

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

## **RÉUNION THÉMATIQUE PROJETS LOCAUX DE DÉVELOPPEMENT ET VIE QUOTIDIENNE AU REGARD DES QUATRE SOLUTIONS**

**SAMEDI 13 OCTOBRE 2007**

**À L'ISLE-ADAM**

### MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

MME. CLAUDE BREVAN, PRÉSIDENTE

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

### MAÎTRE D'OUVRAGE :

M. JÉRÉMIE NEGRE, DREIF, CHEF DE PROJET A16.

### INTERVENANTS EXPERTS :

MME AUDE FAUCHÈ, CHEF DE SERVICE DE L'URBANISME, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA DDEA 95

M. RÉMY LAGACHE, DIRECTEUR ADJOINT, LABORATOIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES - CETE NORD PICARDIE À LILLE

### INTERVENANTS :

M. Axel PONIATOWSKI, Député Maire de L'Isle-Adam

M. Jean-Claude BOISTARD, Maire de Montsout

Mme Christiane AKNOUCHE, Maire de Baillet-en-France

M. Philippe KILIDJIAN, Maire de Maffliers

M. George MISSEREY, Maire d'Attainville

M. Pierre-Yves BOUDER, Maire adjoint de Nerville-la-Forêt

M. Djamel CHERFII, Conseiller Municipal à Montsout, Président de « Montsout pour Tous »

Mme Michèle LOUP, Conseillère Régionale d'Ile-de-France

Mme Annie SCHMITT, Maire de Moisselles

M. Jean-Marc VALLÉ, Président de l'Association des Riverains de la RN1 à Montsout et Maffliers

M. Raphaël BARBAROSSA, Président de la Communauté de Communes de Carnelle Pays de France

M. Vincent BRYCHE, Président de l'Association « Défendre et protéger l'environnement »

Mme Isabelle GUIARD-TORIKIAN, Collectif Plaine de France

M. Denis CONSIGNY, Conseiller Municipal de L'Isle-Adam

M. Michel TOURNAY, Président de l'AREC

M. Bernard LOUP, Collectif Plaine de France Ouest

M. Patrick DEZOBRY, Président du Syndicat Agricole du Pays de France

M. Claude d'ORNANO, ARDIES Val d'Oise

M. Michel LACOUX, ex-Maire adjoint de Bouffémont

M. BARBADIEUX, Conseiller Municipal à Nerville-la-Forêt

M. Vincent GUERARD, Collectif Plaine de France

M. Jean-Marc HUNAUT, AREC, Conseiller Municipal à Villiers-Adam

M. LAMARIEN, habitant de Montsout

(DÉBUT DE LA RÉUNION : 15 H 40)

### INTRODUCTION

**Mme Claude BREVAN**, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, accueille les participants et rappelle les principes du Débat Public, notamment la transparence et l'équivalence. Elle évoque la fertilité des débats entendus lors des quatre premières réunions et dont les comptes rendus seront transmis à la Commission Nationale.

Elle explique que le but ce jour est de poursuivre le débat précédent concernant les nuisances sur l'environnement habité, après avoir permis aux élus locaux d'exposer leurs projets de développement. Une présentation sera également effectuée par la Direction de l'Équipement, de l'Agriculture et de la Forêt pour une perspective plus globale.

**M. Axel PONIATOWSKI**, Député Maire de L'Isle-Adam, remercie la Commission et déclare que le projet intéresse sa commune, et la préoccupe aussi. Il se réjouit du prolongement prévu de l'A16 jusqu'à Paris. Il souligne qu'il s'agit aujourd'hui de discuter de l'étape entre L'Isle-Adam et la Croix Verte et d'en déterminer le meilleur tracé. Il espère que dans un deuxième temps il y aura une prolongation de la Croix verte jusqu'au BIP car il y voit une nécessité.

Il déclare que parmi les quatre tracés, il juge le tracé D inacceptable car il empiète sur les forêts domaniales, posant un problème à la faune et à la flore. Il prévient que si ce tracé devait sembler l'emporter, la population de toute la région se mobiliserait et réagirait fortement, comme cela s'était fait dans le passé lors du problème des berges de l'Oise. Des trois tracés restant, il annonce sa préférence pour le tracé B, qu'il considère le plus acceptable pour les riverains dans un souci de protection générale, ainsi que pour les agriculteurs concernés. Il se déclare toutefois ouvert également aux tracés A et C.

**M. Pierre-Louis DOUCET**, Membre de la Commission, annonce comme premier thème l'exposé des projets locaux de développement, expliquant que l'objectif est de comprendre dans quelle mesure ceux-ci pourraient être impactés, de façon positive ou négative, par le projet et par ses travaux, et comme deuxième thème l'occupation humaine du territoire concerné, y compris la question de la circulation locale et le problème des nuisances, notamment celles liées au bruit et à la qualité de l'air. Cette partie sera suivie par une présentation plus générale, de la part de la DREIF, couvrant un territoire au-delà de la zone d'impact direct du projet A16. La réunion passera alors au débat.

