

cndp  
Commission particulière

du débat public  
Prolongement de l'A16  
de L'Isle-Adam à la Francilienne

11 septembre - 24 novembre 2007

**Compte-rendu  
du débat public**

établi par la présidente de la  
Commission particulière  
du débat public



Photographie : Vincent Kowalski - Cartes de la DREIF

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

**Commission particulière du débat public (CPDP)**  
Prolongement de l'A16 de L'Isle-Adam à la Francilienne  
[www.debatpublic-projet-a16.org](http://www.debatpublic-projet-a16.org)

24 janvier 2008

# Sommaire

p 4-5	<b>Introduction</b>
p 7	<b>Partie 1 : Le débat public et sa préparation</b>
p 8	• De la saisine de la Commission nationale du débat public à la décision d'organiser un débat public
p 9	• La Commission particulière du débat public (CPDP)
p 11	• La préparation du débat
p 12	• Modalités du débat et information préalable
p 19	<b>Partie 2 : Le déroulement du débat public</b>
p 20	• L'information au fur et à mesure de l'avancement du débat
p 23	• Les réunions publiques
p 30	• La participation du public en dehors des réunions publiques
p 35	• Le fonctionnement de la CPDP pendant le débat
p 36	• La demande d'une expertise complémentaire
p 37	• La médiatisation du débat
p 40	• Le coût du débat
p 41	<b>Partie 3 : Les enseignements du débat public</b>
p 42	• La prise en compte des questions de déplacement
p 46	• Impacts du projet sur l'agriculture
p 49	• Impacts du projet sur l'environnement et les milieux naturels
p 51	• Impacts du projet sur le développement économique et urbain
p 58	• Impacts du projet sur la vie quotidienne, le cadre de vie et les nuisances
p 63	<b>Partie 4 : Les quatre tracés argumentaires et options</b>
p 71	<b>Conclusion</b>
p 81	<b>Annexes</b>

# INTRODUCTION

La décision de la CNDP d'organiser un débat public sur le prolongement de l'autoroute A16 a suscité des réactions diverses, voire opposées en raison de l'historique du projet.

Décidé par la CNDP sur saisine du Conseil régional d'Ile-de-France et de France Nature Environnement, l'annonce de ce débat est intervenue après une consultation restreinte ayant abouti au printemps 2006 à une mise à disposition du public du projet susceptible d'être soumis à l'enquête publique.

Très attendu par l'ensemble des acteurs locaux en raison des nuisances dues à la prise en charge par la RN1 du trafic de l'autoroute A16, le principe d'une réalisation rapide d'un raccordement de l'A16 à la Francilienne n'était pas mis en cause. Par contre, le projet de tracé mis à disposition du public, dit « historique » en raison de la constance de son inscription dans les documents de planification, a suscité des réactions très opposées : adopté à la quasi-unanimité des élus locaux et par le Conseil général du Val d'Oise, il a fait l'objet d'une contestation très nette de la part d'un groupement local d'associations de défense de l'environnement « Collectif Plaine de France Ouest » ainsi que des milieux agricoles avec des argumentaires et des conclusions sur le choix d'un tracé néanmoins sensiblement différents. Le Conseil régional d'Ile-de-France a également contesté son inscription au schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 1994.

L'insuffisance de concertation et la nécessité d'approfondir les aspects environnementaux et agricoles sur lesquels se fondaient les saisines de la CNDP ont motivé la décision d'organiser un débat public.

L'annonce de ce débat a provoqué de la part des élus locaux des réactions négatives ou à tout le moins sceptiques quant à son opportunité et son utilité. Le Président du Conseil général du Val d'Oise, les parlementaires, les maires des communes directement concernées ou proches du projet, ont perçu ce débat comme dommageable en raison des reports des délais de réalisation d'un ouvrage attendu depuis vingt ans.

Considérant que la décision avait été prise par le maître d'ouvrage de réaliser le tracé « historique » et s'étant très majoritairement prononcés en sa faveur, ils ne voyaient aucune utilité à revenir débattre du sujet et certains ont ressenti l'annonce de ce débat comme une mise en cause de la démocratie représentative. Il faut souligner que le préfet du Val d'Oise avait fait connaître publiquement son regret de la décision d'organiser un débat public, confortant les élus locaux dans la justesse de leur position. Enfin, le débat public récent portant sur le bouclage de l'A104 à l'ouest avait été très conflictuel et les élus craignaient que ce climat ne se retrouve dans le débat sur l'A16 et n'aboutisse à un abandon du projet.

A l'opposé de cet accueil très réservé, le Collectif Plaine de France Ouest a perçu l'organisation de ce débat comme une victoire à mettre au profit de son action en faveur de la démocratie participative. Très hostile au tracé historique pour des raisons tenant au tracé lui-même mais également en raison des craintes de ses conséquences indirectes et ultérieures, le Collectif a vu dans ce débat l'occasion de s'exprimer et d'élargir le champ du propos : d'une part au projet porté par le Conseil général de création d'une liaison routière entre la Francilienne et le boulevard intercommunal du Parisis (BIP) suite à l'abandon par l'Etat d'un prolongement autoroutier et d'autre part aux projets locaux de développement et en particulier celui de la création d'une zone d'activité économique de grande ampleur à la Croix-Verte. Le débat public s'est ainsi positionné dès le départ pour le Collectif comme étant un espace d'échanges avec le maître d'ouvrage mais également avec les responsables locaux.

Pour les agriculteurs, le débat offrait également l'opportunité d'exprimer leurs enjeux et préoccupations propres et d'examiner une proposition nouvelle qui n'avait pas été envisagée lors des discussions précédentes et qui leur apparaissait comme la moins pénalisante pour l'activité agricole. Cette solution consistait dans l'accroissement de la capacité de voiries d'ores et déjà existantes.

Le Conseil régional d'Ile-de-France dans cette phase préparatoire au débat avait exprimé par la voix de son Président une attente forte d'apports d'éléments lui permettant d'arrêter une position sur l'opportunité même de ce projet et le cas échéant sur un choix de tracé.

Les administrations de l'Etat elles-mêmes ont fait part à la CPDP de leurs réactions à l'organisation du débat et de divergences dans l'analyse des enjeux et des propositions de tracé. Le maître d'ouvrage a montré dans un premier temps une certaine incompréhension face à la décision de la CNDP. Les administrations respectivement en charge de l'environnement et de l'agriculture, sans se prononcer a priori en faveur d'un tracé, ont mis en exergue les enjeux qui leur semblaient les plus importants et qui n'étaient pas nécessairement convergents.

Le très long temps de maturation préalable au lancement du débat dû aux calendriers électoraux nous a semblé se révéler favorable à l'apaisement des tensions et à la mise en confiance des différents partenaires par rapport au rôle de la CPDP. Il a également permis un travail très approfondi avec la maîtrise d'ouvrage, qui, passé le temps des premières réserves, a élaboré un dossier de grande qualité et a approfondi par des études complémentaires fouillées les aspects les plus délicats du projet. La qualité du travail du maître d'ouvrage s'est révélée déterminante pour l'évolution des attitudes face à ce débat public.

- **Le débat public  
et sa préparation**

## 1. LE DÉBAT PUBLIC ET SA PRÉPARATION

### 1.1 DE LA SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC À LA DÉCISION D'ORGANISER UN DÉBAT PUBLIC

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, les principales caractéristiques du projet de prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne ont été rendues publiques par le maître d'ouvrage (Ministère des Transports et de l'Équipement) le 6 février 2006 et mises à disposition du public jusqu'au 7 avril. A la suite de cette publication, la Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie par le président du Conseil régional d'Ile-de-France et par l'association France Nature Environnement, respectivement les 31 mars (reçu le 5 avril) et 4 avril (reçu le 5 avril)<sup>1</sup>.

Ce projet, consistant à prolonger l'autoroute A16 afin d'assurer son raccordement à la Francilienne, a pour objectif d'assurer une liaison de qualité aux usagers de l'A16 et de soulager les populations riveraines de la RN1. Pour atteindre ses objectifs, les projets connexes de la requalification de la RN1 et de l'aménagement de l'échangeur de la Croix-Verte sont indissociables du projet.

Le 7 juin 2006, considérant la vocation de l'autoroute A16 qui constitue l'un des itinéraires européens reliant Paris à la Belgique et à la Grande-Bretagne et sa place dans le réseau autoroutier du Nord de la France, et, d'autre part les impacts possibles du projet sur l'agriculture et sur les espaces naturels concernés, considérant également que les consultations précédemment organisées ne peuvent être considérées comme une concertation faisant une place suffisante à la participation de la population, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et d'en confier l'animation à une Commission particulière du débat public (CPDP).

### 1.2 LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC (CPDP)

#### Constitution de la CPDP

Le 5 juillet 2006, la présidence de la Commission particulière du débat public, chargée de l'animation de ce débat, a été confiée à Madame Claude Brévan ; la CNDP a ensuite désigné comme membres de cette CPDP les personnalités suivantes : Messieurs Pierre-Louis Doucet et Pierre-Gérard Merlette.



Pierre-Louis Doucet

- **Pierre-Gérard Merlette**, ingénieur civil des Mines, administrateur civil honoraire, commissaire-enquêteur. Ancien membre de la Commission particulière du débat public sur le prolongement de l'A12.



Pierre-Gérard Merlette

La CNDP a complété le 4 avril 2007 la CPDP par la désignation d'un quatrième membre, Monsieur Olivier Réchauchère.

- **Claude Brévan**, architecte DPLG, inspectrice générale honoraire de la Construction, ancienne déléguée interministérielle à la Ville.

- **Olivier Réchauchère**, ingénieur agronome, chargé de communication à l'INRA (Institut national de la recherche agronomique).



Claude Brévan,  
présidente de la CPDP



Olivier Réchauchère

- **Pierre-Louis Doucet**, administrateur de société, ancien maire de Vaucresson (Hauts-de-Seine), élu consulaire à la Chambre de commerce de Paris. Ancien membre de la Commission particulière du débat public sur l'extension du tramway à Paris.

La CPDP a adopté le code éthique et déontologique proposé par la CNDP par lequel elle s'engage à conduire le débat en toute neutralité et indépendance vis-à-vis de tous les acteurs dont le maître d'ouvrage. Ce code précise notamment les obligations des membres de la CPDP : équité, intégrité, neutralité vis-à-vis du projet, indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage, information et transparence vis-à-vis du public.

## Moyens administratifs et logistiques

Dès sa nomination, la Présidente de la CPDP a rencontré la direction régionale de l'Équipement Ile-de-France afin de mettre en place les moyens administratifs et logistiques nécessaires au débat, dont le financement est supporté par le maître d'ouvrage.

### Le secrétariat général de la CPDP

Alexandra Moreau a été recrutée au poste de Secrétaire générale le 23 octobre 2006. Elle a été assistée par Stéphanie Arbaut, à partir du 1<sup>er</sup> août 2007.

### Les locaux de la CPDP

La CPDP a pu disposer dès le 1<sup>er</sup> juillet 2007 de locaux équipés au 59 avenue de l'Europe à Domont dans la zone d'activités. Cette localisation à l'écart des

zones habitées ou fréquentées, arrêtée faute d'avoir trouvé des locaux plus centraux dans les communes concernées, n'a probablement pas favorisé la fréquentation du siège de la CPDP.

### Les prestataires de services

Dans le même temps, la DREIF a lancé deux procédures d'appel d'offres pour assister la CPDP dans son activité : Conseil en communication, reprographie, impression et diffusion ; organisation logistique du débat et fonctionnement de la CPDP. Les deux agences parisiennes Publicis Consultants et Etat d'Esprit ont été respectivement attributaires de ces marchés.

Quant au site Internet et à sa gestion, la CPDP a eu recours au prestataire de la CNDP : la société Aléaur.



Les locaux de la CPDP, à Domont.

## 1.3 LA PRÉPARATION DU DÉBAT

Les délais exceptionnellement longs dont la CPDP a disposé pour préparer ce débat ont permis d'enrichir le dossier du maître d'ouvrage et de rencontrer la plupart des acteurs locaux.

### L'élaboration du dossier du maître d'ouvrage

Les travaux d'élaboration du dossier support du débat ont été engagés dès l'été 2006 par la maîtrise d'ouvrage. Ce dossier aurait donc dû être remis à la CNDP six mois plus tard, soit en décembre 2006 comme le prévoit la loi. Le maître d'ouvrage a remis le 10 décembre une première version du dossier jugée trop sommaire par la CPDP qui a demandé au maître d'ouvrage de le compléter.

Par lettre du 2 février 2007, le ministre des Transports a sollicité un délai supplémentaire de trois mois pour produire le dossier support du débat. La CNDP a donc décidé, lors de sa séance

du 7 mars, d'accepter cette demande et de prolonger le délai de présentation de trois mois.

Des réunions régulières avec l'équipe projet du maître d'ouvrage ont été organisées afin de s'assurer que son dossier répondait aux demandes de précisions ainsi qu'aux exigences de clarté, de transparence et d'exhaustivité de l'information que la CPDP lui avait demandées.

Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse ont été transmis à la CNDP mi-mai, afin d'être examiné lors de sa séance plénière du 6 juin 2007.

### Les entretiens préalables

Une des premières missions de la CPDP, dans tous débats publics, consiste à identifier et à rencontrer les différents acteurs institutionnels, socio-économiques, associatifs<sup>2</sup>.

Dans le cas particulier de ce débat, la CPDP a été soucieuse de rencontrer les auteurs de la saisine, ainsi que les associations locales ayant œuvré pour l'organisation de ce débat public. Elle s'est attachée également à rencontrer les élus, les chambres consulaires et toutes personnes ayant pris contact en ce sens.

Ces entretiens préalables ont permis à la CPDP de mesurer la satisfaction des associations locales et du milieu agricole devant la tenue du débat public. A l'inverse, comme il a été dit,

les élus locaux qui s'étaient rangés au choix du tracé dit « historique » du maître d'ouvrage n'ont pas compris la décision d'organiser un débat et certains ont manifesté une irritation quant à son principe. En dépit de cette attitude réservée, les maires ont mis gracieusement à disposition des salles permettant l'organisation des réunions publiques montrant ainsi leur désir de s'impliquer dans un débat qu'ils n'avaient pourtant pas souhaité.

Grâce à ces rencontres préliminaires, la Commission particulière a pu identifier la multiplicité des enjeux liés au projet, les positions des acteurs et les problématiques émergentes. Elle a pu également concevoir l'organisation du débat en conséquence, et déterminer les thèmes sur lesquels il était nécessaire d'apporter des éclairages spécifiques.

## 1.4 MODALITÉS DU DÉBAT ET INFORMATION PRÉALABLE

Dans la mesure où les délais de réalisation du dossier par le maître d'ouvrage (quand bien même celui-ci aurait respecté les 6 mois prévus) ne permettaient pas l'organisation du débat public avant les échéances électorales présidentielles et législatives, la CPDP a décidé de l'organiser dès la rentrée 2007 et d'en arrêter le calendrier du 11 septembre au 24 novembre 2007.

La CNDP a approuvé le calendrier et l'organisation de ce débat lors de sa séance du 6 juin 2007. La CNDP a également considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre le lancement du débat.

Afin de l'engager dès le début de septembre, il est apparu nécessaire à la CPDP de faire une pré-information avant la période estivale, afin de présenter les modalités du débat, de remettre le dossier du maître d'ouvrage, et ainsi de donner la possibilité aux acteurs du débat de le préparer.

### Les différents supports d'information et d'expression de la CPDP

La Commission particulière a mis en œuvre des outils et des supports dont la plupart ont été réalisés pendant la phase de préparation.

#### Les outils d'information de la CPDP

La CPDP s'est pourvue d'une charte graphique destinée à identifier ses actions. Déclinaison de la charte graphique de la CNDP, cette identité visuelle a permis au public de distinguer les documents édités par la Commission de ceux du maître d'ouvrage.

● **Le guide du débat**, édité par la CPDP afin de présenter de façon générale ce

qu'est un débat public, ses objectifs et son mode d'emploi, a notamment mis l'accent sur la particularité de ce débat, décidé après saisine de la CNDP par une collectivité locale et une association.

Le guide du débat a été imprimé à 4 500 exemplaires et diffusé directement à près de 800 exemplaires (élus, services de l'Etat et des collectivités locales, associations, chambres consulaires, etc.). Le reliquat a été distribué au cours des réunions publiques.



● **Le Journal du débat** : sur la forme, la CPDP a choisi une présentation conforme à son identité visuelle, en nette rupture avec les documents du maître d'ouvrage pour bien souligner qu'il portait sur le débat et non sur le projet.

Le premier numéro présente la Commission, les modalités du débat, les moyens d'information et de participation, le calendrier des premières réunions publiques et un rappel des moyens d'information et d'expression.

Les numéros 2 (octobre) et 3 (novembre)

ont rendu compte de l'actualité du débat : bilan des réunions, focus, interviews, calendrier des prochaines rencontres et coordonnées de la CPDP.

Le journal a donné la plus large place à la restitution du débat.

Journal n°1 :

impression en 60 000 exemplaires

Journal n°2 :

impression en 60 000 exemplaires

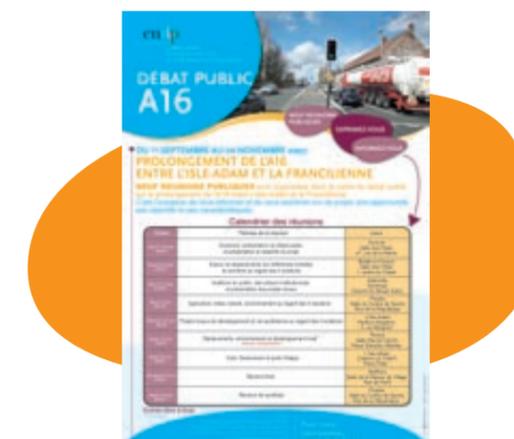
Journal n°3 :

impression en 54 000 exemplaires



● **Les Affiches d'annonces du débat et du calendrier des réunions publiques** : la CPDP a édité plus de 700 affichettes d'annonce du débat public, qui ont été apposées sur les

panneaux d'informations municipales avec le concours des municipalités et sur les emplacements réservés à l'affichage public.



● **Les panneaux** : deux panneaux de présentation du débat public, élaborés par la CPDP, ont formé, avec ceux conçus par le maître d'ouvrage pour présenter le projet, l'exposition du débat public. Le premier panneau présente le

débat public en général et celui sur le prolongement de l'A16 en particulier. Le second évoque les missions de la CPDP et les moyens d'information et d'expression mis à disposition du public.



Les panneaux de la CPDP

**Panneau 1** : Vous avez la parole !  
Qu'est ce qu'un débat public ?  
Pourquoi un débat public sur le prolongement de l'A16 ?

**Panneau 2** : Un débat transparent équitable et ouvert !  
La mission de la CPDP  
Comment s'informer et s'exprimer ?

**Les outils d'information et d'expression**

● **Coupon carte T** : la carte-réponse préaffranchie de type T permet au public de demander de la documentation, s'abonner aux publications du débat, poser une question ou émettre un avis. La carte T a été insérée dans les deux premiers journaux du débat.

● **Cahiers d'acteurs** : certaines contributions sont publiées sous forme de cahiers d'acteurs sur décision de la CPDP. Ils sont diffusés au cours des réunions publiques, consultables au siège de la CPDP et envoyés gratuitement aux personnes qui en ont fait la demande.



● **Le site Internet :**

[www.debatpublic-projet-a16.org](http://www.debatpublic-projet-a16.org)

Construit sur le modèle défini par la Commission nationale du débat public, le site Internet de la CPDP a permis de consulter l'ensemble des documents élaborés dans le cadre du débat public (journal, dossier du maître d'ouvrage, études complémentaires, cahiers d'acteurs, contributions, avis, questions-réponses, compte-rendu des réunions, communiqués de presse, etc.), de poser une question via un formulaire, de recevoir à son domicile l'ensemble des documents du débat.



● **Les réunions publiques :**

Au cours de cette phase préalable, la CPDP a élaboré un calendrier privilégiant un traitement thématique des réunions. Elle a toutefois souhaité que les séances publiques, bien que n'ayant pas un caractère géographique se déroulent dans le maximum de communes concernées par le projet, en fonction de l'existence, de la disponibilité des salles et de leur capacité.



Fléchage des salles accueillant les réunions publiques

C'est ainsi que les trois premières réunions publiques :

- ouverture et présentation générale,
  - thématique des déplacements,
  - et audition ouverte aux acteurs,
- ont eu pour objectif de repositionner le projet dans son contexte et de donner la parole à l'ensemble des participants afin qu'ils expriment leur vision du projet, les enjeux qu'il soulève à leurs yeux et les problématiques à traiter.

A l'issue de cette phase de cadrage, la CPDP a souhaité que soient approfondis les thèmes de l'agriculture, et l'environnement, des déplacements tous modes et leurs perspectives d'évolution pour, ensuite porter l'attention sur les enjeux les plus locaux : aménagements, circulations locales, développement économique.

Afin de traiter au mieux ces demandes, la Commission particulière a décidé d'organiser une réunion « point d'étape » destinée à vérifier l'adéquation entre le déroulement du débat et les attentes des acteurs. Elle a également « réservé » sur l'agenda du débat une « réunion sans thème prédéfini » afin de compléter, le cas échéant, la liste des thèmes à traiter en réunion publique.

Les modalités du débat, la liste et le calendrier des réunions thématiques ont été élaborés collégialement. Chaque membre de la CPDP a eu la charge la préparation d'une réunion dont le déroulé a toujours été soumis à une discussion et à une validation collégiales. L'animation du débat a par la suite été assurée par le membre de la Commission qui l'avait préparée.

**Les supports d'information du maître d'ouvrage**

La DREIF avait à sa charge la rédaction et la publication de plusieurs supports d'information : un dossier complet de présentation du projet, sa synthèse, un recueil des études réalisées et des panneaux d'exposition.



Dossier du maître d'ouvrage

● **Le dossier du maître d'ouvrage :** 74 pages - 4000 exemplaires imprimés.

Le dossier du maître d'ouvrage est le dossier support au débat public qui présente le projet, ses objectifs, ses caractéristiques et ses impacts potentiels. Le dossier est diffusé au public tout au long du débat.

**Rappel de la structure :**

Le chapitre 1 décrit le territoire dans lequel s'inscrit le projet, ses enjeux urbains, socio-économiques, environnementaux, ainsi que les besoins de déplacement de sa population et l'offre de transport existant pour y répondre.  
Le chapitre 2 présente les défis du territoire, ses projets et les évolutions prévisibles de la mobilité.  
Le chapitre 3 présente les enjeux et les objectifs du projet.  
Le chapitre 4 décrit les 4 solutions de tracés proposés et les compare.  
Le chapitre 5 analyse le mode de financement.

● **Synthèse :** 8 pages - 44 500 exemplaires imprimés.

Le dossier s'accompagne d'une synthèse qui présente les objectifs et résume les principaux enjeux du projet et les moyens pour les prendre en compte.

● **Le Cd-rom des études :**

1000 exemplaires édités  
Il prolonge le dossier en apportant des compléments techniques :

- Etude acoustique
- Etude agricole
- Etude sur l'air
- Etude sur le trafic
- Etude sur la faune
- Etude sur la flore
- Etude d'insertion paysagère
- Etude sur les sols
- Etude sur la requalification de la RN1 entre Montsoult et Maffliers
- Etude de sécurité routière
- Etude de socio-économie
- Cartes et tracés des variantes
- Diagnostic sur les déplacements
- Eléments sur le transport des marchandises



● **Les panneaux d'expositions :**

6 panneaux ont été réalisés par le maître d'ouvrage afin de présenter le projet.

• **Panneau 1 : Les Objectifs**

Rendre cohérent le réseau de voies rapides urbaines. Améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants.

• **Panneau 2 : Le Projet**

Calendrier du projet. Coût et financement du projet.

• **Panneau 3 : Les solutions**

La carte des quatre solutions.

La réponse aux objectifs fixés selon chaque solution.

• **Panneau 4 : Les Impacts**

L'impact sur l'environnement, sur le cadre de vie, sur l'agriculture, sur les projets urbains.

• **Panneau 5 : La Croix-Verte**

Un projet d'échangeur différent pour chaque solution de prolongement de l'A16

• **Panneau 6 : La RN1**

Dans la traversée de Montsoult et Maffliers.

## La phase d'information préalable

### Réunion d'acteurs

Le 2 juillet 2007, la CPDP a réuni dans ses locaux les acteurs qu'elle avait précédemment identifiés et pour la plupart rencontrés, afin de leur présenter les modalités du débat et leur remettre le dossier du maître d'ouvrage.

Préalablement un questionnaire portant sur les souhaits en matière d'organisation du débat et sur les problématiques à aborder avait été adressé à environ 70 personnes.

Près de 50 personnes ont participé à cette réunion d'acteurs dont plusieurs élus du territoire.

En deuxième partie de cette réunion, la direction régionale de l'Équipement Ile-de-France, représentée par Marie-Christine Prémartin, directrice régionale adjointe de l'Équipement et Jérémie Nègre, chef de projet, a été invitée à présenter un historique du projet soumis au débat public.

De nombreuses questions ont été posées et ont reçu réponse soit de la CPDP pour la partie organisationnelle soit du maître d'ouvrage pour le contenu du dossier.

Après la réunion d'acteurs, la ville de Persan a manifesté son souhait de recevoir une réunion du débat public qui a donc été ajoutée au calendrier initial.

### L'ouverture du site Internet

Le site Internet a été ouvert le 2 juillet, en fin d'après-midi, avec la mise en ligne du dossier du maître d'ouvrage, de sa synthèse et du guide du débat. La possibilité de poser des questions a ainsi été ouverte, mais les réponses n'ont pu être apportées qu'à l'ouverture officielle du débat, le 11 septembre.

### Le point presse du 5 juillet 2007

Un premier point presse a été organisé afin de nouer un contact avec les journalistes locaux amenés à suivre le projet et diffuser le calendrier du débat : Les journalistes du Parisien et La Gazette du Val d'Oise ont fait le déplacement



La réunion d'acteurs  
du 2 juillet 2007 à Domont

pour interroger la CPDP sur son rôle, les objectifs de sa mission et l'organisation du débat public.

### La diffusion des documents du débat

Une première diffusion des documents du débat public a été lancée à partir de la mi-août à l'ensemble des acteurs identifiés par la CPDP soit plus de 750 personnes.

Cette première diffusion contenait : le dossier du maître d'ouvrage, la synthèse du dossier et le guide du débat public.

Compte tenu de la date d'ouverture du débat, très proche de la période des vacances et de la rentrée des classes, un effort particulier a été porté pour s'assurer d'une information optimale du public. Des retards et des lacunes dans la diffusion par boîtage de la synthèse du dossier et du journal n° 1 ont cependant été signalés par des participants à la première réunion. Sans jamais parvenir à l'exhaustivité, cette situation a néanmoins été largement rétablie par une diffusion complémentaire et lors des diffusions suivantes. La multiplicité des moyens d'information et le relais important assuré par les médias locaux a permis une couverture très satisfaisante de l'ensemble des personnes susceptibles d'être intéressées par le débat.

## Le déroulement du débat public

## 2. LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

### 2.1 L'INFORMATION AU FUR ET À MESURE DE L'AVANCEMENT DU DÉBAT

Pour atteindre ses objectifs d'informer le mieux possible le public sur le projet et l'inviter à participer au débat, la CPDP a défini une aire de diffusion comprenant des communes directement ou indirectement concernées par le projet en Val d'Oise et dans l'Oise.

#### La diffusion via le fichier

Tous les documents du débat ont été diffusés aux acteurs identifiés par la CPDP et aux personnes qui ont demandé à recevoir les documents du débat, par courrier postal. A la fin du débat, ce fichier alimenté au fur et à mesure des participations, comprenait 1800 noms.

