

SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

PROLONGEMENT

de l'autoroute **A 16**
de L'Isle-Adam à la Francilienne



Le Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables a délégué la maîtrise d'ouvrage du prolongement de l'autoroute A16 à la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF).
Sous l'autorité du Préfet de la région d'Île-de-France, la DREIF a une double mission d'étude et de proposition pour la mise en œuvre des politiques d'aménagement et d'équipement au niveau régional.



L'autoroute A16 se termine aujourd'hui peu après L'Isle-Adam.

Son projet de prolongement s'inscrit dans un processus d'une quarantaine d'années, jalonné de dialogues et de décisions qui l'ont fait évoluer vers un périmètre plus restreint.

Le Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables propose de raccorder l'A16 à la Francilienne, afin d'offrir un débouché de bonne qualité aux automobilistes qui empruntent cet axe en direction du Nord et de l'Est de l'Île-de-France.

L'absence de ce débouché aujourd'hui provoque une situation de saturation sur la RN1 encore amplifiée par les problèmes de congestion au carrefour de la Croix-Verte. Cette situation, pénalisante pour l'utilisateur, dégrade aussi grandement la qualité de vie des habitants des communes traversées, notamment le long de la RN1 à Montsoult et Maffliers.

Saisie par le Conseil Régional d'Île-de-France et par l'association France Nature Environnement, la Commission Nationale du Débat Public s'est prononcée en faveur de l'organisation d'un débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne.

Le débat public porte donc sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du prolongement, pour lequel 4 tracés différents sont proposés. Il porte également sur les aménagements liés au projet, à savoir la requalification de la RN1 et le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte.

LE TERRITOIRE DU PROJET

En quelques décennies, le territoire où s'inscrit le projet de prolongement de l'autoroute A16 a été soumis à des développements urbains importants, avec en particulier la création de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise à l'Ouest, et le développement soutenu de Roissy, à l'Est.

Le territoire du projet est également caractéristique de la « ceinture verte », notion établie par le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF) de 1994 pour souligner la volonté de maîtriser le développement urbain et de préserver espaces boisés et espaces agricoles. En bordure des parcs naturels régionaux de l'Oise-Pays de France et du Vexin Français, ce territoire est traversé par le site classé de la Vallée de Chauvry et par les sites inscrits du Massif des trois Forêts et de la Plaine de France. Ces sites protégés tentent de préserver le caractère naturel et rural du patrimoine. La Plaine de France est également le cœur d'une activité agricole performante, essentiellement tournée vers la polyculture.

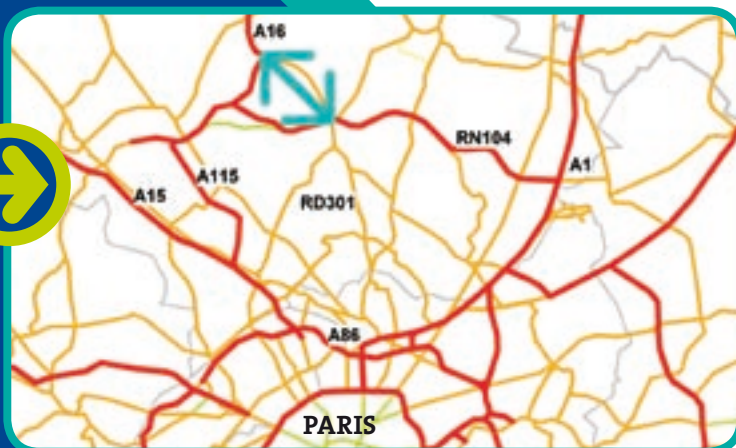
Selon qu'il s'agisse de l'infrastructure du projet ou de ses effets structurants, deux échelles de territoire sont concernées :

- **la zone d'influence directe**, qui concerne les communes d'Attainville, Baillet-en-France, Bethemont-la-Forêt, Chauvry, Maffliers, Montsoult, Nerville-la-Forêt, Presles, Villaines-sous-Bois et Villiers-Adam ;

Avec 15 000 habitants, la zone d'influence directe présente une démographie très dynamique mais très variable selon les communes. Elle regroupe des communes à dominante rurale et caractérisées par des logements individuels. Le taux d'emploi y est relativement faible à l'exception de Baillet-en-France et Montsoult.