### INTERVENTION DES ELUS LOCAUX

**M. Jean-Claude BOISTARD**, Maire de Montsoult, souhaite clarifier certaines confusions qui ont pu être perçues entre les projets liés à l'autoroute A16 et ceux qui ne le sont pas. Il commence par un bref historique, évoquant la ZI des 70 Arpents qui n'est aucunement concernée par le projet de l'A16, mais représente la continuation d'un projet de réhabilitation comprenant un parc paysager. Il évoque aussi l'ancien projet « Futur Garonor » à la Croix Verte, qui était un projet de création d'une zone logistique et qui fut remplacé par la proposition d'un projet de zone artisanale paysagère limitée territorialement par le projet de l'A16.

Ce dernier projet a été abandonné, laissant les tracés proposés pour l'A16 :

- Le tracé A, le plus direct, qui éloignerait les nuisances de Maffliers et de Montsoult sans pénaliser d'autres communes. M. BOISTARD trouve cette option comme étant

la plus acceptable, demandant toutefois que le tracé soit semi-enterré là où c'est possible, et qu'il soit prévu une sortie sur la RD909.

- Le tracé B, bien qu'étant le trajet le plus court, ne ferait que reporter les nuisances du nord vers le sud de Montsoul.
- Il ne soutient pas le tracé C, une variante du tracé A, à cause du barreau autoroutier qui remplacerait la RD909.
- Enfin il considère le tracé D comme complètement inenvisageable. Il le trouve trop long, trop cher, destructeur de forêts, et très nuisible pour la commune de Baillet qui serait confrontée à tout le trafic de la Francilienne.

**Mme Christiane AKNOUCHE**, Maire de Baillet-en-France, déclare qu'elle ne remet aucunement en question le projet de l'A16, qu'elle considère nécessaire et utile. Elle souligne qu'il faut qu'il soit couplé avec le réaménagement de la Croix Verte, et que c'est surtout cette synergie qui retient son attention, l'un ne pouvant pas se faire sans l'autre.

- Elle déclare que le tracé A a le soutien de sa commune. Il lui permettrait d'avoir une identification des flots de desserte locale et de transit et favoriserait un réaménagement de la Croix Verte en cohérence avec les objectifs de sa commune, en privilégiant la mixité économique et les services aux habitants.
- Le tracé B serait très préjudiciable à la qualité de vie locale, en accentuant le phénomène d'enclavement de certains quartiers existant dans sa commune qui subit déjà une forte concentration d'axes routiers. Elle réfute certains commentaires selon lesquels sa commune refuserait le tracé B pour cause de projet local de développement de ZI, insistant que sa préoccupation première est la qualité de vie des habitants.
- Elle ne retient pas le tracé C à cause du barreau autoroutier.
- Elle rejoint les précédents intervenants concernant le tracé D. Elle ajoute que ce tracé aurait un profond impact sur le développement urbain de sa commune, déjà pénalisé par la proximité de la RN104.

**M. Philippe KILIDJIAN**, Maire de Maffliers, souligne que sa perspective est différente de celle des précédents intervenants. Sa commune a opté depuis longtemps pour le tracé C, avec une variante : tout en soutenant le maintien de la RD909, il souhaite un accès vers la Croix Verte qu'il juge indispensable. A cette fin, il suggère le déplacement d'un rond-point existant. Il ajoute que ses administrés ne souhaitent pas être renfermés sur eux-mêmes par une pénurie d'accès routiers vers le nord. Il déclare son osmose totale avec les projets de Montsoul dans le cadre de la Communauté de Communes de Carnelle Pays de France, tout en précisant qu'avant toute chose, le prolongement de l'A16 doit être réalisé.

**M. Georges MISSEREY**, Maire d'Attainville, commence son intervention en exprimant sa grande appréciation de l'exposé donné par le représentant du Conseil Général de l'Oise lors de la réunion d'Attainville, où il avait été question d'une explosion de circulation arrivant à la Croix Verte en provenance de l'Oise.

Il déclare n'avoir aucune opinion sur les tracés A, B et D. Le tracé C est celui qui répond le mieux aux besoins de sa commune, car il aurait pour effet de gérer au mieux les flux de circulation dans les environs. Il annonce que sa commune n'a pas de nouveaux projets locaux pour l'instant, et qu'elle se concentre sur les projets déjà prévus dans la zone d'Attainville et à la Croix Verte. Il considère qu'il faudra que le tracé de l'autoroute A16 soit défini avant de réfléchir à de nouveaux projets dans la région. Il déclare qu'il n'est pas souhaitable pour Attainville de subir les nuisances du projet A16 sans en avoir les bénéfices, soulignant les difficultés qu'a une commune à vivre sans percevoir de revenus de taxe professionnelle. Il rappelle qu'en plus du prolongement de l'A16, il incombera au maître

d'ouvrage de prendre en compte la nécessité de livrer au final un réseau secondaire capable d'assurer un bonne desserte locale dans la région, ce qui manque actuellement.

