

JOURNAL N°2 du DÉBAT PUBLIC A16

Octobre 2007

ZOOM... L'INFORMATION SUR LE DÉBAT PUBLIC

Éditorial

Vous êtes de plus en plus nombreux à participer au débat public sur le prolongement de l'A16 entre la Francilienne et L'Isle-Adam. Plus de 350 personnes ont assisté aux premières réunions publiques, en présence de nombreux élus et de représentants d'associations. Près de 4000 d'entre vous ont consulté le site Internet du débat public et la Commission a reçu les premières questions posées au maître d'ouvrage. Chacune d'entre elle trouvera sa réponse. Elles seront ensuite mises en ligne sur le site.

Pour encourager le débat et permettre à chacun de s'informer et s'exprimer, une réunion publique complémentaire est organisée à Persan, jeudi 18 octobre prochain.

Continuez à nous écrire, à nous faire part de vos avis, de vos idées ou de vos questions, le débat public a besoin de vous tous.

Directeur de la publication
Claude Brévan

Comité de Rédaction
Pierre-Gérard Merlette,
Pierre-Louis Doucet,
Olivier Réchauchère
et Alexandra Moreau

Conception/Réalisation
Publicis Consultants |

Photos
Etat d'Esprit, Vincent Kowalski

La Commission particulière a souhaité informer le plus largement possible le public de l'organisation du débat. À ce titre, une vaste campagne d'information auprès du public a été mise en place :

- diffusion des trois numéros du «Journal du débat» à près de 38000 foyers dans 24 communes ;
- distribution des documents dans les lieux publics (marchés, centres commerciaux, barrières de péage, gares SNCF...). À ce jour plus de 15000 documents ont été distribués ;
- envoi postal des documents à près de 800 acteurs du débat ;
- mise à disposition de 500 affiches dans les mairies, commerces, panneaux d'information dans le périmètre concerné par le projet ;
- annonces des réunions publiques sur les panneaux lumineux des communes, dans les journaux municipaux et sur les sites Internet ;
- organisation d'une exposition itinérante dans une quinzaine de lieux publics.

La Commission particulière tient à remercier, à ce titre, l'ensemble des collectivités et organismes qui l'aident à promouvoir le débat public, l'information et la participation de la population.



INFORMATION IMPORTANTE

À la demande de nombreux participants, **toutes les réunions publiques débutent maintenant à 20h00** sauf la réunion publique du samedi 13 octobre, à L'Isle-Adam, maintenue à 15h30.

Une réunion publique complémentaire est organisée à Persan, salle Marcel Cachin, place Salvador Allende, jeudi 18 octobre prochain, à partir de 20h00. Elle traitera des déplacements, de l'environnement et du développement local.

RETOUR SUR LES PREMIÈRES RÉUNIONS PUBLIQUES

«Une population en attente d'une solution !»

Plus de 200 personnes ont participé, jeudi 13 septembre, à la séance d'ouverture du débat public organisée à Domont, en présence de nombreux élus.

C'est devant une assemblée attentive que le débat public sur le prolongement de l'A16 entre L'Isle-Adam et La Francilienne s'est ouvert à Domont, en présence des représentants de l'État, des élus, des acteurs socio-économiques et des membres d'associations de riverains ou de défense de l'environnement. Avant d'engager les débats, **Pascal Lelarge**, préfet, directeur régional de l'Équipement Ile-de-France (DREIF) et **Jérémie Nègre**, chef de projet, ont brièvement présenté le projet, ses objectifs et les enjeux soulevés qui sont, pour mémoire: de raccorder l'A16 au réseau de voies rapides urbaines d'Ile-de-France; d'établir la continuité de la Francilienne; de supprimer le trafic de transit dans la traversée de Montsoult et de Maffliers; de requalifier et sécuriser la RN1 dans la traversée de Montsoult et de Maffliers; de délester les voiries locales.

«Le prolongement de l'A16 se poursuivra-t-il au-delà de la Francilienne?»

La parole a rapidement été donnée au public qui a pu à cette occasion



s'exprimer, sans contrainte et sans tabou, sur le projet et son environnement. Il a ainsi été souvent question de l'éventualité d'un aménagement de la liaison entre la Francilienne et le boulevard intercommunal du Paris (BIP) dont les «emprises n'ont toujours pas été levées». «L'État a renoncé à prolonger l'autoroute A16 au-delà de la Francilienne» a indiqué **Pascal Lelarge**, soulignant toutefois que seules «les autorités locales sont compétentes pour aménager et décider de l'aménagement de leur commune

et de leur territoire». Certains auraient à ce titre souhaité que le débat public permette de débattre d'une «vision d'ensemble» des projets jusqu'à Sarcelles par exemple. La réduction des surfaces de terres agricoles dans le nord du Val d'Oise suscite également des réactions d'autant plus vives que certaines d'entre elles ont déjà été amputées en raison des nombreux aménagements routiers réalisées depuis une trentaine d'années: giratoires, déviations, etc.

