



Prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne

Dossier mis à la disposition du public

Février 2006



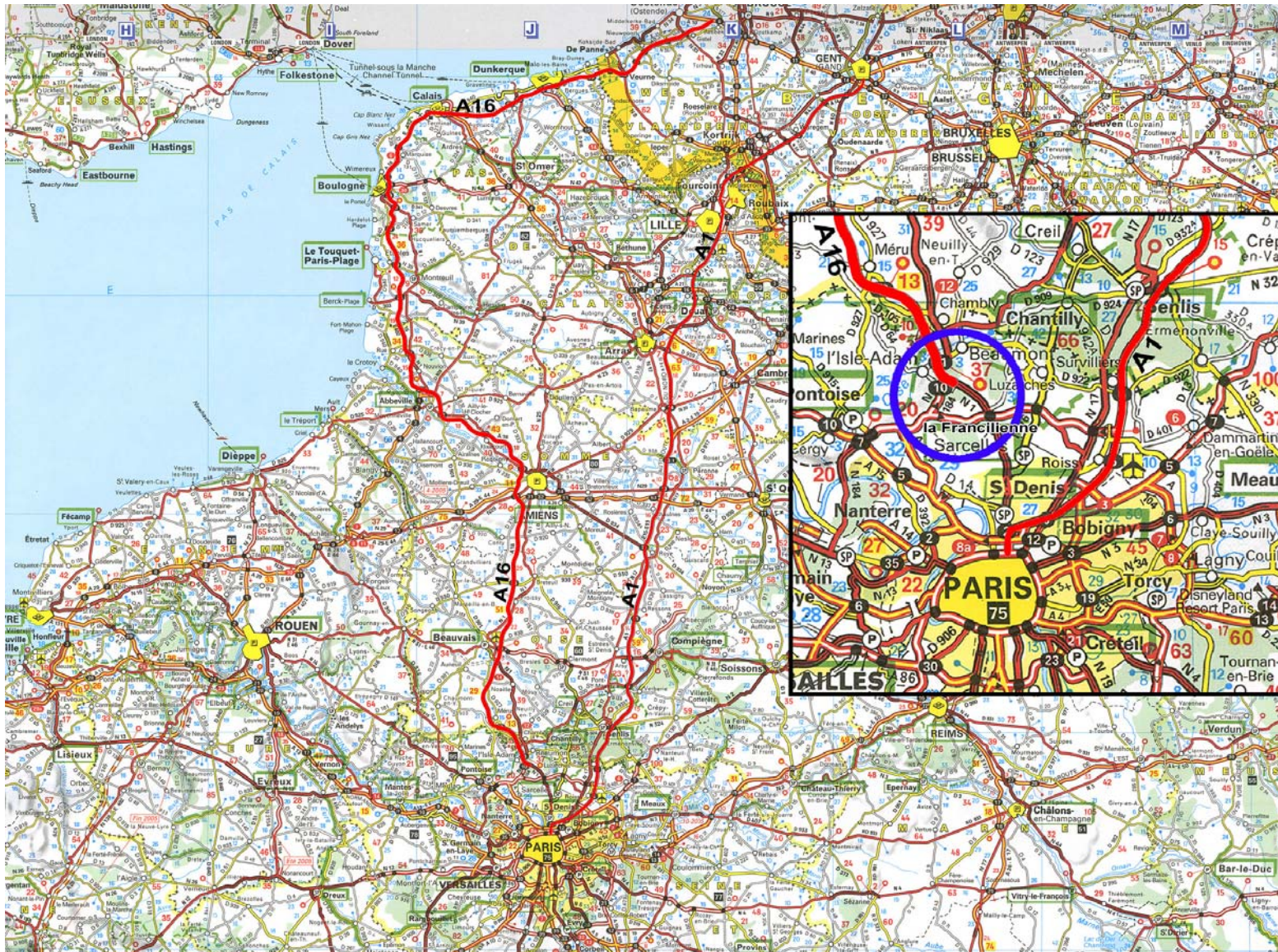
SOMMAIRE

PREAMBULE	1
INTRODUCTION.....	3
PARTIE I - PRESENTATION DU CONTEXTE.....	7
LE TERRITOIRE CONCERNE	9
<i>Situation.....</i>	9
<i>Territoires concernés par le prolongement de l'autoroute A16 et ses aménagements associés</i>	11
LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE.....	13
<i>La population.....</i>	13
<i>Densité de population.....</i>	15
<i>Logement.....</i>	17
<i>Emplois</i>	17
<i>Les activités économiques.....</i>	19
LE RESEAU DE TRANSPORT.....	21
<i>Les transports en commun.....</i>	21
<i>Le réseau routier actuel.....</i>	25
<i>Saturation de la voirie</i>	27
<i>L'évolution du trafic dans la zone d'influence</i>	27
<i>Le transport routier de marchandises.....</i>	29
<i>Le transport aérien</i>	29
ANALYSE ENVIRONNEMENTALE DE LA ZONE D'ETUDE REDUITE	33
<i>Les grandes unités géographiques du territoire.....</i>	33
<i>Les espaces à vocation naturelle, agricole et culturelle.....</i>	33
LA SECURITE ROUTIERE.....	37
PARTIE II - LES OBJECTIFS DU PROJET	39
ORIENTER LE TRAFIC DES SECTIONS INTERURBAINES DE L'AUTOROUTE A16 VERS LE RESEAU FRANCILIEN DE VOIES RAPIDES	41
ACCUEILLIR LA MAJEURE PARTIE DU TRAFIC EMPRUNTANT LA RN1 ET REQUALIFIER CETTE DERNIERE DANS MONTSOULT ET MAFFLIERS	42

RETABLIR LA CONTINUITE EST – OUEST DE LA FRANCILIENNE SANS DEGRADER LE NIVEAU DE SERVICE OFFERT AUX ECHANGES NORD – SUD	43
---	----

PARTIE III - LE PROJET	45
LES CONCERTATIONS DE 2004-2005	47
<i>Présentation des quatre solutions.....</i>	47
<i>Solution privilégiée par l'Etat</i>	49
LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16.....	51
<i>Description du projet de prolongement de l'autoroute A16.....</i>	51
LA REQUALIFICATION DE LA RN1	53
<i>La RN1 actuelle</i>	53