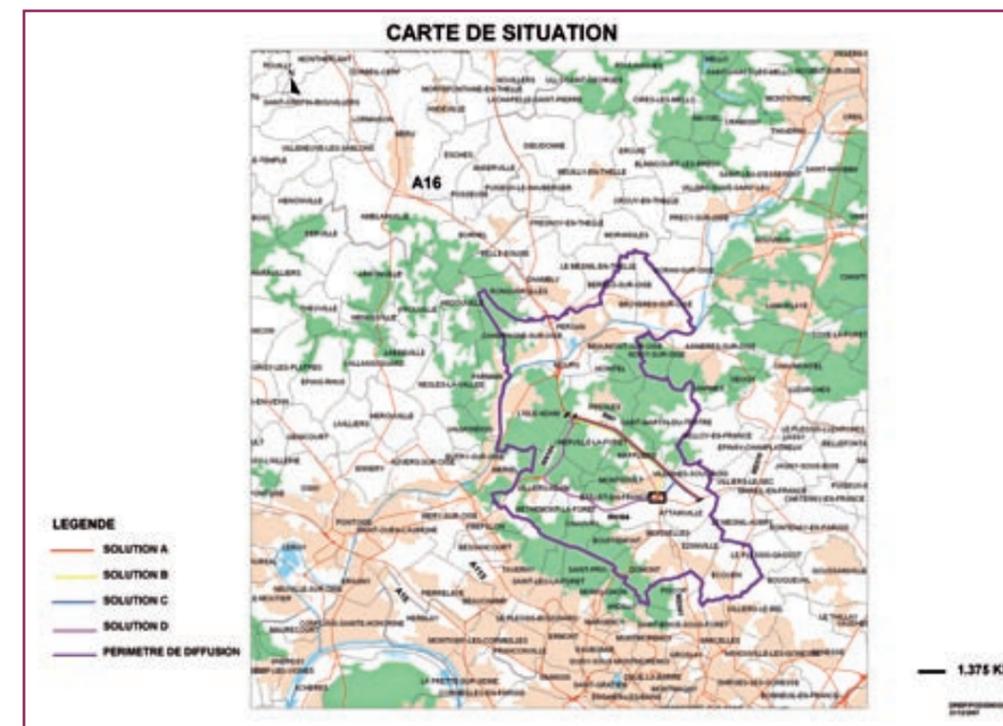
#### Le boîtage

La CPDP a choisi de retenir comme zone du débat, 24 communes soit une population de 38 000 foyers. Ce périmètre a semblé suffisamment élargi pour tenir compte des effets indirects du projet.

Lors de la première phase de distribution, outre l'oubli de certaines rues mentionnées plus haut, les personnes ayant apposé sur leur boîte à lettres l'indication « stop pub » n'ont pu recevoir les documents. Elles ont par la suite pu être informées après qu'un accord ait été trouvé avec le distributeur.

#### Les villes du périmètre de diffusion :

Attainville	L'Isle-Adam
Baillet-en-France	Maffliers
Beaumont-sur-Oise	Moisselles
Bernes-sur-Oise	Montsourt
Bethemont-la-Forêt	Mours
Bouffémont	Nerville-la-Forêt
Bruyères-sur-Oise	Nointel
Champagne-sur-Oise	Persan
Chauvry	Presles
Domont	St-Martin-du-Tertre
Ecouen	Villaines-sous-Bois
Ezanville	Villiers-Adam



Carte du périmètre de diffusion des trois journaux du débat auprès de 38 000 foyers

La diffusion sous forme de boîtage à 38 000 exemplaires a été réalisée pour :

- le journal du débat n°1, accompagné de la synthèse du maître d'ouvrage,
- le journal n°2,
- le journal n°3.

#### La distribution « de la main à la main »

Soucieuse de diversifier au maximum les moyens d'information du public,

la Commission particulière a mis en œuvre une large campagne d'information via un dispositif de distribution des documents du débat dans les lieux publics. Ainsi, plus de 25 000 journaux du débat ont été distribués dans les gares, les centres commerciaux, sur les marchés, aux barrières de péage, à proximité des écoles ou mis en dépôt chez les commerçants.



Diffusion « main à la main » au centre commercial Grand Val à L'Isle-Adam

Cette campagne peut être considérée comme ayant atteint son but, car on a constaté une nette évolution de l'intérêt manifesté par le public au fur et à mesure de l'avancée du débat et de la place qu'il prenait dans les médias locaux. Par exemple, lors de la diffusion du journal n°3, le public a manifesté son intérêt pour les documents distribués en posant directement aux distributeurs des questions relatives au projet. Bien évidemment, le personnel formé pour l'occasion n'a pas répondu sur le fond du projet mais renvoyé les personnes vers les outils d'information disponibles (site Internet, journal, cartes T, etc.).



Distribution de documents à la barrière de péage d'Amblainville (Oise)

Pour compléter le dispositif d'information, la CPDP a pu mettre à disposition du public, grâce à la collaboration des municipalités, près de 10 000 exemplaires des journaux du débat dans les mairies.

### Les expositions itinérantes

Pendant les dix semaines de débat, l'exposition du débat public a pris place dans quinze communes (mairies, médiathèques), ainsi que dans les locaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles - Val d'Oise - Yvelines.

L'impact de cette exposition itinérante n'a pu être mesuré, la CPDP n'ayant pas eu d'éléments d'information des mairies sur l'intérêt porté par leurs administrés et étant dans l'impossibilité d'apprécier l'impact des expositions tenues dans les gares et pôles d'échanges.

### Les mailings

Avant chaque réunion publique un courriel a été adressé à près de 350 destinataires pour annoncer la date, l'horaire, le lieu et le thème de la réunion.

À l'issue du débat, un dernier courriel a été adressé à tous les participants du débat pour les remercier de leur participation à ce débat public et les informer des suites (publication du compte-rendu, du bilan, publication de la décision motivée du maître d'ouvrage).

### Le site Internet

Le site a été utilisé systématiquement pour informer complètement et de manière interactive le public et la presse et sa fréquentation a régulièrement progressé. Tout au long du débat, il a assuré le suivi de l'actualité du débat en diffusant les comptes-rendus et synthèses des réunions, les journaux du débat, les cahiers d'acteurs, les contributions et avis, les documents produits par le maître d'ouvrage, les communiqués de presse, les réponses aux questions, etc. De plus, sur la page d'accueil, un message flash annonçait les réunions de la semaine.

Le site a enregistré plus de 10 000 connexions en quatre mois<sup>3</sup>.

## 2.2 LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les réunions publiques ont été particulièrement importantes dans le débat public. Elles ont fourni au maître d'ouvrage le cadre le plus adapté pour présenter et préciser son projet et au public la possibilité de s'exprimer et de poser des questions.

Il a été difficile d'évaluer, en amont du débat, la mobilisation du public et le potentiel de participation aux réunions car la zone concernée est constituée de villages majoritairement composés d'habitat individuel. Les salles mises gracieusement à disposition de la CPDP par les mairies bien que certaines d'entre elles aient une capacité limitée, ont satisfait à la demande.

Neuf réunions ont au final été organisées y compris la réunion supplémentaire à Persan. Le succès de ces rencontres est notamment dû à une bonne information des publics concernés grâce notamment :

- à la diffusion du programme des réunions (guide du débat, journal du débat, affichettes et site Internet),
- aux relations presse qui ont permis d'annoncer systématiquement les dates et lieux de réunion.

La CPDP a souhaité connaître par quels moyens les participants aux réunions publiques ont été informés de celles-ci et le motif principal de leur participation. Elle a donc procédé à la diffusion de formulaires auprès du public afin de recueillir leurs réponses. 109 formulaires lui ont été restitués.

### Synthèse des formulaires remis à la CPDP

Fiches collectées	Domont 13/09/07	Baillet-en-France 20/09/07	Attainville 27/09/07	Presles 4/10/07	L'Isle-Adam 13/10/07	Persan 18/10/07	L'Isle-Adam 25/10/07
	44	25	7	17	6	6	4

### Comment avez-vous eu connaissance de la réunion publique ?

Guide ou journal du débat	36 %
Presse	18 %
Contacts	38 %
Internet	7 %
Autre	38 %

### Dans quel but êtes-vous venus ?

Informations sur le projet	69 %
Faire connaître mon opinion	38 %
Par intérêt citoyen	62 %
Autre	18 %

La CPDP a structuré les réunions pour que le temps d'expression du public soit le plus important possible grâce :

- aux questions écrites,
- aux questions orales,
- à la possibilité pour chacun de s'exprimer au pupitre et de présenter son diaporama, lors de l'audition publique.

Pour chacune des réunions publiques, le maître d'ouvrage a préparé plusieurs

diaporamas de présentation sur les thèmes programmés par la CPDP. Il a souvent été accompagné d'autres services de l'Etat, à titre d'experts, spécialisés dans les thèmes des réunions : la direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise, la direction régionale de l'Environnement, le CETE Nord-Picardie. La SANEF, concessionnaire de l'autoroute A16, a également été présente à certaines réunions à la demande de la CPDP.

## Un déroulement adapté

La même organisation a été suivie tout au long du débat pour assurer la qualité de l'accueil et le bon déroulement de ces différents rendez-vous.

L'exposition du débat était placée à l'entrée de la salle. L'ensemble des documents produits était disponible lors de toutes les réunions publiques et le public était invité à se servir.

Des hôtes, présentes à toutes les réunions, ont assuré cette diffusion et le passage de micro aux intervenants. Chaque réunion publique a été enregistrée et a fait l'objet d'un compte-rendu intégral (verbatim) et d'une synthèse qui étaient tous deux consultables et téléchargeables sur le site Internet dans les dix jours environ suivant la réunion.



Les documents mis à disposition du public

## La réunion de lancement

La réunion générale de lancement du débat public s'est tenue le 13 septembre 2007 à la salle des fêtes de Domont, d'une capacité de 250 places.

200 personnes ont assisté à cette réunion de lancement au cours de laquelle le maître d'ouvrage a pu présenter de manière approfondie son projet en présence du secrétaire général de la préfecture du Val d'Oise, de nombreux élus

et responsables associatifs dont certains se sont exprimés sur leurs attentes face à ce débat et sont intervenus une première fois, faisant connaître pour la plupart d'entre eux leur position face à ce projet.

A la suite de nombreuses demandes, la CPDP a annoncé à la fin de la réunion inaugurale, le changement d'horaire de début des réunions : 20h00 au lieu de 19h30.



Réunion publique d'ouverture à Domont

## L'audition publique

Une audition publique a été organisée le 27 septembre 2007 à Attainville sur le thème *Audition du public, des acteurs institutionnels et présentation des projets locaux*. L'organisation de cette audition diffère des réunions thématiques. En effet, le maître d'ouvrage est en retrait et écoute

les arguments développés avec possibilité de répondre. La CPDP et le public ont pu interpellier directement les douze personnalités qui avaient préalablement manifesté leur intention d'intervenir.

L'ordre de passage des intervenants a eu lieu sur la base d'un tirage au sort.



Réunion publique du 27 septembre à Attainville

### Liste des intervenants à la tribune à l'audition publique du 27 septembre 2007

- Georges MISSEREY, Maire d'Attainville
- Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général du Val d'Oise, Président de la Commission Infrastructures et Patrimoine
- Patrick DEZOBRY, Président du Syndicat Agricole du Pays de France
- Constantin ANGELOGLOU, Président de Coderando 95
- Patrick DEVERGIES, Vice-président trésorier, Chambre de Commerce et d'Industrie Versailles - Val d'Oise - Yvelines
- Raphaël BARBAROSSA, Président de la Communauté de Communes Carnelle Pays de France
- Arnaud DELSUPEXHE, membre du Syndicat des Jeunes Agriculteurs d'Ile-de-France
- Michel TOURNAY, Président de l'association AREC Plaine de France
- Jean-Marc VALLÉ, Président de l'association des riverains de la RN1 à Montsoul et Maffliers, membre du collectif Plaine de France Ouest
- Serge MERY, Vice-président du Conseil régional Ile-de-France en charge des transports
- Jean-Louis VANDEBURIE, Directeur des services techniques, Conseil général de l'Oise
- Claude D'ORNANO, Président de l'ARDIES Val d'Oise

## Les réunions thématiques

La Commission particulière a fait le choix d'organiser des réunions par thème (5 au total) afin d'élargir le champ du débat, de traiter en profondeur les enjeux et mieux comprendre comment chaque tracé les prend en compte.

Chacune de ces réunions thématiques a donné lieu à une présentation ciblée par le maître d'ouvrage qui a par ailleurs fait intervenir des experts. Ces experts ont présenté le contexte régional et interrégional ou rappelé les fondamentaux propres à chacun des aspects thématiques. A aucun moment, ils n'ont abordé le projet mis en débat se limitant à apporter au public des connaissances de nature à lui permettre de « contextualiser » le thème abordé sans apparaître comme étant partie au projet. La CPDP n'a pas jugé nécessaire de faire intervenir sur des sujets techniques d'autres experts en raison

de la fiabilité et de la neutralité de ceux présentés par le maître d'ouvrage.

Les aspects thématiques du projet proprement dit, environnement, agriculture, données économiques et démographiques globales ont été présentés par les administrations en charge de ces questions.

Les acteurs (élus, associations, représentants agricoles et du monde économique) comme le public ont pu présenter leurs argumentaires sur les thèmes traités en interrogeant si besoin était le maître d'ouvrage. Certains participants ont pu projeter des diaporamas qu'ils avaient préalablement préparés et les commenter à la tribune.

La CPDP a, pour sa part, sollicité un seul expert : Francis Beaucire, professeur des Universités, agrégé de géographie, au cours de la réunion sur les déplacements aux différentes échelles du territoire.

### Les thèmes abordés

Réunion du jeudi 20 septembre 2007 (Baillet-en-France) : **enjeux de déplacement aux différentes échelles du territoire au regard des quatre solutions.**

Animation de Pierre-Gérard Merlette.

Expert CPDP : Francis Beaucire, professeur des Universités, agrégé de géographie.

Expert maître d'ouvrage : Éric Ladegaillerie, DREIF, directeur de la division études et stratégie des déplacements.



Réunion  
du 20 septembre  
à Baillet-en-France

## LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

Réunion du jeudi 4 octobre 2007 (Presles) : **agriculture, milieu naturel, environnement au regard des quatre solutions.**

Animation d'Olivier Réchauchère.

Experts maître d'ouvrage : Michel Bajard, directeur départemental adjoint de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise, en charge de l'agriculture, Caroline Lavallart, adjointe au chef de service de la préservation des espaces, du patrimoine et de la biodiversité (DIREN), Monsieur Greuzat, cabinet Greuzat, en charge de l'étude d'impact agricole.

Réunion  
du 4 octobre  
à Presles



Réunion du samedi 13 octobre 2007 (L'Isle-Adam) : **projets locaux de développement et vie quotidienne au regard des quatre solutions.**

Animation de Pierre-Louis Doucet.

Experts maître d'ouvrage : Aude Fauché, chef du service de l'Urbanisme, de l'Aménagement et du Développement de la DDEA du Val d'Oise, Rémy Lagache, directeur adjoint du laboratoire des Ponts-et-Chaussées, Centre d'études techniques de l'Équipement Nord-Picardie.



Réunion  
du 13 octobre  
à L'Isle-Adam

Réunion du jeudi 18 octobre 2007 (Persan) : **déplacements, environnement et développement local.**

Animation de Claude Brévan.

Réunion  
du 18 octobre  
à Persan



## Le point d'étape

Une réunion point d'étape a été organisée à L'Isle-Adam, le 25 octobre. Le point d'étape a été présenté par la Présidente de la CPDP. Cette réunion a également traité des questions de coût, de financement et de vie quotidienne pendant la phase travaux. Cette partie de la réunion a été animée

par Pierre-Louis Doucet. Au cours de cette séance publique, le maître d'ouvrage a pu donner un avis argumenté sur la faisabilité des solutions alternatives proposées par l'association Agir Autrement et Monsieur Claude Féré au cours du débat.



Point d'étape du 25 octobre  
à L'Isle-Adam

## Les ateliers thématiques

Alors que la CPDP avait programmé une réunion « sans thème » dans le calendrier du débat, il est apparu que certains points particuliers méritaient d'être approfondis : le traitement paysager du projet, le traitement de la Croix-Verte, les circulations locales et l'impact sur l'agriculture ou l'aménagement de la RN1.

Trois ateliers thématiques ont donc été organisés lors de la réunion du 9 novembre, animés chacun par un ou deux membres de la CPDP. Puis une restitution finale a eu lieu en réunion plénière.

Il avait été convenu et annoncé au cours

des réunions publiques précédentes et sur le site Internet qu'il était souhaitable de s'inscrire aux ateliers pour une bonne organisation; une cinquantaine de personnes l'ont fait mais le soir même, près de 200 personnes se sont présentées, sans doute à la suite d'une invitation du maire de la commune à participer à cette réunion. Cette affluence inattendue bien qu'ayant créé quelques perturbations a été très positive en faisant intervenir des participants n'ayant assisté à aucune des réunions précédentes. Chaque atelier a fait l'objet d'un enregistrement intégral et d'un compte-rendu écrit.



Ateliers thématiques  
du 9 novembre à Maffliers.

## La réunion de clôture

La réunion de clôture a eu lieu le 22 novembre 2007 à Presles. Elle a permis aux membres de la CPDP de présenter les premiers éléments de leur compte-rendu. Le maître d'ouvrage a pu faire part des premiers enseignements qu'il tirait du débat.

La CPDP a donné la parole, une dernière fois, dans la salle ou au pupitre, à tous ceux qui le souhaitaient. Les représentants

institutionnels sont intervenus et une contribution commune a été lue à la tribune au cours de cette réunion. Rédigée par neuf organisations, elle s'oppose à deux variantes présentées dans le cadre du débat sans pour autant effectuer un choix commun sur un autre tracé.

Le débat s'est clôturé par une collation offerte à tous les participants qui ont pu poursuivre les échanges.



Réunion de clôture  
du 22 novembre à Presles

Pendant chaque séance, un temps conséquent était réservé pour que le public pose des questions soit par oral soit par écrit, des papiers ayant été préalablement déposés sur chaque siège.



Les participants  
pouvaient poser  
leur question par  
oral ou par écrit

Si l'interpellation de la Commission ou du maître d'ouvrage par oral a relativement bien fonctionné, encore que le nombre et la diversité des intervenants n'aient pas été très grands, la transmission de questions par le biais des papiers a été très faible.

### Nombre de participants aux différentes réunions publiques

- Réunion d'ouverture à Domont : 200 personnes
- Réunion de Baillet-en-France : 150 personnes
- Réunion d'Attainville : 100 personnes
- Réunion de Presles : 120 personnes
- Réunion de L'Isle-Adam : 100 personnes
- Réunion de Persan : 80 personnes
- Réunion de L'Isle-Adam : 50 personnes
- Réunion de Maffliers : 210 personnes
- Réunion de Presles : 200 personnes

## 2.3 LA PARTICIPATION DU PUBLIC EN DEHORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

### L'accueil dans les locaux de la CPDP

Toute personne pouvait se rendre à la CPDP pour obtenir des documents, consulter les études, visiter le site Internet. Moins d'une dizaine de personnes ont été accueillies au cours du débat.

### Le système des questions-réponses

Une des missions de la CPDP est de permettre à tous ceux qui le souhaitent de pouvoir poser des questions sur le projet ou sur la procédure de débat public. Chaque réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage a fait l'objet d'une relecture attentive ; à plusieurs reprises, la CPDP a jugé que le maître d'ouvrage devait compléter sa réponse. Une fois la

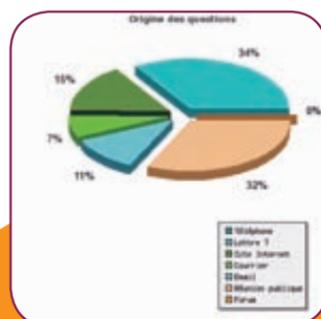
validation effectuée par la CPDP, les auteurs des questions se sont vus envoyer une réponse personnalisée.

Assez peu de questions écrites ont été posées malgré la diversité des moyens offerts au public pour interroger le maître d'ouvrage ou la CPDP : fiches en réunions publiques, courrier, site Internet, carte T. Au total 69 questions écrites ont été posées, dont cinq destinées à la CPDP.

La majorité des questions ont été posées au cours des réunions publiques et ont reçu, à ce titre, une réponse de la part du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, les auteurs des questions sont principalement des riverains du projet, les usagers du projet s'étant moins manifestés alors que les habitants de Domont situés en aval ont été très mobilisés.

A la clôture du débat, neuf questions restaient sans réponse. Le maître d'ouvrage les a apportées dans les jours suivants.



Support d'origine  
des questions posées

Répartition géographique des questions

ATTAINVILLE	8
DOMONT	14
BAILLET-EN-FRANCE	6
VILLAINES-SOUS-BOIS	2
MONSOULT	7
MAFFLIERS	6
CERGY PONTOISE CEDEX	2
CERGY PONTOISE	1
SARCELLES	1
L'ISLE-ADAM	8
PARIS	1

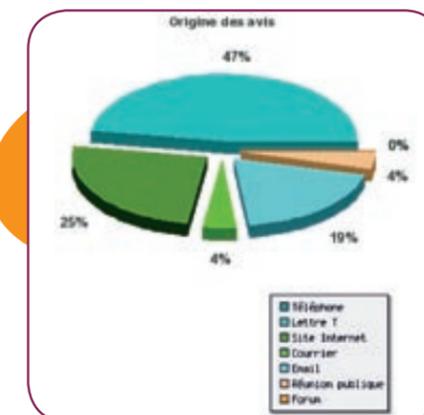
NERVILLE-LA-FORET	1
JOUY-LE-MOUTIER	1
CHAMBLY	1
NESLES-LA-VALLÉE	1
FRESNOY-EN-THELLE	1
MOISSELLES	1
BRUYERES-SUR-OISE	1
RONQUEROLLES	1
CHAMPAGNE-SUR-OISE	1
RENNES	1
INCONNUE	5

### Les avis

Ce sont de courtes interventions qui permettent aux internautes ou aux lecteurs du journal du débat retournant la carte T d'émettre des points de vue portant sur le débat ou sur le projet. 67 avis ont été comptabilisés et consultables sur le site Internet. En grande majorité, ces avis ont été plus diversifiés que les opinions exprimées

lors des réunions publiques.

Il est à noter qu'une forte proportion de ces avis ont été émis par des habitants de communes éloignées de la zone du projet et donc moins sensibles aux difficultés locales. Elles ont néanmoins l'intérêt d'élargir la problématique au-delà de l'impact géographique du projet.



### Les contributions

Les contributions écrites sont un moyen d'expression moins contraignant que les cahiers d'acteurs, car elles ne sont pas limitées en volume et permettent des développements plus complets (pour les propositions alternatives notamment). Elles ont été assez peu nombreuses : au total, 29 contributions ont été enregistrées, dont 6 provenant d'élus ou de collectivités, 16 d'associations, 4 des acteurs socio-économiques, seulement 2 d'un même particulier et 1 contribution commune réunissant six associations, une collectivité, et le monde agricole.

Certains ont rédigé plusieurs contributions, comme l'association Agir autrement (3), Monsieur Claude Ferré (2), le vice-président de l'AREC (2), dont la dernière a fait l'objet d'une précision de la part du maître d'ouvrage mise en ligne sur le site internet de la CPDP.

Toutes les contributions ont été mises en ligne sur le site de la CPDP, à l'exception de celle de Monsieur Jean-Claude Cavard, remise en version papier. La CPDP a également décidé de considérer comme « contributions » certains courriers reçus, en raison de la qualité de l'argumentation et des éléments de réflexion apportés. Quelques contributions sont arrivées à l'ouverture du débat ce qui tend à démontrer l'importance de la sensibilisation des acteurs pendant la phase de préparation. Certaines contributions sont également parvenues à la CPDP en fin de débat et n'ont pas pu faire l'objet de la même publicité. C'est pourquoi, la CPDP a décidé de les mettre à la disposition du public à la réunion de clôture en quantité suffisante, considérant également que tout le monde n'avait pas accès à Internet.

### Liste des contributions

#### Contribution d'élus et de collectivités

Contribution de la Commune de Villaines-sous-Bois  
Contribution de Madame Annie Schmitt, maire de Moisselles  
Contribution du Conseil général de l'Oise  
Lettre de Monsieur Philippe Kilidjian, Maire de Maffliers  
Contribution de Gilles Monsillon, conseiller municipal de Presles  
Contribution de Sylvain de Smet, conseiller municipal de Mériel

#### Contributions d'associations

Contribution de l'association « le clos du village »  
Courrier de l'association Maffliers 2008  
Courrier de Val d'Oise Environnement  
Contribution de l'AUT Ile-de-France  
2 Contributions de Monsieur JP Hunault, Vice-président de l'association AREC et conseiller municipal de Villiers-Adam  
Courrier de Monsieur Loiseau, Vice-président d'Ile-de-France Environnement  
3 Contributions de l'Association Agir Autrement  
Contribution de l'Association de défense de l'environnement des riverains, voisins et usagers de la RN1 sur les communes de Maffliers et de Montsoul  
Contribution de Jean-Luc BARRAILLER, Président de l'AGGGVO (Association pour la gestion du grand gibier dans le Val d'Oise)  
Contribution de Fédération française de randonnée - comité départemental du Val d'Oise - CODERANDO 95  
Contribution de l'Association AREC Plaine de France - Pays de France  
Contribution de Jean-Claude Cavard, membre de l'association Ile-de-France Environnement.  
Contribution du Collectif Plaine de France Ouest

#### Contribution des acteurs socio-économiques

Contribution de l'ARDIES Val d'Oise  
Contribution de la FSEAIF et de la Chambre interdépartementale d'agriculture Ile-de-France  
Contribution de la société VALDEVE  
Contribution de Messieurs Hervé et Antoine Thirouin, de la Cueillette de la Croix-Verte

#### Contribution de particuliers

2 Contributions de Monsieur Claude FERE du 16 septembre et du 29 octobre 2007

**Contribution commune** « Prolongement de l'A16, pour un développement équilibré de la Plaine de France » signée par :

- la Fédération des Syndicats d'Exploitants Agricoles d'Ile-de-France,
- la Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile-de-France,
- le Collectif Plaine de France Ouest,
- Agir Autrement,
- Ile-de-France Environnement,
- Val d'Oise Environnement,
- la Commune de Nerville-La-Forêt,
- Maffliers 2008,
- Montsoul pour tous.

## Les cahiers d'acteurs

Les cahiers d'acteurs, contributions écrites selon des règles définies à l'avance (argumentation, apport au débat, calibrage, notamment), et édités par la CPDP, ont constitué un moyen d'expression privilégié pour les acteurs du débat (associations, élus, chambres consulaires).

La CPDP a publié 15 cahiers d'acteurs, dont deux en septembre et la plupart

en octobre et novembre. Certains ont donné lieu à des contributions complémentaires après publication tels que celui de l'association Agir Autrement et celui de l'Ardies Val d'Oise.

Six cahiers d'acteurs émanent de collectivités territoriales, un d'un parti politique, deux de chambres consulaires et six d'associations.

### Liste des cahiers d'acteurs publiés par la CPDP

Cahier d'acteur de la commune de Montsoul  
Cahier d'acteur de l'association AREC - Plaine de France  
Cahier d'acteur de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles-Val d'Oise-Yvelines  
Cahier d'acteur de la commune de Baillet-en-France  
Cahier d'acteur de l'association ARDIÉS Val d'Oise  
Cahier d'acteur du Conseil régional d'Ile-de-France  
Cahier d'acteur du Conseil général du Val d'Oise  
Cahier d'acteur de l'association « Agir Autrement »  
Cahier d'acteur des Verts du Val d'Oise et d'Ile-de-France  
Cahier d'acteur de la commune de Nerville-la-Forêt  
Cahier d'acteur de la commune d'Attainville  
Cahier d'acteur de l'association CODERANDO 95  
Cahier d'acteur d'Ile-de-France Environnement  
Cahier d'acteur de la FSEAIF et de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile-de-France  
Cahier d'acteur du collectif Plaine de France Ouest

Deux cahiers d'acteurs ont fait l'objet d'un erratum :

#### - Le cahier d'acteur de l'association Agir autrement

Une erreur d'impression s'est glissée dans le paragraphe sur la Recherche d'une solution équilibrée ; il faut lire page 3

« *Agir Autrement ne souhaite pas faire le lit d'une zone industrielle de plus à la Croix-Verte ni appeler par le choix qui sera fait une circulation routière toujours plus envahissante* ».

#### - Le cahier d'acteurs de l'ARDIES 95

Etant donné l'importance de l'erratum, la CPDP a procédé au retraitage de 2000 exemplaires de ce cahier d'acteur.

Une erreur d'impression s'est glissée dans le cahier d'acteur de l'ARDIES 95 qui a été diffusé. Au paragraphe sur le tracé jaune ; il faut lire page 2 :

« *Le tracé jaune a pour vocation le contournement de Maffliers- Montsoul et la requalification de la RN1 ; il permettrait une amélioration du trafic nord-sud (axe RN1-RD301) mais aucun allègement de charge sur la Francilienne en dépit du remplacement du carrefour de la Croix-Verte par un échangeur complet ; la solution jaune n'optimise pas la répartition des échanges puisqu'elle rabat toujours sur la Croix-Verte les flux substantiels en provenance, ou venant de l'est francilien* ».

## Les délibérations

Au total, la CPDP a reçu 5 motions et 2 délibérations de Conseils municipaux.

