y a 30 milliards de déficit du commerce extérieur, où il y a 9% de chômage, où l'on remet en question au niveau de la Commission de la Concurrence les lois Royer, Raffarin, on discute sous la pression de la Commission Bruxelloise de l'extension des zones commerciales alignées sur la réglementation européenne, je pense qu'il est intéressant d'amener cela au débat et de se rendre compte que le développement des zones

d'activités, indépendamment du choix du tracé choisi, doivent être aussi prises en compte. Il est quand même intéressant d'avoir un axe qui se développe entre Cergy et Roissy et qui, de toute façon, permettrait à un certain nombre de personnes de travailler sur place. Merci !

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : La carte présentée répond-elle partiellement à la question de Mme LOUP ou souhaitez-vous que le maître d'ouvrage continue cette explication tout à l'heure ?

**MME MICHELE LOUP** : Je souhaitais que soit présentée cette carte qui montre qu'effectivement, il n'y a pas de prolongement prévu au-delà de la Francilienne, contrairement à ce qui a été dit par certains participants, tout à l'heure, et notamment Monsieur PONIATOWSKI ; et également, préciser que le tracé qui actuellement est en pointillés justement, a reçu un avis défavorable de la région pour les raisons que j'ai exprimées.

Monsieur a bien montré qu'il y avait un front urbain. Cela veut dire qu'on ne le dépasse pas. Donc, c'était voulu pour pouvoir protéger les terrains agricoles. Cela me semble extrêmement important.

Toute cette zone est considérée comme urbanisation préférentielle, c'est-à-dire qu'urbanisation ne dit pas systématiquement zone d'activités, mais également du logement.

**M. VINCENT BRYCHE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION « DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT »** : Je remercie Monsieur BARBAROSSA pour son commencement de présentation qu'il a fait sur le SDRIF puisque l'enquête publique commence la semaine prochaine. Il m'a en quelque sorte un peu devancé.

Ce sont les quatre pastilles d'urbanisation préférentielles que je voulais évoquer. Elles correspondent environ à 25 hectares, donc il est question d'urbaniser 100 hectares. C'est sans obligation et sans délai puisque ce sont les élus locaux qui seront amenés à décider du meilleur moment pour les aménager, jusqu'en 2030.

Par contre, le choix du Maire de Montsault, qui est légitime, de requalifier la zone des 70 Arpents est pris en compte. Qu'est-ce qui fait débat ? C'est la nature des activités qui pourraient s'y installer et au-delà d'une Nationale requalifiée, effectivement du choix de l'activité de PME, d'activités commerciales, ou pourquoi pas, d'habitat.

Je veux rappeler que c'est un secteur où il est encore possible de construire et qu'une bonne partie de l'Est du Val d'Oise depuis Roissy n'a plus la possibilité de construire de nouveaux logements du fait du plan d'exposition au bruit. Donc, on est là à la frontière, et si cela ne se fait pas là, je ne vois pas où cela se ferait.

Sur le pôle de centralité à conforter hors agglomération, vous avez eu raison de le souligner, je crois que ce sont des communes, qui représentent environ 7 500 habitants, si l'on réunit Montsault, Baillet et Maffliers, compte tenu de la mise à jour des derniers recensements.

Donc, on est vraiment là sur un pôle de centralité possible à partir de la gare qui existe, en renforçant et en adaptant l'offre de transport collectif. J'attends avec beaucoup d'intérêt l'étude prévue par la région et demandée à l'occasion de ce débat public.

Je crois que cette gare est un atout pour la communauté, pour les collectivités voisines, qu'il faut faciliter les conditions d'accès, d'utilisation et de stationnement pour les habitants de cette partie du Val d'Oise.

L'objectif général d'un pôle de centralité, c'est de rationaliser les déplacements et de mieux rentabiliser les infrastructures. Je pense aussi qu'on peut accueillir sur ce pôle des équipements. Cela peut être des équipements sportifs et un complexe sportif nautique, qui, aujourd'hui, est en réflexion, à un autre endroit. Pourquoi ne pas l'installer dans ce secteur ? Sur cette partie urbanisable ? Ce serait une évolution du projet, une amélioration de ce projet, et compte tenu du fait que la gare resterait accessible à pied.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Je voudrais ajouter quelque chose sur l'étude des transports dont vous venez de parler. Je ne sais pas si c'est la région qui l'attend, c'est la CPDP qui l'a demandée à la région. On n'est pas tout à fait dans le cas de figure que vous évoquez. Nous sommes toujours en attente. Nous avons demandé à un représentant du STIF d'intervenir. Pour le moment, nous n'avons pas eu encore de réponses et nous attendons toujours les éléments qui ont été demandés.

**MME ISABELLE GUIARD-TORIKIAN, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE** : Je voudrais dire que le tracé A et le C, qui est un peu le même en pire, n'ont en réalité, me semble-t-il, qu'une seule vraie justification.

S'il est vrai, comme on l'affirme depuis un moment, que le prolongement jusqu'au BIP est abandonné, il n'y a qu'une justification à ce projet : c'est le rapport avec cette fameuse zone d'activités ardemment désirée par la majorité de nos élus.

Je me fonde dans cette conviction sur un texte qui est tiré de votre étude socio-économique. L'étude socio-économique du cahier du maître d'ouvrage qui dit : « *La Croix Verte sur les communes de Montsault, Maffliers et Attainville bénéficie également d'une bonne desserte à partir de l'échangeur prévu sur l'A16. Il faut noter à ce propos que la solution A, à l'exclusion de toute variante, permet un accès satisfaisant sans compromettre les superficies réservées aux activités* ». Je crois que c'est très clairement dit.

Je voulais simplement préciser que pour nous, il est absolument évident que cette zone d'activités ne pourra pas être autre chose que de la logistique. On se fonde là-dessus sur beaucoup d'éléments, mais il y en a un qui est très simple : les permis de construire octroyés. Dans l'immense majorité des cas, c'est de la logistique, et c'est tout à fait normal étant donné ce que l'on a à offrir.

On nous dit toujours pour nous rassurer qu'il n'y aura pas de logistique, mais de la recherche, du secteur tertiaire, toute sorte de choses. On croit comme une évidence qu'une entreprise de recherches par exemple préférera de loin s'installer à côté de Cergy qu'à côté d'un nœud routier. On n'a rien d'autre à offrir que nos routes. Donc, cela paraît assez évident que ce sera essentiellement de la logistique, comme c'est déjà le cas.

A propos de la logistique, et je n'évoquerai pas les problèmes liés à la circulation, à la sécurité, à la laideur des entrepôts etc., un élément intéressant, me semble-t-il, outre le fait que le site ne permet pas de pratiquer cette activité dans l'optique du développement durable, puisque nous n'avons ni voie d'eau, ni voie ferrée utilisable pour le fret. Les voies ferrées sont saturées par le transport des voyageurs.

Il y a aussi le rapport entre l'espace consommé et le nombre d'emplois créés. On nous parle toujours des emplois de la logistique, mais le rapport entre emploi créé et espace utilisé est déséquilibré ; ce qui se comprend aisément puisqu'il s'agit de stockages essentiellement.

J'ai des chiffres qui montrent que par exemple dans les zones où l'activité principale est la logistique, on est à 8 emplois à l'hectare contre, dans d'autres zones plus diversifiées, 34, 40, 44. Cette histoire d'emplois avec une zone qui sera consacrée à la logistique : cela ne marche pas ; c'est tout simplement, excusez-moi, c'est de la com.

Bien sûr, nous ne sommes pas hostiles à une activité économique, évidemment. Mais, nous préférons de loin que soient privilégiées de petites zones d'activités où pourraient s'insérer de petites entreprises qui pourraient bénéficier du cadre de vie offert par ce secteur sans le détériorer et créeraient proportionnellement beaucoup plus d'emplois à l'hectare.

Nous préférons cela à un projet qui véritablement va transformer radicalement notre région et tuerait ce qu'elle a de plus précieux à offrir en dehors de ses routes : un cadre de vie et une qualité de vie exceptionnelle.

Alors, s'il vous plaît Messieurs les élus, pensez un peu moins à la taxe professionnelle, et beaucoup plus à préserver la qualité de vie de vos administrés. Donc, refusez le tracé A !

**M. GEORGES MISSEREY** : Pourrait-on revenir sur le schéma d'Île-de-France ?

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Le schéma qui va être proposé à l'enquête publique ou le schéma directeur de 1994 ?

**M. GEORGES MISSEREY** : Simplement, une petite réflexion : que représente la ligne en pointillés qui passe au droit de la Croix Verte ?

C'est une ligne TGV, dont on ne parle pas beaucoup au Conseil régional. Ce n'est pas moi qui l'ai inscrit au projet. Maintenant, en tant que Vice-président du SMEP, je voudrais inviter Monsieur VALLÉ à venir en Mairie et me montrer où sont les 200 hectares qui doivent être urbanisés ?

J'ajoute que je reçois énormément de lettres de personnes qui voudraient se loger, mais à cela personne ne pense. Où mettra-t-on les logements ? Où met-on le travail ? Personne n'en parle et je crois que c'est majeur pour notre région.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Monsieur ! Quelques instants Monsieur VALLÉ, je ne voudrais pas que ce soit toujours les mêmes qui interviennent.