<i>La requalification de la RN1</i>	53
L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE LA CROIX VERTE	55
<i>Le carrefour de la Croix Verte actuel.....</i>	55
<i>L'aménagement du carrefour</i>	55
ANALYSE DU PROJET	56
<i>L'intérêt du projet en terme de trafic.....</i>	56
<i>L'intérêt du projet en terme de sécurité.....</i>	57
<i>L'impact du projet sur l'aménagement du territoire</i>	58
<i>L'impact du projet sur l'agriculture</i>	58
<i>L'impact du projet sur l'environnement</i>	58
HISTORIQUE.....	63
DU SCHEMA DIRECTEUR DE 1965 A CELUI DE 1994	65
LE PLAN ROUTIER TRANSMANCHE ET LE SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL DE 1987	65
PREMIERES CONSULTATIONS SUR UN TRACE DE PROLONGEMENT	65
ETUDES ET DECISIONS DE 1998 A 2004	67
A16 ET LA SANEF	68

PLAN DE SITUATION



OBJET DU DOSSIER

Ce dossier présente le projet de prolongement de l'autoroute A16 et les aménagements connexes (requalification de la RN1 et aménagement du carrefour de la Croix Verte). Il se situe au Nord de l'Ile-de-France dans le département du Val d'Oise entre l'Isle Adam et la Francilienne. Cette nouvelle section d'autoroute est d'une longueur d'environ 8,5 km et comportera 2 chaussées avec chacune 2 voies (2x2 voies). Le coût du projet et de ses aménagements connexes est de l'ordre de 200 M€ .

La réalisation du prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle Adam et la Francilienne permettra de répondre aux objectifs suivants :

- orienter le trafic des sections interurbaines de l'autoroute A16 vers le réseau francilien de voies rapides ;
- accueillir la majeure partie du trafic empruntant actuellement la RN1 et requalifier cette dernière dans les traversées de Montsoul et Maffliers, améliorant ainsi la sécurité et le cadre de vie des riverains ;
- rétablir la continuité Est - Ouest de la Francilienne sans dégrader le niveau de service offert aux échanges Nord-Sud.