- **la zone d'influence élargie**, qui se situe principalement dans une bande d'une douzaine de kilomètres de part et d'autre du projet de prolongement de l'autoroute A16.

La zone d'influence élargie, regroupant 430 000 habitants, présente une démographie dynamique et ses emplois et ses besoins en déplacements sont liés à la croissance du pôle de Roissy. On peut y distinguer au Sud et à l'Est des secteurs fortement urbanisés et au Nord et à l'Ouest des secteurs à dominante rurale, avec des espaces boisés et des terres agricoles.



Source : DREIF

Les zones d'influence du projet



Source : Fd IGN GeoFla - Insee, Sirene, Sitadel - Réalisation GEODE Étude A7-conseil

Les communes de la zone d'influence directe



Source : DREIF
Fond de plan : BD ORHTO © IGN 2003



UNE SATURATION ROUTIÈRE QUI DÉGRADE LE CADRE DE VIE DES HABITANTS



Des axes routiers congestionnés

Les autoroutes et routes à 2x2 voies voisines (A16, RN184, RN1, RN104, RD301) subissent toutes des niveaux de trafic importants allant de 33 000 à 56 000 véhicules/jour.

On distingue cependant les trafics des axes orientés Nord/Sud (A16/RN1/RD301), généralement plus importants mais à croissance plus faible, de ceux de l'axe Est/Ouest (RN104), mis en service récemment mais qui augmentent très rapidement.

Avec ces niveaux de trafic, les infrastructures mal adaptées sont inévitablement saturées. Ainsi, la congestion des axes est manifeste sur la RN1 dans la traversée de Montsoul et Maffliers et sur la Francilienne de part et d'autre du Carrefour de la Croix-Verte. Cette situation engendre un report conséquent du trafic sur la voirie locale.

L'impact du trafic sur la qualité de vie des habitants de Montsoul et Maffliers

A Montsoul et Maffliers, la gêne subie par la population est due aux 36 500 véhicules (dont 2000 poids lourds) qui traversent tous les jours ces deux communes.

L'accidentologie sur la RN1

Entre 2000 et 2004, sur la section comprise entre Montsoul et Maffliers, 15 accidents corporels ont entraîné la mort de 2 personnes ainsi que 6 blessures graves et 18 légères.

Le bruit et la gêne sonore

La traversée de Montsoul et Maffliers présente des caractéristiques de voie rapide, dont l'impact sonore affecte la vie urbaine. Certaines habitations riveraines subissent 70 dB(A) en bord de route. Une centaine d'habitations riveraines sont concernées par des niveaux supérieurs à 65 dB(A).

La qualité de l'air

D'après les mesures effectuées, la pollution atmosphérique dépasse les objectifs de qualité en bordure de la RN1 mais redescend sous les seuils à une cinquantaine de mètres de la voie pour rejoindre la pollution de fond au-delà d'une centaine de mètres. C'est donc surtout pour la centaine d'habitations riveraines et pour les usagers piétons et cyclistes de la RN1 que la pollution atmosphérique est problématique.

Des prévisions de trafic qui préfigurent une aggravation de la situation

Selon les études*, la demande de déplacements par la route augmenterait de l'ordre de 12% à l'horizon 2015 en grande couronne et de près de 22% sur la zone du projet.

Cette situation accentuerait la saturation à la Croix-Verte et dans la traversée de Montsoul et Maffliers ; les temps de trajet en seraient fortement dégradés (entre 33% et 50% d'augmentation sur les trajets testés).

