

# CONSEIL RÉGIONAL ILE-DE-FRANCE

## CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Novembre 2007



Le Conseil régional, qui est à l'origine de la demande de débat public sur le prolongement d'A16 a souhaité publier le présent cahier d'acteur, afin de contribuer à la réflexion collective sur ce projet.

Ce document explique tout d'abord les raisons qui ont conduit la Région à saisir la Commission nationale du débat public en 2006.

Il présente ensuite les principales dispositions du projet de nouveau Schéma Directeur de la Région d'Ile de France, arrêté par la Région le 15 février 2007 et soumis à enquête publique du 15 octobre au 8 décembre 2007, susceptible d'influer sur le choix du tracé.

Enfin, il justifie le choix du Conseil régional de préconiser le tracé B (tracé court) pour la réalisation du prolongement d'A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne.

### Contact :

**Conseil régional d'Île-de-France**  
33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris  
Tél. : 01 53 85 53 85  
<http://www.iledefrance.fr/>

## POURQUOI LA RÉGION A-T-ELLE DEMANDÉ UN DÉBAT PUBLIC ?

Lors de la présentation du projet de prolongement d'A16, en 2004/2005, l'Etat avançait trois objectifs :

- Orienter le trafic de l'A16 vers le réseau de voies rapides franciliennes.
- Permettre la requalification de la RN1 dans la traversée des communes de Montsoult et de Maffliers.
- Rétablir la continuité Est-Ouest de la Francilienne.

Aujourd'hui, si le principe de prolongement d'A16 jusqu'à la Francilienne, afin de décharger la RN 1 à Montsoult et Maffliers est admis quasi-unanimement comme une nécessité, la décision de l'Etat de privilégier le tracé du schéma directeur de 1994, désormais dénommé tracé A est contestée.

**C'est pourquoi le Conseil régional a décidé de saisir la Commission nationale du débat public.**

**La demande du Conseil régional se justifie ainsi par trois raisons :**

- L'impact environnemental du tracé A est particulièrement sévère pour les paysages traversés et constitue, par l'effet de coupure induit, une atteinte grave à l'agriculture.
- La principale justification du tracé A est qu'il rend possible son extension éventuelle au sud de la Francilienne jusqu'au BIP à travers la Plaine de France, ainsi que l'Etat le prévoyait à l'origine. Ce prolongement ne figure plus dans les intentions de l'Etat au titre du réseau routier national, mais la liaison Francilienne-BIP est évoquée au titre du réseau décentralisé comme projet à ré-examiner. En tout état de cause, le Conseil régional, en accord avec le SIEVO et la commune de Sarcelles, s'oppose à ce prolongement.
- Le projet de prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne, dont le coût est évalué aux environs de 200 M€, dépasse les seuils ouvrant la faculté, pour la Région, de demander l'organisation d'un grand débat public, comme ceux organisés, en 2006, pour le prolongement de l'A12, le bouclage de la Francilienne à l'ouest et l'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine.

Cahier d'acteur  
Conseil Régional Ile-de-France  
réalisé dans le cadre  
du débat public organisé par

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Prolongement de l'A16  
de l'Isle-Adam à la Francilienne

De plus, le projet de schéma directeur de la Région d'Île de France, arrêté par le Conseil régional le 15 février 2007 présente de nouvelles dispositions :

- Au plan général, en privilégiant l'aménagement durable, la protection des espaces naturels et des continuités écologiques, ainsi que le développement des transports collectifs.
- Au plan local, en proposant un projet d'organisation et d'utilisation de l'espace situé dans la zone concernée par les tracés du prolongement d'A16.

Cette nouvelle donne doit être prise en compte dans les choix pour le prolongement d'A16.

La CNDP ayant répondu favorablement à la demande de débat public, la population dans son ensemble a pu s'exprimer sur les attentes qui sont les siennes au regard du projet. Le Conseil régional a écouté ce qui s'est dit dans les différentes réunions. Prenant en compte ces attentes au regard du projet de SDRIF arrêté en février 2007, il a rédigé le présent cahier d'acteur.

## LE PROJET DE SDRIF ET LE PROLONGEMENT DE L'A16

La Région a engagé la Révision du SDRIF depuis le 25/06/2004, mettant ainsi en œuvre une de ses compétences essentielles.

Le projet de SDRIF a été arrêté le 15 février 2007 par le Conseil régional. Il est soumis à enquête publique dans l'ensemble de l'Île de France du 15 octobre au 8 décembre 2007.

### Que dit le projet de SDRIF sur le prolongement d'A16 ?

Le prolongement d'A16 fait partie des éléments relatifs au réseau routier national dont l'inscription au SDRIF a été demandée par l'Etat en 2005.