L'autoroute A16 existante constitue un des itinéraires européens reliant Paris à la Belgique et à la Grande-Bretagne via la liaison Transmanche. Elle est un barreau essentiel du Schéma directeur national. Son raccordement à la Francilienne, 3^{ème} rocade de l'Ile-de-France, assurerait un lien avec les différentes voies rapides urbaines présentes. Il permettrait ainsi d'écouler dans de bonnes conditions l'augmentation du trafic prévu à l'horizon 2015.

Le coût du projet se situant entre les seuils de 150 M€ et 300 M€ , en application de l'article L121-8-II du Code de l'environnement et de son décret d'application n°2002-1275 du 22 octobre 2002, ses principales caractéristiques doivent être rendues publiques par l'Etat, maître d'ouvrage de l'opération.

La Commission nationale du débat public (CNDP) peut alors être saisie par :

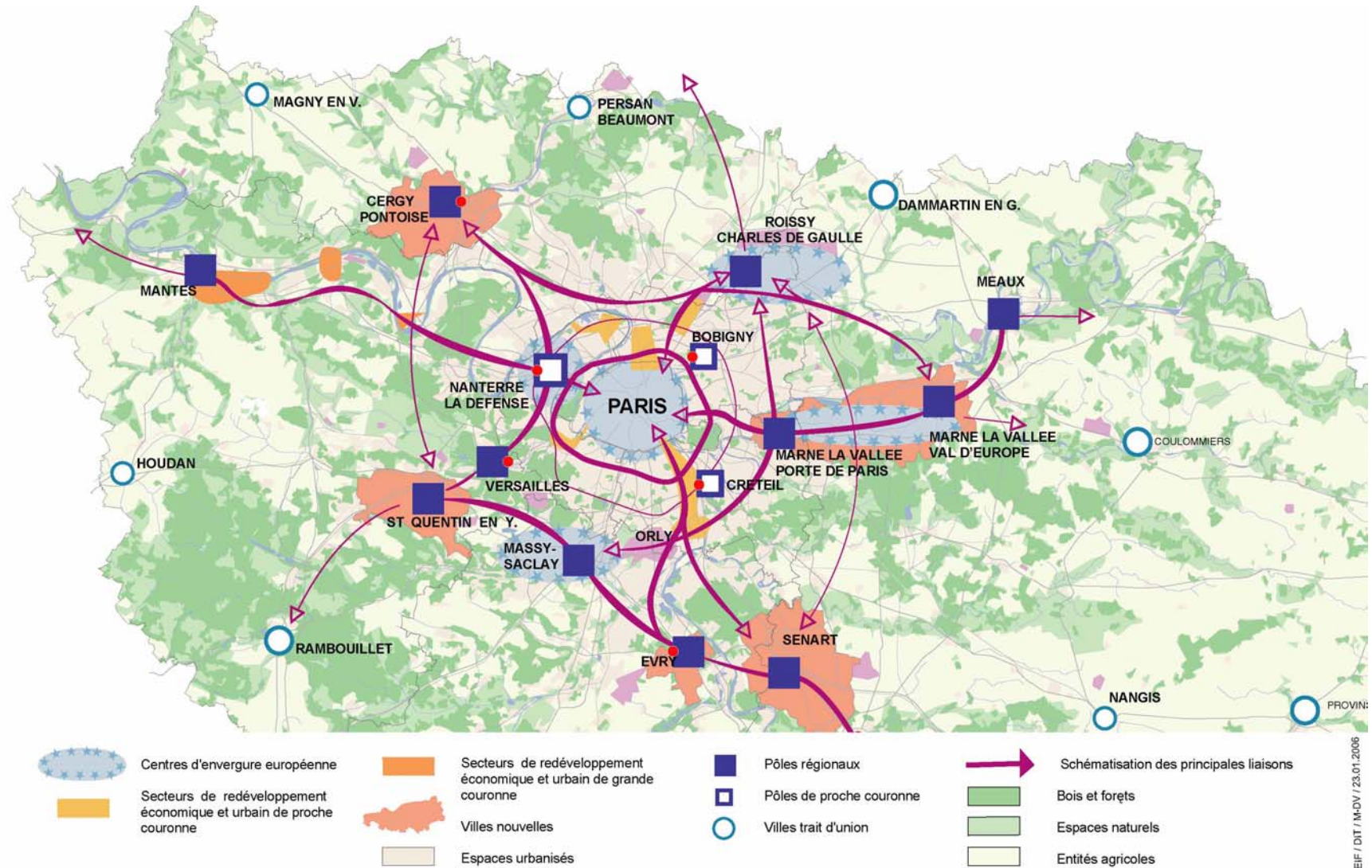
- le maître d'ouvrage ;
- dix parlementaires ;
- une collectivité territoriale concernée (Conseil Régional, Conseil Général, Conseil Municipal ou Etablissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace) ;
- une des associations agréées de l'environnement mentionnée à l'article L141-1 du Code de l'Environnement exerçant sur le territoire national.