**Mme Annie SCHMITT**, Maire de Moisselles, s'appuie sur les études de trafic. Il en ressort que la RN1 et la Francilienne n'ont pas du tout le même type de circulation. Dans le secteur Montsoult-Maffliers, la RN1 a une circulation transversale, à desserte essentiellement locale, alors que l'A16 et la Francilienne ont des circulations radiales desservant des bassins éloignés. Elle souligne que les études démontrent que dans tous les cas de figures, la RN1 au sud de la Croix Verte est appelée à un développement extrêmement important de circulation. Elle souligne aussi que plus on va vers le sud, plus la RN1 est saturée. Elle en conclut que la seule chose à faire est de détourner cette circulation. Elle pense qu'il faut dissocier les 2 types de circulation, de telle sorte que le trafic en provenance du nord n'emprunte pas la RN1 pour rejoindre Paris.

Elle évoque un troisième type de circulation, directement autour de la Croix Verte, qu'il faut désenclaver. Elle déplore la suppression prévue d'un satellite reliant Attainville et Moisselles et insiste sur son rétablissement dans les tracés.

Elle trouve le tracé B intéressant car il préserve les espaces verts, mais suggère de déverser le trafic de l'A16 sur la seule Francilienne et non pas sur la RN1. Elle s'interroge aussi sur la logique de requalifier la zone Maffliers-Montsoult alors qu'on accentue un trafic de type logistique plus au sud. Elle apprécie toutefois que le tracé B évite la partie urbanisée et traverse plutôt une zone de forte activité.

#### **PRÉSENTATION PAR LA MAÎTRISE D'OUVRAGE : UNE PERSPECTIVE ELARGIE**

##### Le Contexte Juridique :

**Mme Aude FAUCHÉ**, Chef de Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement et du Développement Durable de la DDEA 95, explique que tous les projets locaux doivent répondre à des principes qui sont régis par des Plans Locaux d'Urbanisme et des Plans d'Occupation des Sols à l'échelle communale. Ceux-ci doivent être compatibles avec les Schémas Directeurs et les Schémas de Cohérence Territoriaux à l'échelle intercommunale, qui sont eux-mêmes compatibles avec le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF).

Ce dernier prévoit sur le secteur le respect de la qualité des sites et la richesse des terres agricoles, et propose autour de Domont-Montsoult un développement urbain équilibré en termes d'habitat et d'activités. Il propose aussi la valorisation du carrefour de la Croix Verte, prenant en compte le devenir des infrastructures. Il inscrit enfin le tracé historique de l'A16, avec un branchement à la Francilienne et une poursuite jusqu'à l'agglomération parisienne.

Dans le périmètre d'influence élargi, il y a deux Schémas Directeurs locaux :

- celui de l'Ouest – Plaine de France, qui s'applique sur 20 communes et qui reprend les principes du SDRIF,
- le SCOT du SIEVO, qui s'applique sur 24 communes et dont le principe est l'accompagnement du développement de la plateforme de Roissy.

Ces principes sont ensuite déclinés dans les documents d'urbanisme à l'échelle communale. On constate sur le secteur du projet que les documents d'urbanisme existants sont anciens, à l'exception du PLU de Montsoult approuvé en 2005.

Concernant le territoire plus vaste de la Plaine de France et l'évolution de son urbanisation, on note qu'elle s'est déroulée le long de la Vallée de l'Oise, sans générer de grands pôles de développement, en suivant une dynamique d'extension des bourgs existants.

### Le Contexte Economique :

Le périmètre d'influence élargi se compose de deux secteurs de développement économique :

- Au nord, la zone de Persan-Beaumont qui reflète son passé industriel et où s'ajoute aujourd'hui une dynamique créée autour de l'A16, avec un pôle d'emploi et d'habitat sur Chambly.
- Au sud de la Francilienne, une zone très dynamique située le long de la RD301, qui privilégie l'implantation de grands commerces.

### Les Projets :

Prenant la zone du projet de prolongement de l'A16 comme centre, on retrouve :

- Au nord, autour de Persan, des zones de projets économiques, sachant que tout le secteur risque d'être impacté par l'arrivée de la liaison fluviale Seine-Nord-Europe.
- A l'est, on trouve des zones de projets directement liées au développement de la plateforme de Roissy et des implantations à vocation logistique le long de l'A1.
- Au sud, une zone d'habitat à forte densité qui se requalifie au travers de nouvelles zones de projets.

A l'échelle du département, le développement du Val d'Oise doit prendre en compte la présence de deux parcs naturels régionaux et leurs impératifs environnementaux. Parmi les conséquences, on peut noter ces dernières années l'urbanisation intensive du secteur situé entre Beauvais et le Parc Naturel Régional de l'Oise – Pays de France. Les deux principaux pôles de développement se situent autour de Cergy et de Roissy, alors que les autres secteurs de développement découlent principalement d'une revalorisation des activités existantes.

En conclusion, la Croix Verte se situe à la croisée des chemins, entre une dynamique Est-Ouest et une dynamique Nord-Sud.