Délibération du conseil municipal d'Attainville du 12 novembre 2007  
Délibération du conseil municipal de Saint-Martin-du-Tertre du 18 octobre 2007  
Motions de la commune de Chauvry des 13 et 23 novembre 2007  
Motion de la commune de L'Isle-Adam du 9 novembre 2007  
Motion de la commune de Villiers-Adam du 16 novembre 2007

## Un cas particulier : une pétition reçue

La CPDP a reçu, jointe à un courrier de l'association Maffliers 2008 en date du 22 novembre, une pétition de 238 signatures en faveur du tracé B.

## Les entretiens durant le débat

Quatre séances de travail entre le maître d'ouvrage et les intervenants sur des points très précis ont été organisées par la CPDP avec annonce préalable en séance publique :

- Requalification de la RN 1 (Association des riverains de la RN 1, Maire de Maffliers, DREIF)
- Carrefour de la Croix-Verte (Maire de Moisselles, DREIF)
- Proposition de tracé alternatif de l'association « Agir Autrement » (association, DREIF)
- Rétablissement des circulations agricoles (milieux agricoles, DREIF, DDEAF)

Les comptes-rendus des deux dernières réunions ont été mis en ligne sur le site Internet de la CPDP.

A la demande du CESR Ile-de-France (Conseil Economique et Social Régional), la CPDP et le maître d'ouvrage ont été auditionnés et ont présenté tour à tour le débat et le projet.

La CPDP a également invité la maîtrise d'ouvrage à prendre contact avec le syndicat du Rû de Presles.

## La visite de terrain

Au cours du débat, il s'est avéré nécessaire d'organiser une visite en autocar sur différents sites afin de visualiser ensemble les impacts paysagers du projet en fonction des différentes variantes. Au cours de cette visite, la DREIF, accompagné de Maurice Cottin de l'atelier Soberco, a pu présenter et expliquer les différents moyens à disposition pour améliorer l'insertion du projet dans son environnement et en limiter les nuisances. Une trentaine de personnes s'étaient inscrites à cette visite de terrain, qui a eu lieu le mardi 6 novembre après-midi.

La visite de terrain a également permis de préparer l'atelier thématique du 9 novembre, organisé à Maffliers, sur ce thème.



La visite de terrain  
sur les impacts paysagers

## 2.4 LE FONCTIONNEMENT DE LA CPDP PENDANT LE DÉBAT

Le fonctionnement de la CPDP a été collégial : les tâches ont été réparties en fonction des compétences et des disponibilités de chacun. Au cours du débat, la Commission particulière s'est réunie une fois par semaine environ. Ces réunions de travail ont ainsi permis de préparer les réunions thématiques et de synthétiser les échanges qui avaient eu lieu.

Les relations avec l'équipe projet de la maîtrise d'ouvrage ont été constantes tout au long du débat. Des réunions de travail ont été régulièrement organisées.

Suite à des demandes du public considérant que certains points étaient insuffisamment traités, la CPDP a demandé au maître d'ouvrage d'établir des compléments au dossier, sur les thèmes suivants et de les présenter en réunions publiques :

- l'insertion paysagère,
- l'aménagement de la RN 1,
- les dessertes et voiries locales,
- le financement de la Croix-Verte,
- projets locaux et document d'urbanisme,
- analyse de la solution B en déblai,
- réalisation de la déviation évoquée dans le rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées de 2002, dans son annexe concernant l'A16.

La CPDP a par ailleurs demandé que soit réalisée une étude complémentaire et que les données relatives aux trafics soient mises à disposition du public :

- une enquête de circulation réalisée au carrefour de la Croix-Verte, disponible fin juillet 2007,
- recueil des données de trafic : synthèse, disponible fin juillet 2007.

A la demande de France Nature Environnement (FNE) et d'Ile-de-France environnement, la CPDP a également demandé au Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF) de lui transmettre une note de synthèse sur les projets d'amélioration des transports en commun à l'horizon 2020/2030 concernant la zone du projet.

Ce document fut reçu le 5 novembre 2007, aussitôt disponible au siège de la CPDP et téléchargeable sur le site du débat.

## 2.5 LA DEMANDE D'UNE EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE

Dans une lettre adressée à la Commission particulière du débat public, le 19 novembre 2007, le collectif Plaine de France Ouest a demandé la réalisation d'une « expertise indépendante »<sup>4</sup> pour approfondir les études sur un éventuel passage du tracé B sous la voie ferrée Montsoult-Luzarches.

La demande du collectif a porté sur une « étude approfondie et indépendante comprenant un diagnostic hydrogéologique avec réalisation de sondages et mise en place de piézomètres pour faire des relevés de niveau de la nappe phréatique, afin qu'une réponse complète soit donnée à (sa) demande ». Le collectif a également souhaité que « les résultats de cette étude soient annexés au rapport définitif qui sera remis à l'Etat à l'issue de la concertation du débat public ».

Par courrier du 22 novembre 2007, la Commission particulière du débat public a répondu à cette demande<sup>5</sup>. Elle

a estimé, au regard de la date de clôture du débat public fixée au 24 novembre 2007, qu'elle ne disposait plus des délais nécessaires pour répondre favorablement à cette demande puisque cela nécessiterait le lancement d'appels d'offres de bureaux d'études spécialisés.

Elle a également rappelé que son unique mission, après la clôture du débat, consiste à rédiger un compte-rendu exhaustif du débat.

Elle propose toutefois de recommander au maître d'ouvrage de procéder à une telle étude dans le cas où la solution B serait retenue.

## 2.6 LA MÉDIATISATION DU DÉBAT

### Une montée en puissance médiatique

Le débat public sur le projet de prolongement de l'A16 a été porté à la connaissance des journalistes début juillet 2007.

Un travail de pédagogie sur le débat a ainsi été engagé avant même son ouverture pour :

- rappeler les enjeux du projet
- expliquer les objectifs du débat public
- présenter les missions de la CPDP et ses membres

A l'approche de l'ouverture du débat, les médias ont commencé à manifester un intérêt pour le projet. Celui-ci s'est confirmé

au moment de l'ouverture du débat et lors des réunions publiques qui ont suivi.

Au total, le débat public a suscité 81 retombées dans la presse dont 56 diffusées au cours des mois de septembre et octobre. De plus, le débat a fortement mobilisé la presse régionale et locale qui à elle seule comptabilise le tiers des retombées, soit 29 articles. La presse audiovisuelle a également contribué à la bonne information du public grâce à des reportages de France Bleu Ile-de-France et des radios locales et de deux sujets diffusés sur France 3 Ile-de-France.



La presse a très régulièrement suivi le débat

Les prises de parole autour du débat sont majoritairement portées par la Présidente de la CPDP qui a régulièrement été sollicitée pour répondre aux interviews.

Enfin, le climat serein et constructif de ce débat public a suscité l'intérêt, voir la curiosité, des journalistes.

## Les temps forts de la médiatisation

Le projet de prolongement de l'A16 est cité pour la première fois en juin dans un article des Echos consacré à la CNDP et

qui revient sur les débats publics prévus en 2007.

### 5 juillet : une conférence de presse pour annoncer la tenue du débat

L'ouverture de la permanence de la CPCP et le lancement du site internet du débat, ont constitué l'opportunité d'organiser la première conférence de presse.

Un dossier de presse qui permet de rappeler le contexte du débat, de présenter la CPDP ainsi que ses missions et d'expliquer les moyens de s'informer et de participer au débat, a été remis lors de la conférence de presse. Il a été également diffusé très largement par mail auprès de 52 journalistes.

Les journalistes des deux titres phares

de la presse régionale qui avaient participé à la conférence de presse, ont longuement interviewé les membres de la CPDP. Ils se sont fait l'écho de cette rencontre en insistant sur le rôle de la CPDP, la neutralité et l'indépendance dont elle s'est engagée à faire preuve pendant le débat.

La presse a aussi relayé les éléments du communiqué et du dossier de presse relatifs aux moyens d'informations et de participation au débat mis en place par la CPDP, notamment le site Internet [www.debatpublic-projet-a16.org](http://www.debatpublic-projet-a16.org) lancé le 2 juillet.

### 11 septembre : une conférence de presse d'ouverture du débat

La conférence de presse du 11 septembre a vu la mobilisation des médias notamment audiovisuels. L'ouverture du débat est annoncée le jour même dans le journal de la télévision régionale Val-d'Oise TV. De même que dans l'édition du 19/20 sur France 3, au soir de la première réunion publique, et sur France Bleu Ile-de-France.

La presse nationale spécialisée s'est également saisie du sujet en revenant sur les enjeux de circulation du projet et en décrivant les quatre tracés présentés au débat public. Elle rappelle aussi les moyens d'informations et de participation au débat, les réunions publiques et le site internet.

La presse quotidienne régionale insiste sur les enjeux et l'intérêt du débat public pour les automobilistes et les riverains afin de faire avancer le projet de prolongement de l'A16.

Les journalistes se sont aussi attachés à présenter en détail les quatre tracés. De manière pédagogique, ils décrivent les étapes du débat en rappelant notamment le calendrier des réunions publiques.

Le média internet est aussi mis à contribution pour informer le public. C'est également le cas des sites internet des collectivités (Conseil général, Direction régionale de l'Équipement...), des communes situées dans le périmètre du débat et des associations.

### Septembre à novembre : la médiatisation des réunions publiques

Les réunions publiques ont été régulièrement annoncées par voie de communiqués de presse. La presse régionale s'est fait le relais de ces

annonces et a couvert la majorité des réunions. Près d'une vingtaine de journalistes ont participé aux différentes réunions publiques.

Parmi les réunions publiques, quatre d'entre elles ont attiré plus particulièrement les médias :

- La première réunion publique du 13 septembre, qui avait été annoncée lors de la conférence de presse d'ouverture, a vu la mobilisation des journalistes. Les médias se sont ainsi fait l'écho d'une participation forte du public et de l'implication des membres de la CPDP qui a mené les débats.

- La réunion publique du samedi 13 octobre sur le thème « projets locaux de développement et vie quotidienne », a aussi attiré les médias dont la télévision France 3. A cette occasion, la parole a été donnée aux élus locaux qui ont pu présenter les zones d'activités en projet et aux associations qui ont exprimé leurs réserves sur les répercussions économiques et environnementales de ces projets.

### 6 novembre : la visite de terrain

La visite de terrain a permis à la télévision locale de montrer les problématiques de circulation, les enjeux agricoles et environnementaux qui ont été au centre du débat public.

- Le point d'étape réalisé par la CPDP lors de la réunion publique du 25 octobre a suscité l'intérêt des journalistes. Cette réunion a d'ailleurs été annoncée par la télévision locale et sur la radio France Bleu Ile-de-France.

A cette occasion, les journalistes ont rendu compte de la mobilisation forte du public et de la richesse des débats, illustrés par le bilan chiffré présenté par la Présidente de la CPDP.

- La Présidente de la CPDP a eu l'occasion d'annoncer elle-même la réunion publique de clôture en tant qu'invitée de plusieurs émissions de radios locales. Ces tribunes lui ont permis aussi de rappeler les points saillants du débat public et d'esquisser les premières données d'un bilan.

La presse régionale évoque le succès des réunions publiques qui ont été riches en débats, et ont totalisé plus de 1000 participants.

Face à ces enjeux, les médias ont mis en évidence les divergences d'opinion entre riverains, agriculteurs et responsables d'associations.

## Les thématiques abordées

Les thèmes traités par les médias ont évolué en fonction des thèmes abordés

au cours du débat.

### La pédagogie du débat public

Durant la phase de préparation du débat et à l'occasion de son ouverture, la presse s'est attachée à mettre en exergue les enjeux du débat et à expliquer le rôle du débat public et les missions de la CPDP.

De manière plus factuelle, les médias ont aussi évoqué à plusieurs reprises les moyens d'information et de participation au débat. Le site internet est cité 33 fois et les réunions publiques 39 fois pendant tout le débat.

### Le débat d'opinions

Tout au long des réunions publiques, la presse a traité des divergences qui apparaissent entre les élus, les riverains, les agriculteurs et les associations.

Les journalistes ont donné la parole

aux supporters des différents tracés afin qu'ils puissent exprimer leurs points de vue. Mais ils ont souligné aussi le climat serein et constructif dans lequel se sont déroulés ces débats.

## 2.7 LE COÛT DU DÉBAT

A la fin du débat, le coût du débat est estimé à 987 716,60 € et se décompose comme suit :

Assistance CPDP (communication / presse)	212 860 €
Reprographie	191 369 €
Fonctionnement CPDP	192 820 €
Logistique réunions publiques	197 800 €
Divers hors marchés	31 001 €

Total HT	825 850 €
TVA à 19,60%	161 866,60 €
<b>Total TTC</b>	<b>987 716,60 €</b>

La maîtrise d'ouvrage a également engagé pour ce débat les dépenses suivantes :

Assistance MO	176 030 €
Etudes et divers	93 387 €

Total HT	269 417 €
TVA à 19,60%	52 805,73 €

**CPDP + Maître d'Ouvrage (TTC) 1 309 939,33 €**

La totalité des frais d'organisation sont pris en charge par la DREIF.

A ce montant, il convient d'ajouter la somme de **33 406,79 €** correspondant aux postes financés directement par la CNDP, afin de garantir la totale indépendance de l'activité de la CPDP :

Indemnités des membres de la CPDP : 27 299,28 € bruts.  
Frais de déplacement des membres de la CPDP : 6107,51 €

## LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC

## 3. LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC

Le débat a fourni aux acteurs et institutions un cadre pour faire valoir et hiérarchiser les enjeux auxquels ils sont attachés. Leur souci de rallier des suffrages autour de l'enjeu qui leur semblait le plus percutant les a souvent conduits à simplifier leur argumentation en faveur d'un tracé et à éluder les points positifs de ceux qu'ils rejetaient. La rédaction de la plupart des cahiers d'acteurs ne reflète donc qu'imparfaitement la diversité des échanges tenus en réunion publique et les progrès des participants dans leur capacité à intégrer des enjeux qu'ils méconnaissaient ou minimisaient.

Des enjeux prioritaires pour certains sont secondaires, inexistantes ou même à écarter totalement pour d'autres. La confusion assez classique entre objectifs et enjeux a été constante dans ce débat et le projet d'ampleur réduite n'a que rarement été situé dans une échelle plus large. Cela explique la faible part des débats consacrés aux problèmes de déplacement à l'échelle régionale et a fortiori nationale, ainsi que le peu d'intérêt marqué pour la dimension régionale de l'agriculture et des besoins de développement de l'Île de France. La Commission lors de la réunion de synthèse a résumé les points saillants du débat en les classant selon cinq thèmes : la place prise par les questions de déplacement, l'impact du projet sur l'agriculture, sur l'environnement, sur le développement économique et urbain et enfin sur la vie quotidienne et le cadre de vie.

### 3.1 LA PRISE EN COMPTE DES QUESTIONS DE DÉPLACEMENT

#### Les usagers et le débat

Les déplacements ont été en permanence sous-jacents dans le débat par leurs conséquences mais rarement exprimés en tant que tels bien que deux séances leur furent consacrées d'une part en les rapportant aux différentes échelles du territoire : inter régionale, régionale et locale, et d'autre part en les regardant par rapport à l'environnement ou au développement local.

Les trafics actuels n'ont pas fait l'objet de contestation et peu de

commentaires ont été émis sur les prévisions de trafic annoncées lors des séances publiques. C'est peut-être parce que la grande majorité des usagers de cette infrastructure, nord Val d'Oise ou sud de l'Oise, se sont peu manifestés et peu exprimés alors qu'en organisant une réunion publique à Persan la Commission pensait qu'ils étaient autant concernés que les riverains mais pour des motifs différents.

Deux points sont néanmoins ressortis de cette réunion et ont interpellé la Commission :

- La demande des élus et des habitants de la zone de Persan d'un accès direct à l'A16 au niveau de Chambly pour rejoindre Paris ou le pôle de Roissy et ainsi répartir le trafic sur deux axes et désengorger la RN1 systématiquement embouteillée aux heures de pointe.
- Les projets de développement et de désenclavement de l'ouest et du sud du département de l'Oise accompagnés

par une modernisation des axes routiers qui rabattent les trafics vers l'A16 en direction du sud.

Ces deux points auront certainement, à terme, des conséquences importantes en matière de déplacements pour tous les habitants de l'extrême nord du Val d'Oise et de cette partie sud-ouest du département de l'Oise tournée vers la région Île de France. Ils auront une influence non négligeable sur le trafic à écouler par le prolongement de l'A16 et ils n'ont peut-être pas été assez pris en compte dans toutes leurs dimensions.

#### Les riverains et les déplacements

La grande majorité des participants aux réunions étaient soit des riverains directs de la RN1 soit des habitants des communes limitrophes de la RN 104 ou traversées par des axes secondaires permettant d'éviter le carrefour de la Croix-Verte. Ils ont surtout souligné leur intérêt pour les accès directs vers Paris ou la petite couronne, fait quelques remarques sur les volumes des reports de trafic calculés pour chacun des tracés proposés et demandé une amélioration des transports en commun.

Ils ont semblé peu concernés par la nature des trafics vers l'est. La motion d'un regroupement d'associations locales et d'organisations emmené par le collectif Plaine de France ouest, dans une contribution commune datée du 22 novembre 2007 précise : « l'objectif du projet doit être de soulager les riverains de la RN1 et d'assurer la continuité de la Francilienne au niveau de la Croix-Verte et non de favoriser des déplacements routiers du nord de la

région ou de départements limitrophes vers Roissy ».

Les préoccupations exprimées portent sur les nuisances qu'ils subissent quotidiennement et les flux de circulation parasites qui encombrant des voiries locales inadaptées pour supporter une forte densité de circulation lorsque se produisent les embouteillages bi quotidiens au niveau du carrefour de la Croix-Verte.

Ils ont contesté aussi certaines projections de report de circulation sur le nouvel axe, en particulier pour les solutions D et A en arguant du fait que l'allongement des parcours pour rejoindre la RD 301 vers Paris serait dissuasif et que la force de l'habitude d'emprunter des voiries secondaires perdurerait.

Ils souhaitent enfin qu'il soit possible de rallier les différentes communes proches de la Croix-Verte par une voirie distincte des grands axes : Francilienne, RD301, A16.

## Les objectifs annoncés confrontés aux réalités locales

Un certain nombre de participants, membres d'associations, ou d'avis transmis à la Commission mettent en exergue certaines recommandations du « Grenelle de l'environnement » mais il a semblé que des dissonances apparaissaient quand on les confrontait aux options de vie locale maintes fois affirmées en particulier par ces mêmes personnes.

Trois grandes recommandations ont souvent été mises en avant : la baisse significative des émissions de gaz à effet de serre, la priorité à accorder aux transports collectifs et le transport combiné pour les approvisionnements en fret. On remarque qu'elles sont difficilement applicables si on les confronte au contexte régional et aux options de mode de vie que certains souhaitent conserver ou que les riverains des infrastructures actuelles souhaitent retrouver et qui se déclinent par : un habitat individuel privilégié et une non-densification du secteur, mais néanmoins des améliorations des transports collectifs.

En effet, privilégier l'habitat individuel implique des déplacements domicile/travail difficilement compatibles avec des transports collectifs à la porte ; le véhicule automobile est indispensable pour rejoindre les pôles d'échanges (Persan-Beaumont, Domont, Montsoult) qui permettent la massification des usagers et l'efficacité des transports collectifs.

Par ailleurs, les alternatives transports collectifs aux déplacements par la route sont très contraintes dans ce secteur en l'état actuel du réseau.

Les projets d'amélioration du niveau de service des transports ferroviaires transmis par le service des transports de l'Ile-de-France (STIF) peuvent paraître

modestes mais ce secteur est peu irrigué en voies ferrées dont certaines portions sont encore à voie unique (Montsoult / Luzarches).

Lors des séances publiques, le transport de fret n'a quasiment pas été évoqué sauf pour être rejeté par principe, il en est de même dans les contributions, les cahiers d'acteur et les avis reçus par la Commission.

En matière de transports de fret, cette zone est un des passages obligés pour les approvisionnements et les exportations de la région Ile-de-France (11 millions d'habitants consommateurs et producteurs) qu'ils soient répartis ou regroupés au nord de la zone d'étude dans les secteurs de Bruyères (futur port fluvial) et de Persan-Beaumont riches en installations logistiques lourdes.

Le Fret représente, en 2006 au nord de L'Isle-Adam, 8 % des trafics totaux (A16 + RN1) dont 22 % en transit, ce dernier représente donc moins de 2 % du trafic total mais est le plus rejeté.

Le maître d'ouvrage a précisé qu'il était peu probable que ce trafic diminue très significativement même si le redressement du fret ferroviaire était effectif et si des plateformes de transports combinés étaient créées sur les sites ferroviaires de Persan-Beaumont ou de Creil. En effet les transports terminaux à destination des zones de consommation ou initiaux en provenance des zones de production se font très majoritairement par la route.

**Un grand absent dans le débat** : la mise en service en 2013/2014 de la liaison Seine-Escaut et la création d'un port fluvial à Bruyères-sur-Oise. Quelle sera sa contribution au renforcement de transports routiers de fret de proximité à destination de l'Ile-de-France par l'A16 ? Cette question lancée par la Commission n'a fait l'objet d'aucun commentaire.

## Les trafics et les tracés

Les projections du maître d'ouvrage en matière de demande de mobilité donc de transport ont été parfois contestées sur des points précis (comportement des usagers et répartition des flux, influence des coûts de l'énergie, etc.) mais il semble admis, quelque fois avec regret, que la demande de mobilité à l'horizon 2020/2030 sera au moins égale voire supérieure à celle d'aujourd'hui. Rares sont ceux qui contestent la nécessité de raccorder l'A16 à la Francilienne. Il semble donc possible de schématiser les positions respectives de ceux qui se sont exprimés pendant les débats :

- le monde économique, de nombreux élus et ceux pour qui l'accès au pôle d'activités de Roissy ou de l'est parisien est prioritaire, préconisent le tracé A pour son efficacité à écouler les trafics vers l'est.

- les riverains, les associations locales et régionales dont l'objet est la défense de l'environnement ainsi que la Région Ile-de-France, considèrent que le trafic principal étant celui qui se dirige vers Paris par la RD 301 et optent en conséquence pour le tracé B qui leur semble répondre parfaitement à cette problématique.

- le monde agricole et la commune qui ne trouvent pas rédhibitoire l'allongement de la distance et des temps de parcours pour rejoindre la Croix-Verte optent pour le tracé D qui, il est vrai, existe en grande partie et ne consomme pas de terres arables.

- enfin, deux collectivités ainsi qu'un certain nombre d'utilisateurs de l'infrastructure choisissent le tracé C qui sépare très distinctement les flux nord/sud des flux est/ouest.

## 3.2 IMPACTS DU PROJET SUR L'AGRICULTURE

Les intervenants qui se sont exprimés sur les enjeux agricoles, et notamment les agriculteurs, ont fréquemment appelé à une remise en contexte de l'impact du projet au-delà des implications directes de la construction de l'infrastructure. Ils ont argumenté sur le caractère patrimonial du berceau agricole que constitue la Plaine de France, sur le rôle de l'agriculture, au-delà de la production agricole, en termes de gestion du territoire et de production de paysages, sur les implications en termes d'emploi dans le secteur agricole, en amont et en aval (concessionnaires agricoles, coopérative) et, plus généralement encore, sur la diminution constante des surfaces agricoles au profit des espaces urbains, alors que le prix des denrées alimentaires ne cesse d'augmenter.

### Les effets de prélèvement

Les intervenants ont souhaité que les **effets de prélèvements soient mieux qualifiés**. Le dossier du maître d'ouvrage donne une description et une quantification des effets de prélèvement mais le débat a montré sur plusieurs aspects que l'on ne pouvait pas s'arrêter aux éléments quantitatifs et qu'il fallait mieux qualifier ces prélèvements.

En premier lieu, tous les hectares cultivés n'apparaissent pas comme ayant les

De façon générale, il n'y a eu que peu de contestation de l'analyse et des chiffres présentés par le maître d'ouvrage, à savoir que les tracés A et C sont les plus pénalisants pour l'agriculture, suivis du tracé B, meilleur de ce point de vue sur le papier mais compromettant des activités agricoles très valorisées localement (exploitation agricole fonctionnant comme une cueillette ouverte au public) et enfin le tracé D qui n'a qu'un faible impact agricole. Néanmoins, les intervenants ont insisté sur la nécessité d'analyser plus finement la signification et les implications concrètes du projet présenté, aussi bien pour les effets directs (prélèvement, coupure) que pour les effets connexes.

mêmes enjeux économiques. Le **type de production doit être pris en compte** pour évaluer les impacts. Les enjeux vont croissant, depuis les terres en polyculture, puis celles en arboriculture ou en maraîchage, et enfin les terres qui permettent des activités de vente directe à plus haute valeur ajoutée. Cela ne signifie pas que la polyculture soit d'un intérêt moindre mais que la densité économique de ces différentes activités n'est pas la même.

En second lieu, les intervenants ont souligné l'existence **d'effets indirects du prélèvement sur des terres attenantes** aux terres prélevées :

- existence de **perturbations** d'ordre pédologiques (ruissellement) et micro climatique,
- de façon plus significative la **mise en péril de certaines productions sous contrat** de qualité qui ne peuvent être implantées à moins de 250 mètres d'une infrastructure (exemple du blé meunier). Des agriculteurs ont rappelé que ce préjudice n'avait pas été pris en compte lors de la construction de la Francilienne,
- enfin le cas emblématique de la **cueillette**, où la proximité d'une

### Les effets de coupure

De la même façon, le débat a fait surgir le besoin de mieux mesurer toutes les implications des effets de coupure.

Il s'agit en premier lieu de prendre en compte l'allongement des temps de parcours pour les agriculteurs. Lorsque des terres sont en théorie accessibles et que l'allongement du temps de parcours rend l'activité agricole difficile, il faut les considérer comme des délaissés de fait et les comptabiliser dans les prélèvements.

Il y a en second lieu des effets en cascade : si l'on veut pouvoir rétablir une bonne accessibilité à certaines parcelles agricoles, cela nécessite de créer de nouveaux chemins agricoles et induit de nouveaux prélèvements. Cette question a été abordée de façon très ponctuelle au sujet du tracé D par un agriculteur exploitant des parcelles très dispersées et

infrastructure dans le cadre du tracé B est contradictoire avec ce que les visiteurs viennent y chercher, au-delà des produits eux-mêmes, c'est-à-dire un contact avec la nature et l'agriculture ainsi qu'un moment de loisir, ce qui n'est pas compatible avec la proximité d'une infrastructure polluante et bruyante. Ce tracé retient cependant la préférence de nombreux acteurs (notamment le Collectif Plaine de France Ouest) parce qu'ils estiment qu'il a un faible impact sur l'environnement. Ils ont donc demandé que des aménagements soient prévus pour minimiser l'impact sur l'activité de cueillette, et en particulier d'étudier la faisabilité d'un passage sous la voie ferrée de façon à diminuer l'impact sonore et visuel de l'infrastructure.

de façon plus significative par un groupe d'agriculteurs au cours d'une réunion spécifique sur ce sujet : les solutions A et C entraîneraient la suppression d'un chemin ; l'accessibilité des îlots nécessitera donc la création d'un nouveau chemin, donc un prélèvement supplémentaire. Les effets de coupure ont ainsi des impacts sur le prélèvement qui peut être plus important que prévu pour pouvoir maintenir l'accessibilité à certaines terres.

Il faut citer enfin la question de la viabilité de la coopérative agricole. Les intervenants ont souligné l'importance de ce point de collecte qui est le seul dans un périmètre proche et qui peut être mis en péril dans le cadre des tracés A et C si son accès devient trop difficile ou si les possibilités d'extension sont limitées par la proximité de l'échangeur A16-Francilienne.

## Quelques effets connexes

Au cours du débat, **deux conséquences indirectes** du projet pouvant avoir un impact sur l'activité agricole ont été évoquées de façon répétée par les intervenants. Il s'agit d'un éventuel prolongement de l'A16 au-delà de la Francilienne et la possibilité d'extension d'une zone d'activité dans le secteur de la Croix-Verte. La préoccupation (portée principalement par les agriculteurs et le collectif Plaine de France ouest) était d'évaluer si tel tracé, s'il était retenu, ne risquait pas de faciliter ces nouveaux projets n'ayant pas de lien direct avec le projet lui-même mais se traduisant par de nouveaux prélèvements.

Les participants ont estimé qu'un **prolongement de l'A16 au-delà de la Francilienne** serait facilité dans le cas du tracé A, du fait de la continuité de ce tracé avec les emprises de terre au-delà de la Francilienne. Ce prolongement, s'il était envisagé, serait de la compétence du Conseil général. Le maître d'ouvrage

## Des solutions techniquement viables mais économiquement incertaines

Le caractère constructif du débat a permis de recueillir le sentiment des acteurs vis-à-vis des solutions proposées par le maître d'ouvrage, même pour des tracés n'ayant pas leur préférence.