A ce sujet, le projet de SDRIF indique que « certains projets d'infrastructures ou opérations, dont la maîtrise d'ouvrage relève de l'Etat, ne reçoivent pas l'adhésion de la Région ». Il en est ainsi du prolongement de l'autoroute A16 et de l'aménagement de son échangeur avec la Francilienne dans la configuration inscrite dans le SDRIF de 1994.

*Le Conseil régional s'est donc, de fait, prononcé défavorablement sur le tracé A.*

### Les objectifs et orientations d'aménagement du projet de SDRIF et leur incidence sur le prolongement d'A16

Le projet de SDRIF prévoit un « front urbain d'intérêt régional » situé à l'est des agglomérations de Montsoult et Maffliers.

Ce front urbain d'intérêt régional souligne la ligne de contact entre l'espace urbanisé et l'espace naturel qu'il préserve, situé plus à l'est, en particulier les vergers. Son traitement doit assurer un rôle de transition et de valorisation réciproque entre l'espace urbain et les espaces ouverts.

Toutes les variantes de prolongement de l'A16 sont concernées, hormis la D.

La variante courte (tracé B), située à l'ouest du front urbain d'intérêt régional serait préférable aux tracés A et C, qui sont à l'extérieur du front urbain d'intérêt régional.

### Le projet de SDRIF :

#### « Les trois défis et les cinq objectifs pour un développement durable »

Visant la robustesse, la qualité de vie et la cohésion régionales, le SDRIF fixe trois défis majeurs, transversaux à ses orientations, et cinq objectifs fondamentaux pour un développement durable de l'Île-de-France. Ils correspondent à la fois aux enjeux de proximité et à ceux liés aux effets de la mondialisation et du changement climatique.

Les trois défis sont de :

- favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale ;
- anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles ;
- développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial.

Les cinq objectifs qui répondent à ces défis visent à :

- offrir un logement à tous les Franciliens, avec un objectif centrale : construire 60 000 logements par an pendant 25 ans et viser un taux de 30 % de logement social à terme ;
- doter la métropole d'équipements et de services de qualité ;
- préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international ;
- promouvoir une nouvelle politique de transports au service du projet régional.

A ces objectifs correspond une ambition spatiale :

- un polycentrisme plus compact ;
- une limitation de la consommation d'espace ;
- la densification des espaces urbains existants et la mutation des friches ;
- une organisation optimisée du système de transports, la préservation et la valorisation des espaces naturels, la prise en compte des risques.

## **Les fronts urbains dans le projet de SDRIF**

### **Définition**

La maîtrise de l'évolution des fronts urbains est une orientation d'aménagement. « Sont considérés comme fronts urbains les lignes de contact entre espaces urbains et espaces naturels, agricoles et forestiers. La maîtrise de ces fronts a pour objectifs de préserver les entités agricoles, naturelles et forestières, les continuités et liaisons entre ces entités et les coupures d'urbanisation. Ils constituent des limites d'urbanisation et leur traitement assure un rôle de transition et de valorisation réciproque entre l'espace urbain ou à urbaniser et les espaces ouverts ».

### **Orientations**

« Elles sont différentes selon qu'il s'agit de fronts urbains des espaces urbanisés, des fronts urbains des espaces à urbaniser ou des fronts urbains d'intérêt régional. Ces derniers concernent exclusivement les fronts urbains situés en ceinture verte, sont expressément cartographiés (trait marron) sur la « carte générale ». D'intérêt régional, particulièrement sensibles voire menacés, ces fronts urbains doivent être intangibles. Aucune urbanisation nouvelle ne pourra les franchir ».

## **Continuités écologiques, agricoles et liaisons vertes**

Lors de la réalisation d'infrastructures de transport, les continuités écologiques ou coupures d'urbanisation à maintenir (doubles flèches) et les continuités agricoles ou liaisons vertes à créer ou à renforcer (simples flèches) doivent être préservées ou restaurées.

Dans le projet de SDRIF sont inscrites les continuités écologiques suivantes :

- *Continuités écologiques entre Saint-Martin-du-Tertre et Maffliers et entre Montsoult et Chauvry.*

Elles correspondent à des continuités écologiques de niveau régional qui doivent être maintenues. Elles font partie d'une grande pénétrante boisée s'étendant depuis l'Oise jusqu'à l'agglomération centrale francilienne. Les orientations d'aménagement du projet de SDRIF sont la protection, la consolidation et le maillage de cette entité boisée.

- *Liaison verte entre Presles et Nerville-la-Forêt.*

Elle suppose une véritable infrastructure verte adaptée au contexte du territoire traversé et répondant aux besoins de multiples usagers (piétons, cyclistes, cavaliers) ; elle participe à un réseau de circulation douce. Elle s'appuie notamment sur un chemin de grande randonnée (GR1) et impose donc un franchissement de l'infrastructure routière.