## **DÉBAT**

### L'IMPACT SUR LES PROJETS LOCAUX

**M. Pierre-Yves BOUDER**, Maire adjoint de Nerville-la-Forêt, considère que les projets locaux de zones d'activité et d'urbanisation ne vont pas créer d'emplois locaux, mais plus de déplacements automobiles ; pour cela, il se base sur ce qui s'est passé jusqu'à présent, trouvant que c'est justement à côté des autoroutes que ces projets sont florissants. Il trouve donc surprenant que certaines communes se disent gênées par la proximité d'une autoroute alors que cet axe routier sert aux déplacements des riverains partant vers leurs lieux de travail ou des visiteurs entrant dans la zone d'activité. Il déclare qu'il est plus important de mettre l'accent sur la protection de l'environnement plutôt que sur les revenus de la taxe professionnelle.

Il trouve le tracé D comme étant le plus court, et à ce titre il le préfère aux autres options, surtout que dans ce cas la RN1 serait supprimée, favorisant ainsi l'environnement.

**Mme Christiane AKNOUCHE** réfute l'argument selon lequel c'est la proximité d'une autoroute qui aurait motivé les projets d'urbanisation de sa commune. Elle insiste que c'est tout le contraire, que les projets à l'étude actuellement risquent d'être fortement impactés par l'autoroute. C'est pourquoi sa commune, comme d'autres dans le secteur, est obligée d'attendre la détermination du tracé définitif pour pouvoir continuer l'étude des projets.

**M. Djamel CHERFII**, Conseiller Municipal à Montsoul, Président de « Montsoul pour Tous », trouve que le tracé B est le plus cohérent car il répond au principal objectif du prolongement, à savoir la réduction du trafic. Il déclare que le tracé envisagé doit être intégré en fonction de la volonté de chacune des communes concernées. Le tracé B offre les meilleures chances de préserver la qualité de vie, mais doit cependant rester en cohérence avec le développement économique. De même, la nature des activités économiques prévues dans les nouvelles ZA doit être en cohérence avec l'objectif de réduction du trafic.

Il trouve le tracé C intéressant, mais estime qu'il ne fera rien pour réduire le trafic sur la N1, et qu'il pourrait de surcroît favoriser l'ouverture d'un pôle logistique que les habitants refusent depuis longtemps, sans oublier son impact sur les terres agricoles et sur l'environnement.

Il déclare ainsi son soutien pour le tracé B dans la mesure où il serait prévu des accès permettant de dégager le trafic dans le secteur environnant.

**Mme Michèle LOUP**, Conseillère Régionale d'Ile-de-France, s'étonne que Mme FAUCHÉ ait basé sa présentation sur le SDRIF de 1994, dont la mise en révision a été votée par la Région, d'autant que le document de travail de la CPDP contient la carte du SDRIF 2007. Elle rappelle que le SDRIF 2007, même s'il n'est pas encore officiellement adopté, est tourné vers l'avenir et qu'il prend en compte les changements de société de ces dix dernières années, le réchauffement climatique et l'instabilité du prix du pétrole.

Elle souligne que bien que le Conseil Régional ne se soit pas encore prononcé dans le débat public sur un tracé pour le prolongement de l'A16, il a fait le choix très clair de dire non au tracé A, du fait, entre autres, de l'impact qu'il aurait sur les zones agricoles.

Elle ajoute que le Conseil Régional est contre tout prolongement au-delà de la Francilienne, en accord avec le SDRIF 2007, alors que le SDRIF 1994 prévoyait un tel prolongement.

M. BOISTARD réitère sa déclaration qu'aucune augmentation de la zone des 70 Arpents n'est prévue.

**M. Jean-Marc VALLÉ**, Président de l'Association des Riverains de la RN1 à Montsoul et Maffliers, rebondit sur l'intervention de M. BOUDER. Il rappelle que les habitations autour de la RN1 étaient là bien avant l'agrandissement de la route. Il reprend aussi la déclaration de Mme FAUCHÉ sur l'intention du SDRIF de maintenir un développement équilibré entre habitat et activité, alors que le SMEP crée une ZA de 200 ha sans habitations.

Mme FAUCHÉ répond avoir dit que le Schéma Directeur de l'Ouest – Plaine de France reprenait les grands principes du SDRIF, qui prévoit un équilibre habitat-activité dans le sens large.

M. VALLÉ ironise sur la véritable nature du parc paysager prévu dans la zone des 70 Arpents.

**M. Raphaël BARBAROSSA**, Président de la Communauté de Communes de Carnelle Pays de France, déclare son soutien pour le tracé A. Il souligne que le SDRIF 2007 est en cours d'enquête publique et en particulier que la ZA Front Urbain du pôle de centralité à conforter hors-agglomération à la Croix Verte est actée par l'État et par le Conseil Régional. Il rappelle que la ZA Croix Verte a été actée par le Département. Il considère que dans la conjoncture économique actuelle, le développement des zones d'activités est très important, indépendamment du tracé retenu.