Pour tout ce qui est des aspects « techniques », à savoir l'organisation du parcellaire, les circulations des matériels agricoles, aucun tracé n'a semblé induire de problèmes insurmontables, même si cela suppose dans certains cas quelques prélèvements supplémentaires (tracés A et C) par rapport à ce qui était prévu par le maître d'ouvrage.

En revanche, sur les aspects sociaux et économiques, les solutions proposées ne lèvent pas toutes les objections. La question de la juste indemnisation

a expliqué que le tronçon nord et celui redouté au sud pouvant se connecter de façon indépendante sur la Francilienne, le tracé au nord n'influait pas la faisabilité d'un éventuel tracé au sud. Cette argumentation, bien que cohérente, n'a pas semblé convaincre les participants.

Un deuxième point a été fortement débattu, à savoir le risque de voir se développer une **zone d'activité dans le secteur de la Croix-Verte** dans le cas où les tracés A et C seraient retenus. Les participants ont en effet estimé que ces tracés délimitaient un nouveau périmètre propice au développement d'une telle zone. Les informations obtenues auprès du Conseil Régional d'Ile de France et débattues publiquement semblent indiquer que c'est plutôt la position du front urbain telle qu'elle sera définie dans le Schéma Directeur d'Ile-de-France qui risque d'être déterminante quant à la possibilité d'implanter de nouvelles zones d'activité.

des agriculteurs qui auront soit des terres prélevées, soit un parcellaire moins facilement accessible, soit une infrastructure à proximité a soulevé des questionnements empreints d'inquiétude, du fait que les références des Domaines pour les indemnités semblent ne pas en tenir compte. Comment en particulier mesurer a priori l'impact de la proximité d'une infrastructure sur le comportement des consommateurs-cueilleurs (cas du tracé B passant à proximité de la cueillette) et comment faire une juste indemnisation sur un critère qui repose sur des comportements d'acteurs et qui est donc difficilement quantifiable ? De la même façon, les compensations pour la baisse potentielle du chiffre d'affaire de la coopérative ne sont pas faciles à estimer.

## 3.3 IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MILIEUX NATURELS

De façon générale, sur l'analyse d'impact du maître d'ouvrage (tracé B le moins pénalisant, tracé A et C posant juste un problème supplémentaire d'insertion dans la perspective du château d'Écouen, et tracé D considéré comme le plus pénalisant du fait des emprises en forêt et dans la zone classée de la vallée de Chauvry), **c'est le tracé D qui a donné lieu aux positions les plus tranchées**. Certains acteurs abondent dans le sens du maître d'ouvrage et valident

ainsi son analyse globale, d'autres ont une lecture complètement opposée, à savoir que le tracé D est le moins pénalisant, notamment sur l'argument de la préexistence de l'infrastructure, contrairement aux tracés A, B et C.

L'essentiel des impacts environnementaux a été mis en avant notamment par ceux qui pratiquent des activités de loisirs sur le territoire (randonneurs, chasseurs, amis de la forêt).

### Les effets de morcellement du territoire

Il est apparu dans le débat que bon nombre de participants faisaient un **bilan** entre :

- d'une part les aspects négatifs, à savoir qu'une nouvelle infrastructure implique la création de nouvelles coupures du territoire, par exemple pour les tracés A et C, ou le renforcement d'effets de coupure qui existent déjà, comme sur le nord des tracés A, B et C ou pour l'ensemble du tracé D, avec les impacts que ces effets de morcellement ont sur la circulation des animaux et des randonneurs,

- d'autre part les aspects correctifs mis en avant par le maître d'ouvrage, ou ceux qu'eux-mêmes revendiquent, à savoir la possibilité offerte par le projet de maintenir, voire de rétablir la continuité du territoire en faisant des biocorridors (au bois Carreau sur les tracés A B ou C, sur la RN184 même si le tracé D n'est pas retenu), des passages pour les randonneurs (liaison Nerville-la-Forêt - Presles, bois Carreau, etc.), des couvertures d'une partie de l'infrastructure, des passages souterrains.

Ce bilan semble indiquer que si les aménagements proposés sont à la hauteur des demandes des différents usagers du territoire, rien ne serait insoluble. Il faudra notamment veiller à bien spécialiser les circulations des animaux et celles des humains.

A l'opposé, certains intervenants ne se placent pas dans cette optique de bilan gains-pertes mais rejettent des tracés en ne faisant valoir que leur aspect négatif : c'est notamment le cas pour le tracé D considéré par beaucoup d'intervenants comme très néfaste aux grands animaux et aux oiseaux, et ce malgré les aménagements importants prévus, et même si le surplus de nuisance par rapport à une coupure préexistante n'est pas très argumenté.

Enfin certains intervenants, défenseurs du tracé D (élus de Nerville-la-Forêt) se livrent à **une étude comparée** des tracés A, B et C d'une part et du tracé D d'autre part, les premiers créant une coupure forte entre la forêt de L'Isle-Adam et celle de Carnelle, alors que le tracé D n'apporte de leur point de vue qu'un faible supplément de nuisance à l'environnement du fait que l'infrastructure existe déjà.

Les aspects hydrauliques ont été abordés de façon plus ponctuelle. Il a semblé qu'il était important d'approfondir les effets d'impact sur le rû de Presles dans le cas des tracés A et C et de préciser les mesures à prendre sur ce point. Les intervenants ont également demandé une étude complémentaire sur la nappe phréatique dans le secteur de la Croix-Verte pour évaluer la faisabilité de passer sous la voie ferrée dans le cas du tracé B.

La question de la **production des gaz à effet de serre** a été abordée, souvent en référence au Grenelle de l'Environnement (dont la tenue coïncidait avec celle du débat de l'A16), et plus généralement en référence à la question du développement durable. Les défenseurs de différents tracés ont argumenté autour de cet enjeu, considérant chacun que le tracé qu'ils défendaient était le plus performant de ce point de vue. En effet, les participants ne sont pas parvenus à s'accorder durant le débat sur des critères acceptables par tous et permettant de comparer les différents tracés quant à la production de gaz à effet de serre. Selon que l'on retient comme critère « se connecter sur la Francilienne » ou « se connecter sur la Francilienne vers l'est » ou « dévier Montsoult et Maffliers », le classement relatif des tracés D d'une part, A, B ou C d'autre part est différent. Il y a là

un problème de référence qui n'a pas été résolu.

Un autre enjeu mondial et de développement durable a été abordé, à savoir l'importance de la **préservation des espaces agricoles** au vu des problèmes de renchérissement du prix des matières premières et de la sécurité alimentaire mondiale. L'importance de maintenir une proximité entre les zones de production et les zones de consommation a été soulignée par de nombreux intervenants.

Enfin les **enjeux paysagers** ont été principalement évoqués lors de la visite sur les sites qui a permis de visualiser l'impact des projets. Cette dimension n'a pas paru être la préoccupation prioritaire des participants, à l'exception de deux aspects :

- l'impact sur la vallée de Chauvry, notamment l'échangeur A16-A104, avec la référence à un engagement de ne pas en faire plus dans cette région plutôt qu'aux impacts réels d'une modification,
- la visibilité, depuis le château d'Ecouen, de l'échangeur A16 - Francilienne dans le cas des tracés A et C a été évoquée par les opposants à ces tracés.

Les impacts sur la biodiversité floristique n'ont pas été évoqués.

## 3.4 IMPACTS DU PROJET SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN

Dans un contexte local de développement fortement dépendant d'un environnement beaucoup plus large, au niveau régional et national, voire international, il est frappant de constater que le débat s'en est tenu pour la plupart des intervenants à des considérations locales, voire de proximité, certains souhaitant se protéger des dynamiques régionales

de développement alors que d'autres participants considéraient au contraire cet environnement comme un atout pouvant être valorisé par le projet de l'A16.

Les « grands sujets » ont cependant été abordés, au fil des réunions publiques, le plus souvent à partir des conséquences locales.

### Le contexte

La zone du projet est située dans une position stratégique comme l'ont souligné le Conseil général du Val d'Oise et la Chambre de Commerce et d'Industrie Versailles-Val d'Oise (carte 1) :

- au nord de l'Île de France, première région économique du pays et la seule de niveau vraiment européen,
- au carrefour de liaisons routières/autoroutières nord/sud assurant l'accès à Paris et est/ouest reliant Le Havre à l'est et desservant notamment la plate-forme de Roissy.

Deux éléments extérieurs nouveaux ont été mis en lumière au cours du débat :

- les besoins de liaison nord/sud des entreprises du sud de l'Oise, qui ont été intégrés dans les discussions sur les trafics et sur les accès à A16,
- les conséquences de l'ouverture future de la liaison fluviale Seine Nord Europe, qui ont été évoquées par la CPDP, sans être vraiment intégrées dans la réflexion.

Le développement économique de la zone est au centre des trois pôles majeurs de Roissy (94 000 emplois), Cergy et évidemment Paris (carte 2).

L'urbanisation est restée modeste. Essentiellement pavillonnaire, elle s'est développée autour des villes et villages existants, préservant une forte proportion d'espaces naturels et forestiers et les terres agricoles de la Plaine de France.

Le potentiel de développement économique et urbain est conditionné par le projet de SDRIF actuellement en cours d'enquête publique et, pour partie également, par le projet de prolongement d'A16, objet de ce « débat public ».

Il est apparu clairement dans le déroulement du débat, que chacun des tracés, s'il répond plus ou moins complètement et plus ou moins bien aux besoins de déplacements, impacte différemment la zone et plus particulièrement la desserte des activités et des habitations (carte 5).

**Ce sont ces impacts locaux** qui ont été le plus souvent exposés et débattus et qui ont orienté les choix des intervenants. Les enjeux ont alors été privilégiés par rapport aux objectifs. Cela explique qu'à partir d'une même hypothèse de développement urbain (réalisation de zones d'activités par exemple), les acteurs aient opté pour des choix différents selon qu'ils leur semblaient faciliter ou au contraire dissuader la concrétisation de ces projets.

## Le développement économique

L'intérêt aux niveaux international et national de prolonger l'A16 jusqu'à la Francilienne a été souligné par beaucoup, notamment par la Chambre de Commerce et d'Industrie et par l'association ARDIES Val d'Oise. Il s'agit de compléter le maillage autoroutier existant, de mieux connecter l'Île de France avec le nord de l'Europe continentale et avec la Grande-Bretagne, mais aussi de faciliter les déplacements en grande couronne, notamment vers Roissy. Certains ont même souhaité ouvertement un prolongement ultérieur vers le sud, au-delà de la Francilienne, jusqu'au BIP notamment.

Les projets locaux seront évidemment encadrés par le **SDRIF**, dont le projet en révision prévoit, en l'état actuel, deux moyens d'action :

- la fixation d'un « front urbain » excluant impérativement toute urbanisation à l'est d'un tracé qui entoure grossièrement la commune de Montsoult et se rapproche de la voie ferrée (cartes 3 et 4),
- la limitation quantitative des possibilités d'urbanisation à 100 ha sur l'ensemble constitué par Baillet-en-France, Montsoult et Maffliers. (4 « pastilles » sur la carte 3).

Au cours du débat, il est apparu que certaines associations continuaient à dénoncer des projets d'activités (anciens) portant sur une superficie de 200 ha.

Les maires concernés ont été conviés par la CPDP à venir préciser leurs intentions et leurs projets à la réunion publique de L'Isle-Adam, le 13 octobre. Ils ont affirmé que ce projet ancien n'était plus d'actualité, qu'ils s'étaient toujours opposés à la réalisation d'une plate-forme logistique et confirmé que la limitation à 100 ha serait respectée. Le maire de Montsoult a notamment mis l'accent sur la réhabilitation de la zone des 70 arpents (35 ha environ), et rappelé à l'occasion qu'une desserte particulière devrait lui être assurée.

La requalification de la RN1, qui fait partie intégrante du projet, quel que soit le tracé retenu par le maître d'ouvrage, devra tenir compte de ces besoins de dessertes locales des activités et des habitations (à Montsoult et Maffliers en particulier). Un intervenant a même évoqué le risque de déperissement de certaines activités provoqué par la chute de trafic prévue sur la RN1, notamment la station-service.

Plus généralement, plusieurs maires ont insisté sur la nécessité pour les collectivités de disposer de recettes de taxe professionnelle, rejetant l'idée de sanctuarisation de leurs communes en « réserves d'indiens ».

**Les souhaits de développement économique** portent - sur la création d'activités légères, non-polluantes, créatrices d'emplois, rejetant a priori la logistique. Plusieurs intervenants ont fait remarquer que le territoire n'avait pas d'avantages compétitifs à faire valoir pour attirer les entreprises, sinon de disposer « d'espaces et de routes » et que cela conduirait inévitablement à se résoudre à accueillir des activités logistiques peu créatrices d'emplois, très consommatrices de terrains et pourvoyeuses de trafic poids lourds. Il faut également souligner que les activités commerciales prévues sur les terrains « Dumez » n'ont pas davantage recueilli l'adhésion des associations de défense locales en raison de l'importance du trafic qu'elles entraîneraient sur la RN1 requalifiée.

Les interventions multiples des collectivités du sud de l'Oise, la ville de Persan notamment, ont insisté sur leurs besoins immédiats de raccordement avec l'A16, puis sur l'amélioration de la liaison nord-sud, et mis en avant les projets routiers du Conseil général de l'Oise. Elles ont contribué à élargir le débat et à mettre en lumière la fonction de transit du département du Val d'Oise.

Enfin, les conséquences de la future liaison fluviale Seine-Escaut ont finalement été évoquées seulement en termes de trafic et surtout sur interpellation de la Commission, sans que la perspective de l'apport de circulation provoqué par la distribution des containers à partir de la plate-forme de Bruyères-sur-Oise soulève

de réactions particulières. Il n'a pas été question des retombées éventuelles de ce nouveau trafic, ni en termes de complémentarité, ni de concurrence.

La présence dans le dossier du SDRIF (carte 3) d'une hypothétique ligne TGV a fait l'objet d'une seule remarque en réunion et n'a pas été vraiment abordée, ni même commentée.

## Le développement urbain

Sur un plan général, le projet de SDRIF préconise la **densification** des zones habitées comme l'une des grandes orientations de ce document.

Dans le cœur du secteur concerné, cela se traduit par la fixation d'un secteur constructible, mais strictement limité à l'ouest du « **front urbain** », qui s'applique aussi bien pour les habitations que pour les activités. Les 100 ha qui figurent sur le projet de SDRIF (carte 3) pourraient donc être utilisés à la discrétion des communes.

Le développement de l'habitat a été peu évoqué au cours du débat, sinon, le plus souvent par des plaintes sur les nuisances actuelles et des mises en garde pour des nuisances futures (sonores, visuelles). Certains participants ont néanmoins insisté pour que les projets d'urbanisation proches de la gare de Montsoult et en particulier les terrains « Dumez » accueillent des logements et des équipements publics.

Par contre, les participants ont beaucoup insisté sur la nécessité de séparer les liaisons locales de celles dites de « transit ». Outre la préoccupation de la protection de la qualité de vie au quotidien, il faut y voir un souci de maintenir et de développer une vie économique locale active. Le cas particulier des chemins agricoles en est un exemple, celui de la desserte de la zone des 70 arpents en est un autre.

\*\*\*

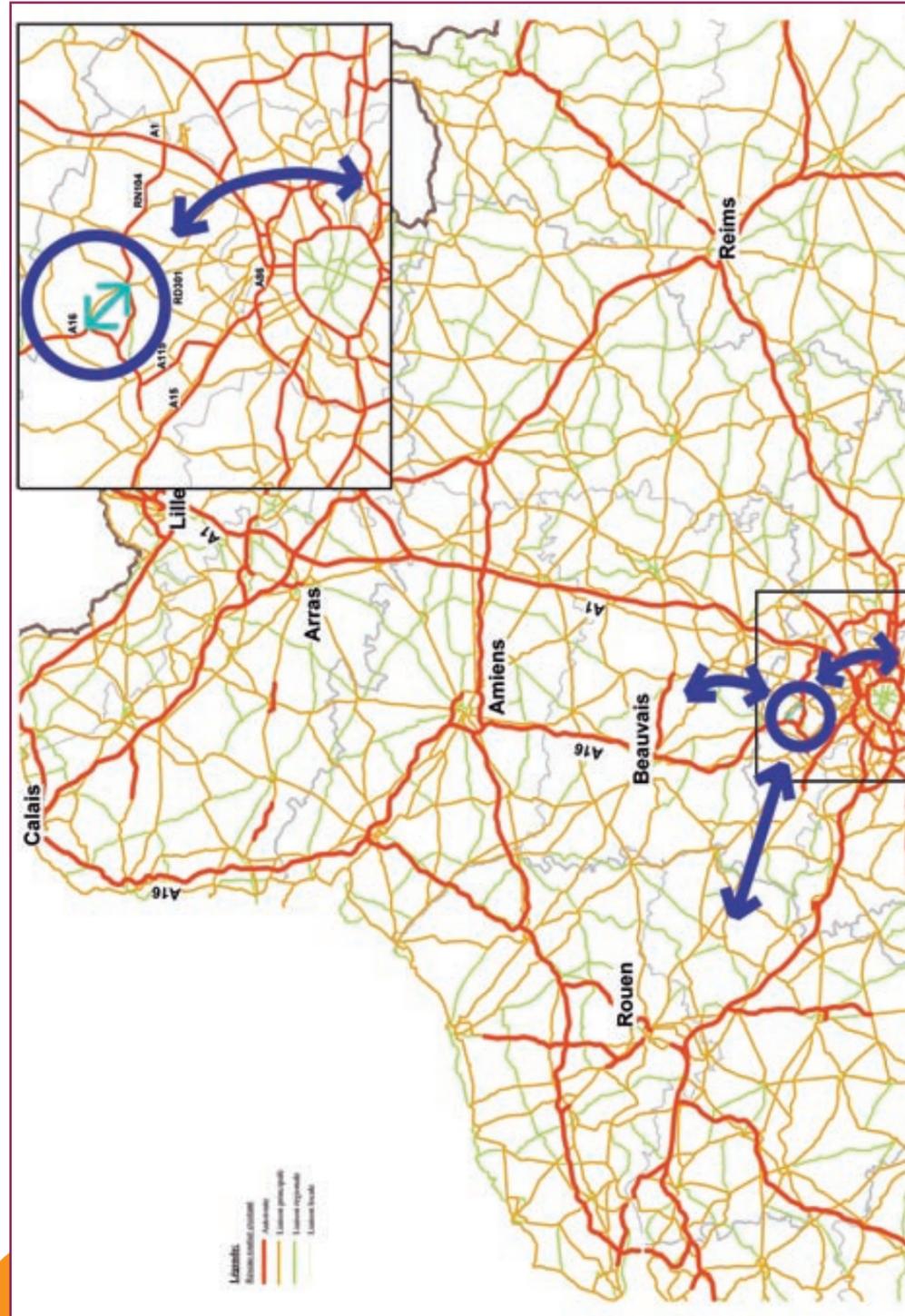
**Aux yeux des acteurs économiques, le développement du Val d'Oise est une composante du dynamisme de l'Île de**

**France. Il exige un réseau de transport performant, dont le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne est un élément essentiel.**

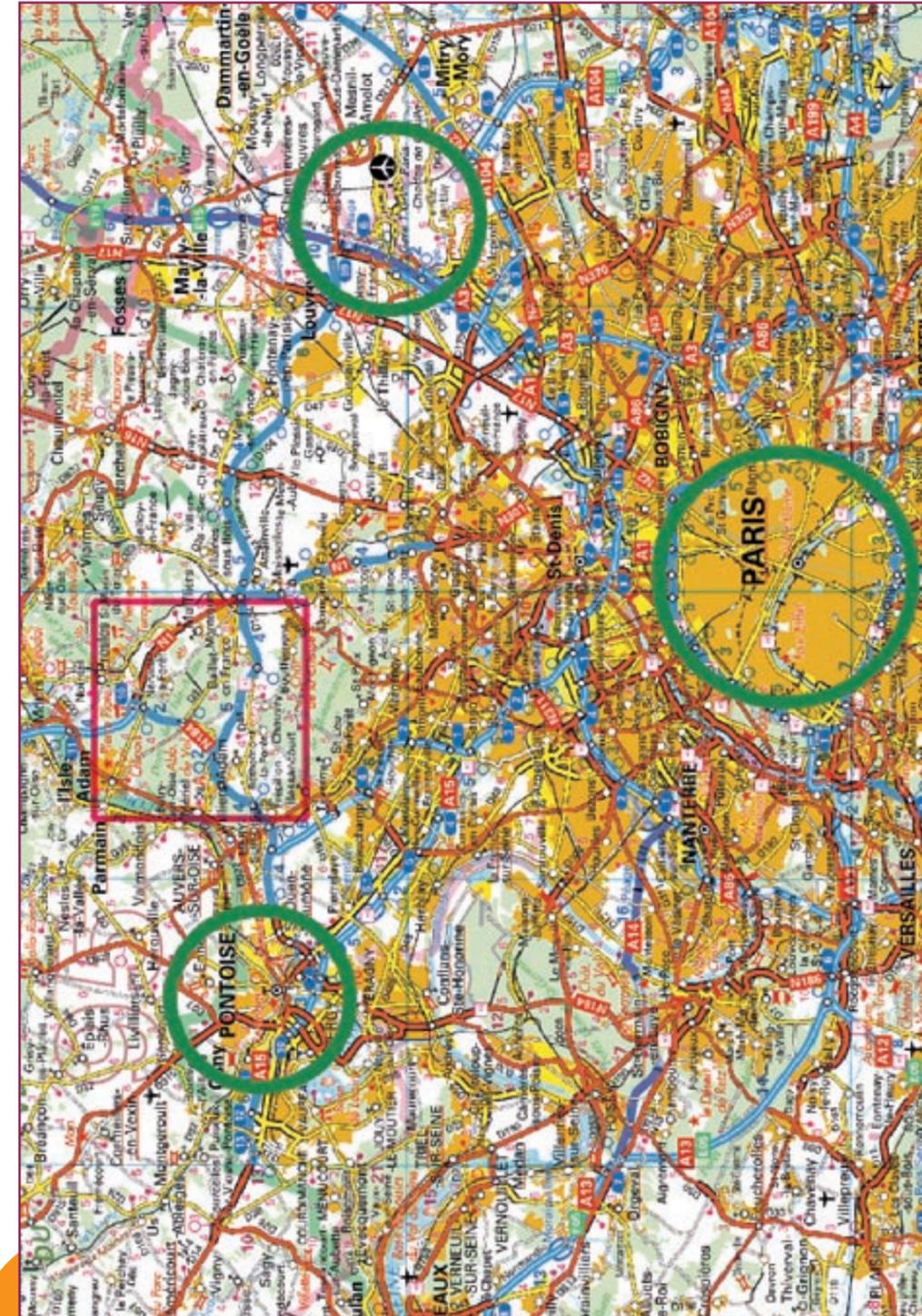
Mais ce positionnement n'est pas partagé par l'ensemble des participants au débat.

Les acteurs économiques, le Conseil général du Val d'Oise et de nombreuses communes se sont prononcés en faveur du tracé A. L'exception la plus notable à cette option est celle de la Région Île de France qui choisit le tracé B. comme trois communes. Le tracé D n'a été retenu que par les agriculteurs, défendant ainsi leurs exploitations que les 3 autres tracés amputeraient de terres de qualité et par une seule commune qui considère qu'il minimise les effets de coupure propres aux autres tracés.

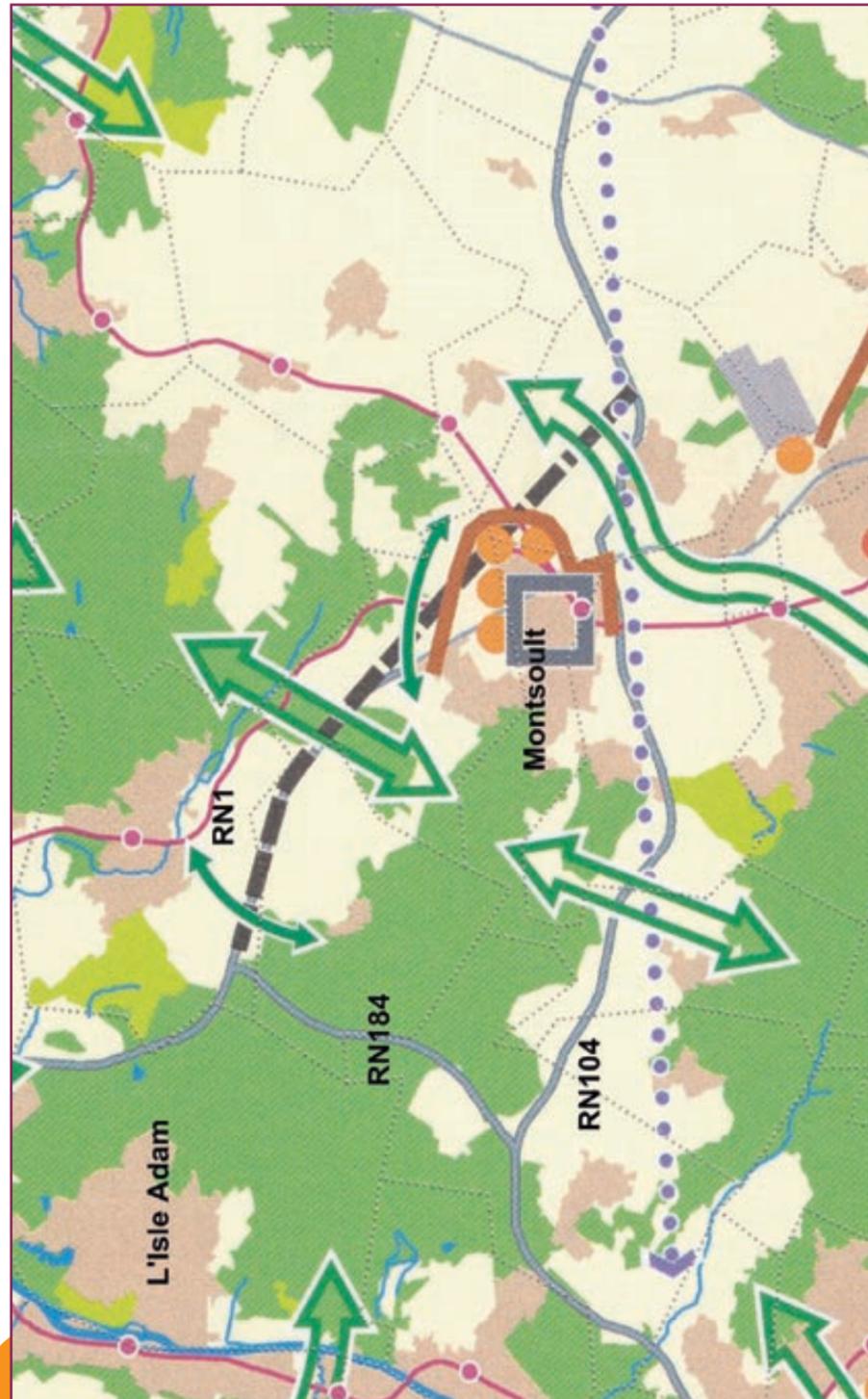
Enfin les associations de défense de l'environnement ont majoritairement retenu le tracé B, la vie économique étant perçue davantage comme une source de nuisances que comme un apport positif pour le secteur. Elles estiment que ces territoires doivent d'abord garder leur caractère rural et résidentiel et être protégé du développement en tâche d'huile de l'agglomération parisienne. Elles ont concentré leurs propos sur la protection de leur cadre de vie dans un habitat peu dense en opposant tout au long du débat environnement et développement. Le dialogue sur le développement durable dans ses trois dimensions, écologique, sociale et économique reste à établir entre les différents acteurs locaux.