Jeudi 20 septembre, plus de 150 personnes se sont données rendez-vous à la salle des fêtes de Baillet-en-France pour évoquer les enjeux de déplacement aux différentes échelles du territoire, avec la participation de **Francis Beaucire**, professeur agrégé de géographie à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, invité à l'initiative de la Commission particulière.

«Pourquoi faut-il patienter jusqu'en 2016?»

En écho aux propos tenus par **Jérôme Chartier**, député-maire de Domont, lors de la réunion d'ouverture, qui craignait que le prolongement de l'A16 soit «un nouveau serpent de mer», les délais de réalisation du projet ont été jugés trop longs, au regard de l'urgence à agir. Pourquoi ne pas réaliser rapidement ce projet ou mettre en œuvre des solutions provisoires et immédiates ont demandé des riverains de la RN1? Un tel ouvrage nécessite de réaliser des études, des concertations, une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, des acquisitions foncières et enfin de conduire des travaux, a justifié **Marie-Christine Prémartin**, directrice adjointe régionale de l'Équipement.

Ces délais ne peuvent donc pas être raccourcis de manière significative et conduisent à une mise en service du prolongement vers 2016. Quant aux aménagements provisoires, notamment à la Croix-Verte, ils ne peuvent être réalisés sans connaître auparavant le point de raccordement de l'A16 avec la Francilienne.

Dans l'attente d'une solution, **Christiane Aknouche**, maire de Baillet-en-France, a regretté que les trafics locaux sur les voiries communales soient parasités par des trafics de contournement de la Francilienne. Elle s'est d'ailleurs interrogée sur la capacité d'une future infrastructure à répartir les trafics selon leur nature, maintenant que les habitudes sont prises.

«Développer très fortement les transports en commun».

Répondre aux besoins de déplacements en favorisant les transports en commun, constitue une priorité du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a rappelé **Jean-Pierre Girault**, président de la commission transports du Conseil régional Ile-de-France et administrateur du STIF. En 2008, deux bus de type Mobilien (circulant de 5h30 à 0h30) seront mis en service et relieront Persan et Domont à Cergy ou à Roissy. Des projets ferrés sont également à l'étude parmi lesquels, à long terme, le projet «métrophérique» ou «Arc express» de transport en commun autour de l'Ile-de-France.



FRANCIS BEAUCIRE
PROFESSEUR AGRÉGÉ
DE GÉOGRAPHIE
À L'UNIVERSITÉ DE PARIS 1

Le prolongement de l'autoroute A16 concerne un tronçon d'une dizaine de

kilomètres tout au plus. S'agit-il d'un projet local ?

Quelles que soient leur longueur ou leur ampleur, les projets d'infrastructure sont toujours des projets complexes. Le plus souvent, ils sont intéressants à plusieurs échelles. Dans le cas présent, le projet est un raccordement entre une autoroute radiale, l'A16, qui met en relation le nord de la France, la Belgique, les Pays-Bas et le tunnel sous la Manche avec une rocade, la Francilienne. Mais c'est aussi une déviation d'agglomération, celle de Montsoult-Maffliers, qui permet en même temps de régler les problèmes posés par un rond-point qui est devenu un «rond-point-noir», inadapté à un croisement de voies rapides. À l'échelle régionale, c'est un complément de maillage modeste dont le niveau d'efficacité attendue est élevé. En effet, il assure la continuité du réseau routier rapide en direction de la principale zone logistique francilienne, qui est située autour de Roissy.

N'y a-t-il pas de solutions alternatives à la voiture ou au camion pour éviter une nouvelle infrastructure autoroutière et favoriser d'autres modes de transport, moins polluants ?

Une vision trop générale de la question fait perdre de vue la nécessité absolue, pour une métropole comme l'Ile-de-France, de son efficacité économique, sur laquelle repose le niveau de vie de près de douze millions d'habitants. Dans le cas des relations en direction du centre de l'agglomération, le réseau ferré n'offre pas encore le niveau de service que l'on rencontre dans d'autres secteurs, comme dans l'ouest ou le long des lignes A et B du RER. Mais on peut imaginer à terme une offre de transport bien plus attractive. Cela ne réglera pas pour autant le sort des relations tangentielles, notamment entre Cergy-Pontoise, la zone de Roissy, et la couronne périurbaine, en Val d'Oise et dans l'Oise toute proche.