Mme LOUP précise qu'un Front Urbain signifie une zone à ne pas dépasser, dans le but de protéger les terrains agricoles. Elle explique que les zones d'urbanisation préférentielle figurant sur les cartes ne signifient pas seulement des zones d'activité, mais aussi du logement.

**M. Vincent BRYCHE**, Président de l'Association « Défendre et protéger l'environnement », habitant de Baillet-en-France, reprend le thème des zones d'urbanisation préférentielle, qui représentent 100 ha dans le SDRIF 2007. Il explique que ces zones ne sont soumises à aucun délai car ce sont les élus locaux qui décideront du meilleur moment pour les aménager. Citant le cas de la ZI des 70 Arpents, il souligne que ce qui fait débat est la nature des activités prévues pour ces zones. Il rappelle que le secteur sous discussion est un des seuls secteurs où il soit encore possible de construire, ce qui n'est pas le cas pour la majeure partie de l'Est du Val d'Oise.

Il se réjouit de la possibilité du pôle de centralité à conforter hors-agglomération pour Montsoul, Baillet et Maffliers, centré sur une gare existante, en renforçant et en adaptant l'offre de transport collectif pour rationaliser les déplacements et pour rentabiliser les infrastructures. Ce pôle pourrait aussi accueillir des équipements sportifs.

Mme BREVAN précise que la CPDP est toujours en attente d'éléments sur l'étude transports qu'elle a demandés à la Région.

**Mme Isabelle GUIARD-TORIKIAN** du Collectif Plaine de France, est convaincue que le tracé A et le tracé C n'ont qu'une seule justification, à savoir de favoriser le développement de la zone d'activités ardemment désirée par les élus locaux. Elle se fonde pour cela sur un texte tiré de l'étude socioéconomique du maître d'ouvrage. Elle souligne qu'il est évident pour le Collectif que cette zone d'activités ne pourra pas être autre chose que de la logistique, basé principalement sur les expériences précédentes et sur le fait que ce secteur n'a rien d'autre à offrir que ses routes. Elle s'inquiète de l'absence de voies d'eau et de voies ferrées pour le fret, ainsi que du rapport entre l'espace consommé et le nombre d'emplois créés, qui dans le cas de la logistique défavorise l'emploi. Elle demande donc aux élus de penser un peu moins à la taxe professionnelle et de penser un peu plus à la qualité de vie de leurs administrés, et de refuser par conséquent le tracé A.

M. MISSEREY souhaite savoir ce que représente une ligne sur la carte passant au ras de la Croix Verte. Il pense qu'il s'agirait d'une ligne TGV dont le Conseil Régional ne parle pas beaucoup. Il interpelle M. VALLÉ, l'invitant à venir en mairie pour lui montrer où se trouvent les 200 ha qui, selon lui, doivent être urbanisés. Il considère comme majeure la question de savoir où mettre les logements.

M. VALLÉ signale que les 200 ha ont été votés par le SMEP et promet de remettre une copie du texte à M. MISSEREY.

**M. Denis CONSIGNY**, Conseiller Municipal de L'Isle-Adam, déclare que les quatre tracés sont intéressants, mais qu'il reste la question des péages. Il explique que pour éviter l'afflux de poids lourds sur l'autoroute, une méthode qui a fait ses preuves est l'instauration d'un péage, modéré pour les automobilistes et dissuasif pour les poids lourds. Il précise que ce péage irait jusqu'au point ultime de chacun des tracés. Cela obligerait les transporteurs routiers à financer eux-mêmes les coûts qu'ils font actuellement subir à la société. Cela permettrait de résoudre les problèmes de circulation du secteur sans pour autant favoriser l'implantation d'opérateurs logistiques. Pour lui, le débat n'est pas de choisir tel ou tel tracé, mais d'avoir le courage, par le choix d'un péage, de forcer les transporteurs routiers à assumer les coûts qu'ils génèrent.

**M. Michel TOURNAY**, Président de l'AREC, croit percevoir dans l'assemblée une certaine méfiance vis-à-vis des intervenants qui soutiennent les zones d'activités. Il constate qu'en région parisienne, les activités et les emplois sont concentrés sur Paris et la proche banlieue. Il trouverait très positif que les projets évoqués ce soir puissent avoir pour effet de créer des emplois à 25 km de Paris. Il souhaite que l'on cesse de considérer le mot « activité » comme tabou.

**M. Bernard LOUP** du Collectif Plaine de France Ouest exprime sa satisfaction que l'on commence enfin à débattre. Il rappelle le texte cité par Mme GUIARD-TORIKIAN, précisant que le maître d'ouvrage l'avait repris dans le Schéma Directeur Local. Il déclare que seul le tracé A, à l'exclusion de toute variante, permettrait un accès satisfaisant sans compromettre la superficie réservée aux activités. Il précise que c'était le choix du syndicat intercommunal en 2006. Il constate qu'aujourd'hui le choix s'avère moins simple. Il pense que la question de l'échangeur de la Croix Verte devient le nœud du débat et il exige sa prise en compte par le maître d'ouvrage au travers d'études plus approfondies.