La CNDP décide alors d'organiser ou non un débat public. Dans le cas où la CNDP ne l'estimerait pas nécessaire, elle peut toutefois recommander au maître d'ouvrage d'organiser une concertation selon les modalités qu'elle propose. Cette décision est publiée au Journal Officiel de la République Française.

Le présent dossier se compose de quatre grandes parties :

- la présentation du contexte ;
- les objectifs du projet ;
- la présentation du projet ;
- un historique.

CARTE DES LIGNES DE FORCE DU SDRIF



DREIF / DIT / M-DV / 23.01.2006

PREAMBULE

L'Ile-de-France, métropole française et européenne, comprend environ 11,36 millions d'habitants (en 2005) soit près de 19 % de la population française métropolitaine pour une superficie de 12 000 km² représentant 2,2 % de territoire. Avec 22 % des emplois, l'Ile-de-France joue un rôle prépondérant dans le développement économique de la France.

Les schémas directeurs successifs de l'Ile-de-France ont défini une organisation dans l'espace de la région, basée sur le « polycentrisme ». Le polycentrisme organise l'espace autour de pôles hiérarchisés dont la taille et les fonctions sont différentes (cf. carte ci-contre).

Dans cette organisation spatiale, les réseaux de transport en commun et routier ont pour vocation de permettre les échanges entre ces différents pôles, d'irriguer le tissu urbain, d'assurer les échanges nécessaires à l'activité économique ou sociale, favoriser l'équilibre entre habitat et emploi.

Le réseau ferré en petite et grande couronne demeure essentiellement radial, des projets de rocade commencent à voir le jour (grande ceinture Ouest) ou sont à l'étude (tangentielle Nord).

Le réseau routier, quant à lui, est constitué de radiales (A1, A16, A15, A115, ...) et de rocades (le boulevard périphérique de Paris, A86 et la Francilienne).

Actuellement, deux grandes radiales relient la partie Nord de la France au Nord et Nord-Est de l'Ile-de-France. Il s'agit des autoroutes A1 et A16. L'autoroute A1 assure directement le lien entre le Nord de la région parisienne et Paris par l'intermédiaire des trois grandes rocades que sont la Francilienne, l'A86 et le boulevard périphérique.

L'autoroute A16 qui relie la Belgique, le Nord de la France, Amiens à la région parisienne s'interrompt actuellement à l'Isle-Adam.

Elle est reliée à l'Ouest de l'Ile-de-France et au pôle régional de Cergy-Pontoise par l'intermédiaire de la RN184, voie rapide urbaine à deux chaussées.

La liaison avec l'Est de la région parisienne et le centre d'envergure européenne de Roissy – Charles de Gaulle, depuis l'autoroute A16, s'effectue actuellement par l'intermédiaire de la RN1. Cette partie comporte une portion urbaine dans la traversée des communes de Montsoult et Maffliers.

Le prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne permettra d'orienter le trafic des sections interurbaines de l'autoroute A16 vers le réseau francilien de voies rapides.

Deux autres opérations sont directement liées à la mise en service de ce prolongement :

- **la requalification de la route nationale 1** dans les communes de Maffliers et Montsoult qui permettra de réduire l'attractivité de la RN1 ;
- **le réaménagement de l'échangeur de la Croix Verte**, permettant d'assurer la continuité Est – Ouest de la Francilienne en maintenant le bon fonctionnement des échanges Nord-Sud.