* Voir Études de trafic du Dossier des Études



Évolution du trafic entre 1999 et 2004





LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT DE L'A16

Le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne pourrait permettre d'assurer une liaison directe et à haut niveau de service vers l'Est de la région parisienne. Le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte pourrait mettre fin à la discontinuité de la Francilienne et aux perturbations qui en découlent.

Rendre cohérent le réseau de voies rapides urbaines

Raccorder l'A16 au réseau de voies rapides urbaines d'Île-de-France

L'autoroute A16 constitue l'un des itinéraires européens reliant la partie Nord de la région parisienne à la Belgique et à la Grande-Bretagne via la liaison Transmanche. Elle représente également un des barreaux essentiels du réseau national. Le raccordement de l'autoroute A16 au réseau de voies rapides d'Île-de-France permettrait d'améliorer la liaison entre le Nord de la Région Île-de-France, les départements voisins de l'Île-de-France et les pôles régionaux, plus particulièrement celui de Roissy-Charles-de-Gaulle. En s'arrêtant à la Francilienne, cet axe s'intégrerait dans une politique routière qui souhaite désormais privilégier les liaisons transversales et tente de limiter les liaisons radiales qui pénètrent dans la zone dense de l'Île-de-France.

Actuellement, le raccordement avec la Francilienne est assuré par la RN1 qui ne présente ni la capacité ni les caractéristiques nécessaires au trafic qu'elle supporte. Les automobilistes n'adaptant pas leur comportement à ce changement inattendu de qualité de la route, cette section est beaucoup plus accidentogène. Le prolongement de l'A16 propose un tronçon plus sûr, plus rapide et plus confortable.

Établir la continuité de la Francilienne

Le carrefour de la Croix-Verte constitue un point singulier sur la Francilienne du fait de la discontinuité qu'il introduit sur le réseau autoroutier. Ce point d'échange très complexe fait converger différentes voiries (la Francilienne, la RD301, la RD 909) tout en assurant la desserte locale. Sa saturation aux heures de pointe provoque des embouteillages sur plusieurs kilomètres.

L'amélioration du carrefour de la Croix-Verte est donc proposé dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute A16 afin d'assurer la continuité autoroutière de la liaison Cergy-Roissy et de fluidifier son trafic. Au titre du présent débat, il faut souligner que le projet d'aménagement de la Croix-Verte est indissociable de celui du prolongement de l'A16, chaque solution de tracé pour le prolongement nécessitant un aménagement différent pour ce carrefour.

Améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants

Supprimer le trafic de transit dans la traversée de Montsoul et de Maffliers

Actuellement, l'ensemble du trafic de l'autoroute A16 en direction du Nord et de l'Est de la région parisienne emprunte la RN1, et traverse les communes de Montsoul et de Maffliers. Ainsi, 36 500 véhicules dont 2000 poids lourds traversent tous les jours ces deux communes. Le projet de prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne vise à éloigner le trafic de ces deux communes, afin de diminuer la gêne subie par la population (bruit, pollution de l'air, coupure urbaine, etc.).



UN SECTEUR À ENJEUX

Le projet de prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne, comme tout projet d'aménagement structurant, devrait avoir des incidences sur le territoire et ses activités. Le cas échéant, il devra tenir compte des enjeux particuliers de ce secteur.

Requalifier et sécuriser la RN1 dans la traversée de Montsoul et de Maffliers

Dans la traversée de Montsoul et de Maffliers, la RN1 est actuellement une route à quatre voies avec des carrefours à feux. Les trottoirs sont souvent absents, les glissières métalliques et la signalisation occupent une part importante de l'espace public. En bord de voie, aucun espace n'est prévu pour les circulations douces et les piétons. Pourtant, en raison de la proximité d'activités importantes (gare, établissements scolaires) et de la rareté de voies de substitution reliant Montsoul et Maffliers, la RN1 reste un axe emprunté par les piétons. Ces circulations se font donc dans des conditions dangereuses.