Il regrette que toute la place soit donnée à l'intervention des seules communes et souhaite une expression de la part du SMEP en tant qu'entité intercommunale. Il illustre ce principe en évoquant les positions du Collectif, qui a le souci de l'intérêt collectif et non pas celui des intérêts particuliers à chaque commune. Il rappelle que la Communauté de communes n'a pas fait le choix de la taxe professionnelle unique et conseille aux Maires d'opter pour celle-ci, ce qui leur évitera d'aborder la question de l'activité de façon étroite et favorisera l'intérêt collectif.

Il estime que ce territoire a deux activités contradictoires : son réseau routier d'une part, et la qualité de ses paysages et de son environnement d'autre part. En ce qui le concerne, il a fait le choix de privilégier les espaces naturels, sans pour autant refuser des aménagements, pourvu que ceux-ci soit à l'échelle de petites activités. Il réitère la position du Collectif qui considère que les orientations prises ne seront pas dans l'intérêt des habitants.

**M. Patrick DEZOBRY**, Président du Syndicat Agricole du Pays de France, évoque l'existence de vente directe de produits agricoles qui sont à l'opposé des plateformes logistiques et qui favorisent une meilleure qualité de vie. Il estime qu'une liaison routière satisfaisante allant du sud de la Croix Verte à Roissy serait possible sans couper la plaine, en faisant quelques réaménagements bien précis du réseau existant. Concernant le nord de la Croix Verte, il rejette d'emblée les tracés A et C. Le Syndicat a une préférence pour le tracé D, car il incorpore un circuit existant, ce qui est fréquent sur l'Île-de-France.

**M. Claude d'ORNANO**, ARDIES Val d'Oise, rappelle que l'ARDIES, tout en étant partisan du développement des activités, ne s'inscrit pas contre la richesse agricole. Il insiste toutefois que les activités sont nécessaires, comme l'ont confirmé les élus, et qu'il ne peut être question de rester dans une situation de blocage. Il souligne que les espaces naturels sont largement protégés, laissant un corridor plutôt étroit pour le développement de l'habitat et des zones d'activités. Il s'interroge sur l'absence dans tous les documents du périmètre exact de la zone d'activités prévue à la Croix Verte et demande qu'il soit défini. Il estime nécessaire de connaître ce périmètre, car c'est ce projet de ZA qu'il l'a amené à favoriser le tracé C, par ailleurs le plus performant du point de vue de la distribution des flux routiers. Il demande aussi si une sortie d'autoroute est prévue sur le tracé C pour permettre l'accès à cette ZA de la Croix Verte.

**M. Jérémie NEGRE**, DREIF, Chef de Projet A16, répond qu'il y a effectivement un problème d'accès à cette zone dans le cadre du tracé C, car le barreau à cet endroit serait trop petit. Différentes options sont possibles, dont la création de contre-allées pour desservir la zone.

**M. Michel LACOUX**, ex-Maire adjoint de Bouffémont, déclare que chacun des quatre tracés présente des inconvénients. Il penche pour le tracé B, qui lui semble la solution la moins pénalisante. Les tracés A et C posent des problèmes insolubles sur la qualité de l'échangeur. Il soutient le commentaire de Mme SCHMITT sur l'accroissement inévitable de trafic au sud de la Croix Verte sur la RN1, quel que soit le tracé retenu, et suggère la création d'un échangeur.

Il estime que l'échangeur de la Croix Verte devra être réaménagé dans tous les cas de figure. Il pense que le choix du tracé B représenterait une bonne occasion de réviser l'échangeur proposé et il s'associe à la demande de M. LOUP auprès du maître d'ouvrage en réclamant la création d'un groupe spécifique d'étude sur le réaménagement de cet échangeur.

M. DOUCET propose de reporter la question de l'échangeur de la Croix Verte, des dessertes locales en général et des transports locaux, à la réunion du 25 octobre où il est prévu un point d'étape. Il propose d'enchaîner le débat sur la question des nuisances.

#### LES NUISANCES

**M. Rémy LAGACHE**, Directeur adjoint, Laboratoire des Ponts et Chaussées - CETE Nord Picardie à Lille, procède à un exposé sur la qualité de l'air et sur l'acoustique dans les projets d'infrastructures routières.

Il explique que toute évaluation de bruit doit prendre en compte le fait que le décibel est une unité de mesure logarithmique. Il ajoute que la législation en termes de protection des riverains se fonde sur la mesure de moyennes sur des durées données en non pas sur des pics. La législation préconise une obligation de limitation des nuisances sonores lorsque celles-ci représentent une variation mesurée significative par rapport à la condition préexistante, antérieure à l'infrastructure routière. Les limitations imposées sont différentes pour la période de mesure diurne et la période de mesure nocturne.