**M. JEAN-MARC VALLÉ** : Je vous signale que les 200 hectares ont été votés par le SMEP. Je vous donnerai photocopie du texte tout à l'heure.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : S'il vous plaît, je vous en prie Monsieur ! Je ne voudrais pas que ce débat tourne à la polémique.

**M. DENIS CONSIGNY, CONSEILLER MUNICIPAL DE L'ISLE-ADAM** : Juste une remarque, les quatre tracés sont effectivement intéressants. Mais je crois qu'il y a une vraie question qui est le péage.

Si l'on veut fluidifier la circulation automobile, tout en évitant une attractivité trop importante des zones pour la logistique, un péage modéré pour les automobiles, mais dissuasif ou au moins important pour les camions et pour les véhicules lourds, peut être une solution. Elle est appliquée avec succès dans de très nombreux pays, mais dont on n'a pas l'air de vouloir parler ici.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Un péage à quel niveau ?

**M. DENIS CONSIGNY** : Un péage qui irait donc sur l'A16 jusqu'au point ultime de chacun des quatre tracés.

Cela permettrait effectivement de dissuader, de faire repayer aux entreprises de logistique, les coûts qu'elles transfèrent actuellement sur la société. On sait très bien que les marges

des sociétés de logistique sont essentiellement dues à des transferts de coûts environnementaux et de coûts sociaux sur le reste de la société.

A l'occasion d'une telle opération, en instaurant un péage fort et dissuasif pour les poids lourds, on pourrait résoudre nos problèmes de circulation sans pour autant faciliter les implantations d'entreprises de logistique. On obtiendrait un résultat extrêmement intéressant en termes de développement durable, c'est-à-dire une vraie incitation de la localisation de la valeur ajoutée à proximité des consommateurs. Si l'on se réfère au non-dit du Grenelle de l'Environnement, on est là au cœur du problème.

Je crois que le débat n'est pas entre le tracé A, le tracé B, le tracé C ou le tracé D, mais a-t-on le courage d'aborder le problème du paiement par les transporteurs routiers des coûts qu'ils transfèrent sur la société et donc le problème du péage ?

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Du fait de votre intervention, cet élément sera porté au débat.

**M. JEAN-MARC VALLÉ** : Une toute petite réponse. Monsieur, je pense que les habitants de Montsoult-Maffliers vont accepter de tout cœur ce que vous dites parce que tous les camions prendront la RN1 et non le péage.

**M. MICHEL TOURNAY, PRESIDENT AREC** : Je ne répondrai pas à certaines personnes en particulier, je prendrai l'ensemble des interventions. J'ai eu l'impression depuis tout à l'heure à chaque fois qu'on prononçait le mot « zone d'activités » ou « activités », qu'on prêtait des intentions malsaines. Le mot « activités » serait-il tabou ? Je préférerais que ce soit le mot « chômage ».

Les activités et les emplois sont hyperconcentrés sur Paris et sa proche banlieue. Si les projets dont on vient de parler ont pour effet de créer des emplois à 25 km de Paris, je considère que c'est une bonne chose parce que cela évitera des déplacements.

**M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST** : Je voudrais affirmer un peu ma satisfaction cet après-midi. Je crois qu'on commence à débattre, ce qu'on n'avait pas fait depuis le début.

Je rappellerai ce qui a été lu par Isabelle GUIARD tout à l'heure, qui est effectivement dans le dossier du maître d'ouvrage, mais le maître d'ouvrage ne l'a pas inventé, il l'a repris dans le schéma directeur local.

Il faut noter à ce propos que seule la solution de base, autrement dit le tracé A, à l'exclusion de toute variante, permet un accès satisfaisant sans compromettre les superficies réservées aux activités.

Il est clair que le syndicat intercommunal dans la modification du schéma directeur en 2006 avait clairement choisi le tracé A. Je constate aujourd'hui à l'écoute des expressions des différents maires des communes concernées que c'est moins simple et moins évident. On nous a parlé de variantes, de varier sur le tracé C.

J'ai l'impression, et on l'avait évoqué lors de la dernière réunion publique, que la question du giratoire devient primordiale. C'est compliqué dans tous les cas de supprimer ce giratoire, et la question de l'échangeur de la Croix Verte est en train de devenir le nœud du débat.

On avait demandé en tant que Collectif qu'il y ait une réunion de travail avec le maître d'ouvrage. Il a été répondu qu'il y aurait une réunion par commission. Je ne suis pas sûr aujourd'hui d'après ce que j'ai entendu que ce soit suffisant. Cela devrait être regardé de plus près.

On a évoqué les problèmes de circulation, ce n'est pas l'objet maintenant. Certaines communes se plaignent que si l'on garde le tracé B avec l'échangeur qui est prévu, leur commune sera mal desservie.

Des projets d'aménagement sont discutés de façon intercommunale. Je regrette et je le redis publiquement ce soir qu'il n'y ait pas d'expression du syndicat intercommunal du SMEP. Pour l'instant, je n'ai entendu que des interventions de communes. J'espère que d'ici la fin du débat, nous aurons une expression et un débat avec le SMEP en tant que intercommunalité.

En tant que Collectif Plaine de France Ouest, c'est-à-dire des associations dans différentes communes, on travaille de façon concertée, de façon intercommunale, et pas en fonction des intérêts de chacune des communes, des intérêts particuliers. On a le souci de l'intérêt collectif.

Sur la question de la taxe professionnelle, cela a été évoqué plusieurs fois au cours de ce débat. Je rappellerai qu'on a sur le territoire une communauté de communes qui n'a pas fait le choix de la taxe professionnelle unique.

Quand j'entends les maires parler de la taxe professionnelle, le premier conseil que je leur donnerai, serait de décider d'avoir la taxe professionnelle unique, ce qui permettra d'aborder le problème de l'activité, pas de façon étroite, en fonction de l'intérêt particulier de telle ou telle commune, mais en fonction de l'intérêt général et de l'intérêt collectif. Ainsi, peut-être qu'on aura un aménagement mieux réussi.

Pour nous, il y a deux attractivités à ce territoire. Malheureusement, ces deux attractivités sont contradictoires. Ce territoire a une attractivité de par ses routes. Mais il a aussi une attractivité de par sa qualité de paysage, sa qualité d'environnement, auxquelles contribuent les espaces forestiers, les espaces naturels classés et l'agriculture.

Nous avons clairement fait le choix de privilégier l'attractivité basée sur les espaces naturels, ce qui ne veut pas dire que nous ne voulons rien faire et rien aménager. Nous avons besoin de petites zones d'activités, et nous ne devons pas faire n'importe quoi.

Nous pensons que les orientations prises ne vont pas dans l'intérêt des habitants. Nous le disons depuis de nombreuses années. Nous le redisons ce soir.

**M. PATRICK DEZOBRY, SYNDICAT AGRICOLE PAYS DE FRANCE :** Je vais d'abord remercier les quelques intervenants qui ont pensé à l'agriculture. En tant que plan de développement local, l'agriculture est le premier dans la région. Aujourd'hui, il y a de la vente directe qui est un circuit court, à l'opposé des plates-formes de logistique. Elle répond à un besoin d'alimentation des populations locales, aussi de bien-être et de trouver un contact avec la nature.

Quant aux différents tracés, on a pu établir tout de même aux différentes réunions qu'au Sud de la Croix Verte, il fallait un réaménagement de la RN1, en particulier autour de Moisselles qui est une cause d'accident régulière, un aménagement de la RN16 de manière à rejoindre la future avenue du Parisis, la mise en place de la déviation de la RD70, Ezanville et Ecoeu, l'aménagement de la Francilienne jusqu'à Roissy. On a un réseau qui peut fonctionner d'une façon satisfaisante sans couper la plaine.

La RN1 entre Montsoult et Groslay ne pose pas de problème, sauf une question de sécurité autour de Moisselles. Je pense aussi aux habitants de Baillet et avoir compris selon leurs propos qu'avec la circulation actuelle de la Francilienne, Baillet a besoin d'une protection. Cette protection sera-t-elle suffisante s'il y a une augmentation de la circulation ?

Au Nord de la Croix Verte, pour nous, les solutions ne sont pas la A et la C, nous avons bien sûr une préférence pour la D qui reprend un circuit existant comme cela arrive autour de Paris pour La Francilienne. Le Val d'Oise ne serait pas une exception. La Francilienne autour de Paris reprend souvent des axes existants. Je vous remercie !

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je voudrais prendre une dernière question. Vous savez que nous devons aborder les dessertes locales et ensuite le problème des nuisances. Il n'est pas tout à fait sûr que nous puissions aller jusqu'au bout dans tous ces domaines. A ce moment-là, nous verrons ensemble lequel pourra éventuellement être en partie reporté à une autre réunion.

**M. CLAUDE D'ORNANO, ARDIES VAL D'OISE** : L'ARDIES, qui est partisan du développement des activités, ne s'inscrit pas contre la richesse agricole et l'intérêt de conserver les exploitations ou l'environnement dans son sens le plus large.