En diminuant fortement le trafic de la RN1, le projet de prolongement de l'autoroute A16 permettrait sa requalification. Cet aménagement ouvrirait la possibilité d'une reconquête urbaine par les communes, et rétablirait ainsi une liaison de qualité entre Montsoul et Maffliers pour tous les usagers.

Délester les voiries locales

En l'absence de continuité de l'A16 avec le réseau Francilien, les voiries locales et départementales supportent un trafic de transit important. Dans le nord-est du Val-d'Oise, les voies telles que la RD316, la RD909 et la RD922, sont fortement encombrées. À l'approche de la Croix-Verte, cet état de fait est encore plus marqué. Le carrefour giratoire occasionne des embouteillages récurrents de plusieurs kilomètres sur les différentes voies, notamment aux heures de pointe, le matin et le soir. Ces embouteillages incitent les usagers à prendre des itinéraires de contournement qui saturent la voirie locale, notamment à Attainville et Villaines-sous-Bois.

Le projet d'aménagement du carrefour de la Croix-Verte et de prolongement de l'A16 vise donc à délester ces voies en ramenant le trafic de transit sur le réseau autoroutier.

La protection du patrimoine et des paysages

Le projet de prolongement de l'A16 s'insère dans un secteur de grande valeur patrimoniale puisque recouvert par le site classé de la Vallée de Chauvry et les sites inscrits de la Plaine de France et du Massif des trois Forêts. À proximité immédiate de la zone urbaine du Nord de l'agglomération parisienne, ces sites ont un rôle essentiel pour assurer la pérennité du patrimoine et du caractère naturel et rural de cette zone du Val-d'Oise. Le projet devrait, le cas échéant, s'appliquer à rendre ses impacts sur les sites les plus faibles possible, afin de préserver leurs caractères. L'intégration paysagère concernerait essentiellement l'insertion des nouveaux reliefs et la recomposition de la trame végétale (forestière et bocagère) autour du projet de prolongement.

La préservation du cadre de vie des habitants

Situé à la limite de la zone urbaine de l'Île-de-France, le site offre un cadre de vie semi-rural à ses habitants ; forêts domaniales, vallons, plaines agricoles forment un paysage de grande qualité auquel les habitants sont naturellement attachés. Ils se sont installés dans ces communes pour des raisons qualitatives : le bien-être d'abord, le calme, la verdure, la qualité de l'entretien des communes, les relations de proximité avec les autres habitants. Ponctuées par des manifestations communales attractives, ces communes ont capté une population en quête d'espaces verts et de tranquillité. Si le projet entend améliorer grandement la qualité de vie des riverains de la RN1, il doit aussi être attentif à préserver celle des autres habitants de

la zone. Ainsi, la préservation de la dominante rurale du site est un enjeu capital pour les populations de la zone d'influence.

La préservation de l'activité agricole

Au cœur du site du projet, se trouve une activité agricole performante mais fragilisée par la pression foncière propre à l'Île-de-France. Dans la zone d'influence, l'agriculture a été la première contributrice foncière au fort développement du sud et de l'est dans les dernières années et aux constructions de différentes infrastructures (Francilienne, ligne TGV...). Le Val-d'Oise reste cependant le 11^e département agricole français ; le secteur agricole y est donc une activité importante.

En accord avec les documents d'urbanisme, toute nouvelle infrastructure doit donc s'efforcer d'être la moins perturbatrice possible pour l'activité agricole. Le cas échéant, un aménagement foncier devrait accompagner la réalisation du projet afin de mettre en cohérence l'organisation des exploitations agricoles dans la zone perturbée par le passage de l'infrastructure. Dans cette hypothèse, une association foncière comprenant les maires des communes concernées et les représentants du monde agricole pourrait être constituée.