La mesure de la qualité de l'air est complexe, comprenant des processus qui vont de l'émission jusqu'à la dispersion. Il faut prendre en compte que les polluants émis à l'échappement ne sont pas directement les polluants que respirent les riverains, du fait d'un phénomène de dilution et de transformation. Il existe des seuils d'alerte et de recommandation et d'information, ainsi que des valeurs limites préconisées sur une période temporelle. Suite aux normes imposées aux constructeurs automobiles, la quantité de polluants émis baisse d'année en année, quoique l'augmentation continue du trafic diminue la portée de cette évolution. L'étude pour un projet d'infrastructure routière prend en compte deux facteurs : la concentration modélisée de polluants, et le nombre d'habitants qui y seront soumis. Le croisement de ces valeurs génère un indice de pollution et de population permettant d'évaluer le degré d'exposition des riverains.

M. NEGRE indique que l'étude sur le bruit pour le projet de l'A16 a commencé par une vingtaine de mesures acoustiques, ensuite modélisées, pour une bonne connaissance de l'état initial. Cela fut suivi, pour chacun des tracés envisagés, par une estimation des nuisances sonores qui seraient générées à l'horizon 2030, afin de vérifier leur conformité aux seuils réglementaires. Il précise que des protections acoustiques seraient nécessaires : un merlon au nord de Maffliers pour les tracés A, B et C, et un merlon à Baillet-en-France pour le tracé D.

M. DOUCET demande pourquoi la présentation des tracés A, B et C n'indique pas le niveau de nuisances sonores actuelles sur la Francilienne à titre de comparaison ?

M. NEGRE répond que ces trois tracés ne toucheraient pas la Francilienne.

M. BOUDER souhaiterait qu'il y ait un schéma montrant une vue générale des bruits générés par tous les axes routiers, et pas seulement les bruits prévus sur les tracés. Il s'interroge sur l'efficacité des merlons pour lutter contre le bruit et la pollution, évoquant l'existence aujourd'hui de méthodes plus modernes, et demande si le maître d'ouvrage a l'intention de réfléchir plus sérieusement à l'isolation acoustique du prolongement prévu.

**M. BARBADIEUX**, Conseiller Municipal à Nerville-la-Forêt, demande pourquoi il n'est pas prévu d'enterrer la route, sinon sur toute sa longueur, au moins là où c'est possible. Il suggère aussi de la couvrir partiellement dans les zones forestières.

**M. Vincent GUERARD**, Collectif Plaine de France, souhaiterait que d'autres solutions que les merlons soient prises en considération pour l'isolement acoustique. Il souligne que l'absence de ces solutions plus performantes donne un avantage au tracé A, qui est semi-enterré, pénalisant les autres tracés qui semblent ainsi plus impactants du fait de leurs nuisances sonores.

M. VALLÉ demande s'il serait possible d'installer sur une partie du tracé B des murs anti-bruits en bois.

M. NEGRE explique que le but des schémas est de permettre une vision du bruit généré directement par l'infrastructure en projet, et non pas de montrer également toutes les sources sonores environnantes. Il ajoute que cependant des analyses ont été faites pour évaluer l'impact indirect, c'est-à-dire l'augmentation du bruit sur les autres axes routiers causée par l'A16 en projet ; cet impact s'est avéré insignifiant, et dans certains cas même bénéfique.

Il ne voit pas comment le tracé A est avantage par rapport aux autres tracés. Il défend le choix de remblais pour le tracé B, imposé par des contraintes d'ordre technique. Il explique que d'une façon générale, c'est le respect des préconisations réglementaires qui détermine le positionnement et le type de protection acoustique choisi. La priorité est de ne pas dépasser les seuils réglementaires.

Mme BREVAN souligne qu'il faut aussi prendre en compte l'impact visuel des solutions de protection, et éviter l'installation par exemple de grandes digues.

M. TOURNAY demande pourquoi on envisage la construction coûteuse d'un mur, alors qu'on pourrait simplement éloigner le tracé des habitations.

M. NEGRE explique que pour enterrer la route, il existe des contraintes techniques de géométrie et des obstacles à franchir. Il évoque des problèmes d'hydrologie, de mouvement des terres déblayées qu'il faut transporter ailleurs. Il faut donc trouver un équilibre entre déblais et remblais.

M. LAGACHE explique qu'un merlon est un ouvrage de génie civil qui ne risque aucunement de s'affaisser. Il précise que c'est une bonne solution de protection sonore, ni meilleure ni moins bonne qu'un mur acoustique. Il ajoute que le merlon peut dévier la pollution de l'air, permettant une meilleure dilution, mais qu'il est insuffisant pour traiter une pollution importante.

**M. Jean-Marc HUNAULT**, AREC, Conseiller Municipal à Villiers-Adam, met l'accent sur les normes qui sont actuellement utilisées dans la législation et qui datent de 1995. Il évoque des normes européennes datant de 2002 qui préconisent la prise en compte de trois

périodes de mesures du bruit au lieu des deux actuelles par l'inclusion d'une période de soirée. Il rappelle qu'à ce jour les pics ne sont pas pris en compte. Il déclare que de nombreux riverains trouvent les niveaux de bruit de référence trop élevés. Soulignant que les normes en termes de pollution font régulièrement l'objet de révisions, il pose la question d'envisager s'il ne faudrait pas revoir les normes de nuisances sonores.