Mais, on l'a dit dans plusieurs réunions, on vient de le redire tout à l'heure, les activités sont nécessaires, les élus l'ont confirmé. Ce n'est pas une question de taxe professionnelle bien sûr, mais enfin, de façon plus générale, le SDRIF lui-même qui est un projet à long terme, laisse penser qu'on ne pourra pas rester dans une situation de blocage, c'est-à-dire une situation où on ne bougerait plus du tout à Montsoult et Maffliers. Cette situation actuellement est tributaire même des protections de l'environnement puisque les parcs sont largement protégés. On s'aperçoit que de l'Isle Adam à La Francilienne, il y a juste un corridor assez étroit pour le développement de l'habitat et des zones d'activités.

Ma question va être simple : puisqu'il y aurait une zone d'activités dans l'avenir, je ne vois pas dans tous les documents le tracé, le périmètre exact de cette zone de la Croix Verte. Je pense qu'elle est en débat et qu'il n'y a pas de cartes qui ont pu être faites.

J'avais à l'esprit qu'une zone avait été prévue entre la RD909, l'A16, la voie de chemin de fer et Montsoult dans ce quadrilatère, ce qui nous amenait à penser au tracé C. Par ailleurs, il est le plus performant du point de vue de la distribution des flux routiers puisque malgré tout, le centre d'attraction de toute cette zone périphérique qui entoure Paris, c'est quand même la zone la plus dense.

Cela veut dire Paris avec ses banlieues proches, ce qu'on appelle maintenant « le Grand Paris », qui se développe, qui va s'intensifier. On est donc dans une situation où l'activité va être obligée de s'installer dans cette zone au Nord de La Francilienne, dans ce quadrilatère.

Les flux routiers vont aller vers le Sud. Ils doivent aller vers l'Est. Ils doivent aller vers l'Ouest. Pour nous, c'est sans débat, à la limite. Il faut bien un bras d'extension pour pouvoir amener les flux du Nord vers l'Est et vers l'Ouest.

Il y a déjà un prolongement qui est fait : la RN184. On en fait un deuxième. C'est forcément celui qui passe malheureusement dans les terres agricoles. Nous le concevons, il faudra faire le nécessaire pour protéger au maximum et préserver les passages agricoles. Il y a ce bras, cet indice qui va vers la Croix Verte.

C'est quand même un tiers des flux qui va toujours vers le Sud, si cette zone d'activités se fait dans l'avenir. Le Président du Conseil régional l'a dit lui-même, c'est une vision qui va se passer dans le temps.

On a beaucoup évoqué la question du canal Seine-Nord, ce n'est pas une vision, mais quelque chose qui est en marche. L'activité va se développer. Donc, on va se retrouver avec cette nécessité de circuler et de distribuer les flux.

J'ai cru comprendre qu'il n'y avait pas de sortie sur le barreau RD909. Cela me gêne un peu parce que j'ai été longtemps actif dans une zone industrielle et quand vous ne pouvez pas sortir d'une autoroute pour la rejoindre, c'est un gros problème pour tout le monde.

Y a-t-il une sortie prévue pour pouvoir rejoindre cette zone d'activités qui se fera dans l'avenir ? Elle n'est pas obligée de recueillir toute la logistique possible et imaginable !

Il y a d'autres endroits pour les grosses logistiques. Elles se développent plutôt dans l'Est de la région d'ailleurs. Il peut y avoir une logistique adaptée en dehors d'autres activités, bien sûr.

Quels sont les moyens de préserver, d'aménager une desserte dans le cadre du tracé C qui a pour l'instant la préférence de l'ARDIES ? Je vous remercie !

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Le maître d'ouvrage ne va pas manquer de répondre à cette question.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Concernant le lien entre la desserte de la zone d'activités qui est prévu dans le SDOF, on a un problème d'accès à cette zone dans le cas de la solution C. On a toujours l'accès par la Croix Verte.

On travaille toujours sur de l'hypothétique parce qu'on va d'abord mettre l'infrastructure, après on verra exactement comment on met en place les dessertes. Le barreau est top petit pour permettre des entrées et sorties directes. En général, on a différentes options de solutions possibles, soit des contre-allées qui permettent d'y avoir accès de par les extrémités. Elles peuvent être des sorties plus directes, mais qu'il faudrait regarder de près, car avec cet échangeur, il paraît délicat d'avoir un branchement direct. Donc, à première vue, on serait plutôt sur un système de contre-allées pour alimenter la zone d'activités.

**M. MICHEL LACOUX, EX-MAIRE ADJOINT DE BOUFFEMONT** : Bouffemont est un peu en retrait par rapport aux communes qui se sont exprimées. A Bouffemont, est on doué d'une intelligence moyenne et on se dit que ces quatre solutions présentent toutes des inconvénients. Je penche doucement pour la solution B, qui nous semble la moins pénalisante en regard de beaucoup d'enjeux.

La solution A et sa variante C posent des questions insolubles, qui n'ont pas trouvé de solution à notre avis encore maintenant, sur la qualité de l'échangeur. On met beaucoup en cause et à juste titre la Croix Verte. Qu'en sera-t-il du futur échangeur de la solution A ou de la solution C, si cette solution était retenue ?

Madame la Mairesse de Moisselles a posé une bonne question, à mon avis. C'est celle de l'accroissement du trafic au Sud de la Croix Verte sur l'ancienne RN1, qui effectivement interviendra quelle que soit la solution choisie.

Pour me déplacer sur cet axe, j'ai pu vérifier que, comme l'a évoqué Monsieur SUEUR, il y a un problème sur cette RN1 à hauteur d'un carrefour où il y a plusieurs restaurants. Je suggérerais qu'à ce feu tricolore, qui cause effectivement de nombreux ralentissements le week-end et pendant les vacances, on construise un échangeur qui arriverait à fluidifier et dissoudre une partie de ce problème.

Quant à la Croix Verte, quelle que soit la solution retenue, la Croix Verte devra être réaménagée. La Croix Verte est un ratage. Tout le monde s'accorde à le dire. Si on retient la solution B, ce sera une bonne occasion de réviser entièrement cet échangeur. Je m'associe à la demande qui a été faite par Monsieur LOUP, de créer un groupe spécifique d'études sur le réaménagement de cet échangeur de la Croix Verte.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je vous remercie Monsieur. Je crois que vous venez de mettre le doigt sur un point particulièrement important. Il semble bien que ce carrefour de la Croix Verte concentre une grande partie des difficultés actuelles et des difficultés futures, donc des possibilités d'aménagement et de circulations.

Si vous êtes d'accord, je vous propose qu'on fasse un point particulier sur tout ce qui concerne ce problème de circulation y compris les dessertes locales lors de la prochaine réunion, qui aura lieu le 25 octobre à l'Isle-Adam où nous procéderons à un point d'étape.

Ainsi, je vous propose que nous passions directement au problème des nuisances, qui n'est pas négligeable non plus.

**MME ANNIE SCHMITT** : Peut-on rajouter un point sur les transports publics locaux ?

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Bien sûr ! Je passe maintenant la parole à Monsieur LAGACHE sur les problèmes de bruit et de qualité de l'air.

**M. REMY LAGACHE, DIRECTEUR ADJOINT, LABORATOIRE DES PONTS ET CHAUSSEES - CETE NORD PICARDIE A LILLE** : Bonjour à tous ! Merci Monsieur le Président ! Mon intervention va être rapide Elle a pour objet de vous présenter quelques clés de lecture sur la prise en compte des thématiques : qualité de l'air et acoustique dans les projets d'infrastructures routières.

Premier élément que je voudrais porter à votre connaissance, on va beaucoup parler de décibels et le décibel est une unité un petit peu particulière en cela qu'elle est logarithmique et qu'elle ne se comporte pas tout à fait comme les autres unités que l'on utilise plus fréquemment.

Il faut savoir qu'une variation de bruit de 1 décibel est à peine perceptible. Donc, quand on vous parle de 65 ou de 66 décibels, vous ne verrez pas vraiment la différence. Par contre, une variation de 3 décibels est parfaitement perceptible. Puis, une variation de 10 décibels correspond à une sensation deux fois plus forte. Donc, gardez bien cela en tête. Cette unité-là est un petit peu trompeuse.

Sur la droite de ce petit transparent, vous voyez une échelle qui vous montre la gradation des décibels.

- depuis 20 à 30 décibels qui sont des ambiances très calmes (chambre à coucher, salle de lecture).
- 50, 60, 70 décibels, pour des ambiances de bureaux, de salles avec des conversations animées, d'artères bien circulées en centre-ville lorsqu'on en est proche.
- 80, 90 décibels, on a vraiment beaucoup de bruit (trains, sèche-cheveux).
- 100, 110 décibels, voire 120 décibels, on est au seuil de la douleur, c'est-à-dire l'équivalent d'un marteau-piqueur.

Le décibel a cela de particulier, c'est qu'il est additif, mais d'une certaine façon. Quand vous additionnez deux sources qui font chacune 60 décibels, le résultat, ce n'est pas 120 décibels, c'est 63.

Lorsque vous additionnez une source de 60 et 70 décibels, vous percevez l'équivalent à peu près de 70 décibels.

Puis, enfin, quand vous multipliez par 10 la source, c'est-à-dire 10 fois 60 décibels par exemple, vous additionnez 10 décibels, et vous êtes à 70 décibels. Gardez bien cela en tête quand on va vous présenter l'ensemble des cartographies de résultats et modélisations.

