

# JOURNAL N°3 du DÉBAT PUBLIC A16

Novembre 2007

## Les chiffres du débat public

A ce jour, la Commission particulière a reçu :

- 8.743 visites sur son Internet
- 59 questions
- 54 avis
- 14 contributions étayées

Elle a également décidé de publier 15 cahiers d'acteurs.

Deux réunions de travail ont par ailleurs été organisées sous sa responsabilité entre les acteurs et la maîtrise d'ouvrage : l'une sur le rétablissement des circulations agricoles et l'autre sur le demi-échangeur RN1 – A16 au nord de Montsoul.

### 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

## ÉDITORIAL

Après huit réunions publiques, organisées de Domont à Persan depuis le 13 septembre dernier, le débat public sur le prolongement de l'A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne touche à sa fin. Le 24 novembre à minuit, le débat sera officiellement clos. Vous pourrez bien sûr continuer à vous informer sur le projet en consultant sur le site Internet de la Commission particulière, tous les documents, avis, propositions ou questions qui ont contribué à enrichir le débat. Il ne sera, en revanche, plus possible de poser des questions ou de porter à notre connaissance de nouveaux éléments.

S'il est encore trop tôt pour rendre compte du débat, la Commission particulière tient à remercier tous ceux qui ont contribué à sa réussite par la qualité des échanges et la pertinence de leurs interventions, et à vous faire part de ses premières réflexions. Il existe deux consensus : d'une part, personne n'a contesté le besoin d'améliorer la circulation sur la RN1 entre Montsoul et Maffliers ; d'autre part, il est indispensable de réaménager la Croix-Verte.

Des convergences ou des divergences de vues apparaissent sur certains objectifs du projet, la cohérence du réseau routier, les choix de tracé ou les priorités à donner. Néanmoins, l'opportunité du projet peut-être relevée.

Sur la mise en œuvre des solutions, la Commission prendra en considération toutes vos contributions pour rédiger un compte-rendu exhaustif du débat mais ne donnera aucun avis. Ce sera au ministre de l'Ecologie, du développement et de l'aménagement durables de décider quelle sera la solution soumise à enquête publique.

La dernière réunion publique, jeudi 22 novembre à Presles, permettra de s'adresser une dernière fois à la Commission particulière, au maître d'ouvrage et à tous ceux qui ont suivi ce débat pendant ces deux mois et demi. A l'issue de cette réunion, la Commission particulière disposera d'un délai de deux mois pour remettre son compte-rendu. Quant au maître d'ouvrage, il disposera ensuite de trois mois pour prendre et publier sa décision.

# RETOUR SUR LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Neuf réunions, au total, auront été organisées pendant le débat public à l'initiative de la Commission particulière, chacune portant principalement sur un enjeu du projet de prolongement de l'A16. Agriculture, environnement, développement économique, vie quotidienne et projets de territoire ont donc été au menu des débats.

« Un kilomètre de route c'est un kilomètre de route, qu'il soit financé par l'État ou le conseil général, l'effet est le même »

Comment concilier création d'infrastructures et activité agricole et éviter un nouveau morcellement des exploitations ? C'est en substance la question posée par de nombreux agriculteurs venus à la réunion du 4 octobre à Presles, défendre une activité sans cesse attaquée par l'urbanisation. Valorisant la production agricole en Plaine de France et l'organisation commerciale performante qui permet aujourd'hui de toucher directement le consommateur grâce aux ventes directes, **Patrick Dezobry**, président du syndicat agricole du Pays de France et **Jean-Marie Fossier**, président de la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles d'Ile-de-France, ont vigoureusement rappelé qu'une nouvelle « coupure routière » contribuerait à affaiblir durablement l'agriculture dans le département. Les exploitants ont également exprimé le souhait que des voiries adaptées à la circulation des engins agricoles complètent le réseau routier et facilitent l'accès aux champs. Sensible à cette demande, la Commission particulière a décidé d'organiser une réunion de travail entre les représentants agricoles et la direction régionale de l'Équipement Ile-de-France (DREIF) afin de collationner les besoins et de regarder les solutions envisageables.