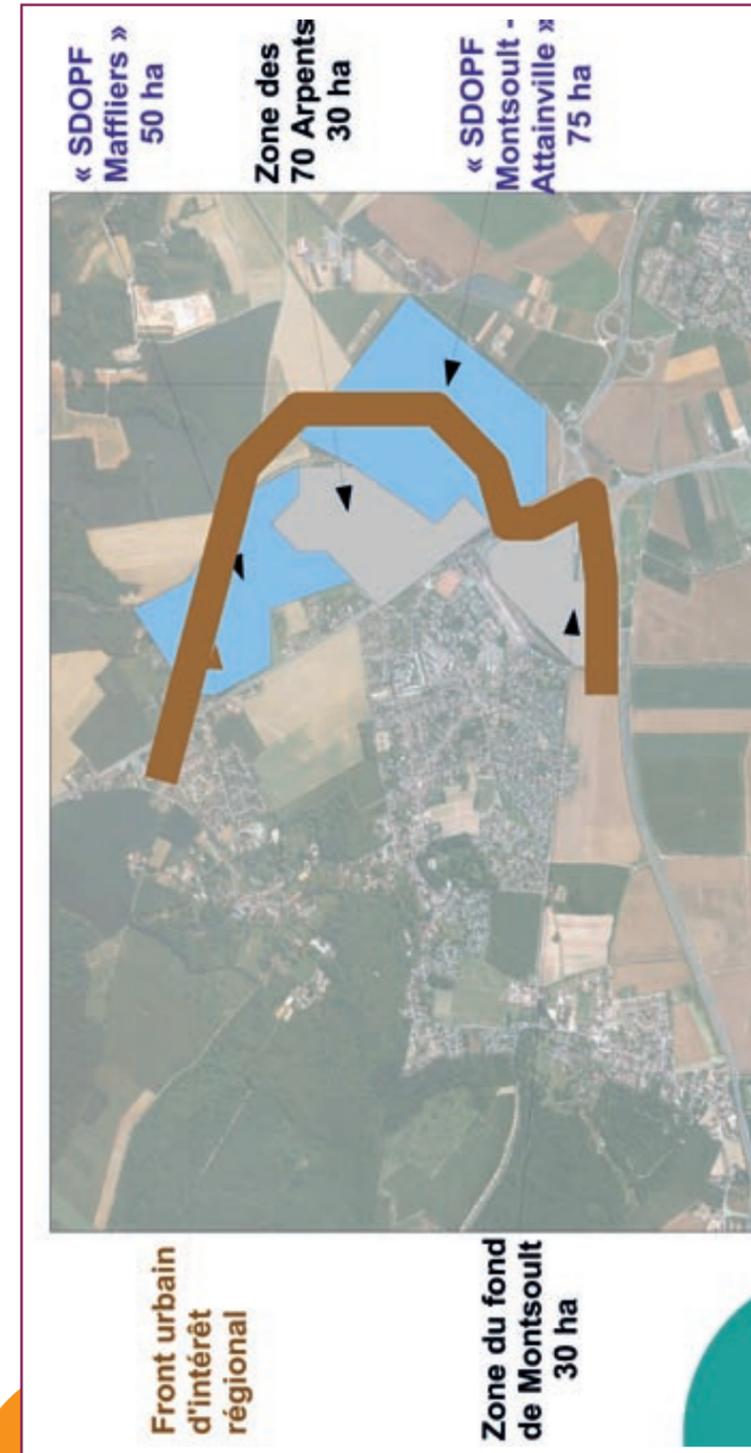
Carte 1. Une zone située dans une position stratégique



Carte 2. Un développement économique sur 3 pôles



Carte 3.  
Le front urbain



Carte 4. Zone d'urbanisation  
et document de planification

## 3.5 IMPACTS DU PROJET SUR LA VIE QUOTIDIENNE, LE CADRE DE VIE ET LES NUISANCES

L'amélioration de la qualité de la vie quotidienne a été au centre des débats. Si elle n'est mentionnée que sous l'angle des nuisances que subissent les riverains de la RN1 dans la plupart des cahiers d'acteurs, son approche a été plus diverse pendant les réunions publiques et l'affluence aux deux ateliers traitant de la requalification de la RN1 et de l'aménagement du secteur de la Croix-Verte témoigne de cet intérêt des élus locaux et de leurs administrés pour ces sujets. La question des nuisances phoniques induites par le tracé D qui pourraient aggraver la situation déjà peu satisfaisante des habitants de Baillet-en-France a été abordée avec insistance et à plusieurs reprises.

### Le réaménagement de la voirie locale

La recherche d'une complémentarité entre la voirie rapide et la voirie de desserte locale est apparue comme étant au centre des préoccupations des élus locaux. Le premier constat a porté sur les dysfonctionnements actuels :

- traversée par 35000 véhicules jour de Maffliers et Montsourt,
- imbrication des circulations de transit et des circulations locales,
- insécurité des circulations douces : déplacements quotidiens des piétons et en particulier des enfants le long de la RN1, itinéraires de grande randonnée traversant et longeant la RN1 en dehors des zones urbanisées, absence de pistes cyclables continues,
- difficultés des déplacements entre communes du secteur et obligation d'emprunter la voirie rapide pour des échanges locaux,

- stratégies d'évitement de la voirie rapide par les automobilistes entraînant une circulation accrue dans les villages aux heures de pointe,

- difficultés d'accès vers le sud à A16 depuis Persan, Chambly, Mours, Beaumont-sur-Oise, Champagne-sur-Oise entraînant une saturation de la RN1 et de la RD 64.

Les débats ont fait apparaître une attente très forte de résorption de ces difficultés à l'occasion de la réalisation du projet de raccordement direct de A16 à la Francilienne.

Deux objectifs font consensus: la requalification de la RN1 à l'occasion de la mise en service de l'A16 et la nécessité de disposer de deux réseaux de voirie distincts, national et régional d'une part, local d'autre part celui-ci évitant le nœud routier de la Croix-Verte.

### Le réaménagement de la RN1

- La nature du réaménagement de la RN1 laisse néanmoins en suspens des choix qui relèveront du niveau local. En effet, alors que les riverains souhaitent que ce réaménagement soit le plus dissuasif possible pour le trafic de transit et que soit supprimé le demi-échangeur nord figurant dans le dossier du maître d'ouvrage, la commune de Montsourt souhaite que cette voie calibrée et requalifiée permette néanmoins la desserte de la zone des 70 arpents sur laquelle existe un projet de développement.

- La commune de Maffliers a manifesté son souhait que la requalification n'aboutisse pas à une « impasse » isolant le village, mais les incertitudes de dernière heure sur le financement de la requalification de la RN1 l'ont conduit à s'opposer au demi-échangeur nord qu'elle n'avait jusque-là exclu que dans l'hypothèse du tracé A qui lui semblait trop long pour être emprunté par les véhicules se dirigeant vers la RD 301. Les engagements du maître d'ouvrage lors de la réunion de synthèse n'ont pas permis de lever ses doutes sur la concomitance des travaux de A16 et de la RN1.

- Enfin, les modifications portant sur les zones d'urbanisation possibles figurant dans le projet de SDRIF élaboré par le Conseil régional d'Ile-de-France pourraient avoir des conséquences sur le traitement de la RN1 dans la partie encore non urbanisée entre le village de Montsourt et Maffliers et la reprise, le cas échéant, de ces dispositions dans les documents d'urbanisme locaux relève du niveau local.

### Les circulations douces

Elles ont fait l'objet de demandes précises de la part des randonneurs, demandes qui ne semblent pas poser de difficultés particulières au maître d'ouvrage. De même les circulations piétonnes prévues par les projets de réaménagement de la RN1 ont semblé satisfaire aux demandes des participants au débat

La demande des élus situés au nord du Val d'Oise d'un accès direct à A16 vers le sud a été renvoyée à un débat avec la Direction Générale des routes et la SANEF. Cette demande a été appuyée par les représentants du Conseil général du Val d'Oise. Elle a fait l'objet d'un courrier manifestant l'opposition d'un vice-président d'Ile de France Environnement qui n'a cependant pas argumenté sa position.

### Le réaménagement des voiries autour de la Croix-Verte

S'il est apparu un consensus sur la nécessité de créer un réseau secondaire de voiries permettant les déplacements locaux sans emprunt de la voirie rapide, les solutions proposées par le maître d'ouvrage n'ont pas toujours été comprises.

Les élus locaux souhaitent unanimement que soit créé un dispositif en anneau autour de la Croix-Verte en réaménageant pour partie des chemins existants. Cette proposition qui figurait dans le dossier mis à disposition du public en 2006 a été supprimée du dossier du maître d'ouvrage en raison de l'importance des prélèvements de terres agricoles qu'elle entraînerait.

Les participants au débat ont manifesté une incompréhension face à des impératifs techniques ou des principes auxquels se référait le maître d'ouvrage :

- la nécessité d'une hiérarchie très lisible des différents réseaux destinée à éviter les effets de transferts sur la voirie locale notamment dans le tracé B,

- la complexité propre aux contraintes liées à la convergence en un même point de trois voies importantes, A16, la RN1, et la RD 909 dans le cas de la solution B, complexité qui leur paraît avoir été exagérée,

- le scepticisme de certains participants au regard des contraintes de tracé imposées par des règles de sécurité pour les raccordements autoroutiers et l'excès de consommation de terrains agricoles induits. Les participants ont proposé une autre approche de cette question en limitant les vitesses afin de permettre d'avoir des rayons de courbure plus serrés et moins d'emprises sur les terres cultivées.

Quel que soit le tracé éventuellement retenu, la nécessité d'affiner les aménagements connexes à la reconfiguration de la Croix-Verte s'imposera au maître d'ouvrage en liaison avec les acteurs locaux. L'urgence d'un réaménagement de la Croix-Verte a été soulignée fortement par tous les élus locaux ainsi que le souhait que des travaux puissent être engagés au plus tôt dès que le choix de tracé pour le raccordement de l'A16 aura été arrêté.

## Les nuisances créées par l'infrastructure nouvelle

### Le bruit

Le bruit est apparu comme la principale préoccupation des participants. Les riverains de la RN1 qui subissent aujourd'hui des nuisances importantes se sont manifestés et le projet ne peut qu'améliorer la situation actuelle. Leur extrême sensibilité à ce problème a conduit les habitants les plus proches du futur tracé (A B ou C) à demander que la partie entièrement nouvelle de A16 au nord de Maffliers soit repoussée vers le nord-est.

Les habitants de Villaines-sous-Bois, qui sont actuellement éloignés des nuisances phoniques ont manifesté leurs inquiétudes face au bruit susceptible d'être engendré par le tracé A semi enterré au droit de Villaines-sous-Bois et à 800 m des habitations les plus proches. Cette crainte a contribué à leur option en faveur du tracé B.

Les « défenseurs » du tracé B ont demandé que soit étudiée une variante encaissant la partie sud du tracé afin de protéger la cueillette alors que ceux qui ont opté pour le tracé A fondent en partie leur choix sur sa meilleure capacité à éloigner le bruit des zones habitées ou fréquentées.

Les élus et les habitants de Baillet-en-France se sont émus des conséquences du tracé D qui serait le seul à aggraver la situation de riverains face au bruit. Ils considèrent d'ores et déjà comme très insuffisantes les protections phoniques implantées le long de la Francilienne en raison du tassement des merlons mis en place

lors de la réalisation de la voie rapide. La réalisation du raccordement de l'A16 leur apparaît comme l'occasion de renforcer ces protections phoniques par l'apport de déblais en excédent.

Plus généralement, les participants au débat ont manifesté une réelle incompréhension des normes qui sont utilisées pour « apprécier » les niveaux acceptables de bruit servant de référence à la mise en place de protections. Les arguments sur les priorités liées à des contraintes budgétaires n'ont pas convaincu des habitants ayant recherché le calme en s'éloignant des zones urbaines denses ou ayant connu localement des temps où la circulation était moins intense.

### La pollution

La production de gaz à effet de serre a bien évidemment été évoquée pendant ce débat qui s'est tenu pendant le Grenelle de l'environnement. Ces propos ont eu néanmoins un caractère général s'appliquant difficilement au débat en cours si ce n'est pour argumenter en faveur du tracé le plus court. Les participants se sont surtout montrés soucieux d'éloigner des habitants la pollution directe actuellement subie par les riverains de la RN1. Les agriculteurs ont toutefois mis en avant le préjudice éventuel lié à l'impossibilité de cultiver sous contrat qualité dans des bandes de 250 m de part et d'autre d'une autoroute en raison des pollutions émises par les véhicules. Les exploitants de la cueillette se sont également inquiétés de la possibilité d'un durcissement de la réglementation sur la production de fruits et légumes dans des terrains en limite de voies autoroutières.

- **Les quatre tracés :  
argumentaires et options**

## 4. LES QUATRE TRACÉS : ARGUMENTAIRES ET OPTIONS

### 4.1 CARTE DES TRACÉS



Carte 5.

4.2 Au cours des réunions publiques personne n'a remis en cause la nécessité de réaliser un prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne mais, parmi les avis reçus à la Commission, des voix discordantes se sont fait entendre et ont dénoncé l'opportunité de ce projet, au nom du refus de l'augmentation des émissions de dioxyde de carbone, de la cohérence avec les options fondamentales de leur formation politique nationale, au nom d'un projet tronqué qui s'arrête à la Francilienne. Certains estiment qu'avec l'expansion de l'urbanisation du sud de l'Oise il faut trouver d'autres solutions que la construction d'autoroutes.

Par contre, pour tous :

- le carrefour de la Croix-Verte qualifié « d'erreur de conception » par le collectif plaine de France ouest doit être impérativement restructuré pour permettre l'écoulement des trafics sans thrombose,
- les nuisances subies par les riverains de la RN1 à Montsoul et à Maffliers doivent être réduites au minimum et le Conseil régional d'Ile-de-France ajoute « la sécurité et le bien être des habitants doivent être préservés ».

Outre la nécessité du traitement de ces deux points unanimement approuvée, les échanges ont montré que le débat se limitait pour la plupart à la défense d'une des solutions présentées par le maître d'ouvrage et pour certains, dont le Collectif Plaine de France Ouest, ont questionné les élus locaux sur leurs projets de développement. La problématique des usagers de l'infrastructure, autres que les riverains, ne fut que très rarement abordée pendant les séances publiques.

Chacun des tracés a eu des défenseurs et des détracteurs qui ont argumenté sur un seul projet à l'exclusion de tout autre à

la différence des agriculteurs qui tout en maintenant leur préférence pour le tracé D ont fait savoir qu'ils n'excluaient que les tracés A et C. Il en fut de même de la commune de Villaines-sous-Bois qui fit savoir que sa priorité était le tracé B mais qu'elle ne s'opposerait pas au tracé A s'il était partiellement enterré dans la partie rejoignant la Francilienne.

- **Le tracé D** fermement défendu par le monde agricole est préconisé par la commune de Nerville-la-Forêt ; un certain nombre d'avis provenant d'usagers le défendent ou l'utilisent en partie pour présenter une solution hybride.

Il est explicitement rejeté par les représentants de L'Isle-Adam et par l'association Les Amis de la Forêt ainsi que par ceux qui lui reprochent d'être plus long que les autres et donc d'émettre plus de CO<sup>2</sup>. Les utilisateurs de la forêt, à l'exception des représentants des chasseurs, le tolèrent sous réserve que des couloirs écologiques dignes de ce nom soient réalisés et que le rétablissement des chemins pédestres de grandes randonnées soit effectif. Enfin, ni les associations nationale et régionale de protection de l'environnement, ni le Collectif Plaine de France Ouest, ne rejettent formellement ce tracé, mais lui reprochent essentiellement de ne pas répondre aux objectifs.

- **Le tracé C** combattu par le monde agricole qui lui reproche d'être le plus consommateur en terres agricoles, d'entraver le développement de la coopérative et de supprimer la façade commerciale de la vente directe. Le Collectif associatif l'assimile au tracé A et à la réalisation d'une zone d'activités à la Croix-Verte. Un certain nombre d'usagers jugent qu'il est le plus pertinent pour l'écoulement des trafics nord / sud et est / ouest car il les sépare. Les collectivités locales de Maffliers et d'Attainville le préconisent aussi mais avec des ajustements.

• **Le tracé A** est préconisé par le Conseil général du Val d'Oise et par la majorité des élus de la Communauté de communes de Carnelle-Pays de France, ils sont rejoints par le Conseil régional de Picardie et par l'ensemble du monde économique qui y voient un facteur déterminant pour rejoindre le pôle économique de Roissy. L'association AREC y voit la solution la meilleure pour détourner l'ensemble du trafic qui se dirige vers l'est et éloigner les nuisances au plus loin des zones habitées. Il est refusé par le monde agricole pour sa consommation de terres arables et son impact sur les exploitations arboricoles du secteur. Le Collectif associatif le rejette car il craint la création d'une zone d'activités au nord de la Croix-Verte (non prévue dans la version actuelle du projet de schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par le Conseil régional) et il affirme que cela faciliterait son prolongement au-delà de la Francilienne en direction de Paris, prolongement explicitement abandonné par l'Etat. Craignant des nuisances sonores et visuelles, certains élus le refusent sauf si son raccordement à la Francilienne était semi-enterré.

• **Le tracé B** a reçu l'appui explicite du Conseil régional d'Ile de France bien qu'il débouche directement sur le carrefour à la Croix-Verte. Il est défendu par le Collectif associatif qui y voit le projet le moins coûteux, le moins consommateur de terrains agricole après le projet D et surtout le plus capable de mettre un frein à la création d'hypothétiques zones d'activités. Un certain nombre de rédacteurs d'avis écrits par des usagers et certaines associations craignent que son débouché direct sur le carrefour actuel de la Croix-Verte entraîne un dessin du nouveau carrefour extrêmement complexe qui fasse perdurer les risques

de congestion et qui impacte beaucoup plus qu'on ne l'imagine les zones agricoles adjacentes. Deux communes se prononcent en faveur de ce tracé (Villaines-sous-Bois, Moisselles).

Une variante demandée officiellement 4 jours avant la clôture du débat proposant ce tracé mais avec un passage sous la voie ferrée a été déposée pour étude par le collectif Plaine de France Ouest. Ce collectif y voit une minimisation des contraintes paysagères et sonores que subiraient les activités de cueillettes si ce tracé était retenu. Une première approche de cette hypothèse par le maître d'ouvrage avait soulevé des incertitudes sur le plan hydraulique. L'étude approfondie n'ayant pu être conduite dans le cadre des débats, le maître d'ouvrage s'est engagé à l'approfondir dans le cas où le tracé B serait retenu.

• **Un tracé hybride** (D + variante de B) a été proposé par l'association « Agir autrement » ; elle propose de compléter le tracé D (RN 184) par une déviation de la RN1 à Montsoult et Maffliers en longeant au plus près la voie ferrée pour impacter le moins possible les terres agricoles.

Pour les utilisateurs de la forêt de L'Isle-Adam, randonneurs, chasseurs, cavaliers, cyclistes ou protecteurs des oiseaux, la préoccupation principale est l'établissement de couloirs écologiques dignes de ce nom et de passages sous voiries pour rétablir les cheminements pédestres qui ont été coupés lors de la mise à 2x2 voies de la RN1 et de la création de la RN 184 dans la forêt de L'Isle-Adam et jamais rétablis malgré des promesses réitérées. Ils ne portent aucun jugement sur les propositions A, B, C D, à l'exception des chasseurs qui s'opposent au tracé D.

### 4.3 TRACÉ A

Thématique	Sous-thèmes	Arguments pour	Argument contre
Trafic	<p>Choix de priorité</p> <p>Répartition du trafic</p> <p>Capacité à décharger la RN1 actuelle</p> <p>Fonctionnement de la Croix-Verte</p> <p>Prise en compte des déplacements longue distance</p>	<p>Favorise le trafic de rocade (ARDIES, CCI)</p> <p>Meilleur éclatement des trafics vers le sud et vers l'est (ARDIES, AREC, CCI) Tracé le plus direct (Montsoult)</p> <p>- pas d'augmentation de la congestion à la Croix-Verte (AREC, CG95) - carrefour le plus simple (AREC) - meilleure séparation trafic local et de transit (CCI, les maires en faveur de ce tracé)</p> <p>Prise en compte des trafics induits par le développement de l'Oise et par le développement des aéroports de Beauvais et Roissy (CR Picardie, CG Oise)</p>	<p>Ne soulage pas le trafic nord sud (Riverains RN1, Collectif PFO, IDFE, Verts 95 et IDF, commune de Nerville)</p> <p>Le trafic de transit nord-sud, actuellement le plus important, continuera de passer par la RN1-RD301 (Riverains de la RN1, Collectif plaine de France Ouest)</p>
Agriculture	<p>Consommation d'espace</p> <p>Type d'agriculture concernée par le tracé</p> <p>Effet de coupure (dont pb de circulation agricole)</p> <p>Effets connexes (dont contrats de qualité)</p>	<p>Consommation d'espace considérée comme secondaire au regard des enjeux de développement régionaux (Ardies) ; avec une compensation pour les agriculteurs à prévoir (CCI)</p>	<p>Consommation d'espace la plus importante compromet la viabilité de l'agriculture et contraire aux orientations du Grenelle de l'Environnement (agriculteurs, déclaration commune FSEAIF, CIAIDF, collectif PFO, Agir autrement, IDFE, Val d'Oise Environnement, commune de Nerville, Maffliers 2008, Montsoult pour tous, Verts 95 et IDF, VALDEVE, CR IdF)</p> <p>Passé à proximité d'une zone de cueillette (FSEAIF, Verts IDF, Nerville, VALDEVE) Compromet la possibilité de produire sous contrat de qualité (blé meunier notamment) (FSEAIF, CIAIDF, VALDEVE)</p> <p>Coups entraînant enclavement de parcelles mettant en cause la survie de certaines exploitations (déclaration commune FSEAIF, CIAIDF, Collectif PFO, Agir autrement, IDFE, Val d'Oise Environnement, commune de Nerville, Maffliers 2008, Montsoult pour tous)</p> <p>Compromet le développement de la coopérative CAPAFRANCE (FSEAIF, CIAIDF, collectif PFO, Agir autrement, IDFE, Val d'Oise Environnement, commune de Nerville, Maffliers 2008, Montsoult pour tous, VALDEVE) Compromet station de compostage (VALDEVE)</p>
Environnement naturel	<p>Continuité du territoire</p> <p>Problèmes hydrauliques</p> <p>Enjeux d'échelle mondiale</p> <p>Enjeux paysagers</p>		<p>Coupure de la plaine de France (CR IdF) préjudiciable aux animaux et promeneurs (Nerville, VALDEVE) Le tracé A n'est pas compatible avec le « front urbain d'intérêt régional » prévu au projet de SDRIF (CR IdF)</p> <p>Problème de ruissellement des eaux induit par une nouvelle infrastructure</p> <p>Caractère vital des surfaces agricoles dans le contexte actuel de tension sur les prix mondiaux (agriculteurs de la cueillette) Production de GES (VALDEVE)</p> <p>Impact paysager de l'échangeur A16 francilienne visible du château d'Ecouen (FSEAIF, CIAIDF, collectif PFO, Agir autrement, IDFE, Val d'Oise Environnement, commune de Nerville, Maffliers 2008, Montsoult pour tous, CR IdF)</p> <p>Impact général du tracé sur la plaine de France (FSEAIF)</p>
Vie locale et nuisances	<p>RN1</p> <p>Voirie locale</p> <p>Nuisances sonores et pollution</p> <p>Phase de travaux</p>	<p>Tracé qui passe le plus loin des zones d'habitation (AREC, CCI)</p> <p>Le meilleur sous réserve d'encaissement au maximum (Baillet)</p>	<p>Risque de voir la RN1 être utilisée pour les trajets A16-RD301 (Riverains de la RN1, Collectif PFO, IDFE, Verts 95 et IDF, commune de Nerville)</p> <p>Passé à 800 m de Villaines sous Bois (association le clos du village, VALDEVE)</p>
Développement	<p>Effets potentiellement induits</p>	<p>Facilite la prolongation éventuelle vers le BIP (CG95, CCI)</p> <p>Facilite le développement autour de la Croix-Verte (CCI)</p>	<p>Facilite la prolongation vers le BIP (collectif PFO, IDFE, Verts 95 et IDF, agriculteurs, signataires de la déclaration commune finale : FSEAIF, CIAIDF, collectif PFO, Agir autrement, IDFE, Val d'Oise Environnement, commune de Nerville, Maffliers 2008, Montsoult pour tous)</p> <p>Facilite le développement autour de la Croix-Verte (collectif PFO, IDFE, agriculteurs, Verts 95 et IDF, signataires de la déclaration commune finale : FSEAIF, CIAIDF, collectif PFO, Agir autrement, IDFE, Val d'Oise Environnement, commune de Nerville, Maffliers 2008, Montsoult pour tous)</p>

## 4.4 TRACÉ B

Thématique	Sous-thèmes	Arguments pour	Arguments contre
Trafic	Choix de priorité	Tracé le plus court donc gain de temps (Verts Val d'Oise)	* Ramène tout le trafic venant du nord sur la Vroix-Verte et augmente le trafic à la hauteur d'Attainville (commune d'Attainville)
	Répartition du trafic	Fluidifie le trafic nord sud (ARDIES) La bonne continuité du réseau N1, A16, et francilienne permet de capter tout le trafic de transit (collectif PFO)	* Continue à assurer l'ensemble des trafics (AREC) * Renvoi vers la Croix-Verte l'ensemble des flux (commune de Montsoult) * Aucun allègement de charge sur la Francilienne (ARDIES)
	Capacité à décharger la RN1 actuelle	Le plus performant en terme de réduction de trafic dans la traversée de Maffliers et de Montsoult (IDF Environnement). Décharge le plus la RN1 à Montsoult et Maffliers (Région IDF)	* Ne résoud en rien la surcharge permanente de circulation de la RN1 vers Paris (Commune de Montsoult)
	Fonctionnement de la Croix-Verte		* Carrefour complexe ; problème de lisibilité (AREC) * Carrefour plus accidentogène (AREC) * Conception d'un échangeur assez complexe (IDF environnement)
	Prise en compte des déplacements longue distance.	Selon le collectif Plaine de France Ouest le trafic sur la RN1 est essentiellement local	
Agriculture	Consommation d'espace	Impact « faible » (verts Val d'Oise) : 44 ha : Préserve l'attractivité de la Zone de cueillette (IDF Environnement)	* Disparition des activités de cueillette » (commune de Montsoult) * Impact sur l'activité agricole important et impossibilité de cultiver certaines terres (commune de Nerville) * Emprise importante nécessaire pour le carrefour (AREC) * 50 ha de bonne terre de fond de vallée pour les solutions A, B, C (commune de Nerville)
	Type d'agriculture concernée par le tracé	Faible, le tracé suit des infrastructures existantes (Verts Val d'Oise)	* Prélèvements sur Arboriculture et maraîchage
	Effet de coupure dont problème de circulation agricole Effets connexes (dont contrats de qualité)		Prendre des dispositions techniques adéquates pour minimiser le préjudice sur la cueillette » effets visuel, sonore et pollution (IDF environnement) Les tracés B et C auraient un impact commercial très fort sur cette zone, remettant en cause les activités de vente sur place (Chambre d'agriculture d'IDF)
Environnement naturel	Continuité Territoire	Peut-être combiné au mieux avec celui de la voie ferrée existante et limite l'effet de coupure (Région IDF)	Ramène tout le trafic sur la Croix-Verte avec le réaménagement complexe préjudiciable à la continuité de notre territoire communal et à l'utilisation optimale de notre potentiel commercial (commune de Baillet).
	Problèmes hydrauliques Enjeux d'échelle mondiale Enjeux paysagers	Moindre émission de CO <sup>2</sup> (Verts Val d'Oise)	Infrastructure en remblai en fond de cueillette (visite terrain)
Vie locale et nuisances	RN1	Bonne décharge de la RN1	
	Voirie locale		Les échanges entre communes de Moisselles vers Attainville et Villaines ou de Moisselles vers Baillet et Montsoult sont laissées pour compte (commune de Moisselles)
	Nuisances sonores		Partie nord est de Montsoult et lycée dans une ambiance sonore dégradée (association riverains RN1)
Développement	Effets potentiellement induits	Compatible avec le projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional (Région Id F)	Nécessite un élargissement de la Francilienne (commune d'Attainville) Crée le plus gros échangeur d'Ile de France (CG 95)
Coût		Solution économiquement la moins coûteuse (IdF environnement) Variante la moins chère (fédération des chasseurs) Le plus rapide et le moins coûteux à réaliser (Verts Val d'Oise) Le plus court et le moins coûteux (collectif PFO) Coût le moins élevé et la rentabilité la plus grande (Région Id F)	
Variantes Solution CI FERE Solution « AGIR... »	Faire déboucher la solution B à l'est de la Croix-Verte	Assure la continuité de la Francilienne	
	Mixer une nationale 1 déviée (sol B) au projet D	Déviation RN1 assure la liaison nord sud pour les riverains La continuité de la Francilienne est réalisée	