Dans le domaine du fret, si l'utilisation de la voie d'eau se développe effectivement comme une alternative au camionnage sur des distances moyennes ou longues, il faut admettre que l'éclatement des chargements acheminés par l'Oise et le canal Seine-Nord, en particulier dans le futur port de Bruyères-sur-Oise, pour desservir les entreprises de l'agglomération produira un trafic local supplémentaire. Même si le bilan environnemental de l'intermodalité voie d'eau-route est positif à l'échelle nationale ou européenne, la voirie du nord de l'agglomération devra écouler ces flux.

COMMENT PARTICIPER ?

- Site Internet de la CPDP : www.debatpublic-projet-a16.org
- Découper et remplir la carte T déjà affranchie ci-jointe.
- Venir aux réunions publiques organisées jusqu'au 22 novembre prochain.
- Écrire à la CPDP 59 avenue de l'Europe 95330 Domont ou nous téléphoner : 01 30 11 99 44



Oui, je souhaite recevoir gratuitement les documents officiels de la CPDP concernant le débat public sur l'A16

NOM : _____ PRENOM : _____

ADRESSE : _____

E-MAIL : _____ @ _____

QUESTIONS / AVIS : _____

ILS ONT DIT...



Je crois qu'on mélange la Francilienne, le carrefour de la Croix-Verte, et le giratoire de la Croix-Verte. En tant que maire de cette commune, je voudrais voir disparaître très rapidement le giratoire de la Croix-Verte, qui nous impose un ralentissement énorme.

Georges Misserey, maire d'Attainville.

Précédemment, je vivais dans l'Oise, j'empruntais tous les jours la RN1 pour me rendre à Domont. Malgré l'implantation de l'A16 de Méru jusqu'à l'Isle-Adam, très peu de véhicules particuliers l'empruntent du fait du péage.

Lydie Chikhane, présidente de l'association du clos du village, Villaines-sous-Bois.

Je suis bien content de découvrir ce qu'est la Commission du débat public. Il faut bien reconnaître que l'histoire de l'A16 est longue pour les élus du secteur. Pour moi, elle a commencé il y a 12 ans, quand j'ai été élu Maire pour la première fois.

Jérôme Chartier, député-maire de Domont.

L'aménagement du carrefour de la Croix-Verte, qui est aujourd'hui le point central de la Francilienne entre Cergy et Roissy, que le conseil général avait l'intention de réaliser au moment où est intervenu cet acte 2 de la décentralisation, est désormais de la responsabilité de l'État.

Gérard Claudel, vice-président délégué du Conseil général du Val d'Oise.

En réalité pour les habitants de ce secteur, la traversée de Montsourt et Maffliers est une véritable préoccupation, bien plus présente que les bouchons que l'on trouve un peu plus loin sur la Francilienne.

Vincent Bryche, président de l'association «Défendre et protéger l'environnement».

Les associations et les agriculteurs du Pays de France se sont donc mobilisés pour demander l'organisation d'un débat public, conformément à la loi. Avec plus d'un millier de signatures, ils ont œuvré auprès du Conseil régional et de France Nature Environnement pour que la Commission nationale du débat public soit saisie du dossier.

Le collectif Plaine de France Ouest.

VERS DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ?

L'association **Agir Autrement** et **Claude Ferré** ont proposé des solutions alternatives au projet soumis au débat. Agir Autrement suggère une solution permettant l'écoulement des flux de véhicules à travers un réseau constitué pour l'essentiel de deux grands axes, la N184 et la RN1, en tenant compte des 3 orientations qui sont les siennes :

- mettre fin aux nuisances des riverains de la RN1 dans les traversées de Montsourt et Maffliers,
- préserver les terres agricoles,
- protéger les sites naturels.

L'association suggère également de rétablir la continuité de la RN1 - entre sa jonction actuelle avec l'A16 au nord et sa jonction avec la RN184 au sud - et de conserver son statut.

Claude Ferré, pour sa part, propose de retenir la solution B (jaune) avec en plus quelques suggestions de raccordements avec la Francilienne RN104 vers Roissy, ainsi que la continuité de la Francilienne venant de Cergy-Pontoise vers Roissy sans aboutir sur le rond-point actuel.

cndp

Commission particulière

du débat public

Prolongement de l'A16

de l'Isle-Adam à la Francilienne

ECOPLI

M 20 G

VALIDITÉ

PERMANENTE



**CPDP SUR LE PROLONGEMENT DE L'A16
DE L'ISLE-ADAM À LA FRANCILIENNE
AUTORISATION 60490
95339 DOMONT CEDEX**