Mme LOUP s'étonne que les dossiers ne présentent que des propositions sans protections. Elle souhaiterait voir des projections où figurent les meilleures protections pour les riverains, voire des choix entre différents types de protections. Elle reprend ensuite la question de l'enterrement de la route, et ses conséquences en termes d'impact sur le chantier. Elle rappelle qu'au vu de la grande importance du projet sur l'avenir, la priorité est de réaliser le meilleur projet possible, même si cela devait causer un chantier plus contraignant dans l'immédiat.

M. CHERFIL s'interroge sur l'impact éventuel du vent dans la propagation des bruits, et il note qu'aucune des études ne prend en compte les vents dominants sur la région. Il se demande pourquoi les cartes montrent sur tous les tracés un impact sonore plus important à l'Est qu'à l'ouest. Il souhaite aussi des précisions sur les nuisances sonores affectant un lycée à Montsoulst sur le tracé B.

M. NEGRE confirme que les études prennent le vent en compte, tout en soulignant que la topographie joue un rôle important, ce qui explique en partie l'absence du phénomène de dissipation vers l'ouest. Il rappelle que la question sur le lycée a déjà été abordée.

Il confirme ensuite que la partie des dossiers à laquelle se réfère Mme LOUP ne montre aucune protection, car l'intention de cette page est de donner une perspective plus générale, montrant ainsi l'impact sans protection. Il explique que les études indiquant les protections précises figurent bien ailleurs dans le dossier. Concernant l'enterrement de la route, il précise qu'à ce stade le détail exact des passages sous terre n'est pas arrêté. Ce n'est que si le tracé A est retenu que la question sera approfondie, et ce en concertation avec tous les intéressés. Il souligne que les impacts d'un enterrement de la route sont loin d'être négligeables.

Mme LOUP élargit la question en suggérant d'enterrer la route sur le tracé B au passage de la voie ferrée.

M. NEGRE répond que dans ce cas il faudrait enterrer intégralement la section, ce qui deviendrait une question de surcoût. Il évoque aussi d'éventuels problèmes techniques concernant la connexion avec la Croix Verte. Il rappelle enfin qu'un tunnel est une zone sensible en termes de sécurité routière et qu'ainsi la tendance est d'éviter l'enterrement d'une route si ce n'est pas absolument nécessaire.

M. NEGRE reprend alors le sujet de la qualité de l'air. Il annonce qu'actuellement sur la zone, la qualité de l'air est de bonne à très bonne par rapport aux normes en vigueur. Dans le contexte du projet, des mesures très précises ont été effectuées sur une soixantaine de points, en hiver et en été, pour relever les teneurs en NO<sup>2</sup> et en benzène. Il en ressort un impact notable sur la RN1, lequel diminue très vite à une soixantaine de mètres de l'infrastructure.

L'étude de l'impact causé par l'A16 est basée sur des hypothèses maximalistes, et indique dans le cas de tous les tracés une augmentation en teneur d'ici 2030 de l'ordre de 6,5%, laquelle sera d'ailleurs probablement compensée du fait des progrès constants des constructeurs automobiles sur les émissions. Au final, les valeurs prévues en teneurs seront toujours inférieures aux objectifs de qualité. Les quatre tracés ont chacun des résultats

quasi-identiques. Les résultats de l'étude concernant l'indice de pollution et de population sont sensiblement les mêmes.

M. LAGACHE reprend la question posée sur les normes utilisées, en précisant que les études conduites pour ce projet sont faites en conformité avec le droit français, même s'il est exact que les normes européennes sont plus contraignantes. Concernant la prise en compte des vents dominants, il indique que les logiciels utilisés évaluent non seulement le vent, mais aussi la température, qui influent l'un comme l'autre sur les conditions de propagation.

**M. LAMARINE**, habitant de Montsoul, trouve que les études ne font pas assez mention de la gare de Montsoul, notamment en ce qui concerne son accès par les bus. Il suggère la possibilité de développer ses accès pour faciliter la circulation dans le secteur.

M. DOUCET répond que cette question sera reprise lors de la réunion sur le thème des dessertes locales.

Mme GUIARD-TORIKIAN déplore que les documents fassent état d'une concertation qui aurait eu lieu en février 2006, alors que c'était en fait une campagne d'information où les participants n'avaient pas la parole.

Mme BREVAN déclare avoir trouvé la réunion très intéressante. Elle conseille aux participants de se reporter aux dossiers car les sujets abordés sont complexes, même si beaucoup d'éclaircissements ont été apportés durant le débat. Elle évoque la prochaine réunion le 18 octobre à Persan, en présence d'un représentant de la SANEF. Elle rappelle que la réunion libre du 9 novembre comprendra des ateliers auxquels elle invite les participants qui le souhaitent à s'inscrire. Elle indique que les cahiers d'acteurs seront bientôt disponibles. Elle conclut avec ses remerciements à tous.

(FIN DE LA RÉUNION : 18 H 35)