## 4.5 TRACÉ C

Thématique	Sous-thèmes	Arguments pour	Argument contre
Trafic	Choix de priorité	Assure à la fois le trafic de rocade et le trafic radial sans les confondre	Pas d'intérêt (Ile de France environnement)
	Répartition du trafic	Assure une meilleure répartition des trafics (Attainville, ARDIES) Le réaménagement de la RD909 en tronçon autoroutier assure un écoulement plus direct des échanges nord sud (ARDIES)	Allongement de parcours pour les parcours nord sud (mêmes inconvénients que le tracé A)
	Capacité à décharger la RN1 actuelle	Meilleure capacité que la solution A à décharger la RN1 actuelle en raison du rabattement par la 909 aménagée (Attainville) ou doublée par une voie autoroutière (Maffliers)	
	Fonctionnement de la Croix-Verte	Simplification du carrefour de la Croix-Verte, le trafic vers nord est ne passant plus par ce nœud routier (Attainville)	Renvoi vers la Croix-Verte de véhicules en heure de pointe par l'utilisation d'une bretelle qui se confond avec la RD 909 (AREC) Hypertrophie du carrefour de la Croix-Verte (Conseil général du Val-d'Oise)
	Prise en compte des déplacements longue distance	Prise en compte des trafics induits par le développement de l'Oise et par le développement des aéroports de Beauvais et Roissy (CR Picardie, CG Oise)	
Agriculture	Consommation d'espace	Consommation d'espace considéré comme secondaire au regard des enjeux de développement régionaux (Ardies)	Tracé le plus consommateur d'espaces agricoles : les emprises nécessaires à la transformation de la RD 909 en voie autoroutière s'ajoutant aux emprises de la solution A (Verts Val d'Oise, Ile de France environnement, Agir autrement, Nerville, FSEAI, Chambre d'agriculture, AREC)
	Type d'agriculture concernée par le tracé		Polyculture, arboriculture, maraîchage cueillette considérés comme particulièrement fragiles
	Effet de coupure (dont pb de circulation agricole) Effets connexes (dont contrats de qualité)		Effets de coupure de la solution A auxquels s'ajoutent les difficultés d'accès le long du barreau autoroutier rejoignant la Croix-Verte Conseil Régional Ile-de-France Effets de morcellement Façades commerciales à reconstituer Contrats de qualité et éventuelles contraintes d'exploitation des secteurs de maraîchage et d'arboriculture
Environnement naturel	Continuité du territoire		Tracé qui accumule les coupures dans les espaces naturels (Conseil régional Ile-de-France)
	Problèmes hydrauliques Enjeux d'échelle mondiale Enjeux paysagers		Parcours vers la RD 301 allongé d'où émission importante de gaz à effet de serre et consommation d'hydrocarbures
			Impact paysager important en raison de l'effet de coupure de la plaine agricole et de la disparition de l'alignement d'arbres le long de la RD909 aménagée en tronçon autoroutier Echangeur avec la Francilienne visible du Château d'Ecouen et dans le site inscrit de la Plaine de France
Vie locale et nuisances	RN1	Meilleure capacité dissuasive que le tracé A	
	Voirie locale	Réalisation d'une desserte locale plus adaptée en séparant les voies rapides et les voies locales. (Attainville)	
	Nuisances sonores Phase de travaux	Impact favorable en raison de l'éloignement des zones habitées (AREC, Montsoult)	
Développement	Effets potentiellement induits	Facilite la prolongation éventuelle vers le BIP (CG95, CCI) Facilite le développement autour de la Croix-Verte (CCI)	Facilite la prolongation vers le BIP (collectif PFO, IDFE, agriculteurs, Verts Val d'Oise) Facilite le développement autour de la Croix-Verte (collectif PFO, IDFE, agriculteurs CCI) Incompatible avec le « front urbain d'intérêt régional prévu au SDRIF en cours (Conseil Régional)

## 4.6 TRACÉ D

Thématique	Sous-thèmes	Arguments pour	Arguments contre
Trafic	<p>Choix de priorité</p> <p>Répartition du trafic</p> <p>Capacité à décharger la RN1 actuelle</p> <p>Fonctionnement de la Croix-Verte</p> <p>Prise en compte des déplacements longue distance</p>	<p>Répond à l'objectif de relier directement l'A16 à la Francilienne (Nerville)</p> <p>La RN 184, en 4km d'autoroute assure à elle seule la jonction entre l'A16 et la Francilienne (Nerville)</p> <p>Permet d'emprunter des voies existantes mais avec l'obligation d'élargir la RN184 à 2x3 voies d'où proposition alternative (Agir autrement)</p> <p>Délestage lié à la capacité dissuasive des aménagements prévus et au gain de temps des automobilistes (Nerville, Verts Val d'Oise et Ile-de-France)</p> <p>La réponse à l'engorgement de la Croix-Verte réside avant tout dans l'amélioration des voies existantes (Agir Autrement qui propose une solution mixte type B et D)</p> <p>Allongement de parcours marginal pour les trajets longue distance (Nerville)</p>	<p>Ne répond pas aux objectifs de liaison nord sud et nord est et n'assure pas les besoins vers Roissy</p> <p>Trafic de transit vers l'est contraint à un détour de 6 km en passant d'abord par l'ouest (Attainville, Conseil régional Ile de France, Montsoul)</p> <p>Augmentation du trafic sur la Francilienne, solution « totalement contreproductive en terme d'efficacité » (Ile-de-France environnement, AREC) Concentration des flux de trafic (AREC) « Tracé surréaliste et inapproprié » (Montsoul)</p> <p>Ne résoud pas la question du contournement de Montsoul et Maffliers (ARDIES) Trafic résiduel important dans Montsoul et Maffliers (Attainville)</p> <p>Mêmes inconvénients que les tracés B et C et risque de créer un des plus gros échangeurs d'Ile-de-France (Conseil général du Val d'Oise)</p>
Agriculture	<p>Consommation d'espace</p> <p>Type d'agriculture concernée par le tracé</p> <p>Effet de coupure (dont pb de circulation agricole)</p> <p>Effets connexes (dont contrats de qualité)</p>	<p>Consommation d'espaces agricoles la plus faible des quatre tracés (Nerville, FSEAIF et Chambre d'agriculture, Collectif Plaine de France Ouest, Verts Val d'Oise et Ile-de-France, Agir Autrement)</p> <p>Pas d'effets de coupure</p> <p>N'aggrave pas la situation actuelle</p>	
Environnement naturel	<p>Continuité du territoire</p> <p>Problèmes hydrauliques</p> <p>Enjeux d'échelle mondiale</p> <p>Enjeux paysagers</p>	<p>Emprunte des brèches existantes dans la forêt et la plaine agricole (Nerville) donc pas d'accroissement des effets de coupure</p> <p>Opportunité d'améliorer les continuités écologiques dans la forêt de L'Isle Adam par création de passages faunes et circulations douces conformes aux normes actuelles</p>	<p>Emission de CO<sup>2</sup> supplémentaire liée à l'allongement de parcours (300 000 km/jour AREC) Importants dans le site classé de la vallée de Chauvry et dans la traversée de la forêt de L'Isle Adam (Ile-de-France Environnement, Agir Autrement, les Verts Val d'Oise et Ile-de-France, AREC, Conseil Régional)</p>
Vie locale et nuisances	<p>RN1</p> <p>Voirie locale</p> <p>Nuisances sonores</p> <p>Phase de travaux</p>	<p>Bonne décharge du trafic de la RN1 en fonction de l'efficacité des dispositifs de dissuasion (Nerville, Attainville)</p> <p>La RN1 devient une route strictement locale (Nerville)</p>	<p>Impact sur l'environnement naturel à Baillet (Collectif)</p> <p>Report des nuisances de la RN1 actuelle sur Baillet (Attainville)</p>
Développement	Effets potentiellement induits	Pas d'effets de facilitation directe du prolongement jusqu'au BIP et d'une zone d'activité (Nerville, FSEAIF et Chambre d'agriculture)	Tracé peu favorable au développement d'activités au niveau de la Croix-Verte et au prolongement au sud de l'infrastructure projetée (CCI, ARDIES)

## CONCLUSION

## CONCLUSION

Le débat s'est déroulé dans un climat général de confiance dans le rôle de la CPDP en tant que garante de l'équité et de la transparence des échanges. La prise en compte par la Commission des demandes de précisions ou de compléments d'information des participants, ses demandes propres de reformulation de propos qui lui semblaient obscurs et son souci constant de ne privilégier aucune prise de parole et aucun intervenant ont contribué à lever les doutes que pouvaient avoir initialement certains participants et notamment la plupart des élus locaux sur l'utilité du débat public.

Les réunions publiques ont constitué le pôle principal du débat. La participation y fut active et les débats se sont déroulés dans une ambiance attentive et calme permettant à chacun de s'exprimer sans être interrompu. L'expression de la désapprobation de certains participants vis-à-vis de propos tenus n'est jamais allée jusqu'à l'hostilité ou la mise en cause personnelle des intervenants même si certaines interventions ont été vigoureuses. La sincérité des propos du maître d'ouvrage n'a pas été contestée, même si certaines affirmations à caractère technique n'ont pas totalement convaincu.

### LA PARTICIPATION AU DÉBAT

#### Les institutionnels élus

• Le Conseil régional d'Ile-de-France a été présent à toutes les réunions, un Vice-Président étant intervenu lors des réunions introductives et conclusives mais également lors de l'audition des acteurs. Des fonctionnaires du Conseil régional d'Ile-de-France ont suivi l'ensemble des débats. Par ailleurs, une conseillère régionale connaissant particulièrement bien le contexte local a pris une part active aux discussions. Dès les premières réunions, elle a mis en avant une solution de simple déviation de Montsoult très proche du tracé B, se démarquant ainsi de la position de l'assemblée régionale dont les Vice-Présidents mandatés se déclaraient en position d'attente des résultats du débat avant de décider de l'opportunité du projet et d'opter le cas échéant pour un tracé. A l'issue du débat, le Conseil régional d'Ile-de-France s'est prononcé positivement sur l'opportunité du projet de raccordement de l'A16, et a opté pour le tracé B qui lui semble le seul compatible avec le projet de SDRIF qu'il a adopté en février 2007. Il a rédigé un cahier d'acteur en ce sens explicitant sa position.

• Le Conseil général du Val d'Oise a également manifesté son intérêt pour le débat soit en mandatant un vice-président ou un conseiller général pour participer aux réunions publiques soit en chargeant le directeur des services techniques du département ou l'un de ses collaborateurs de suivre les débats sans y prendre part. Les élus départementaux sont intervenus à plusieurs reprises, notamment lors des séances inaugurales et conclusives et lors de l'audition des acteurs institutionnels en présentant leurs options sans aucune ambiguïté. Ils ont réaffirmé leur préférence pour le tracé A et leur souhait de sauvegarder la possibilité de réaliser dans des délais non définis une liaison entre la Francilienne et le BIP. Le cahier d'acteur rédigé par l'Assemblée départementale est néanmoins plus nuancé sur ce point, renvoyant les choix en matière de développement du réseau routier départemental aux dispositions prévues par le SDRIF « actuel et à venir ».

• La Communauté de communes du pays de Carnelle et les communes les plus concernées ont été présentes. Le Président de la Communauté de communes et les maires ont assisté personnellement à certaines séances publiques et en leur absence leur commune était représentée par un adjoint ou un conseiller municipal. Il faut néanmoins noter que si le Député maire de Domont a participé à la réunion inaugurale en manifestant un intérêt pour les apports de ce débat, aucune représentation et prise de parole au titre du syndicat mixte d'études et de programmation Plaine de France Ouest (SMEP) qu'il préside et qui est en charge du schéma directeur local n'a été relevée au cours des séances de travail publiques. La CPDP n'a pas davantage reçu de contribution écrite émanant de cette structure intercommunale.

• La participation des élus locaux ne s'est pas traduite d'emblée par leur implication active dans le débat. Sceptiques quant à son utilité, les maires, à l'exception de ceux d'Attainville, de Moisselles et de Persan, ce dernier étant demandeur d'une réunion supplémentaire dans sa commune, ont été dans un premier temps en position d'écoute mais dès qu'ils furent entrés dans le débat, ils ont exposé leurs projets et leurs analyses des enjeux du raccordement de l'A16 et affirmé leurs choix de tracé. Les communes de Montsoult, Maffliers, Baillet-en-France, Nerville-la-Forêt et Attainville ont rédigé pendant la dernière phase du débat des cahiers d'acteur, et la quasi-totalité des autres communes ont adopté des délibérations, écrit des contributions ou motions qu'elles ont adressées à la Commission. Les attentes du

Collectif Plaine de France portant au moins autant sur un débat autour des projets de développement urbain des communes de Montsoult, de Maffliers et d'Attainville que sur le prolongement de l'A16, le groupement d'associations a jugé ces interventions tardives. Ceci a fait dire à son Président que le débat n'avait réellement commencé que lors de la réunion consacrée aux projets locaux de développement. Cette déclaration est très révélatrice de l'importance des enjeux de politiques locales ne relevant en rien du maître d'ouvrage du projet autoroutier dans le positionnement des associations face au projet objet du débat.

• Le débat a fait apparaître des divergences d'analyse et de choix de tracés entre les différentes communes contrairement aux impressions qu'avait eu la Commission pendant la phase préparatoire au cours de laquelle elle avait perçu une certaine unanimité en faveur du tracé A. Au terme de ces réunions publiques, il ne ressort pas d'accord ni même de majorité très nette entre les maires de l'aire concernée sur le choix de tracé le plus approprié. Si certains se prononcent en faveur du tracé A : Montsoult, Baillet-en-France, St-Martin-du-Tertre, Communauté de communes Carnelle pays de France, les communes de Maffliers et d'Attainville lui préfèrent un tracé C amendé et les communes de Moisselles, de L'Isle-Adam et de Villaines-sous-Bois le tracé B. La commune de Nerville-la-Forêt s'est prononcée seule en faveur du tracé D qui a été explicitement rejeté par L'Isle-Adam, Villiers-Adam et Chauvry et a suscité également de vives réactions des maires de Moisselles et de Baillet-en-France.

## Le mouvement associatif

La mobilisation du mouvement associatif a été essentiellement locale. Le débat n'a semblé intéresser qu'un public très proche du périmètre immédiat du projet et davantage les riverains que les usagers de la route que l'on a peu entendus bien que des documents aient été distribués au péage de L'Isle-Adam. Quelques avis adressés via le site internet par des personnes ne semblant pas avoir assisté aux réunions font néanmoins état d'opinions moins consensuelles quant à l'opportunité du projet que ce qui ressort des auditions et des réunions publiques. Il semble que ces avis émanent majoritairement de personnes relativement éloignées du territoire directement concerné et plus sensibles aux aspects écologiques des projets autoroutiers en général qu'au contexte local du projet de raccordement de l'A16.

- France Nature Environnement, co-auteur de la saisine à l'origine du débat, a été peu présente en raison de sa participation au Grenelle de l'Environnement. Elle a cependant donné lors de ses interventions à l'ouverture et lors de la réunion de synthèse une réelle dimension régionale et nationale aux questions posées par le prolongement de l'A16.

- Ile-de-France Environnement, très mobilisée également par les travaux du Grenelle, a chargé le Collectif Plaine de France Ouest de porter sa parole pendant le débat ce qui a contribué à renforcer son caractère local. Cette fédération d'associations a néanmoins rédigé son propre cahier d'acteur, optant pour le tracé B et manifestant son opposition à toute création d'une nouvelle infrastructure au sud de la Francilienne. Le Vice-Président d'Ile-de-France Environnement a adressé à la Commission dans les derniers jours du débat un courrier faisant part de son opposition à un accès direct à A16 au niveau de Persan sans argumenter cette position.

- Si le milieu associatif national et régional a été peu présent, le milieu associatif local s'est par contre fortement mobilisé pendant toute la durée du débat. Les associations dont l'objet est la défense de l'environnement et en particulier le Collectif Plaine de France Ouest regroupant dix associations, mais également des associations locales indépendantes comme AREC, Agir Autrement, ont été très actives, rédigeant des cahiers d'acteurs, rassemblant du public pour assister aux réunions et émettant de nombreux messages par le biais du site internet de la CPDP ou sur leur site propre. Loin d'être unanimes sur les analyses et les conclusions en découlant, elles ont cependant largement privilégié une approche très locale de la question soumise au débat ne montrant, à l'exception de l'AREC, aucun intérêt pour la dimension interrégionale et la portée économique du projet.

- Le Collectif Plaine de France Ouest et Ile de France environnement se sont prononcés en faveur du tracé B, en argumentant sur la moindre longueur de cette solution, sa meilleure efficacité pour les déplacements vers Paris, son coût moins élevé, son impact sur les prélèvements agricoles et son effet de coupure réduits. Elles ont également longuement développé tout au long du débat un argument portant sur la capacité de ce tracé à rendre plus difficiles le prolongement de l'A16 vers le BIP ainsi que le développement d'une zone d'activités logistiques de 200 ha à la Croix-Verte que le projet de SDRIF rendrait d'ailleurs irréalisable et dont la perspective a été démentie par le Conseil général du Val d'Oise et le maire de Montsoult lors de leurs auditions. Elles n'ont pas considéré l'inévitable complexité des échanges à la Croix-Verte dans le cas du tracé B comme une difficulté majeure.

- AREC a opté pour le tracé A mieux à même de répartir les trafics, évitant une congestion au niveau de la Croix-Verte, et éloignant les nuisances des zones habitées de Montsoult.

- La Commission a relevé la demande récurrente du Collectif et de la conseillère régionale présente aux réunions publiques d'étudier la solution préconisée en 2002 par le Conseil Général des Ponts et Chaussées d'un raccordement de l'A16 à la Francilienne par une simple déviation de Montsoult aux caractéristiques similaires à celles de la RD 301 au sud. Les Verts Val d'Oise et Ile de France ont mentionné cette demande dans leurs cahiers d'acteur bien que le maître d'ouvrage ait à plusieurs reprises expliqué que la solution B correspondait à cette demande et qu'elle se distinguait de la RD 301 prise en référence par l'application des normes environnementales et de sécurité actuelles qui constituent un progrès et qui n'étaient pas applicables lors de la réalisation de la déviation de Domont. A l'issue du débat, il semble à la Commission que subsistent une question d'ordre sémantique portant sur la qualification du projet en « déviation » ou « autoroute » mais également une réserve sur le principe même de la concession de ce dernier tronçon de l'A16 à la SANEF, ce qui conduirait d'ailleurs à classer une partie de la RN1 en autoroute.

- L'association « Agir autrement » a formulé une proposition alternative fondée sur un partage des trafics, les déplacements nord-ouest et nord-est s'effectuant par la RN184 actuelle sans élargissement mais complétée par un demi-échangeur vers l'Est au niveau de la Francilienne, et les déplacements nord-sud empruntant la RN1 actuelle déviée au niveau de Montsoult et Maffliers et se raccordant à la RD 301 au nord de la Francilienne. Cette solution permettrait de conserver le statut de route nationale à la RN1.

- Les associations de randonneurs et de chasseurs ont fait connaître très rapidement leurs préoccupations et leurs demandes d'amélioration de la situation existante en matière de corridors écologiques et de continuité des chemins de grande randonnée inscrits au plan départemental sans prendre parti pour un tracé. Les associations de chasseurs et Amis de la Forêt de L'Isle-Adam ont toutefois rejeté le tracé D. Ces associations d'« usagers de la nature » se sont montrées les plus préoccupées par la protection des milieux naturels.

## Les milieux professionnels

Les milieux professionnels se sont manifestés essentiellement par le biais des Chambres consulaires et des organisations professionnelles. Les exploitants de la Cueillette et le propriétaire de la station-service située sur la RN1 à Maffliers sont néanmoins intervenus personnellement pour attirer l'attention sur l'enjeu économique de leur activité qui leur semblait être minimisé par les intervenants.

- La Chambre de Commerce et d'industrie des Yvelines et du Val d'Oise attachée à l'amélioration des échanges notamment de rocade et avec la plate-forme de Roissy, a manifesté son intérêt pour le tracé A, en soulignant le potentiel de développement économique de ce tracé ainsi que sa capacité à « garantir l'avenir » en permettant à terme sa prolongation jusqu'au BIP.

- L'ARDIES, association qui fédère des instances représentatives du monde économique régional, favorable au développement des réseaux d'infrastructures routières et moins sensible aux questions locales qu'à la fluidité du trafic a également souligné l'intérêt du projet pour le développement économique, et opté pour la solution A en considérant d'emblée que ce projet n'était qu'une étape et devait rapidement trouver son prolongement jusqu'au BIP.

- La Chambre d'Agriculture et surtout la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles d'Ile de France ont été très assidues. Assez réservés quant à la présentation des enjeux de l'agriculture par les associations de protection de l'environnement, elles ont eu à cœur de faire entendre leur voix pendant tout le débat afin que les aspects économiques propres à leur activité en zone péri urbaine soient pris en compte. Très concernés par les prélèvements de terres cultivées et l'impact d'une autoroute sur les pratiques agricoles,

leurs représentants ont réussi à sensibiliser, non sans mal, une partie des participants à leurs enjeux, et il a fallu attendre les dernières réunions pour que l'assemblée « entende » les propos attirant l'attention sur la vulnérabilité de l'économie agricole dans un secteur ayant déjà payé un lourd tribut à l'urbanisation, sur la fragilité de l'arboriculture et du maraîchage et sur l'importance de considérer les espaces cultivés autrement que comme un gisement potentiel de terrains urbanisables ou un moyen de bloquer le développement urbain. S'ils n'ont pas réussi à convaincre les participants aux réunions de porter leurs suffrages sur la solution D qu'ils ont dans un premier temps ardemment défendue seuls avec la commune de Nerville-la-Forêt, ils ont signé à la fin du débat une contribution commune avec sept associations sur le rejet des solutions A et C les plus consommatrices d'espaces agricoles. Le cahier d'acteur qu'ils ont rédigé mentionne les inconvénients du tracé B notamment sur la cueillette sans pour autant revendiquer le tracé D comme seul acceptable. Il conserve néanmoins leur préférence comme l'a précisé leur représentant lors de la réunion de synthèse.

Dans l'incertitude sur le tracé qui serait éventuellement retenu, les agriculteurs se sont surtout attachés à formuler des demandes précises d'engagement au maître d'ouvrage sur une étude sérieuse des conséquences de la réalisation de l'autoroute sur les exploitations agricoles. Ces points concernent les aspects financiers, les pertes d'exploitation dues au gel de terres ne pouvant plus faire l'objet de contrats de qualité, sur le maintien de la cueillette et le rétablissement des façades commerciales de vente directe touchées par le projet, sur les possibilités de développement et l'accessibilité à la coopérative et enfin sur la commodité des circulations d'engins agricoles.

## OBJECTIFS ET ENJEUX

Quels qu'aient été les efforts de la CPDP pour situer le prolongement de l'A16 dans sa dimension d'infrastructure nationale s'inscrivant dans un réseau, le débat s'est très vite concentré autour de questions très locales, portant sur des points extrêmement précis. Les interventions d'experts et l'audition du Directeur général des services techniques du département de l'Oise bien qu'ayant beaucoup intéressé l'ensemble des participants ont cependant été peu reprises dans le débat si ce n'est pour conforter des positions déjà exprimées par les partisans de la solution A.

Essentiellement imputable à la reconnaissance partagée des nuisances subies par les riverains de la RN1, l'adhésion quasi générale au principe d'un raccordement direct à la Francilienne a semblé ôter une grande partie de l'intérêt d'un débat réel sur les objectifs du projet. **Les enjeux locaux ont pris le pas sur les objectifs** et la Commission a dû à plusieurs reprises recentrer le débat sur le projet afin que les sujets externes, tels que l'hypothèse d'une voie reliant la Francilienne et le BIP, ou l'aménagement d'une zone d'activité à la Croix-Verte ne prennent une place excessive, aboutissant à ce que des options sur le prolongement de l'A16 ne soient arrêtées qu'en fonction de projets encore incertains relevant de politiques locales et de débats internes au milieu local dans lequel le maître d'ouvrage du projet A16 n'avait pas sa place.

Une certaine méconnaissance de la répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales et entre collectivités

locales elles-mêmes a contribué à créer des malentendus et des frustrations. Le souhait d'une approche cohérente et globale de l'avenir des territoires concernés par le projet a été évoqué à plusieurs reprises. Si l'incapacité du maître d'ouvrage à répondre aux questions relevant du Département ne lui a pas été reprochée, elle a néanmoins mis en évidence **l'incompréhension du public confronté à un fractionnement des responsabilités et des questions à traiter**. Monsieur Dezobry, représentant le Syndicat des exploitants agricoles a bien résumé cette frustration par ces mots « *pour nous, un km de routes c'est un km de routes. Qu'il soit financé par l'Etat ou le Conseil général, l'effet sur notre activité est le même* ».

Enfin, **le financement des travaux** a fait l'objet d'un débat assez animé autour de la participation de la SANEF, annoncée par le Maître d'ouvrage dans le cadre de la concession d'A16 à cette société. Il est apparu que la prise en charge des coûts d'investissement correspondait bien au raccordement à la Francilienne, mais ne s'imposait pas forcément pour la requalification de la RN1 ou pour la Croix-Verte pour lesquels les collectivités locales pourraient être sollicitées. Le maître d'ouvrage a été conduit lors de la réunion de synthèse à engager la garantie de l'Etat sur le financement de l'ensemble des travaux et sur la synchronisation des travaux. Lors de cette même réunion, le Conseil régional n'a pas écarté l'éventualité d'une participation.

## Des sujets importants peu abordés

### • Les transports collectifs

La CPDP avait souhaité rencontrer les responsables du STIF avant l'engagement du débat considérant que le dossier du maître d'ouvrage était insuffisamment renseigné et qu'il n'était pas à même de le compléter. Cette rencontre n'ayant pas eu lieu, la Commission a demandé par courrier au Président du STIF un document

décrivant les dispositifs actuels et à venir en transports collectifs desservant le secteur concerné et les territoires situés au nord du Val d'Oise afin de permettre un débat sur la possibilité de solutions alternatives permettant d'alléger les déplacements par la route. Réseau Ferré de France avait fait connaître par courrier qu'il n'avait aucun projet de grande ampleur concernant ce secteur.

Le rapport du STIF est parvenu à la CPDP début novembre. Ce document tardif mais très complet et portant sur toute la zone nord de l'Île de France a été mis sur le site internet. En dépit de son intérêt, il n'a suscité aucun débat lors des deux dernières réunions, alors que des demandes sur ces questions avaient été exprimées lors des premières séances et dans des avis écrits. La modestie des projets d'amélioration de desserte par voie ferrée ou par autobus des zones concernées (deux lignes d'autobus de rocade et la modernisation du matériel ferroviaire) n'a pas provoqué de réactions importantes, les participants étant, semble-t-il, conscients de la difficulté à mettre en place un réseau dense de transports collectifs dans une zone peu densément peuplée qu'ils souhaitent conserver en l'état.

#### • L'environnement dans sa dimension écologique

Les questions liées à la faune n'ont été abordées que par les chasseurs et les agriculteurs, les questions hydrologiques n'ont sensibilisé que le Syndicat du Rû de Presles et les agriculteurs inquiets des ruissellements induits par l'infrastructure. Alors que la zone de projet comporte des ZNIEFF, les aspects liés à la flore, à la petite faune et aux milieux sensibles n'ont été évoqués en séance publique que par le représentant de la DIREN et le Président de l'Association ornithologique de L'Isle-Adam lors de la séance consacrée aux auditions. Les services du Département du Val d'Oise avaient toutefois fait parvenir à la CPDP la carte des espaces naturels sensibles et rappelé la démarche en cours d'élaboration d'une charte environnementale portant sur 7 communes de la Vallée de Chauvry.

Quant aux impacts paysagers, c'est à l'initiative de la CPDP qu'a été organisée une visite sur le terrain afin de « visualiser », documents à l'appui, l'impact des différents tracés car le sujet semblait être assez mal appréhendé par les participants aux réunions.

Assez paradoxalement, le tracé D qui traverse la forêt de L'Isle-Adam et nécessite de créer de nouvelles emprises dans le site classé de la Vallée de Chauvry n'a suscité que peu de réactions des associations à l'exception des Amis de la Forêt de L'Isle-Adam. Les maires de Moisselles, de L'Isle-Adam, de Baillet-en-France, de Chauvry et de Villiers-Adam et le Conseil régional ont néanmoins manifesté leur opposition voire leur indignation face à une telle éventualité, mais en ordre dispersé et au titre de motivations diverses.

L'impact pourtant moins « sensible » du tracé A encaissé sur une grande partie de la traversée de la plaine agricole et celui du dernier tronçon du tracé B en remblai le long de la zone d'activité de Montsourt en limite de la cueillette ont créé davantage de débats, la visite sur le site ayant fait prendre conscience de l'impact visuel du remblai et des nuisances phoniques qu'il pourrait entraîner. Cette visite a contribué à la demande d'études de variantes portant sur la réalisation en déblai de l'échangeur avec la Francilienne susceptible d'être dans le cône de vue du Château d'Ecouen dans l'éventualité du tracé A et l'encaissement du dernier tronçon du tracé B dans le cas où celui-ci serait retenu.