Le potentiel de développement lié à l'aménagement de la Croix-Verte

La nécessité d'améliorer les conditions de déplacement dans la zone du projet résulte du développement du Val-d'Oise et de la grande couronne, développement dont le rythme a été soutenu au cours des dernières

années. Localement, sur le site de la Croix-Verte, le SDRIF de 1994, son projet de révision en cours et tous les documents d'urbanisme locaux proposent d'utiliser cet emplacement stratégique comme « secteur préférentiel d'urbanisation », situé entre les deux pôles régionaux de Cergy-Pontoise et de l'aéroport Roissy-CDG et à proximité d'infrastructures routières et ferroviaires.

Ainsi, le prolongement de l'A16 et l'aménagement du carrefour de la Croix-Verte devraient préserver ces perspectives de développement et permettre une meilleure desserte des zones d'activités existantes et futures.

La préservation des milieux naturels

Le projet se situe également au cœur de zones naturelles sensibles qui devraient faire l'objet d'une attention toute particulière, notamment pour les zones inventoriées en ZNIEFF. Une attention particulière serait nécessaire pour le site exceptionnel du vallon de Stors (zone humide au sens de l'article L.121-1 du Code de l'environnement), pour les espèces protégées concernées et leurs habitats et, pour la circulation du cerf entre les massifs forestiers.

Le projet pourrait également être une opportunité pour améliorer l'insertion des infrastructures réutilisées dans le cadre du projet (partie Nord de la RN1 pour les solutions A, B et C, RN184 pour la solution D) construites avec des normes environnementales plus anciennes. Ces améliorations viseraient notamment à rétablir les continuités biologiques des forêts et assurer le recueil et le traitement systématique des eaux polluées de la plateforme routière, avant leur rejet dans le milieu naturel.



QUATRE SOLUTIONS PRÉSENTÉES AU DÉBAT PUBLIC

Quatre tracés différents sont présentés au débat. À chacun d'entre eux a été attribuée une couleur.

Chaque solution de tracé est respectivement nommée A, B, C et D.

Les trois premières solutions emprunteraient une partie de la RN 1 sur 4 km puis nécessiteraient une section nouvelle (de 3,5 à 5 km) pour aller se connecter jusqu'à la Francilienne. La solution D nécessiterait l'élargissement à 2x3 voies de la RN 184 puis de la RN104 jusqu'à la Croix-Verte, ainsi que des reprises lourdes au niveau des échangeurs.

Les quatre solutions intègrent un aménagement de la Croix-Verte spécifique à chacune.



Source : DREIF/PoD/DMO3 - Fond de plan : SCAN 25 © IGN 1981 - 2003

Cartographie des 4 solutions



LA REQUALIFICATION DE LA RN1

Quel que soit le tracé retenu pour le prolongement de l'A16, la requalification de la RN1 dans Montsout et Maffliers serait réalisée. Cette opération est associée au prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne mais indépendante du choix de la solution qui, dans tous les cas, entraînerait une diminution de trafic de plus de 70% sur la RN1.

Le profil de la RN1 actuelle (2x2 voies) ne serait donc plus adapté. Aussi, afin de contraindre le trafic de transit à ne plus emprunter la RN1 et afin d'améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants, la requalification consisterait à réduire la RN1 à 2x1 voie et à réaliser des aménagements urbains (trottoirs, pistes cyclables...) affichant la volonté de reconquête de cet axe qui pourrait devenir alors voirie départementale.

La réponse aux objectifs

Les quatre solutions de tracé répondraient de manière satisfaisante aux objectifs en améliorant les temps de parcours, en supprimant les points de congestion et en déchargeant les voiries locales.