PARTIE I - PRESENTATION DU CONTEXTE

LE TERRITOIRE CONCERNE

Situation

Le prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle Adam et la Francilienne et les aménagements associés (requalification de la RN1 et aménagement du carrefour de la Croix Verte) concernent un territoire localisé au Nord de la région parisienne, dans le département du Val d'Oise, à une trentaine de kilomètres de Paris.

Le département du Val d'Oise est le département de grande couronne le plus petit en superficie des départements de la grande couronne.

Il présente une grande diversité géographique et économique entre le Sud et l'Est d'un côté et l'Ouest du département d'un autre côté. En effet, le Sud du département comporte des secteurs très urbanisés (Cergy-Pontoise, la vallée de Montmorency, le secteur d'Argenteuil, Bezons), l'Est du département, quant à lui, se développant principalement autour du centre d'envergure européenne de Roissy.

A l'inverse, les parties Ouest et Nord du département, avec les parcs naturels régionaux du Vexin français et de l'Oise - Pays de France sont à dominante rurale.

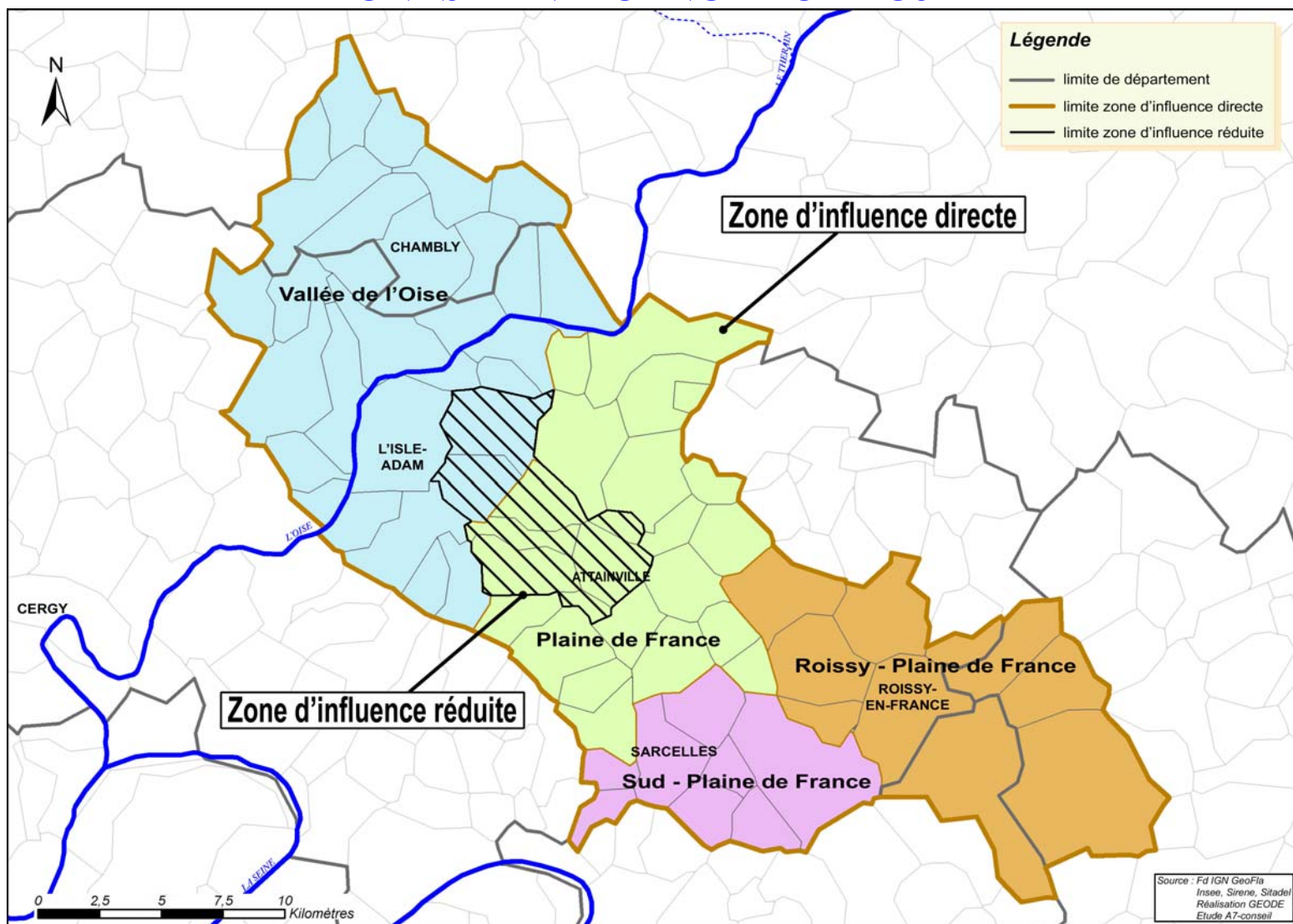
Les objectifs d'aménagement et de développement de ce territoire, en accord avec le cadrage du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 et le polycentrisme (liens entre les pôles régionaux de