Puis, pour complexifier un petit peu les choses, on utilise un indicateur qui est le décibel A, c'est-à-dire un décibel qui est intégré sur une certaine période de temps. La législation va essayer de protéger le riverain en fonction de deux indicateurs : les décibels intégrés sur la période de 06 heures à 22 heures, et de 22 heures à 06 heures, ce qui fait qu'on peut avoir des pics, mais la législation va protéger sur une valeur moyenne l'ensemble.

Que préconise véritablement cette législation ? Au départ, elle détermine que lorsqu'on a une variation de l'ouïe de 2 décibels, lorsque l'on réalise l'infrastructure – réaliser l'infrastructure, c'est en construire une neuve ou faire des travaux pour en modifier une existante – la variation est dite significative et donc on a une obligation de protection ou en tout cas une obligation de limitation de la nuisance sonore créée par l'infrastructure.

Cette limitation est déterminée en fonction de la condition préexistante de niveau sonore suivant que vous soyez dans une ambiance à faible niveau sonore, ou à niveau sonore relativement moins modéré. Donc, on détermine les objectifs, qui sont des objectifs de contribution de l'infrastructure, soit pour la période de nuit, soit pour la période de jour. Vous voyez ici les limites : 55 et 60 décibels, suivant que vous soyez en ambiance sonore modérée ou non modérée, pour la période nocturne ; et 60 et 65 décibels pour la période diurne. C'est des obligations réglementaires. C'est ce qui s'impose au maître d'ouvrage.

Juste un petit passage sur la qualité de l'air. La qualité de l'air, c'est quelque chose d'extrêmement complexe avec des processus qui vont de l'émission jusqu'à la dispersion. On parle ici de pollution engendrée par les moteurs – moteurs à combustion – je ne parlerai pas de tout ce qui est électrique, hybrides, etc. Par le fait, ils ont souvent des combustions un peu incomplètes bien que très maîtrisées, et vont rejeter des polluants gazeux, donc des oxydes d'azote, des oxydes de soufre, des particules. Ces polluants vont se disperser ensuite dans l'atmosphère. C'est plus facile à visualiser quand c'est une cheminée que quand c'est un échappement, mais c'est le même processus. Ils vont se disperser dans l'atmosphère et petit à petit s'y diluer. Donc, il faut bien prendre conscience que ce qui est directement émis à l'échappement n'est pas directement ce que vous respirez. Il y a un phénomène de dilution et de transformation puisque toutes ces espèces chimiques qui sont produites, se transforment pendant leur voyage par des processus physico-chimiques extrêmement compliqués.

Il existe là aussi des seuils et des valeurs limites. Ce que vous voyez ici, ce sont les seuils d'alerte et les seuils de recommandations et d'informations. C'est ce qui déclenche par exemple les alertes comme celles qu'on a eues très récemment et qui vous demandent de baisser votre vitesse.

Puis, on a des valeurs limites qui sont préconisées sur une plus grande période temporelle. Pour complexifier un peu les choses, ces valeurs-là descendent d'année en année. C'est-à-dire qu'on a fixé les objectifs dans les années 2000-2005, et ces objectifs vont descendre toutes les années, jusqu'en 2010 pour atteindre, par exemple, pour les dioxydes d'azote, 40 microgrammes par mètre cube.

Les principaux polluants qui sont réglementés, ce sont les oxydes d'azote, ce sont les particules, par exemple les PM10 qui sont de petites particules qui sont susceptibles d'entrer dans l'appareil respiratoire. Là aussi, c'est un hasard, la moyenne annuelle qui est préconisée, c'est 40 microgrammes par mètre cube pour les valeurs limites et 30 microgrammes par mètre cube pour les objectifs de qualité.

Les benzènes sont des composés cancérigènes pour lesquels on a des valeurs limites qui sont entre 8 et 5 microgrammes par mètre cube et en moyenne annuelle pour les objectifs qualité de 2 microgramme par mètre cube.

Dans l'ensemble de la pollution qu'on peut mesurer en région Île-de-France, vous voyez ici ce qui a été constaté par AIRPARIF avec des tendances depuis 15 ans et les tendances depuis 5 ans. Je ne vous fais pas le détail de tout ce qu'il y a dans ce tableau. Tout ce qui est à retenir, c'est que de par l'implémentation des différentes normes 0, 1, 2, 3 et 4, les normes technologiques qui s'imposent aux constructeurs automobiles, la quantité de polluants émis baisse de façon assez importante. En 10 à 15 ans, la majorité des polluants vont baisser entre 60 et 80%, à l'émission.

Ceci dit, il y a un peu plus de trafic dans ces périodes de 10 à 15 ans. Donc, l'évolution est un croisement entre l'évolution technologique qui fait gagner à l'émission, puis le trafic qui augmente et qui fait un peu perdre à l'émission. Globalement, cela voudrait dire des baisses assez sensibles sur 15 ans, même très sensibles pour l'ensemble des polluants, et sur 5 ans, des phénomènes qui ralentissent un petit peu, avec en région Île-de-France – c'est encore plus vrai sur Paris intra muros où les phénomènes sont un peu plus violents- des problèmes qui peuvent demeurer pour les oxydes d'azote, en particulier le dioxyde d'azote, pour l'ozone et pour les particules.

Je vous ai parlé de concentration dans l'air, mais il faut bien prendre conscience que la concentration n'est pas tout. On parle généralement d'exposition. Les trois barres que vous voyez ici sont les mesures qui ont été faites par AIRPARIF à la fois dans un véhicule, et dans une station de trafic, c'est-à-dire à proximité de l'infrastructure, puis, dans une station de fond, c'est-à-dire en milieu urbain, mais pas proche d'une grosse infrastructure. Vous voyez que les niveaux mesurés ne sont pas du tout les mêmes puisqu'on est autour de 160 microgrammes par mètre cube lorsqu'on est dans le véhicule, à 67 microgrammes par mètre cube quand on est très proche du trafic – ce sont des stations de mesures qui sont à quelques mètres de l'infrastructure - puis 18 microgrammes par mètre cube lorsqu'on est dans le milieu urbain global.

Ce que je voudrais vous faire toucher du doigt, c'est qu'on ne passe pas le même nombre d'heures ou le même temps dans le véhicule proche des infrastructures, et dans votre habitation ou dans le milieu urbain. Donc la concentration elle-même est importante, mais le temps qu'on passe dans les différents milieux qui sont soumis à des concentrations plus ou moins importantes est aussi important.

Comment essaie-t-on de prendre cela en compte lorsqu'on fait une étude de bruit d'infrastructure routière ? On mixte à la fois les concentrations telles qu'elles sont modélisées – c'est le petit graphique que vous voyez à gauche – puis les habitations, on considère que c'est là où l'on passe le plus de son temps, en tout cas en première approche. Donc, on relève l'ensemble des habitations et des densités de populations et on croise ces deux informations, c'est-à-dire le nombre d'habitants soumis à autant de concentrations dans l'air, de tel ou tel polluant, et cela vous fait l'histogramme qui est en dessous et qu'on définit comme un indice de pollution et de population. Au plus l'indice est élevé, au plus on peut dire que la population sera généralement exposée à la pollution.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je vous remercie ! Je voudrais passer la parole à Jérémie NÈGRE pour les deux présentations sur le bruit et de l'étude sur l'air.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Ce que je propose, c'est de vous présenter d'abord ce qui concerne le bruit pour l'A16, puis vous laisser poser des questions, et ensuite parler de l'air. J'ai résumé

cela dans une présentation sur le cadre de vie. J'ai l'impression que tout le monde connaît les solutions présentées, donc, je passe directement aux questions sur le bruit.

Ce qui a été réalisé dans le cadre des études sur l'A16, c'est d'abord une bonne connaissance de l'état initial. On a fait une petite vingtaine de points de mesure pour savoir précisément où il y a du bruit dans la zone. Ensuite, on a modélisé la situation actuelle en vérifiant que là où l'on avait pris des mesures, le modèle correspondait bien à la réalité. Donc, cela nous donne cet état initial où l'on voit bien les différentes infrastructures, la RN1, la Francilienne, et la RN184. On peut même, en fonction de l'intensité du rouge, voir presque les niveaux de trafic. Vous avez la RN184 et la RN104 qui ont des niveaux de trafics plus importants et la RN1 qui a un niveau de trafic un peu moindre. Donc, les idées sur les nouveaux de trafic, ce dont a parlé Monsieur LAGACHE tout à l'heure, c'est que les limites se trouvent grosso modo, le jour, au niveau de 60 et 65. 60 c'est une zone dite modérée, 65 une zone dite non modérée.

Après avoir modélisé l'état initial, on regarde ce que chacune des solutions va amener comme bruit. On se place au trafic de 2030 puisque c'est le trafic le plus important pour bien vérifier que même en 2030, on sera dans des niveaux de bruit qui seront acceptables au niveau réglementaire.

On voit ici la solution A, on note bien d'ailleurs ici le passage semi-enterré, c'est-à-dire en déblai sous la RD909 puis on remonte au niveau de la Francilienne, forcément, le bruit de l'autoroute se disperse un peu plus.

De la même manière, en solution B, on revient plus près de la Croix Verte avec ici un passage obligatoirement en remblai c'est-à-dire au-dessus du terrain naturel, puisqu'on est obligé de passer sur la voie ferrée, donc forcément une dispersion un peu plus importante.

Ensuite, la solution C : on retrouve des choses assez semblables à la solution A avec en plus du bruit sur le barreau RD909.