Protéger les activités agricoles, c'est également défendre leur diversité. **Antoine Thirouin**, exploitant de la cueillette de la Croix-Verte a regretté que certains défenseurs de la cueillette privilégient dans le même temps le tracé (B) qu'il juge le plus pénalisant : « s'intéresser à la cueillette, c'est bien, mais vouloir passer dessus, c'est quand même moins bien », s'est-il exclamé.

« On ne peut pas occulter le problème de la pollution, c'est indubitable »

La lutte contre le réchauffement climatique a semblé plus éloignée des préoccupations quotidiennes. Si un consensus se dégage pour lutter contre la pollution automobile et développer les transports alternatifs, il semble que l'échelle du projet ne favorise pas une vision d'ensemble comme l'a regretté **Vincent Guérard**, au cours de la réunion du 18 octobre à Persan en interrogeant la DREIF sur ce qu'elle compte faire pour « limiter cette hausse des gaz à effet de serre » dans le cadre de ce projet.





« Notre combat municipal, c'est un combat pour le développement économique ainsi que pour tirer notre commune vers le haut »

La question a longtemps été posée : le prolongement de l'A16 s'accompagnera-t-il d'un développement économique du secteur et de la création de nouvelles zones d'activités ? A l'invitation de la Commission particulière, **l'ensemble des maires concernés** par le prolongement de l'A16 ont participé à une réunion publique attendue, le 13 octobre à l'Isle-Adam, au cours de laquelle ils ont pu répondre à cette question et exposer leurs projets de développement d'activités commerciales, artisanales ou industrielles.

A cette occasion, **Jean-Claude Boistard** (maire de Montsout) et **Philippe Kilidjian** (maire de Maffliers) ont démenti la création, dans l'immédiat, d'une zone d'activité de 200 hectares et précisé que la seule zone d'activité existante sur le secteur de la Croix-Verte était la zone dite des « 70 arpents ». Le site « GTM Dumez » devrait être, quant à lui, requalifié en zone d'activité paysagère et pourrait, ultérieurement, accueillir des PME. **Georges Misserey** (maire d'Attainville) a souligné pour sa part qu'il n'avait plus pour l'instant de projet de développement. Evoquant l'éventualité d'autres projets, le maire d'Attainville a rappelé qu'ils seront évidemment conditionnés par le futur tracé de l'autoroute.

Au niveau local, l'intérêt pour les questions environnementales a été plus perceptible et porté par les différents utilisateurs : chasseurs, randonneurs, cavaliers, observateurs de la faune et de la flore, etc. A l'instar de l'association des « amis de la forêt de L'Isle-Adam », qui a fermement condamné toute nouvelle amputation de la forêt, de nombreux intervenants ont par exemple demandé d'établir une continuité forestière depuis Montmorency vers la Picardie et la création de passages « grande faune » de qualité. **Jean-Luc Barrailler**, président de l'association pour la gestion du grand gibier du Val d'Oise, a ainsi proposé une concertation sur les « bio corridors » avec la SANEF (exploitant de l'A16), les chasseurs et les représentants des associations de défense de l'environnement ou de randonneurs.

La fragilité du milieu naturel s'illustre également par les déséquilibres que peut provoquer un tel ouvrage sur la gestion de l'eau ou les zones humides. **Plusieurs élus du syndicat du ru de Presles** ont demandé d'être associés aux études menées par la DREIF au regard des impacts prévisibles du projet et des contraintes importantes hydrologiques et biologiques.



Du développement économique, il a également été fortement question à Persan où de nombreux élus s'étaient donnés rendez-vous pour défendre l'amélioration de la desserte du nord du Val d'Oise et du sud de l'Oise. Comment accompagner le développement économique du territoire sans être relié à l'A16 s'est interrogé **Arnaud Bazin**, maire de Persan et vice-président du Conseil général du Val d'Oise. D'autant plus que cette commune, l'une des plus pauvres du département, a subi plusieurs crises de désindustrialisation et connaît un taux de chômage important. Favorable à un échangeur complet à Persan afin de desservir les futures zones d'activité, il estime que la population subit aujourd'hui les contraintes de l'infrastructure sans en recueillir les bénéfices. « Notre combat municipal, c'est un combat pour le développement économique ainsi que pour tirer notre commune vers le haut » a-t-il plaidé.