#### • La dimension globale du développement durable

Elle n'a à aucun moment du débat pu être sereinement abordée. La dichotomie entre environnement, développement économique et développement urbain n'a pu être dépassée. Les crispations entre habitants désireux de maintenir les situations en l'état et élus soucieux de développement ont perduré. Certains choix de développement relèveront de débats ultérieurs afin de préciser la vocation à terme de la RN1 réhabilitée, ses besoins d'échanges avec l'infrastructure nouvelle et la nature des restructurations des zones d'activité existantes en cours de mutation. Quel que soit le projet routier éventuellement retenu, les évolutions du SDRIF et le cas échéant du Schéma directeur local fourniront un cadre à ces réflexions.

Au terme de ce débat, la Commission constate qu'il a permis aux différents acteurs de s'exprimer et de s'écouter même si les questions liées à l'aménagement sont restées trop conflictuelles pour être sereinement débattues. La Commission relève que l'opportunité de réaliser la jonction directe entre A16 et la Francilienne, de traiter le carrefour de la Croix-Verte et de réhabiliter la RN1 dans la traversée de Montsourt et Maffliers fait l'objet d'un quasi-consensus, et que le souhait d'une réalisation rapide est unanime même s'il n'y a pas d'accord sur une solution puisque chaque tracé a ses défenseurs.

Compte tenu des nuisances induites par la traversée de Montsourt et Maffliers par plus de 35 000 véhicules par jour, les participants au débat semblent considérer que les avantages à attendre du projet l'emportent sur les inconvénients et il a semblé à la Commission que sur ces bases, des progrès dans le dialogue étaient possibles. Ni les maires de Maffliers et de Montsourt, ni les associations d'habitants n'ont envisagé de transférer les nuisances qu'ils subissent sur d'autres sites en particulier sur Baillet-en-France et Villiers-Adam, pour résoudre leurs problèmes faisant preuve d'une solidarité territoriale exemplaire. Réciproquement, les représentants de Baillet-en-France, tout en optant pour le tracé A ont demandé que la voie soit le plus possible en déblai.

Sans l'avoir jamais exprimé, seuls les agriculteurs pourraient se satisfaire du statu quo. Ils se sont néanmoins montrés plutôt positifs en faisant des propositions précises d'améliorations des projets soumis au débat.

Ce débat a montré qu'au-delà d'une adhésion de principe, les élus et les habitants étaient très attentifs à la prise en compte d'aspects très locaux de la vie quotidienne dans la mise au point du projet. L'attention apportée par le maître d'ouvrage à ce que d'aucuns auraient pu considérer comme hors du champ du débat parce que portant sur des demandes trop précises à ce stade, a beaucoup contribué à la mise en confiance de participants très réticents au début.

Des engagements ont été pris par le maître d'ouvrage au fil du débat, sur les questions de fond, comme la garantie du financement de la requalification de la RN1 et de la Croix-Verte ou plus techniques comme l'étude des variantes demandées d'encaissement de la voie et l'étude approfondie des impacts sur l'agriculture. Le respect de ces engagements est essentiel.

Quel que soit le tracé qui sera éventuellement retenu, le dialogue entre le maître d'ouvrage et les acteurs locaux devra se poursuivre.

## ● ANNEXES

## SOMMAIRE DES ANNEXES

Lettre de saisine du Conseil régional Ile-de-France.....	83
Lettre de saisine de France Nature Environnement.....	88
Lettre du ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer .....	90
Décision de la CNDP d'organiser un débat.....	93
Décision de la CNDP : Nomination de la présidente de la CPDP et désignation de ses membres.....	95
Décision de la CNDP : Désignation d'un nouveau membre de la CPDP.....	96
Décision de la CNDP de prolonger le délai de présentation du dossier du maître d'ouvrage .....	97
Décision de la CNDP : accusé réception du dossier du MO, approbation des modalités et du calendrier du débat.....	98
Liste des entretiens préalables .....	100
Calendrier des réunions publiques .....	101
Demande d'expertise complémentaire par le Collectif Plaine de France Ouest ....	102
Réponse de la CPDP à la demande d'expertise.....	103
Liste des articles de presse .....	104
Statistiques de fréquentation du site Internet.....	108

### Lettre de saisine du Conseil régional Ile-de-France



**Conseil régional**

ARRIVÉE  
CNDP  
- 3 AVR. 2006  
N° .....

ARRIVÉE  
CNDP  
- 5 AVR. 2006  
N° .....

Le président Paris, le 31 MAR. 2006

Dossier suivi par : Monsieur Jean-Raymond FRADIN  
Tél : 01 53 85 56 90

Réf : CR/JRF/UAD/DRCD/N° 235

**Monsieur Yves MANSILLON**  
Président de la Commission Nationale du  
Débat Public  
6, rue du Général Camou  
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Par lettre en date du 1<sup>er</sup> février 2006, je vous avais fait part de mon souhait de voir organiser un grand débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A.16 en Ile-de-France.

Dans votre réponse du 6 février 2006 vous m'avez fait savoir qu'il était nécessaire pour cela de disposer de la déclaration du projet du maître d'ouvrage avant de m'informer, par un nouveau courrier en date du 23 février, que la Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de-France venait de publier le projet de prolongement de l'A.16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne et de requalification de la RN.1 pour un montant de 200 M€.

Les conditions de saisine prévues à l'article 121-8 II du Code de l'Environnement étant désormais remplies, je me permets de solliciter, à nouveau, de votre part l'organisation d'un grand débat public autour de ce projet. Conformément à l'article 4 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, vous trouverez ci-joint, à l'appui de ma demande, la délibération du Conseil Régional n° CR 38-06 du 16 mars 2006 autorisant la saisine de la CNDP sur ce projet.

A cet égard, je tiens à vous informer que cette délibération a été votée à l'unanimité par notre assemblée. | *Signa*

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette demande et espérant que vous lui donnerez une suite favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

*Ben 2 unis*

**Jean-Paul HUCHON**



Conseil régional  
53, rue Barbet-de-Jouy - 75700 Paris  
Tél. : 01 53 85 53 85  
www.iledefrance.fr

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Lettre de saisine du Conseil régional Ile-de-France

CONSEIL REGIONAL D'ILE DE FRANCE	1	RAPPORT N° CR 38-06
----------------------------------	---	---------------------

**DELIBERATION N° CR 38-06  
DU 16 MARS 2006**

**DEMANDE DE DEBAT PUBLIC  
RELATIF AU PROLONGEMENT DE  
L'AUTOROUTE A.16 EN ILE DE FRANCE**

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

VU Le code général des Collectivités Territoriales  
VU Le Code de l'Environnement, en particulier l'article L121-8  
VU La loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité  
VU Le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du Débat Public et à la Commission Nationale du Débat Public  
VU Le mandat du gouvernement au Préfet de la Région d'Ile de France, en date du 13 septembre 2005, relatif à la révision du Schéma Directeur de la Région Ile de France  
VU L'avis de mise à disposition du public du projet de prolongement de l'autoroute A.16 entre l'Isle Adam et la Francilienne, de requalification de la RN.1 et de réaménagement du carrefour de la Croix Verte, en date du 6 février 2006  
VU Le rapport CR 38-06 présenté par Monsieur le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France  
VU L'avis de la Commission des Transports et de la Circulation  
VU L'avis de la Commission d'Aménagement du Territoire  
VU L'avis de la Commission des Finances, de l'Administration Générale et du Plan

PREFECTURE DE LA REGION ILE DE FRANCE	
000804	17 MAR 2006
C.R.I.F	

DRCD 5.doc 01/03/06 17:03:00

Lettre de saisine du Conseil régional Ile-de-France

CONSEIL REGIONAL D'ILE DE FRANCE	2	RAPPORT N° CR 38-06
----------------------------------	---	---------------------

APRES EN AVOIR DELIBERE

CONSIDERANT que le tracé retenu par le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, pour le projet de prolongement de l'autoroute A.16 jusqu'à la Francilienne soulève des oppositions du fait, en particulier, de son impact environnemental particulièrement sévère pour les paysages traversés et les atteintes qu'il porte à l'agriculture.

CONSIDERANT en outre que, conformément à la demande de prévoir les réservations pour le prolongement de l'autoroute A.16 jusqu'au BIP figurant dans le mandat du gouvernement au Préfet de Région, en date du 13 septembre 2005, relatif à la révision du Schéma Directeur d'Ile de France, le projet présenté peut être considéré comme une première phase d'un projet plus important et générateurs de fortes nuisances.

CONSIDERANT enfin que le coût total de ce projet de prolongement de l'autoroute A.16 jusqu'à la Francilienne est évalué aux environs de 200 M€, excédant ainsi le seuil de 150 M€, fixé par décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 conformément à l'article L121-8-II du Code de l'Environnement.

**Article 1 :**

Estime justifiée l'organisation d'un débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A.16 présenté par le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme, et de la Mer.

**Article 2 :**

Mandate le Président du Conseil Régional pour qu'il saisisse la Commission Nationale du Débat Public afin qu'elle mette en œuvre l'organisation de ce débat public dans les conditions prévues par le Code de l'Environnement.

Vu et transmis à M. le Préfet de Région,  
en application de l'article 7 de la loi  
du 22 juillet 1982, le **17 MARS 2006**

Le Président du Conseil Régional  
d'Ile de France



JEAN-PAUL HUCHON

DRCD 5.doc 01/03/06 17:03:00

## Lettre de saisine du Conseil régional Ile-de-France (Annexe à la délibération)

4

**1. Extrait du Mandat du gouvernement au Préfet de Région, en date du 13 septembre 2005 relatif à la révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile de France.**

III – Les transports doivent être renforcés car ils sont la colonne vertébrale de la région.

A – L'Ile-de-France doit demeurer un nœud de communications nationales et internationales.

En premier lieu, le schéma directeur devra permettre l'évolution des réseaux et équipements de transport ferroviaires, fluviaux, routiers et aériens à vocation nationale, européenne ou mondiale, qui sont de la responsabilité de l'Etat, notamment par la prise en compte des réservations des espaces nécessaires à leur développement.

Le schéma directeur permettra de préserver les capacités des aéroports franciliens et l'amélioration de leurs connexions aux métropoles françaises et européennes via le réseau ferroviaire à grande vitesse, ainsi qu'aux pôles majeurs de la région francilienne par une desserte régionale adaptée. Il devra prévoir une liaison dédiée entre le centre de Paris et Roissy.

De plus, le développement du réseau à grande vitesse européen, qui nécessite de connecter le réseau de l'ouest et du nord de la France et le reste du réseau à grande vitesse, devra être explicitement pris en compte (projet de barreau sud et liaison des Haute et Basse Normandie et Picardie avec le réseau grande vitesse).

Par ailleurs, il prendra en compte les évolutions futures du réseau routier structurant, la cohérence et l'efficacité de ce dernier nécessitant à la fois la réalisation de nouvelles infrastructures et le développement d'un système performant de gestion du réseau existant. A ce titre, les réservations pour les projets suivants devront être prévues : le bouclage de la Francilienne à l'ouest, le tronç commun A4/A86, le prolongement de l'autoroutes A12 et celui de l'autoroute A16 jusqu'au BIP, l'aménagement de la liaison A14 – périphérique, l'aménagement de la RN19 entre A86 et la Francilienne, l'amélioration de la liaison vers l'est parisien et Marne-la-Vallée en cohérence avec le développement d'un réseau structurant local de la ville nouvelle.

Le grand contournement périphérique est reliant l'autoroute A6 au nord de l'aéroport de Roissy en desservant le secteur de Melun et l'agglomération de Meaux sera inscrit dans ses principes, avec le degré de précision que permettra l'avancement des études.

Par ailleurs, toutes les opportunités d'améliorer ponctuellement la capacité du réseau, notamment au droit des zones d'échanges, de façon à optimiser le fonctionnement global et d'homogénéiser la qualité de service sans induire d'augmentation de trafic, devront être recensées et étudiées.

## Lettre de saisine du Conseil régional Ile-de-France

5

**2. Avis de mise à disposition du public du projet de prolongement de l'autoroute A.16, en date du 6 février 2006.**

Avis publié dans la presse nationale et locale

Publié dans Le Monde, Le Parisien, La Gazette du Val d'Oise

**Prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne**

En application du Code de l'Environnement (article L. 121-8 II) et du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002, le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer met à la disposition du public le dossier présentant le projet. Le projet comprend le prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne (soit une longueur de 8,5 km à 2 x 2 voies), la requalification de la RN1 et le réaménagement du carrefour de la Croix Verte. Le coût total du projet est évalué aux environs de 200 M€.

Ce projet a pour objectif d'orienter le trafic des sections interurbaines de l'autoroute A16 vers le réseau francilien de voies rapides. Il permettra également de réduire l'attractivité de la RN1 pour le trafic de transit et d'améliorer les échanges entre la Francilienne, l'autoroute A16 et la RN1.

Les assemblées ou associations visées à l'article L. 121-8 du II du Code de l'Environnement peuvent alors saisir directement la Commission Nationale du Débat Public (CNODP), qui décidera d'organiser ou non un débat public.

Le dossier décrivant les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet est mis à la disposition du public à partir du 6 février 2006 et jusqu'au 7 avril 2006 inclus :

- La Préfecture de la Région d'Ile-de-France - Service Documentation - 29/33, rue Barbet-de-Jouy - Paris 7e - du lundi au vendredi de 10 h à 12 h et de 14h à 17h ;
- La Préfecture du Val d'Oise - Accueil - Avenue Bernard Hirsch - 95000 Cergy - du lundi au vendredi de 9 h 30 à 16h ;
- La Sous-Préfecture de Sarcelles - Bureau du Développement durable et des Collectivités (Bureau E13 - 1e étage) - Boulevard François Mitterrand 95200 SARCELLES - Consultation de 9h à 12h30 à 14h à 16h ;
- La Direction Régionale d'Ile-de-France - 21-23, rue Molis - 75732 PARIS 15e - Centre de documentation du lundi au vendredi de 9h30 à 12h et de 14h à 17h.

Dans le cadre des concertations organisées par l'Etat sur ce projet, le dossier de mise à disposition sera consultable :

- Dans les mairies d'Attainville, Baillet-en-France, Meiselles et Montjout du 6 février au 19 février 2006 aux heures d'ouverture des mairies ;
- Dans les mairies de Maffliers, Presles, Nerville-la-Forêt et Villaines-sous-Bois du 21 février au 5 mars 2006 aux heures d'ouverture des mairies.

Le document est également consultable sur le site internet à l'adresse suivante : <http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr>

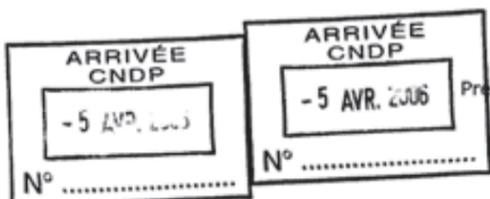
© Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

## Lettre de saisine de France Nature Environnement



**Réseau Transports et mobilités durables**  
6, rue Dupanloup  
45000 ORLEANS  
Votre contact : Matthieu Violette  
Tél : 02 38 62 49 24- Fax : 02 38 62 54 73  
Email : transports@fne.asso.fr

Orléans, le 4 avril 2006



N° .....

Monsieur Yves MANSILLON  
Président de la Commission Nationale du  
Débat Public  
6, rue du Général Camou  
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Le 6 février 2006, par avis publié dans la presse nationale et locale, le Ministre de l'Équipement a fait connaître sa décision de mettre à disposition du public le dossier du projet de prolongement de l'autoroute A16 en Île-de-France, préalablement à la procédure de mise à enquête publique.

Conformément à l'article L121-8 du code de l'Environnement et au décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du Débat Public et à la Commission Nationale de Débat Public, France Nature Environnement demande l'organisation du Débat Public relatif au prolongement de l'autoroute A 16 en Île-de-France.

**Historique du projet :**

L'autoroute A16 relie Calais et le Tunnel sous la Manche à l'Île-de-France. Le prolongement autoroutier de l'A16 jusqu'à l'A 86 à La Courneuve a été prévu dans les années 1960.

La dernière section entre le BIP (*Boulevard Intercommunal du Parisis ou Avenue du Parisis depuis 2006*) et l'A 86 a fait l'objet d'une décision de l'Etat d'abandon des études et des procédures en 2002. Elle ne figure pas dans le mandat du Gouvernement au Préfet de Région du 13 septembre 2005 concernant la révision en cours du Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France. Par contre, le prolongement de l'A 16 jusqu'au BIP figure dans ce document, et fait partie de l'ensemble des infrastructures routières qui fait de l'Île-de-France un nœud de communications nationales et internationales.

En 2003, à la demande du gouvernement, le Ministère de l'Équipement a décidé de relancer les études sur la section entre l'A16 et la Francilienne.

En novembre 2004, par convention, l'Etat a confié la réalisation du projet à la SANEF et ce faisant, il a anticipé sur les éventuelles conclusions d'un débat.

Le 17 décembre 2004, le Préfet du Val d'Oise a tenu une réunion d'information des élus présentant trois tracés possibles.

Trois mois plus tard, le 10 mars 2005, les associations et les acteurs socio-économiques, dont les agriculteurs, ont été convoqués pour la présentation des trois tracés. Après ces réunions, le tracé dit « solution de base » - reprenant le tracé du Schéma Directeur de 1994 - a été privilégié par le Ministère de l'Équipement, préservant ainsi une possible jonction avec le BIP.

---

Fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement

## Lettre de saisine de France Nature Environnement



**Réseau Transports et mobilités durables**  
6, rue Dupanloup  
45000 ORLEANS  
Votre contact : Matthieu Violette  
Tél : 02 38 62 49 24- Fax : 02 38 62 54 73  
Email : transports@fne.asso.fr

**Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'Île-de-France.**

Le PDU, adopté en 2000, est postérieur au Schéma Directeur. Il a pour objectif majeur de diminuer le trafic automobile et d'augmenter dans le même temps la part des transports collectifs. Or, la mise en œuvre du prolongement de l'autoroute A 16 vers la zone dense de l'Île-de-France est contraire à cet objectif et contribuera à l'afflux de véhicules vers cette zone.

Ce prolongement se fera au détriment de projets de transports collectifs plus conformes au PDU : la Tangentielle Nord et la liaison par le tramway entre la gare de Garges-Sarcelles et Saint Denis.

- La Tangentielle Nord est une liaison ferroviaire entre Sartrouville et Noisy le Sec. Elle présente un intérêt majeur et une réelle urgence pour tout le nord francilien, qui manque actuellement d'unité et qui est, sur de nombreux plans, défavorisé. L'intérêt de la Tangentielle Nord réside dans les correspondances qu'elle assurera avec les lignes de la SNCF, du RER, du métro et du tramway. Le projet a déjà été étudié et le coût des investissements a été chiffré.
- Le tramway est prévu entre St Denis et la gare RER de Garges - Sarcelles.

Ces deux projets de transport collectif ont un impact direct sur les déplacements dans le secteur concerné et ils sont cohérents avec les objectifs du PDU.

Enfin, bien que différentes phases de la consultation aient formellement eu lieu, on ne peut considérer comme suffisante la place faite jusqu'alors à l'information et à l'expression de la population. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le Conseil régional d'Île-de-France a adopté, à l'unanimité, une délibération le 16 mars, mandatant le Président du Conseil régional pour qu'il saisisse la CNDP.

De surcroît, une pétition demandant un débat public, proposée par le Collectif Plaine de France Ouest aux habitants des petites communes du territoire concerné, a déjà recueilli plus de 1200 signatures.

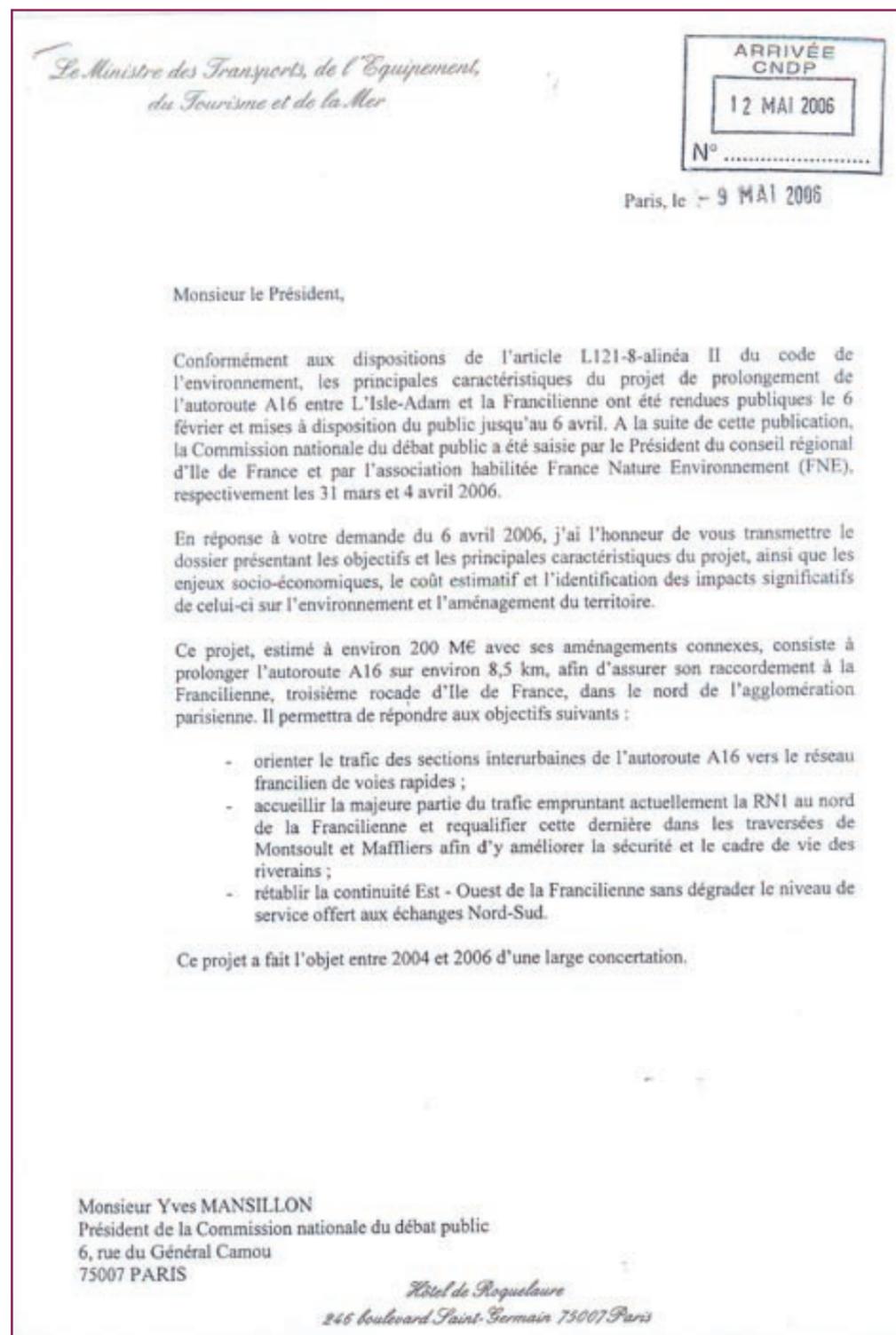
Pour toutes ces raisons, France Nature Environnement a décidé également de saisir la Commission Nationale du Débat Public afin qu'elle mette en œuvre l'organisation de ce débat public dans les conditions prévues par le code de l'environnement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

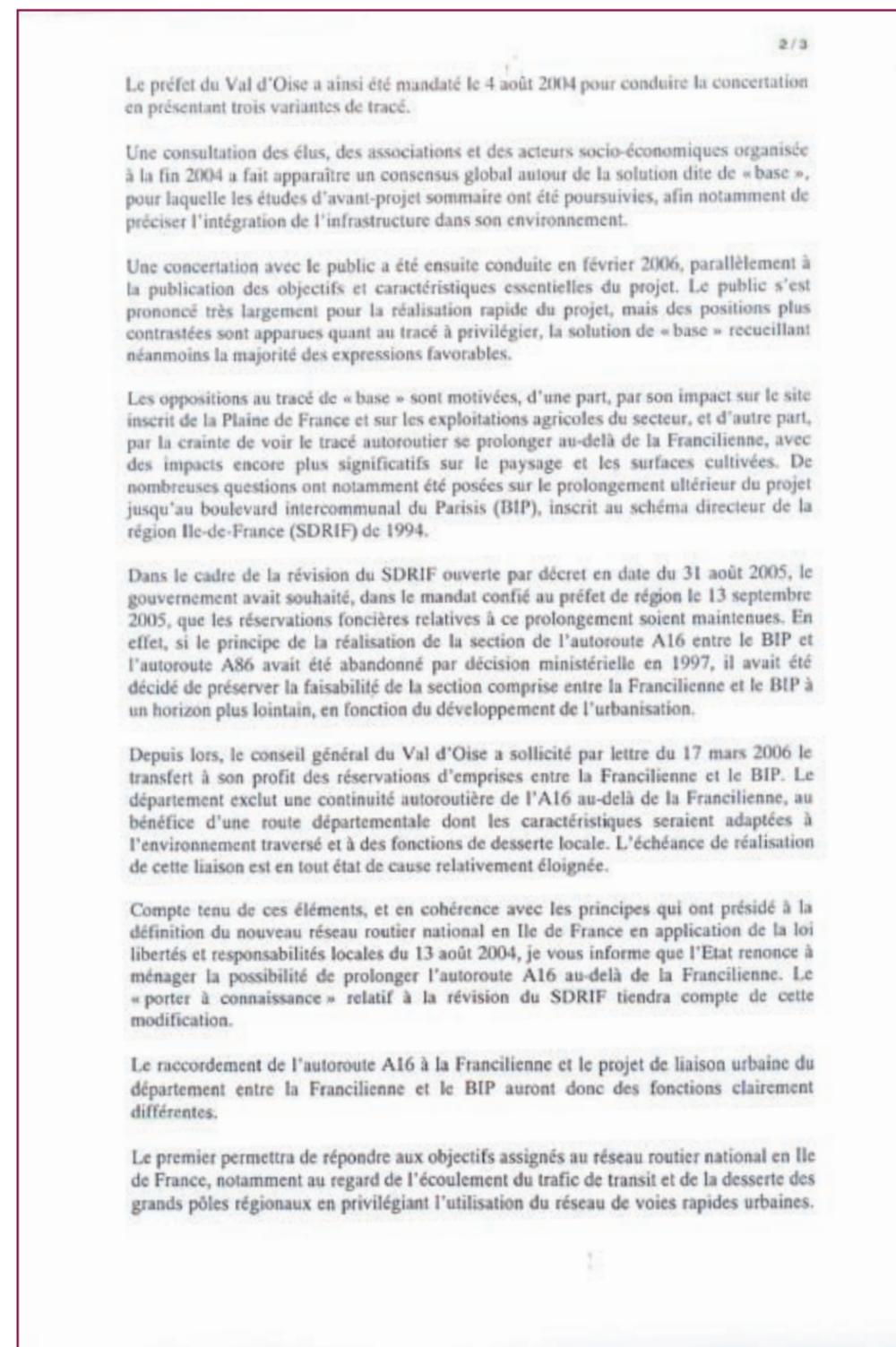
Raymond LEOST  
Vice-président



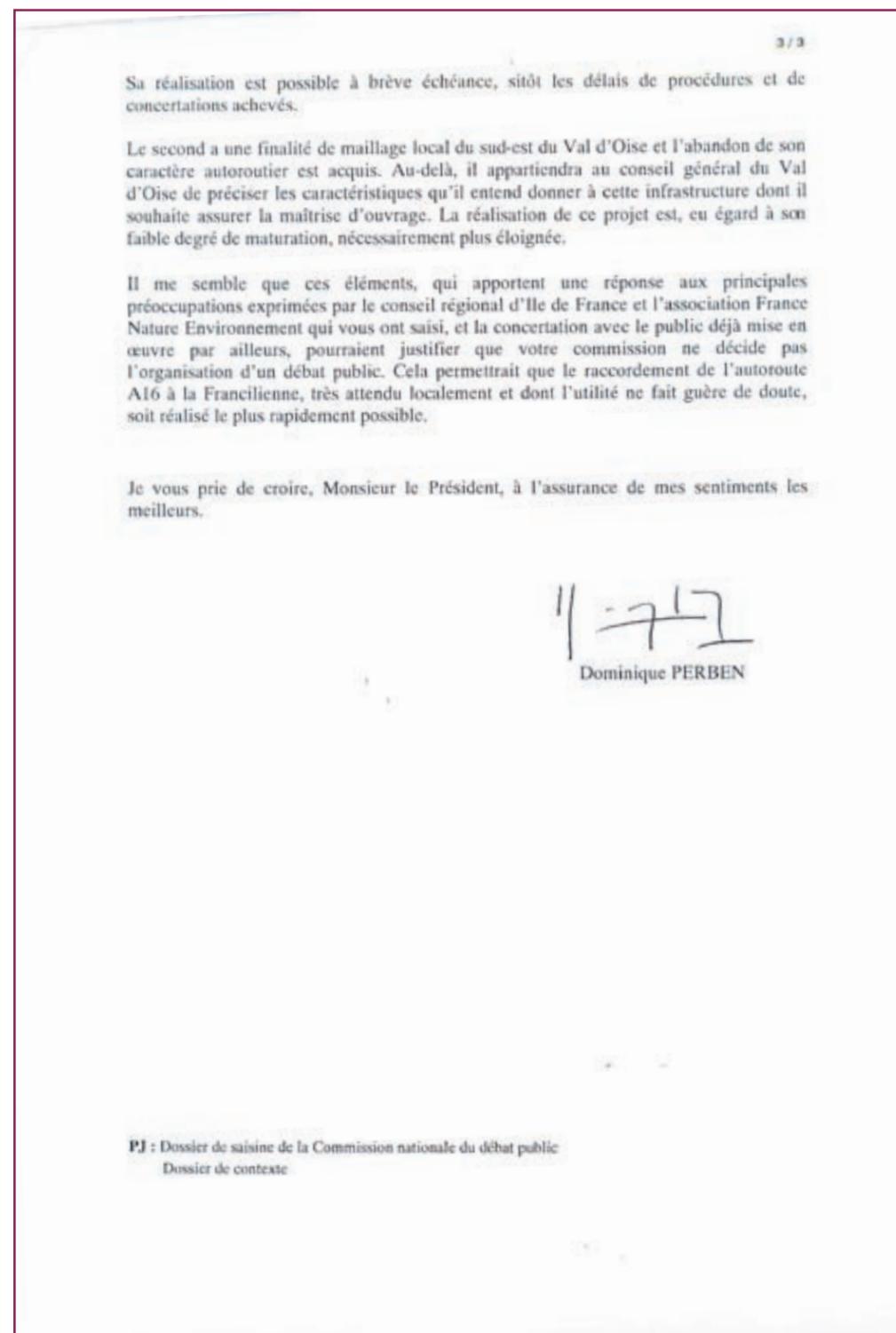
### Lettre du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