Enfin, la solution D, où on voit naturellement que le bruit augmente sur les infrastructures qu'on élargit.

L'analyse qu'on fait de ces quatre cartes est la suivante : c'est-à-dire qu'on a quand même une amélioration globale quand on croise les cartes que vous avez vues avec les populations puisque les populations les plus concernées actuellement sont le long de la RN1. Dans les quatre solutions, on a moins de populations concernées à l'exception de la solution D peut-être avec Baillet en France, mais une infrastructure qui est existante.

Dans tous les cas, on a des niveaux de bruits qui sont en dessous des seuils réglementaires, souvent largement en dessous. Et on a deux exceptions, deux propositions de protection qui sont pour les solutions A, B et C, c'est un merlon au Nord de Maffliers parce que le débranchement de l'A16 par rapport à la RN1 actuelle se fait juste au Nord de Maffliers. Il y a encore quelques maisons au Nord de Maffliers qui sont concernées, donc on les protège avec un merlon. Puis, en solution D, un merlon à Baillet en France pour empêcher que l'augmentation du trafic ne vienne encore détériorer la situation. Ces deux protections permettent de rentrer dans les seuils réglementaires définis par la loi.

J'en ai fini pour le bruit. Je vous propose de poser des questions sur ce sujet et puis je vous présenterai la deuxième partie du diaporama sur l'air.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je tiens à remercier Monsieur LAGACHE pour la clarté de son exposé introductif car cela nous a permis de vraiment comprendre le contexte du projet du maître d'ouvrage.

Il y a une question que je voulais quand même lui poser. Il m'a semblé que dans la présentation des différents schémas tout à l'heure, on ne voyait pas dans le cas des trois itinéraires initiaux, A, B et C, le niveau de bruit qu'on avait déjà aujourd'hui sur la Francilienne. Il aurait peut-être été intéressant de le comparer à ce qu'il aurait été dans le cadre du tracé D.

**M. JEREMIE NÈGRE :** Comme nous avons fait les études, je vais me permettre de répondre pour Monsieur LAGACHE. Le principe de la réglementation, c'est d'analyser l'impact de l'infrastructure qui est créée. Dans le cadre des solutions A, B et C, on ne touche pas à la RN184, on n'a pas à regarder ce qui se passait sur la RN184, mais on peut le déduire de l'état initial, c'est-à-dire – si on peut regarder la diapo 28 qui présente l'état initial – pour faire simple, disons que cette partie-là sur la RN184 et la RN104, vous pouvez la coller sur les tracés de la solution A, B et C. Elle sera très peu modifiée puisque la seule augmentation sera l'augmentation naturelle du trafic et qui sera de l'ordre d'un décibel, ce qui, comme l'a dit Monsieur LAGACHE, n'est pas sensible à l'oreille humaine.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET :** Je vous remercie ! Peut-on passer aux questions sur ces deux interventions ?

**M. PIERRE-YVES BOUDER :** Ma question rejoint un peu celle qui vient d'être posée. Effectivement, c'est un peu gênant sur vos schémas parce que dans chacune des solutions, on a l'impression que tout à coup il n'y a plus de bruit sur les autres voies. Alors, ce qui serait quand même intéressant – je ne sais pas si c'est possible – c'est d'avoir une vue générale de tous les axes et compte tenu du fait qu'il semblerait que les calculs d'addition des décibels soient un peu complexes, cela permettrait d'avoir une vue un petit peu plus juste de l'impact du bruit sur l'environnement. C'est ma première remarque, je ne sais pas si elle est claire.

La deuxième, c'est que vous parlez d'émission des bruits évidemment sans protection. Dans certains cas vous émettez l'hypothèse de la mise en place de merlons. Je crois savoir qu'à Baillet en France notamment les merlons qui ont été mis en place avec la Francilienne commencent à s'effondrer. Est-ce que c'est vraiment la solution la plus efficace pour lutter contre le bruit et contre la pollution atmosphérique ? J'ai entendu ou j'ai vu dans différents articles qu'il existait aujourd'hui des techniques plus modernes qui permettraient de limiter l'impact sur l'environnement. Alors, est-ce que vous avez l'intention lorsque vous aurez construit ces ouvrages, de réfléchir d'une façon plus sérieuse sur l'isolation acoustique de ces axes-là ?

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET :** Merci ! Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite répondre tout de suite à cette question ? Nous allons peut-être la regrouper avec une ou deux questions à venir.

**M. JEAN-LOUP DEBARBIEUX, CONSEILLER A NERVILLE-LA-FORET :** Quitte à faire une installation, pourquoi ne pas la faire le mieux possible ? On voit bien sur les solutions A et C que quand on enterre l'autoroute, il y a un niveau de bruit bien inférieur et je ne pense pas que ce soit non plus négatif du point de vue du paysage. Pourquoi ne pas généraliser – probablement pas partout, mais là où c'est possible – ce type de solution d'enterrer la route ? Et carrément par exemple dans les zones forestières, je pense à l'A184, pourquoi ne pas la couvrir partiellement ?

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET :** On va regrouper cette question pour une réponse commune.

**M. VINCENT GUERARD, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE :** J'avais une question qui reprenait un peu ce qui a été dit, déjà d'un point de vue impact du bruit puisqu'on présente des

solutions isolées sans tenir compte des infrastructures en place. Cela donne des résultats sans doute un petit peu sinon erronés, du moins partiels.

D'autre part, ils ne prennent pas en compte les mesures d'isolation phonique qu'on pourrait attendre, ou au moins partiellement puisqu'on parle de merlons, mais il serait intéressant de voir l'impact du bruit si on aménageait réellement les infrastructures d'un point de vue isolation, et sans doute que les résultats seraient différents, puisque si le tracé A bénéficie d'un régime de faveur puisqu'il est déjà enterré, d'autres tracés apparaîtraient sans doute moins impactants si on prenait en compte des isolations. Voilà, c'était mes deux remarques.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Monsieur ! Une troisième question et on demandera au maître d'ouvrage de répondre.

**M. JEAN-MARC VALLÉ** : C'est une question qui est posée à Monsieur NÈGRE aussi. Tout d'abord, je voudrais faire mon mea culpa à Monsieur NÈGRE concernant le tracé B lorsque vous avez dit que le collège technique se trouvait en zone jaune. Je vous avais dit non. Vous avez raison, il était en zone jaune. Donc, je tiens à le dire.

Justement, à ce sujet, je voudrais vous poser la question suivante : est-ce que dans la partie du tracé B qui s'approche au plus près du collège et de quelques habitations qui se trouvent au niveau de la gare, il ne serait pas possible de mettre un mur antibruit du style de celui du périphérique ? C'est-à-dire des panneaux en bois qui permettent de renvoyer le son, de l'absorber même, le bois absorbe le son et en renvoie une partie, ce qui permettrait d'éviter toute gêne au niveau du collège technique, et au niveau des quelques habitations. Merci beaucoup !

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci ! Je crois qu'on va demander au maître d'ouvrage de répondre à cette série de questions, et on passera à une nouvelle série. Monsieur, je n'ai pas oublié que vous aviez demandé la parole. Vous l'aurez dans quelques instants.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Dans le désordre. Je m'excuse de ne pas avoir eu le temps de noter tous les noms. Je vais répondre d'abord à la troisième question qui était sur la partialité des résultats. Je dois dire que j'ai assez mal compris, et sur le régime de faveur – je reprends le mot – de la solution A. Sur les résultats, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, c'est vraiment dû à la réglementation, c'est-à-dire que ce qu'on regarde, c'est ce qu'amène l'infrastructure nouvelle. En d'autres termes, moi, maître d'ouvrage de l'A16, je ne suis pas responsable du bruit qui peut être amené par un train, par la voirie locale, par les oiseaux qui chantent aussi – parfois c'est important.

Cependant, et je comprends tout à fait votre remarque, on a envie de savoir ce qui va se passer sur le reste. On a fait un certain nombre d'analyses pour regarder ce qu'on appelle « l'impact indirect » c'est-à-dire que du fait de l'A16 – on l'a vu avec les études de trafic – il y a du trafic qui va être amené ou enlevé sur certaines voiries. Donc, assez grossièrement on peut le regarder et cela nous donne une première idée des zones de bruit qu'on pourrait avoir dans le secteur.

Pour la solution A en 2030 par rapport à ce qui se passerait en 2030 sans solution, et cela reprend un peu ce qu'on a vu sur les études de bruit, on voit que comme on libère le problème de la Croix Verte déjà, on augmente un peu le trafic sur la Francilienne. Du coup, on a des augmentations de bruit, +1,8 décibels, +1,3 décibels et +0,6 décibels à partir de la Croix Verte.

Je rappelle, comme l'a dit Monsieur LAGACHE, qu'on ne remarque pas une variation de l'ordre de 1 décibel. Par contre, à l'inverse – et c'est quand même très bénéfique – on

décharge la voirie locale, donc ce qu'on a vu sur la RN1, - 75%, on a même encore plus pour les solutions B et C. On a une forte diminution en termes de décibels.

On retrouve aussi par exemple sur la RD26, en traversée de Villaines, on n'est pas allé regarder dans le détail, mais on doit avoir le même genre de phénomènes au niveau d'Attainville. Donc, c'est pour regarder la question du bruit d'une manière un peu plus générale.