## Le prolongement de l'A16 et le projet de SDRIF

Soumis à enquête publique depuis le 15 octobre, le projet de schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) pour la période 2007-2032 est un document d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui définit une vision globale, à 25 ans, de l'Ile-de-France et de ses territoires. Il affiche des ambitions et des objectifs à faire prendre en compte au niveau local. Il se substituera au SDRIF adopté en 1994.

Interrogée sur les nouvelles contraintes imposées par le projet de SDRIF, la direction régionale de l'Equipement Ile-de-France représentée par Marie-Christine Prémartin, directrice régionale adjointe et Jérémie Nègre, chef du projet A16, ont évoqué, jeudi 25 octobre à L'Isle-Adam, la difficulté à se référer à un document en cours d'évolution. Si le SDRIF adopté en 1994 est actuellement le texte de référence sur lequel se fondent les études, il est cependant nécessaire de prévoir les évolutions prévues dans le futur document. Par exemple, le SDRIF prévoyait une zone d'urbanisation sur les communes de Maffliers, Montsoult et Attainville qui représentaient près de 190 hectares tandis que le projet de SDRIF, en cours d'élaboration, ouvre seulement 100 hectares à l'urbanisation et créé un « front urbain » destiné à limiter l'urbanisation des espaces agricoles.



## ERRATUM - ERRATUM - ERRATUM - ERRATUM - ERRATUM

Dans le précédent journal du débat (page 2), nous avons évoqué la mise en service par le STIF de bus type Mobilien reliant Persan et Domont à Cergy ou à Roissy. Il fallait lire : « reliant Persan-Beaumont à Cergy ou à Roissy ».

**PATRICE CARVALHO,**  
*vice-président du Conseil général de l'Oise*



## « QUELS SONT LES PROJETS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'OISE EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ? »

« Bien que l'infrastructure projetée concerne le département du Val d'Oise, des répercussions de ce projet sont attendues dans le département de l'Oise, traversé par l'autoroute A16. Sur la majorité des axes routiers départementaux, on observe d'importants trafics dont découlent des difficultés de circulation pour les usagers.

Une étude réalisée par le CETE Nord-Picardie en novembre 2006 sur les scénarios d'évolution de la circulation routière dans le Sud de l'Oise à l'horizon 2025 montre, à ce titre, que l'accroissement de la circulation pourrait atteindre 50 % par rapport à la situation de 1999. La présence des Parcs naturels régionaux (PNR) du Vexin Français et Oise – Pays de France constituent, par ailleurs, un enjeu majeur dans les projets d'aménagement du sud du département.

Cet état des lieux a conduit le Conseil général de l'Oise à adopter en 2006 un plan routier à 15 ans - qui n'impactera pas les PNR - qui comprend des opérations d'intérêt régional et des déviations d'agglomération et dont l'objectif principal est d'offrir des infrastructures routières modernes et de créer des liaisons interrégionales nécessaires au développement du département. Celles-ci ne peuvent toutefois que se raccorder sur des voies similaires.

C'est dans ce sens que le prolongement de l'A16 vers la Francilienne est bienvenu. Les opérations directement concernées sont :- la liaison Beauvais (A16) – Neufchâtel-en-Bray (A29) ; - la liaison Creil (RD 1016) – Chambly (A16) ; - la liaison Gisors – Chaumont-en-Vexin – Méru.

Il semble donc que la situation actuelle de la RN1 à Montsault et Maffliers pose le problème de l'écoulement du trafic de l'A16 qui sera amplifié par les projets routiers du conseil général de l'Oise. Le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne permettra de lever cette réserve et donnera une cohérence à l'ensemble des projets. Les avantages apportés par l'A16 sont considérables pour notre département notamment par une parfaite irrigation des zones d'activité implantées sur son parcours. »