La solution C est celle qui offrirait les meilleures performances en temps de parcours. La solution A serait identique à la solution C pour les trafics vers l'Est Parisien (vers l'A1) mais un peu moins performante pour les trafics vers le Sud (vers la RD301), répondant ainsi aux objectifs du projet de favoriser les liaisons de rocade (la Francilienne) par rapport aux liaisons radiales vers le cœur dense de

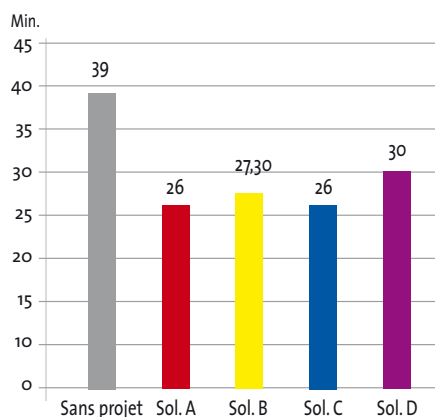
l'agglomération. À l'inverse, la solution B serait moins performante pour les trafics de rocade et favoriserait les trafics de radiale vers la RD301. De plus, la solution B nécessiterait, au niveau de la Croix-Verte, un échangeur plus complexe et présentant, par conséquent, un risque d'accident plus élevé. Enfin la solution D serait la moins performante puisqu'il s'agit du tracé le plus long pour joindre L'Isle-Adam à la Croix-Verte.

Concernant la RN1 dans Montsoul et Maffliers, toutes les solutions devant apporter un niveau de délestage très satisfaisant (une diminution de plus de 75 %), le délestage devrait être légèrement moindre pour les solutions A et D du fait de l'allongement du parcours.

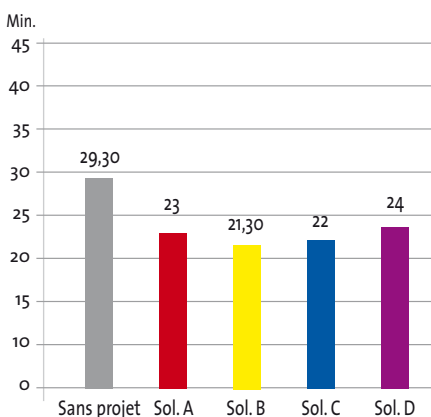


AMÉLIORATION DES TEMPS DE PARCOURS

Temps de parcours entre l'A1 (jonction avec la Francilienne) et L'Isle-Adam en 2015

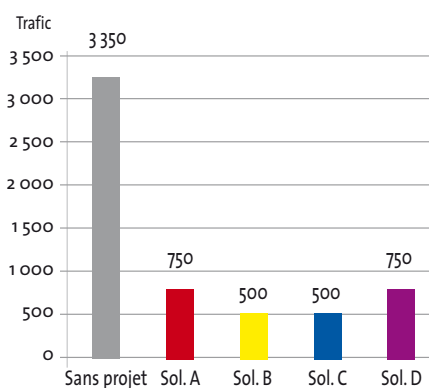


Temps de parcours entre Sarcelles et L'Isle-Adam en 2015



DÉLESTAGE DE LA RN1

Trafic estimé par véhicules/heure dans les deux sens de circulation confondus en HPS à l'horizon 2015



Les impacts sur le cadre de vie

Toutes les solutions devraient avoir un impact global positif en terme de bruit, en éloignant le trafic actuel de la RN1 des zones urbaines.

Concernant l'impact sur l'air, toutes les solutions devraient profiter de l'amélioration attendue du parc automobile. Ainsi l'augmentation de trafic due à la suppression de la Croix-Verte serait peu dommageable à la qualité de l'air par rapport au scénario « sans projet » et toutes les concentrations de polluant se situeraient en-dessous des objectifs nationaux de qualité de l'air.

Localement, les impacts sont liés à la proximité des zones habitées ; à ce titre, les solutions A et C sont les plus éloignées

des populations, la solution B se rapproche de Montsoul au niveau de la Croix-Verte et la solution D augmente les trafics sur la Francilienne à proximité des zones habitées (notamment Baillet-en-France).