Sur la question du régime de faveur de la solution A, si on peut regarder l'étude de la simulation qui est faite de la solution B, la manière dont je comprends votre remarque, c'est de dire que finalement, pourquoi est-ce qu'on n'a pas semi-enterré la solution B ?

Sur la première chose, sur les questions remblai, déblai, sur la solution B, on est obligé de passer en remblai puisqu'il faut passer sur la voie SNCF, ce qui nous impose un certain nombre de contraintes. Cela explique pourquoi on se retrouve avec la solution B en remblai. Sur les protections en fait, on est – par rapport à la situation actuelle – dans des zones de bruit où on n'a pas besoin de protéger comme le disait Monsieur VALLÉ. On est effectivement dans le jaune, mais le jaune, c'est 55-60 décibels, c'est à dire que ce n'est pas quelque chose qui est réglementairement un problème de bruit, notamment par rapport à une situation préexistante qui est quand même plus importante. Donc, là, je réponds à la question de Monsieur VALLÉ.

Si on peut regarder l'état initial sur Montsoult. Vous voyez que toutes ces zones autour de la RN1 sont entre 60, parfois au-dessus de 70 décibels, c'est vraiment sur l'infrastructure, et puis autour, on est plutôt à 65 jusqu'à 70 décibels. Puis, comme il y a quand même beaucoup de bâtiments, cela diminue assez vite. Donc, dans le village de Montsoult, on se retrouve assez vite à 50-55 décibels.

Si on compare cela par rapport à la solution B, on trouve que les zones qui sont réellement problématiques, qui sont les zones rouges, et à la rigueur orangées, c'est la solution B sur Montsoult (diapositive 44), on voit que cette zone orange – rouge d'abord puis orange – s'arrête quand même dès la zone d'activités de Montsoult. Donc, ici, on est juste en limite. Ici, vous avez la limite qui est à 55 décibels ce qui est très loin des seuils réglementaires. Tout cela se trouve dans les documents qui sont dans les études, vous pouvez les consulter.

**MME CLAUDE BRÉVAN :** On ne peut pas regarder cette solution sans regarder aussi l'impact visuel, puisqu'on a des talus qui ont six mètres de hauteur. Donc, si on considère qu'il faut rajouter des murs antibruit, on a vraiment un effet de digue qui est considérable. Il n'y a pas que la question du fait qu'on est en dessous du seuil réglementaire en termes de bruit, il faut aussi se poser la question de croisement de cette solution avec son impact paysager.

**M. MICHEL TOURNAY :** Excusez-moi ! J'interviens tant que la diapo est là. Quand on voit ce tracé-là et qu'on entend que quelqu'un demande une protection, un mur, quelque chose, si on fait un mur de Berlin autour de ces établissements, pourquoi dépenser de l'argent pour faire un mur alors qu'il suffit pour avoir moins de bruit d'éloigner le tracé ? Le tracé B, il est clair que ce sera le tracé le plus bruyant, c'est très clair. Alors, il vaut mieux éloigner les tracés plutôt que de les rapprocher.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET :** Monsieur NÈGRE, est-ce que vous pensez avoir répondu sur l'ensemble des questions concernant le bruit ?

**M. JEREMIE NÈGRE :** Il reste deux questions en fait. Il y en a eu quatre. Sur la couverture de la route, il y avait à la fois semi-enterré et couverture, ce sont vraiment deux choses complètement différentes.

Le semi-enterré, c'est faire un déblai sous le niveau naturel, tel que cela a été proposé pour les solutions A et C au niveau du passage sur la RD 909. Après, comme pour la solution B, on rentre dans des problèmes techniques de géométrie qui font qu'on est obligé de passer au-dessus de certains franchissements et dans la solution A, on a le problème de passer au-dessus de la Francilienne.

On passe au-dessus de la Francilienne pour un certain nombre de raisons liées à des problèmes techniques, à l'hydrologie, peut-être qu'on aurait des points bas, on a des problèmes de mouvements des terres également puisque si on fait du déblai partout, que faire des terres ? Cela provoque énormément de mouvements de camions et ce genre de choses qui sont nuisibles pendant la période de chantier.

Donc, on essaie de trouver un juste équilibre entre déblai et remblai. Là on a trouvé à peu près au niveau du chemin agricole existant entre Attainville et Villaines, qui permet de protéger Villaines en partie, puisque la zone où le bruit augmente, commence juste au niveau de Villaines. Ce sont de nombreuses problématiques et de considérations techniques qui font qu'on peut ou pas proposer un passage en déblai. Donc, là, on résume sur la solution A le passage déblai-remblai, au-dessus ou en dessous, vous voyez l'A16 et vous voyez le terrain naturel.

Dernier point sur les différentes protections, je vais peut-être laisser Monsieur LAGACHE répondre.

**M. REMY LAGACHE :** Il y avait une question sur les merlons et certains merlons qui glisseraient ou qui s'affaisseraient. C'est un ouvrage de Génie civil, il se dimensionne, c'est de la géotechnique et cela n'a pas vocation à s'affaisser. Normalement, la très grande majorité ne s'affaisse pas. Donc, il y a peut-être un cas particulier, mais ce sont des ouvrages dans lesquels on a généralement pleinement confiance, d'autant plus que acoustiquement parlant, ce sont de bonnes solutions pour protéger. Ce n'est pas meilleur ou moins bon qu'un mur acoustique, simplement c'est une autre façon de faire. Un mur acoustique est généralement mis quand on a un problème d'emprise.

Puis, pour la pollution de l'air, un merlon dévie un petit peu la pollution de l'air. Cela permet une meilleure dilution. Donc, on peut espérer un très léger gain, mais ce n'est pas avec cela qu'on va traiter un gros problème de pollution de l'air.

**M. JEAN-MARC HUNAUT, AREC, CONSEILLER MUNICIPAL A VILLIERS-ADAM :** Je voudrais parler des normes qu'on utilise actuellement. Je crois que c'est l'arrêté du 05 mai 1995 sur lequel on base les chiffres. Or, depuis, il y a eu quand même la directive européenne, la 2002-49, qui préconise particulièrement l'application de la LDEN, c'est-à-dire qu'il y a trois périodes dans la journée alors que là on n'en a que deux, et la période de soirée normalement où on devrait gagner 5 décibels par rapport à la période de jour.

De plus, cet arrêté du 05 mai ne prend pas en compte des événements tels que les bruits de crête, les bruits de courte durée. Donc, quel que soit le tracé choisi, les niveaux de bruits et de référence semblent, pour de nombreux riverains, trop élevés et on peut se poser la question : est-ce qu'il ne faut pas revoir les normes actuelles qui datent de 1995 ? On voit que des directives européennes de 2002 n'y sont pas intégrées.

Est-ce que ce n'est pas le moment alors que se tient le Grenelle de l'environnement de revoir toutes ces normes ? Il est bien évident que 60 décibels à proximité de sa maison... Il y a eu plusieurs plaintes que ce soit à Gonesse et même à Villiers-Adam, où effectivement on mesure 59,9, et on ne touche à rien, alors que c'est invivable avec 60 décibels dans son jardin, ce n'est pas la peine d'aller y prendre le petit-déjeuner le matin.

On constate par ailleurs que beaucoup de normes d'environnement sont remises en cause, on nous baisse le CO2. On baisse tous les autres polluants. Ce qui est très bien d'ailleurs. Pourquoi le bruit ne serait pas baissé aussi ? Donc, nous, à l'AREC, on recommande de réclamer une diminution des valeurs. On va peut-être d'ailleurs s'occuper des valeurs plafond.

Pour conclure, ce n'est pas le riverain qui doit s'adapter aux chiffres, c'est l'inverse.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je vous remercie Monsieur ! Madame, est-ce que vos questions recoupaient en partie celles de votre voisin de façon à ce que Monsieur NÈGRE puisse répondre en une seule fois aux deux intervenants ?

**MME MICHELE LOUP** : Je voulais revenir sur les schémas que vous nous avez présentés et qui figurent dans le dossier à la page 59. Je suis étonnée parce que vous n'avez présenté que des propositions sans protection. Pourquoi ne serait-il pas possible de présenter des projections avec les protections qui seraient les meilleures pour les riverains de proximité ? Parce que je pense que là aussi, c'est tout à fait possible de proposer une, deux ou trois solutions. Vous avez proposé sans protection, mais pourquoi pas avec les fameux merlons, puis peut-être d'autres systèmes plus performants ? Je souhaiterais que vous présentiez de nouvelles études avec protections.

Après, vous dites : on passe dessus parce que dessous, cela ferait des camions, cela allongerait peut-être les temps de travaux – si j'ai bien compris – et des nuisances etc. Mais, on fait des infrastructures pour des décennies. Donc, il me semble qu'on doit les faire les meilleures possibles, même si cela allonge de trois mois ou de six mois, et si cela accroît la pénibilité provisoire des riverains. Mais si c'est pour un mieux ultérieur et pour des décennies, il me semble que c'est préférable. Je pense que là, d'autres études devraient nous être fournies. Je vous remercie !

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Madame !