Le secteur se caractérise également par la présence d'une grande pénétrante agricole : celle-ci forme un ensemble agricole homogène qui traverse la plaine de France et

se termine aux confins de l'Oise. Deux continuités sont particulièrement soulignées dans la carte de destination générale.

- *Liaison verte entre Maffliers et Villaines-sous-bois.*

Elle a pour objet de permettre la connexion entre espaces agricoles et doit être maintenue pour assurer la pérennité et le fonctionnement de ces entités. Ce qui implique notamment la possibilité de passage des engins agricoles grâce à des aménagements et réseaux adaptés.

- *Continuité écologique entre Villaines-sous-bois et Attainville (qui se prolonge vers le sud).*

C'est à la fois une continuité écologique et une coupure d'urbanisation située dans une zone agricole soumise à une forte pression urbaine.

## **Les espaces boisés**

L'intégrité des bois et des forêts doit être assurée.

Les grandes infrastructures doivent dans la mesure du possible, éviter les espaces boisés. Si tel n'est pas le cas, il convient que leur impact soit limité.

## **Les transports collectifs**

Le projet de SDRIF retient un objectif de réorganisation des transports collectifs pour le secteur : Montsoult constituerait un pôle d'échange ferroviaire, avec au sud et jusqu'à Paris, un service de haute capacité et de fréquence élevée.



*Le projet de SDRIF (extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire)*

## LE POINT DE VUE DE LA RÉGION SUR LES TRACÉS PROPOSÉS PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Pour la Région, la fonction essentielle que doit remplir la nouvelle infrastructure est de permettre au trafic régional et national écoulé par la RN1 de ne plus traverser les agglomérations de Montsoul et de Maffliers.

La sécurité et le bien être des habitants doivent être préservés.

La Région demande également que le tracé du prolongement de l'A16 intègre les objectifs et orientations d'aménagement contenus dans le projet de SDRIF, notamment :

- Respect des continuités écologiques, en particulier de la grande pénétrante boisée Oise-agglomération centrale francilienne.
- Prise en compte du « front urbain d'intérêt régional ».
- Préservation de la qualité de vie des populations actuelles et futures.
- Préservation de l'activité agricole et du développement économique en général.
- Préservation de la Plaine de France.

## CES CONSIDÉRATIONS CONDUISENT LE CONSEIL RÉGIONAL A PRÉCONISER LE TRACÉ B.

En effet :

- Les études montrent que le tracé B est celui qui décharge le plus la RN1 à Montsoul et à Maffliers, ainsi que la RN 184 dans la Forêt de l'Isle Adam. Il consiste en fait à réaliser une déviation de Montsoul et Maffliers, ce qui répond pleinement à l'objectif principal du projet et explique son efficacité.

- De plus, le tracé B n'a pratiquement pas d'influence sur le trafic de la RD301 sud, où circulera le tramway St Denis-Garges-Sarcelles.

- Le tracé B est celui qui préserve le plus l'espace agricole, ainsi que la viabilité des exploitations.

- Le tracé B est compatible avec le projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional, y compris pour la constitution d'un « front urbain d'intérêt régional » à l'est de Montsoul et de Maffliers.

- Le tracé B est celui dont le coût est le moins élevé, et la rentabilité la plus grande.

- Le tracé B peut être combiné au mieux avec

celui de la voie ferrée existante, limitant ainsi au maximum l'effet de coupure et de segmentation de l'espace généré par ces deux infrastructures majeures.

Tous les autres tracés présentent des inconvénients majeurs :

- Le tracé A n'est pas compatible avec le « front urbain d'intérêt régional » prévu au projet de SDRIF. Il traverse les paysages de la Plaine de France et nécessite un échangeur situé dans le périmètre du château classé d'Ecouen. Il est très consommateur d'espaces agricoles et morcelle les exploitations.

- Outre les inconvénients du tracé A, le tracé C accumule les coupures dans les espaces naturels. C'est également le plus coûteux.

- Le tracé D impacte fortement le massif des Trois Forêts et le site classé de la Vallée de Chauvry. Il allonge fortement le parcours des usagers se rendant vers Roissy.

### Conclusions

**La Région préconise le tracé B (tracé court).  
La Région renouvelle son opposition à tout prolongement d'A16 au-delà de la Francilienne.**

Contacts  
Commission particulière du débat public (CPDP)  
Prolongement de l'A16 de l'Isle Adam à la Francilienne  
59 avenue de l'Europe - ZI de Domont - 95330 Domont  
Tél : 01 30 11 99 44 - Fax : 01 39 91 85 96  
contact@debatpublic-projet-a16.org  
www.debatpublic-projet-a16.org

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Prolongement de l'A16  
de l'Isle-Adam à la Francilienne