Les impacts agricoles

La solution C devrait avoir l'impact le plus important sur l'activité agricole tant pour le prélèvement que pour les effets de coupure.

La solution A, proche de la solution C, devrait également avoir un impact fort.

La solution B devrait engendrer moins de coupures et de prélèvement mais rendrait plus difficile l'activité de maraîchage et vente sur place à la Croix-Verte. La solution D n'aurait quasiment pas d'impact sur les terres agricoles.

Les impacts environnementaux

Les espaces concernés par le prolongement de l'A16 sont sensibles à la fois aux impacts sur le patrimoine, à l'intégration paysagère de l'infrastructure, mais aussi aux impacts sur l'eau, la faune et la flore.

À ce titre, la solution B est celle qui devrait préserver le mieux l'environnement. Les solutions A et C, identiques à la solution B sur leur partie commune, devraient nécessiter une attention particulière pour l'insertion de l'échangeur A16-Francilienne dans le site inscrit de la Plaine de France.

La solution D, en pénétrant dans la forêt domaniale de L'Isle-Adam et dans le site classé de la Vallée de Chauvry, aurait des impacts très forts qui devraient cependant être amoindris par la préexistence de l'infrastructure.



EN CONCLUSION

Les quatre solutions de tracé proposées au débat public répondent de manière satisfaisante aux objectifs en améliorant les temps de parcours, en supprimant les points de congestion et en déchargeant les voiries locales (à des degrés divers cependant, notamment pour la solution D, moins performante). Quel que soit le tracé retenu, la RN1 serait délestée de son trafic de transit et permettrait une requalification précieuse pour la qualité de vie des habitants de Montsourt et de Maffliers. Par contre, chaque solution entraînerait un aménagement différent à la Croix-Verte.

Les quatre solutions auraient des impacts plus ou moins forts sur l'environnement, et particulièrement sur le patrimoine pour la solution D qui traverserait un site classé. Chaque solution aurait également un impact spécifique sur l'espace urbain et sur l'espace agricole. Patrimoine, cadre de vie, espace agricole, espace urbain et milieux naturels pourront être utilement discutés lors du débat public.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

	Solution A	Solution B*	Solution C	Solution D
Prolongement de l'A16	125 M€	115 M€	150 M€	125 M€
Requalification de la RN1	10 M€	10 M€	10 M€	20 M€
Réaménagement du carrefour de la Croix-Verte	25 M€	20 M€	30 M€	25 M€
Coût approximatif global (valeur 2004)	160 M€	145 M€	190 M€	170 M€

(valeurs données à titre indicatif)

La part du carrefour de la Croix-Verte liée à l'A16 (bretelles, ouvrages d'art...) est incluse dans le coût du prolongement de l'A16.

Par décret du Conseil d'État du 5 novembre 2004, l'État a confirmé SANEF comme concessionnaire de la section L'Isle-Adam - la Francilienne de l'autoroute A16. À ce titre, SANEF aurait à sa charge le coût du prolongement de l'autoroute jusqu'à la Francilienne. Cette section serait libre de péage.

Le plan de financement entre l'Etat, son concessionnaire et, le cas échéant, d'autres financeurs, dépendra de la décision du maître d'ouvrage à l'issue du débat public. Il portera sur l'ensemble des opérations du programme et comprendra donc également la requalification de la RN1, les éventuels travaux nécessaires au réaménagement de la Francilienne ainsi que l'aménagement de l'échangeur de la Croix-Verte.

À NOTER

Les éléments qui sont ici portés au débat public, au travers du dossier du maître d'ouvrage et des différentes études mises à disposition, doivent permettre à chacun de se forger une opinion et de nourrir les échanges et les réflexions. Le maître d'ouvrage, après le débat public, devra faire part de sa décision, en annonçant s'il donne suite au projet et selon quelles modalités.

LE CALENDRIER DU PROJET