**M. DJAMEL CHERFII** : Deux petites questions sur la lecture. Je suis complètement néophyte par rapport à l'acoustique, mais il semblerait, d'après mon bon sens, que le vent joue au niveau des volumes. Or, dans toutes les propositions que vous présentez, il n'y a pas de prise en compte des vents dominants sur la région. Donc, il s'avère que toute la partie Ouest des tracés devrait être moins volumineuse en termes de sons que la partie Est. Donc, est-ce que vos modèles prennent en compte le vent ? Pourquoi a-t-on cette forme équilibrée ? Symétrique ? Si vous regardez bien page 59.

Deuxième question, il y avait eu un des arguments, c'était à Attainville, sur le lycée, et par rapport à la solution B au niveau de la sonorité. Or, à Attainville, on n'arrivait pas à placer le lycée sur les cartes, là maintenant qu'on a des cartes beaucoup plus précises – page 117 – il semblerait que d'après la solution au fil de l'eau, et la solution B, les sonorités ne varient pas. Or, il n'y a pas d'énormes problèmes de bruit, de nuisance. Donc, je voudrais avoir des précisions sur ces deux points, s'il vous plaît. Merci !

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Monsieur ! Monsieur NÈGRE, pourrez-vous répondre à l'ensemble de ces questions ?

**M. JEREMIE NÈGRE** : Sur les vents dominants, je laisserai Monsieur LAGACHE répondre en partie. Mais oui, on prend en compte les vents. Il y a quand même des choses qui jouent plus que le vent, notamment la présence du bâti qui va ralentir, la topographie qui va aussi aller à l'encontre de la dispersion du bruit. C'est donc ce qui explique en partie qu'on ne retrouve pas trop ce phénomène de dispersion vers l'Ouest, je pense.

Sur la question du lycée d'Attainville.

**M. DJAMEL CHERFII** : Pardon, excusez-moi ! C'était une question, et vous aviez bloqué sur cette question de la situation du lycée – c'est un des arguments – et du collège de Montsourt, par rapport à la solution B.

**M. JEREMIE NÈGRE** : On y a répondu tout à l'heure en fait. Le lycée est par ici, on en a discuté tout à l'heure.

Pour la question de Madame LOUP, je m'excuse, la formulation « sans protection » était mal faite. Si on peut regarder les cartes générales, telles qu'elles sont présentées page 59 du dossier, on a mis une petite précision « sans protection » parce que de manière générale, la seule chose qu'on pouvait sortir c'était l'impact « sans protection ».

Par contre, on a étudié les protections. Vous avez dans les études les protections précises. Je vous laisserai prendre connaissance des deux choses, mais je vous montre juste les diapos 40 et 41. La diapo 40, c'est l'état initial, avec la RN1 qui passe ici. Et 41, on a bien présenté la solution A16 avec un merlon ici et on voit bien l'effet du merlon qui diminue d'ailleurs un petit peu avec l'éloignement, mais qui ici permet au bruit de moins se disperser et donc qui permet de protéger notamment les habitations qui sont ici. De même pour Baillet, il y a une étude précise du merlon et tout ce qu'il permet de résorber comme problème de bruit.

Donc, sur la Francilienne, enfin, c'est une deuxième remarque de Madame LOUP, c'est vrai qu'on n'est pas rentré dans le détail des passages exacts sur et sous la Francilienne pour la solution A. Je pense que si c'est la solution qui est retenue à la fin du débat, il faudra effectivement se poser la question dans les phases ultérieures et ce sera fait en concertation, pour savoir si on passe dessus ou dessous. Mais il ne faut quand même pas négliger les impacts, les problèmes que cela peut avoir.

Par exemple, on a beaucoup parlé de consommation agricole. Si on passe sous la Francilienne, on amène en fait toute l'eau qui vient sur la plate-forme de l'A16 jusqu'au bout. Donc, on a besoin de faire un grand réservoir, un grand bassin de rétention après la Francilienne. Donc, on a encore plus d'impact. Il y a de nombreuses questions techniques qui sont assez précises, qui sont à regarder. C'est pour cela que je m'engageais auprès de Madame LOUP à ce que, si on retient une telle solution, on regarde la solution en dessus / en dessous comme sous variantes, en gardant les deux options.

**MME MICHELE LOUP** : Pareil pour la solution B. Pourquoi passer au-dessus de la ligne de chemin de fer, il est peut être possible de passer dessous aussi, peut-être. Je ne sais pas, mais enfin il faut voir. Pourquoi pas ?

**M. JEREMIE NÈGRE** : C'est réellement une autre question. C'est-à-dire que passer sous la voie SNCF, cela nécessite en fait d'enterrer intégralement la section. On revient à la question de tout à l'heure. C'est une question d'abord de coût, certainement. C'est-à-dire qu'en général, on regarde le passage en couverture dans les zones fortement urbanisées, pour les protections. Il y a vraiment un surcoût. Pour vous donner un ordre d'idées, un kilomètre en tranchée couverte, enterré, c'est 100 à 150 millions d'euros. Donc, c'est grosso modo l'intégralité du projet dont on parle là. Il faut en avoir conscience.

On sait bien que plus c'est cher, plus cela prendra peut-être de temps à être fait. Ensuite, cela n'empêche pas le fait que je ne suis même pas sûr que ce soit techniquement faisable parce qu'il faut quand même reconnecter cette solution à la Croix Verte. A la Croix Verte, il y a des infrastructures qui sont existantes et il faut bien s'y connecter. Donc, il faut quand

même arriver à revenir à ces niveaux-là. C'est déjà très difficile en passant sur la voie SNCF. En passant sous la voie SNCF, ce sera encore plus problématique.

Un dernier point, c'est qu'à chaque fois qu'on enterre, d'une manière générale, on crée un tunnel. Un tunnel, c'est une zone qui est plus problématique en termes de sécurité routière, qui provoque des accidents qui sont beaucoup plus graves. Donc, la tendance générale, c'est d'essayer d'éviter, sauf vraiment contrainte locale forte, à la fois pour des questions de coût, mais également vraiment pour des questions de sécurité.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci Monsieur NÈGRE ! Je vous propose qu'on confie le micro au maître d'ouvrage à nouveau pour passer au chapitre concernant la qualité de l'air, ce qui n'empêchera pas les questions, qui, éventuellement, se recourent d'être posées tout à l'heure. Monsieur NÈGRE si vous voulez bien reprendre la main.

**M. JEREMIE NÈGRE** : Donc, je reprends là où j'en étais. La synthèse des bruits, tout cela on peut passer.

Sur les questions air, d'abord la situation actuelle par rapport aux normes qui sont existantes maintenant en sachant qu'on a des objectifs qui s'améliorent d'année en année, la qualité de l'air qui est bonne à très bonne sur la zone, plus de trois quarts de l'année, pour la situation générale.

A côté de cela, pour le projet, nous avons fait des campagnes de mesures très précises, une soixantaine de points, en hiver et en été pour caractériser la qualité de l'air en relevant deux types de polluants qui sont le NO<sub>2</sub> et le benzène, qui sont une bonne représentation de la qualité de l'air due aux infrastructures routières. Donc, on a – cela n'étonnera personne – un impact qui est notable au niveau de la RN1, mais qui diminue très vite, c'est assez caractéristique des infrastructures. C'est-à-dire qu'au bout d'une cinquantaine ou au maximum une centaine de mètres des infrastructures, on revient à des niveaux qu'on appelle la pollution de fond, et où la plus grosse partie de la pollution est due à d'autres sources. C'est une pollution actuellement qui impacte surtout les usagers de la RN1 – les automobilistes, comme l'a dit Monsieur LAGACHE – les piétons et les cyclistes, puis, dans une moindre mesure les riverains de la RN1.

Quand on étudie l'impact de l'A16 sur la qualité de l'air, la première chose qu'on note, c'est qu'on a une augmentation de trafic. Sur cette augmentation de trafic on a d'abord des hypothèses qui sont fortes parce qu'on essaie de protéger les riverains, donc on prend des hypothèses maximalistes. Entre 2005 et 2030, sans projet, on estime qu'il y aura une augmentation de 65%. Ensuite, entre 2030, sans projet, et 2030 avec projet, grosso modo, quel que soit le projet, A, B, C ou D, on aurait à peu près 6,5% d'augmentation, soit 1/10<sup>ème</sup> de ce qui est au-dessus, c'est-à-dire que l'augmentation de trafic quand même due au projet est moindre.

Cette augmentation générale est largement compensée par les brevets technologiques dont on a parlé, c'est-à-dire l'amélioration continue des normes qui fait que dans les prochaines années, le parc automobile va être de moins en moins polluant, de plus en plus efficace. On a ici sur le graphe l'amélioration des normes, et on voit que cela descend énormément. Une voiture qui sort aujourd'hui d'une usine, est 16 à 20 fois moins polluante qu'une voiture des années 80. Dans les prochaines années, le parc va se renouveler, donc va être de moins en moins polluant. Toute cette amélioration technique qui est demandée par la loi permet notamment pour le projet A16 de compenser l'augmentation de trafic. Ce qui fait que – je ne rentre pas dans le détail parce que là on a de nombreux chiffres, mais tous ces chiffres sont dans les études sur l'air – on a des valeurs qui vont toujours être inférieures aux objectifs de qualité.

Les objectifs de qualité, sont vraiment ce qu'on a de plus drastique dans la réglementation actuelle et on a même projeté, c'est-à-dire qu'on a pris dès maintenant des objectifs de qualité dont on sait qu'ils vont être mis en place en 2010 ou dans tous les cas avant le projet.