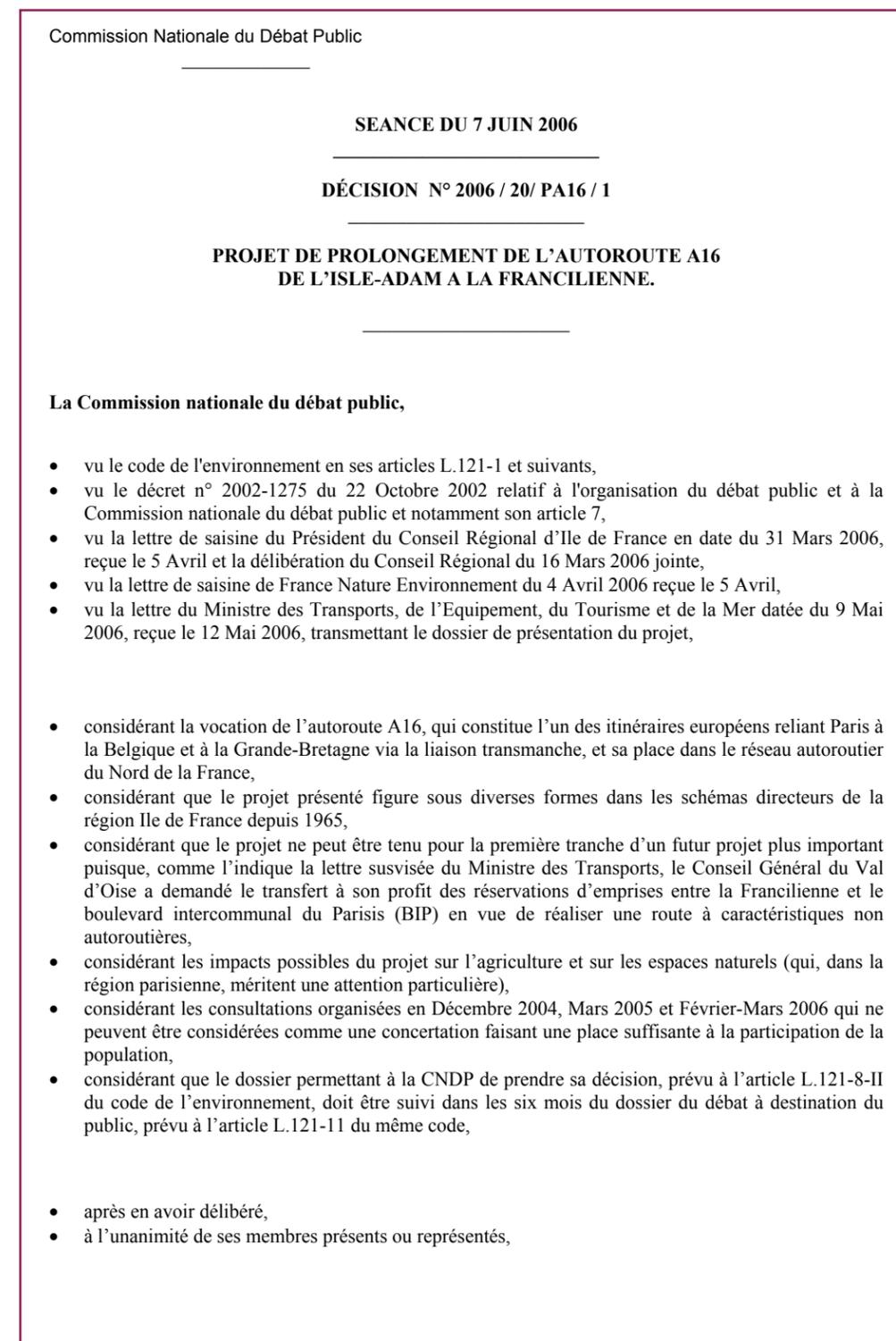
### Lettre du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



## Lettre du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer



## Décision de la CNDP d'organiser un débat



## Décision de la CNDP d'organiser un débat

### DÉCIDE :

#### Article 1 :

Le projet de prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

#### Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-III du décret du 22 Octobre 2002) pour être soumis au débat public que s'il comporte des indications plus substantielles sur les enjeux économiques et sociaux, sur les enjeux environnementaux, sur les impacts affectant les activités agricoles et les espaces naturels, compte tenu des enjeux d'aménagement de la région Ile de France.

#### Article 3 :

La Commission nationale souhaite que les auteurs de la saisine (Conseil Régional d'Ile de France et France Nature Environnement) explicitent leur analyse des enjeux précédents.

Le Président

Yves MANSILLON

## Décision de la CNDP : Nomination de la présidente de la CPDP et désignation de ses membres

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 5 JUILLET 2006

DÉCISION N° 2006 / 24/ PA16 / 2

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

#### La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
  - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
  - vu la lettre de saisine du Président du Conseil Régional d'Ile de France en date du 31 Mars 2006, reçue le 5 Avril et la délibération du Conseil Régional du 16 Mars 2006 jointe,
  - vu la lettre de saisine de France Nature Environnement du 4 Avril 2006 reçue le 5 Avril,
  - vu la lettre du Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer datée du 9 Mai 2006, reçue le 12 Mai 2006, transmettant le dossier de présentation du projet,
  - vu la décision n° 2006/20/PA16/1 du 7 Juin 2006 décidant l'organisation d'un débat public,
- 
- après en avoir délibéré,
  - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

### DÉCIDE :

#### Article 1 :

Mme Claude BREVAN est nommée Présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne.

#### Article 2 :

Sont nommés membres de la Commission particulière :

- M. Pierre-Louis DOUCET,
- M. Pierre-Gérard MERLETTE.

Le Président

Yves MANSILLON

**Décision de la CNDP :  
Désignation d'un nouveau membre de la CPDP**

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 AVRIL 2007

DÉCISION N° 2007 / 17/ PA16 / 5

PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16  
DE L'ISLE-ADAM A LA FRANCILIENNE.

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
  - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
  - vu la lettre de saisine du Président du Conseil Régional d'Ile de France en date du 31 Mars 2006, reçue le 5 Avril et la délibération du Conseil Régional du 16 Mars 2006 jointe,
  - vu la lettre de saisine de France Nature Environnement du 4 Avril 2006 reçue le 5 Avril,
  - vu la lettre du Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer datée du 9 Mai 2006, reçue le 12 Mai 2006, transmettant le dossier de présentation du projet,
  - vu les décisions n° 2006/20/PA16/1 du 7 Juin 2006 décidant l'organisation d'un débat public, et n° 2006/24/PA16/2 nommant Madame BREVAN Présidente de la Commission particulière,
- 
- sur proposition de Madame BREVAN,
  - après en avoir délibéré,
  - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

Est nommé membre de la Commission particulière :

M. Olivier RECHAUCHERE.

Le Président

Yves MANSILLON

**Décision de la CNDP de prolonger le délai de présentation  
du dossier du maître d'ouvrage**

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 MARS 2007

DÉCISION N° 2007 / 13/ PA16 / 3

PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16  
DE L'ISLE-ADAM A LA FRANCILIENNE.

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
  - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
  - vu la lettre de saisine du Président du Conseil Régional d'Ile de France en date du 31 Mars 2006, reçue le 5 Avril et la délibération du Conseil Régional du 16 Mars 2006 jointe,
  - vu la lettre de saisine de France Nature Environnement du 4 Avril 2006 reçue le 5 Avril,
  - vu la lettre du Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer datée du 9 Mai 2006, reçue le 12 Mai 2006, transmettant le dossier de présentation du projet,
  - vu la décision n° 2006/20/PA16/1 du 7 Juin 2006 décidant l'organisation d'un débat public et la décision n° 2006/24/PA16/2 du 5 Juillet 2006 nommant Mme Claude BREVAN Présidente de la commission particulière ainsi que ses membres,
  - vu la lettre du 2 Février 2007 reçue le 7 Février 2007 du Ministre des Transports sollicitant un délai supplémentaire de trois mois pour produire le dossier servant de base du débat public.
- 
- après en avoir délibéré,
  - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

Le délai de six mois prévu à l'article 8-I du décret du 22 Octobre 2002 est prolongé de trois mois.

Le Président

Yves MANSILLON

### Décision de la CNDP : accusé réception du dossier du MO, approbation des modalités et du calendrier du débat

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 JUIN 2007

DÉCISION N° 2007 / 34 / PA16 / 4

PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16  
DE L'ISLE-ADAM A LA FRANCILIENNE.

#### La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
  - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
  - vu la lettre de saisine du Président du Conseil Régional d'Ile de France en date du 31 Mars 2006, reçue le 5 Avril et la délibération du Conseil Régional du 16 Mars 2006 jointe,
  - vu la lettre de saisine de France Nature Environnement du 4 Avril 2006 reçue le 5 Avril,
  - vu la lettre du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 9 Mai 2006, reçue le 12 Mai 2006, transmettant le dossier de présentation du projet,
  - vu la décision n° 2006/20/PA16/1 du 7 Juin 2006 décidant l'organisation d'un débat public et la décision n° 2006/24/PA16/2 du 5 Juillet 2006 nommant Mme Claude BREVAN Président de la commission particulière ainsi que ses membres,
  - vu la décision n° 2007/13/PA16/3 accordant un délai supplémentaire de trois mois pour produire le dossier servant de base au débat public.
  - vu la lettre du Ministre chargé des Transports du 20 Avril 2007 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,
- 
- sur proposition de Madame Claude BREVAN,
  - après en avoir délibéré,
  - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE :

#### Article 1 :

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

### Décision de la CNDP : accusé réception du dossier du MO, approbation des modalités et du calendrier du débat

#### Article 2 :

Le débat public aura lieu du 11 Septembre au 24 Novembre 2007.

#### Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président

Yves MANSILLON

### Liste des entretiens préalables

Date	Interlocuteurs
18 /07/06	Directeur départemental de l'équipement du Val d'Oise
07/09/06	Préfet, Directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France
03/11/06	Préfet du Val d'Oise
05/01/07	Collectif Plaine de France Ouest
16/01/07	Président du Conseil général du Val d'Oise
19/01/07	Adjoint au maire de Maffliers
19/01/07	Maire et Adjoint de Montsoult
22/01/07	Maire d'Attainville
22/01/07	Responsables de la CCI
30/01/07	Membres de France Nature Environnement
30/01/07	Maire de Baillet-en-France
31/01/07	Député-Maire de Domont
06/02/07	Directeur adjoint de la DDEAF du Val d'Oise
07/02/07	Directeur régional de l'environnement d'Ile-de-France
09/02/07	Maire de Béthémont
09/02/07	Maire de Nerville-la-Forêt
09/02/07	Député-Maire de L'Isle-Adam
12/02/07	Président de la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France
14/02/07	Maire de Villiers-Adam
14/02/07	Maire de Moisselles
15/02/07	Maire de Villaines
15/02/07	Maire de Presles
23/02/07	Maire de Chauvry
26/03/07	Président du Conseil régional d'Ile-de-France
10/05/07	Directeur de la D4E au ministère de l'Ecologie
14/05/07	Directeur régional de l'Agriculture d'Ile-de-France
21/05/07	Préfet de Région Ile-de-France et Préfet du Val d'Oise
29/05/07	Président du Conseil général de l'Oise
01/06/07	Réseau Ferré de France
02/07/07	Réunion d'acteurs (pour présenter le débat)
29/08/07	ARDIES 95
05/09/07	Direction Générale des Routes et SANEF
06/09/07	AREC Plaine de France
06/09/07	Maire de Moisselles
10/09/07	Préfet de Région Ile-de-France

### Calendrier des réunions publiques

Dates	Thèmes de la réunion	Lieux
Jeudi 13 sept. 19h30	Ouverture, présentation du débat public et présentation et objectifs du projet	Domont Salle des Fêtes 47, rue de la Mairie
Jeudi 20 sept. 20h00	Enjeux de déplacements aux différentes échelles du territoire au regard des 4 solutions	Baillet-en-France Salle des Fêtes 1, sente du Chalet
Jeudi 27 sept. 20h00	Auditions du public, des acteurs institutionnels et présentation des projets locaux	Attainville Gymnase Chemin du Mesnil Aubry
Jeudi 4 oct. 20h00	Agriculture, milieu naturel, environnement au regard des 4 solutions	Presles Salle du Centre de Sports Rue de la République
Samedi 13 oct. 15h30	Projets locaux de développement et vie quotidienne au regard des 4 solutions	L'Isle-Adam Pavillon Magallon 5, rue Bergeret
Jeudi 18 oct. 20h00	Déplacements, environnement et développement local* <small>* Réunion complémentaire, ajoutée à la demande des acteurs</small>	Persan Salle Marcel Cachin Place Salvador Allende
Jeudi 25 oct. 20h00	Coût, financement et point d'étape	L'Isle-Adam Cinéma LE CONTI Place Pâtis
Vendredi 9 nov. 20h00	Réunion libre	Maffliers Salle de la Maison de Village Rue de Paris
Jeudi 22 nov. 20h00	Réunion de synthèse	Presles Salle du Centre de Sports Rue de la République

## Demande d'expertise complémentaire par le Collectif Plaine de France Ouest

### Collectif Plaine de France Ouest

soutenu par :

- A.D.R.E.C. Bouffémont - 01 39 91 60 80
- Assoc des Riverains de la RN1 à Montsoul-Maffliers
- Assoc Peut être Villaines sous Bois - 0130 35 60 88
- Assoc. « Clos du Village » Villaines-sous-Bois
- Attainville, ma campagne - 06 84 79 33 38
- Agir autrement - Montsoul - 01 34 73 97 33
- Collectif FLU Domont - 01 39 91 51 26
- Défendre et protéger l'Environnement Baillotois
- Les Amis de la Terre, Val d'Oise - 01 39 35 00 50
- Ecouen Environnement
- Assoc. pour la Sauvegarde du Moulin et des Cercelets - Domont - 06 77 24 93 22

Contact :  
Bernard Loup  
19 allée du Lac  
95 330 Domont  
tél., rep., fax., 01 39 35 00 50

Plaine de France, le 19 novembre 2007

Madame Claude BREVAN  
Présidente de la CPDP- A16  
59 avenue de l'Europe  
95330 DOMONT

**Objet : Demande d'expertise indépendante suite à la réponse donnée par le maître d'ouvrage à notre question concernant le passage sous la voie pour le tracé B.**

Madame la Présidente,

Suite à notre question concernant le passage sous la voie Montsoul-Luzarches pour le tracé B, comme cela est prévu pour le tracé A, le maître d'ouvrage a apporté une première réponse.

Cette réponse contient plusieurs éléments qui montrent l'intérêt d'étudier plus précisément cette possibilité qui contribuerait à l'amélioration de la qualité du tracé B et à la réduction de son impact aussi bien paysager qu'environnemental, tout en restant le tracé le moins coûteux.

Compte tenu des éléments positifs apportés par le maître d'ouvrage, le Collectif Plaine de France Ouest demande officiellement à la CPDP de faire réaliser sur ses crédits une étude approfondie et indépendante comprenant un diagnostic hydrogéologique avec réalisation de sondages et mise en place de piézomètres pour faire des relevés de niveau d'eau, afin qu'une réponse complète soit donnée à notre demande. Nous souhaitons que les résultats de cette étude soient annexés au rapport définitif qui sera remis à l'Etat à l'issue de la concertation du débat public.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le Collectif  
Bernard Loup

## Réponse de la CPDP à la demande d'expertise



Domont, le 22 Novembre 2007

Monsieur Bernard LOUP  
Coordinateur  
19, allée du Lac  
95 330 Domont

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre datée du 19 Novembre par laquelle vous demandez une expertise complémentaire sur le passage sous la voie ferrée pour le tracé B.

J'ai le regret de vous faire savoir qu'il ne me paraît pas possible de répondre positivement à votre demande tardive d'expertise complémentaire. Une telle demande nécessite le recours à un appel d'offre de bureaux d'étude spécialisés et nous ne disposons plus des délais nécessaires pour effectuer une telle démarche. En effet, le débat public se termine le 24 Novembre prochain ; au-delà de cette date, la seule mission dévolue à la CPDP consiste à établir le compte-rendu du débat public et de le rendre public avant que la CNDP en dresse le bilan qui sera transmis au Ministre.

La CPDP ne manquera pas de rapporter dans son compte-rendu votre demande et de recommander à la maîtrise d'ouvrage de procéder à une telle étude dans le cas où la solution B serait retenue.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Claude BREVAN  
Présidente de la CPDP

59 avenue de l'Europe - 95 330 Domont  
Tél : 01 30 11 99 44 - Fax : 01 39 91 85 96  
[contact@debatpublic-projet-A16.org](mailto:contact@debatpublic-projet-A16.org)  
[www.debatpublic-projet-a16.org](http://www.debatpublic-projet-a16.org)

### Liste des articles de presse

TV		
VO TV	11/09/2007	JT – « Le prolongement de l'autoroute A16 soumis à débat public »
France 3 IDF	13/09/2007	JT – 19/20, Edition Paris Ile-de-France
France 3 IDF	16/10/2007	JT - 12/13, Edition Paris Ile-de-France
VO TV	22/10/2007	Réunion le 25 octobre sur le prolongement de l'A16
VO TV	06/11/2007	JT – « Quatre tracés pour prolongement de l'A16 »

Radio		
France Bleu IDF	11/09/2007	Un point sur l'information
France Bleu IDF	12/09/2007	Journal
France Bleu IDF	25/10/2007	Journal de 18h07
idFM Radio	20/11/2007	Magazine de la mi-journée
France Bleu IDF	22/11/2007	Journal

Presse Quotidienne Nationale		
Les Echos	22/06/2007	La Commission du débat public souhaite élargir ses prérogatives
20 Minutes	12/09/2007	Mais jusqu'où ira donc l'A16 ?
Métro	12/09/2007	L'autoroute A16 fait débat
Matin Plus	12/09/2007	L'extension de l'A16 en débat
Le Journal du Dimanche	21/10/2007	Quatre tracés antibouchons pour l'A16
Le Journal du Dimanche	28/10/2007	Rébellion contre la Région

### Liste des articles de presse

Presse Quotidienne Régionale		
Le Parisien	06/07/2007	Le prolongement de l'A16 sur les rails
La Gazette du Val d'Oise	11/07/2007	Prolongement de l'A16 : Quatre tracés en débat
Courrier Picard	16/07/2007	Le débat sur le prolongement de l'A16 est relancé
L'Echo le Régional	06/09/2007	Le débat sur le prolongement de l'A16 s'ouvre le 11 septembre
Le Parisien Val- d'Oise	11/09/2007	Prolongement de l'A16 : c'est l'heure du choix !
Le Parisien Val-d'Oise	11/09/2007	Huit réunions publiques programmées
Le Parisien Oise	12/09/2007	Les quatre tracés possibles pour prolonger l'A16
La Gazette du Val-d'Oise	12/09/2007	Premier débat public
Le Courrier Picard	13/09/2007	A16 : quatre projets vers Paris
Le Parisien Seine et Marne Sud	13/09/2007	A16 : un prolongement jusqu'à la Francilienne
Le Parisien Oise	19/09/2007	Prolongement de l'A16 : un site internet pour tout savoir
La Gazette du Val-d'Oise	19/09/2007	A16 : le débat attire les foules
Le Parisien	20/09/2007	Les habitants sceptiques sur le prolongement de l'A16
Le Parisien Val-d'Oise	13/10/2007	Réunion sur le prolongement de l'A16
La Gazette du Val-d'Oise	17/10/2007	Les élus sont divisés
La Gazette du Val-d'Oise	17/10/2007	RN 184 élargie : c'est « non »
Le Parisien Oise	18/10/2007	Persan : Réunion sur le prolongement de l'A16
Le Parisien Val-d'Oise	18/10/2007	Réunion sur le prolongement de l'A16
Le Parisien Val-d'Oise	18/10/2007	Persan : Réunion sur le prolongement de l'A16
Le Parisien Oise	22/10/2007	L'A16 cherche toujours son débouché
La Gazette du Val-d'Oise	24/10/2007	Leroy Merlin ne grandira pas
Le Parisien Val-d'Oise	25/10/2007	Vivre dans le Val-d'Oise
La Gazette du Val-d'Oise	31/10/2007	Petit point entre amis
Pays du Nord	01/11/2007	Le prolongement de l'A16 vers Paris
La Gazette du Val-d'Oise	07/11/2007	Le tracé de l'A16 inquiète
Le Parisien Val d'Oise	09/11/2007	A16 : le débat se poursuit sur le terrain

### Liste des articles de presse

Le Parisien	20/11/2007	Les débats sur le prolongement de l'A16 s'achèvent
La Gazette du Val-d'Oise	21/11/2007	Ils veillent sur la forêt
Le Parisien Val d'Oise	24/11/2007	Plus de 1000 participants sur l'A16
La Gazette du Val d'Oise	28/11/2007	Trois tracés au coude à coude
Horizons Ile-de-France	30/11/2007	Rendez-vous dans 5 mois pour la décision finale
L'Echo Le Régional	05/12/2007	Pas d'unanimité ni de rejet unanime sur les quatre tracés présentés
L'Echo Le Régional	05/12/2007	Débat sur le prolongement de l'A16. Le ministre rendra sa décision le 24 avril 2008
L'Echo Le Régional	05/12/2007	Débat sur le prolongement de l'A16. Quatre tracés pour une seule solution

#### Presse Collectivités

Le Courrier économique	01/09/2007	Le pouvoir de dire non
Baillet Infos	10/09/2007	Réunion publique A16 : Le prolongement de l'A16 entre l'Isle-Adam et la Croix-Verte
Décideurs d'Ile-de-France	17/09/2007	Le prolongement de l'A16 par champs et par villes
Toutes les nouvelles de Versailles	17/10/2007	La chambre de commerce dit non

#### Presse Professionnelle

Le Moniteur	22/06/2007	Entretien avec Jean-Paul Huchon
Revue générale des routes	01/07/2007	Débat public sur le prolongement de l'Isle-Adam à la Francilienne
Le Moniteur	13/07/2007	Débat public sur le prolongement de l'A16 à la rentrée
Routes et Services	01/08/2007	Projet de prolongement de l'autoroute A16 : le débat public va commencer
Le Moniteur	14/09/2007	Lancement de deux débats publics
Infrastructures & Mobilité	Septembre 2007	www.debatpublic-projet-A16.org
Revue générale des Routes	01/10/2007	Les contrats de projets Etats-régions 2007-2013
Environnement magazine	01/10/2007	A suivre : Routes

### Liste des articles de presse

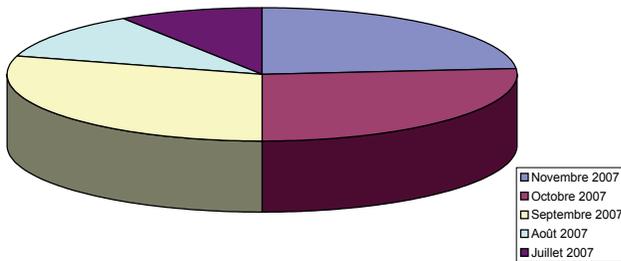
#### Presse Internet

leparisien.fr	06/07/2007	Le prolongement de l'A16 sur les rails
Fne.asso.fr	03/09/2007	Prolongement de l'A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne
VOnews.fr	06/09/2007	Le débat sur le prolongement de l'A16 s'ouvre le 11 septembre
lemoniteur-expert.com	11/09/2007	Ouverture du débat public sur le prolongement de l'A16
Actu-environnement.com	12/09/2007	Débat public sur le prolongement de l'A16
ile-de-france.equipement.gouv.fr	Septembre 2007	Prolongement de l'autoroute A16 à la Francilienne (RN104)
conseil-general.com	Septembre 2007	Débat public sur le prolongement de l'autoroute A16 de L'Isle-Adam à la Francilienne
ville-domont.fr	Septembre 2007	Débat public sur le prolongement de l'autoroute A16
ville-isle-adam.fr	Septembre 2007	Le prolongement de l'autoroute A16 en débat
ville-persan.fr	Septembre 2007	La Commission particulière du débat public ouvre le débat sur le projet de prolongement de l'autoroute A16
stop-a16.org	Septembre 2007	Les dates du Débat Public sont fixées
abc-shopping.com/ardies	Septembre 2007	L'A16, prolongement jusqu'à l'autoroute A 1
leparisien.fr	18/10/2007	Persan : Réunion sur le prolongement de l'A16
leparisien.fr	22/10/2007	L'A16 cherche toujours son débouché
VOnews.fr	25/10/2007	Réunion le 25 octobre sur le prolongement de l'A16
alainamedro.rsfblog.org	26/10/2007	Grenelle de l'environnement : passer du discours aux actes !
leJJD.fr	29/10/2007	Bras de fer au Conseil régional
Christopherieuze.rsfblog.org	06/11/2007	Le nouveau schéma directeur de l'Ile de France : des choix cruciaux pour notre avenir
VOnews.fr	15/11/2007	L'Isle-Adam, prolongement de l'A16, Les Amis de la forêt lancent une pétition contre le tracé D

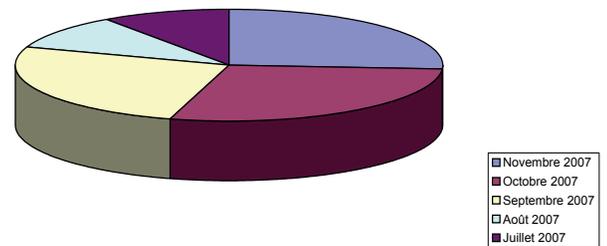
## Statistiques de fréquentation du site Internet

Mois	Moyenne / jour		Totaux	
	Pages	Visites	Pages	Visites
Novembre 2007	394	91	10 253	2 382
Octobre 2007	444	98	13 790	3 062
Septembre 2007	495	90	14 850	2 707
Août 2007	191	34	5 949	1 060
Juillet 2007	154	34	4 775	1 068

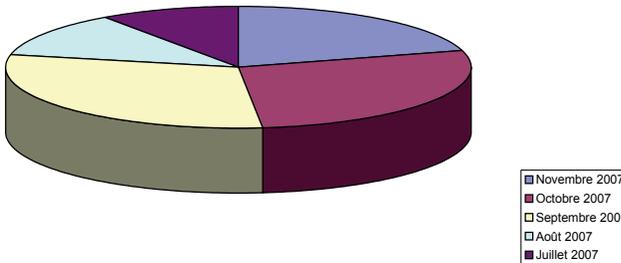
Moyenne par jour - Nombre de Page



Moyenne par jour - Nombre de Visite



Nombre de pages consultées par mois



Nombre de visites par mois