J'ai pris la valeur de la concentration maximale proche des projets, j'ajoute la pollution de fond, on est vraiment dans une considération maximaliste, la pollution de fond étant prise à Cergy et en comparant par rapport aux objectifs nationaux, on constate qu'on est au-dessous.

Quelque soit la solution A, B, C ou D, les valeurs sont très proches, quasiment à la décimale près, et c'est trop peu pour trouver une différence significative entre les quatre projets

Comme l'a dit Monsieur LAGACHE, le plus important à regarder est l'impact sur la population, c'est-à-dire on croise à la fois les habitations et la qualité de l'air. On voit qu'on a une amélioration importante entre aujourd'hui et 2030 avec les projets, baisse due – comme je l'ai dit – essentiellement à l'amélioration des normes technologiques, donc l'amélioration des voitures, mais baisse quand même très proche pour les quatre solutions.

Les solutions A et C sont un tout petit peu meilleures puisqu'elles permettent de diminuer l'IPP, cet indice d'exposition de la population d'un petit peu plus – on est en dessous de 40 – un petit peu moins pour la solution B, encore un petit peu moins pour la solution D, puisqu'en passant près de la Francilienne, on impacte les communes proches.

J'attends vos questions.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET :** Monsieur NÈGRE Merci ! Y a-t-il des questions à la suite de cette présentation ? Y a-t-il des questions auxquelles le maître d'ouvrage n'aurait pas répondu sur d'autres sujets évoqués précédemment ici ?

**M. JEREMIE NÈGRE :** Il y a juste une question à laquelle on n'a pas tout à fait répondu, sur laquelle on peut donner des précisions, sur la réglementation, les normes et notamment les directives européennes de 2002.

**M. REMY LAGACHE :** Il y avait deux questions. La première sur les normes, il existe une norme européenne, mais qui n'est pas traduite en Droit Français. Donc, le maître d'ouvrage applique pour l'instant le Droit Français, ce qui est à peu près normal.

**M. JEAN-MARC VALLÉ :** Ce sera certainement d'actualité.

**M. REMY LAGACHE :** Ce sera d'actualité. Mais pour l'instant, l'étude du projet se fait avec le Droit Français actuel sachant que le LDEN est une autre façon de comptabiliser les choses. Cela bouleverse toute la façon dont on envisage les choses. C'est vraiment un autre découpage et donc vous ne pouvez pas transférer directement les chiffres qu'on a maintenant dans des chiffres de LDEN.

**M. JEAN-MARC VALLÉ :** D'accord ! En matière d'aviation par exemple, c'est ce qui est utilisé.

**M. REMY LAGACHE :** Oui, il y a eu de gros débats là-dessus, l'aviation a décidé de s'y référer. Ce n'est même pas logique puisqu'on applique à certaines infrastructures pour l'instant d'autres normes que pour les infrastructures aéroportuaires. Cela va s'uniformiser, mais pas tout de suite. Mais le maître d'ouvrage, s'il vous présente une étude avec des LDEN maintenant, est hors la loi.

Il y avait une deuxième question sur la prise en compte de la météo. Le logiciel qui est utilisé là, qui est NITRA, utilise bien à la fois la météo, pas simplement le vent, mais aussi les

températures pour les conditions de propagation, qu'on appelle les conditions favorables ou défavorables. C'est en page 12 du rapport. Quand vous regardez ces conditions de propagation, vous voyez que c'est à peu près homogène. Donc, il n'y a pas que le vent qui intervient, il y a aussi la température, et d'autres variables météorologiques.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Merci ! Y a-t-il d'autres questions ? S'il n'y en a pas, moi je tiens à vous remercier de la richesse du débat. Si, il y a une dernière question, Monsieur, je vous en prie.

**M. LAMARIEN, HABITANT DE MONTSOULT** : J'habite près de la gare. Dans les propositions que vous faites, on parle peu de la gare et de ses possibilités. Par exemple, on ne voit pas l'amélioration pour l'accès à cette gare, notamment des autocars. Actuellement, l'accès à la gare ne se fait que d'un seul côté, je pense qu'il y a des possibilités de l'autre côté, c'est le territoire de Baillet. Ce territoire actuellement est considéré comme une zone d'aménagement – une ZAC – une zone d'aménagement contrôlée – dans laquelle il y aurait des emplois, mais le bâtiment mitoyen concerné, est une salle qui sert pour faire des mariages et des festivités.

Les gens qui viennent d'Attainville, de tout l'Est, viennent aujourd'hui côté gare, coté Montsoult pour avoir accès à la gare. Est-ce qu'il n'est pas possible de concevoir un projet pour faciliter l'accès à la gare des gens qui souhaitent prendre le train par exemple, ce qui éviterait quand même tous ces encombrements et la pollution au niveau de la gare à Montsoult ? Je sais bien que cet aspect-là ne fait pas partie du projet de l'A16, mais cela fait également partie du projet de la circulation autour de la Croix Verte, de la Nationale 1, et également de la Francilienne.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je vous remercie Monsieur ! Je crois que cela aura tout à fait sa place dans le débat qui aura lieu dans les prochaines réunions dont on a parlé tout à l'heure, dans lesquelles nous intégrerons tout ce qui concerne les dessertes locales. Je pense que le maître d'ouvrage ne manquera pas d'en tenir compte quand il préparera son dossier pour la réunion.

**MME ISABELLE GUIARD-TORIKIAN** : Juste un petit commentaire qui n'a pas de rapport avec le thème particulier d'aujourd'hui. Je suis juste un peu agacée quand je lis qu'il y a eu une concertation en février 2006. Je suis navrée. Ce qu'il y a eu ce n'est pas une concertation, sinon nous ne serions pas ici pour un débat public, ce ne serait pas nécessaire. Ce qu'il y a eu, au mieux, c'est une campagne d'information. En aucun cas, personne n'a eu son mot à dire. C'est tout ce que j'avais à dire. Donc, je lis « concertation » dans le cahier de l'AREC, je lis, j'entends « concertation » dans la bouche des élus, ce n'est pas cela que nous avons eu. C'est tout ce que je voulais dire.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Je crois que cela a peu d'intérêt d'y répondre, c'est une remarque. Aujourd'hui, il y a un débat public. On ne revient pas sur ce qui est passé. Il y a un vrai débat et vous pouvez tous vous exprimer.

**M. PIERRE-LOUIS DOUCET** : Je voudrais donc vous remercier de votre participation active. Je passe la parole à notre Présidente pour la suite et sans doute la fin de cette réunion.

**MME CLAUDE BRÉVAN** : Je crois que je n'ai pas grand-chose à ajouter. J'ai été, personnellement, très intéressée par cette réunion. Je pense que vous aussi. C'est vrai qu'elle se termine un peu tardivement. Les sujets sont quand même très approfondis. Je crois qu'il y a beaucoup de choses qui existent dans les dossiers, dans les études, vous pouvez vous y reporter pour avoir des compléments. Mais, il y a eu vraiment beaucoup d'éclaircissements qui ont été apportés.

Il y a encore beaucoup de réunions. La prochaine aura lieu à Persan, où seront essentiellement évoqués les problèmes du Nord de la zone dont les flux entre autres qui vont venir alimenter ces infrastructures. Nous devons aussi voir qui se passe au niveau de Persan.

Il y aura une autre réunion où l'on regardera tout à fait en détail les questions de coûts, les questions de financements et où l'on fera ce point d'étape. J'ajoute qu'à la prochaine réunion, le 18, il y aura un représentant de la SANEF qui sera là pour répondre aux questions d'accès parfois évoquées au niveau de Persan et de ses environs.

Je rappelle que le 09 novembre, au cours de cette réunion dite « libre », on créera des ateliers autour de sujets tout à fait particuliers parce que même si on a déjà regardé les questions qui sont soulevées par les dessertes locales et le réseau de voiries plus lourdes, on n'aura pas à tout retraiter dans le détail. Donc, on fera un atelier spécifique sur l'aménagement de la Croix Verte, c'est tout à fait essentiel, et d'autres ateliers. Mais, si vous avez des suggestions, faites-les connaître, le site est là pour cela, la CPDP est là pour cela.

Enfin, la dernière réunion sera une réunion de synthèse.

Des cahiers d'acteurs nous ont été adressés. Il y a eu un peu de retard sur l'impression des cahiers d'acteurs de la Chambre d'Agriculture et d'Île-de-France Environnement. Vous en disposerez dès la prochaine réunion. Les mairies et les communes nous ont envoyé elles-mêmes des cahiers d'acteurs, nous allons les éditer le plus rapidement possible mais s'ils ne sont pas édités, ils seront en ligne dès lors que le texte final aura été complètement validé.

Il serait souhaitable que l'ensemble soit à la disposition de tous pour la réunion de synthèse du 22 novembre qui marquera en quelque sorte la fin de ce débat public puisqu'il prendra officiellement fin le 24.

Nous produirons ensuite un rapport sur le débat lui-même, ce qu'il a apporté, la manière dont il s'est déroulé, les arguments échangés etc.

Je vous remercie beaucoup et je souhaite que vous continuiez à vous intéresser à ce débat. Merci en tout cas de votre participation !

(FIN DE LA REUNION : 18 H 35)