Cergy et Roissy - Charles de Gaulle), ont été déclinés dans la démarche d'un syndicat intercommunal d'étude et de programmation (SIEP), celui de la Plaine Ouest de France.

Deux pôles régionaux et une ville trait d'union sont présents dans le département :

- **Le pôle régional de Cergy-Pontoise** accueille en qualité de ville Préfecture, les principaux équipements du Val d'Oise et se trouve bien reliée au cœur de Paris, que ce soit par les transports en commun (RER) ou par la route (A15). Depuis sa création comme ville nouvelle, Cergy-Pontoise, devenue maintenant communauté d'agglomération, accueille 18 % de la population et 27 % des emplois du département. L'évolution de la population de Cergy connaît un fort ralentissement depuis un peu plus de 10 ans mais elle reste en augmentation.
- **Le secteur de Roissy qui est un des pôles régionaux et centre d'envergure européenne** de l'Ile-de-France se trouve en limite du département du Val d'Oise à l'Est. Il concentre plus de 25 % des emplois du département avec des activités liées à l'aéroport Charles de Gaulle. Ce pôle est desservi par les transports en commun, lesquels seront améliorés dans l'avenir, et par les infrastructures routières. Ce pôle attire également les populations actives venant de Picardie. Ainsi, 29 % des emplois valdoisiens sont occupés par des actifs résidant hors du département du Val d'Oise.

ZONES D'INFLUENCE DU PROJET



- **La ville de Persan au Nord du département** est considérée **comme une ville trait d'union** entre la région parisienne et les grandes villes du Bassin parisien. Elle est bien desservie par la voie ferrée et a une capacité propre de développement économique. Elle contribue, au même titre que les autres villes traits d'union réparties en limite de la région parisienne, à l'ouverture de l'Ile-de-France vers les régions voisines.

On peut découper l'aire d'étude en 4 grands territoires correspondant aux contraintes géographiques et aux cheminements historiques. Ce sont :

- la vallée de l'Oise, située au Nord de l'aire d'étude ;
- la Plaine de France, située au centre de l'aire d'étude ;
- Roissy - Plaine de France, située à l'Est de l'aire d'étude ;
- Sud - Plaine de France, au Sud de l'aire d'étude.

Territoires concernés par le prolongement de l'autoroute A16 et ses aménagements associés

Suivant les thèmes abordés dans la présentation du contexte du prolongement de l'autoroute A16 et ses aménagements associés, le périmètre à prendre en compte diffère.

Ainsi, l'étude de l'organisation des transports, de la structuration de l'activité économique et de l'évolution des conditions de vie des riverains comme des usagers concerne un territoire relativement vaste autour du projet A16. Ce territoire est dénommé **zone d'influence directe** du projet.

La situation diffère pour l'analyse des enjeux environnementaux et des enjeux de sécurité routière dus au projet. En effet, ceux ci sont localisés à proximité du projet lui-même et concerne les communes directement impactées par le projet. Ce territoire sera dénommé **zone d'influence réduite**.

La carte ci-contre représente les deux zones d'études.

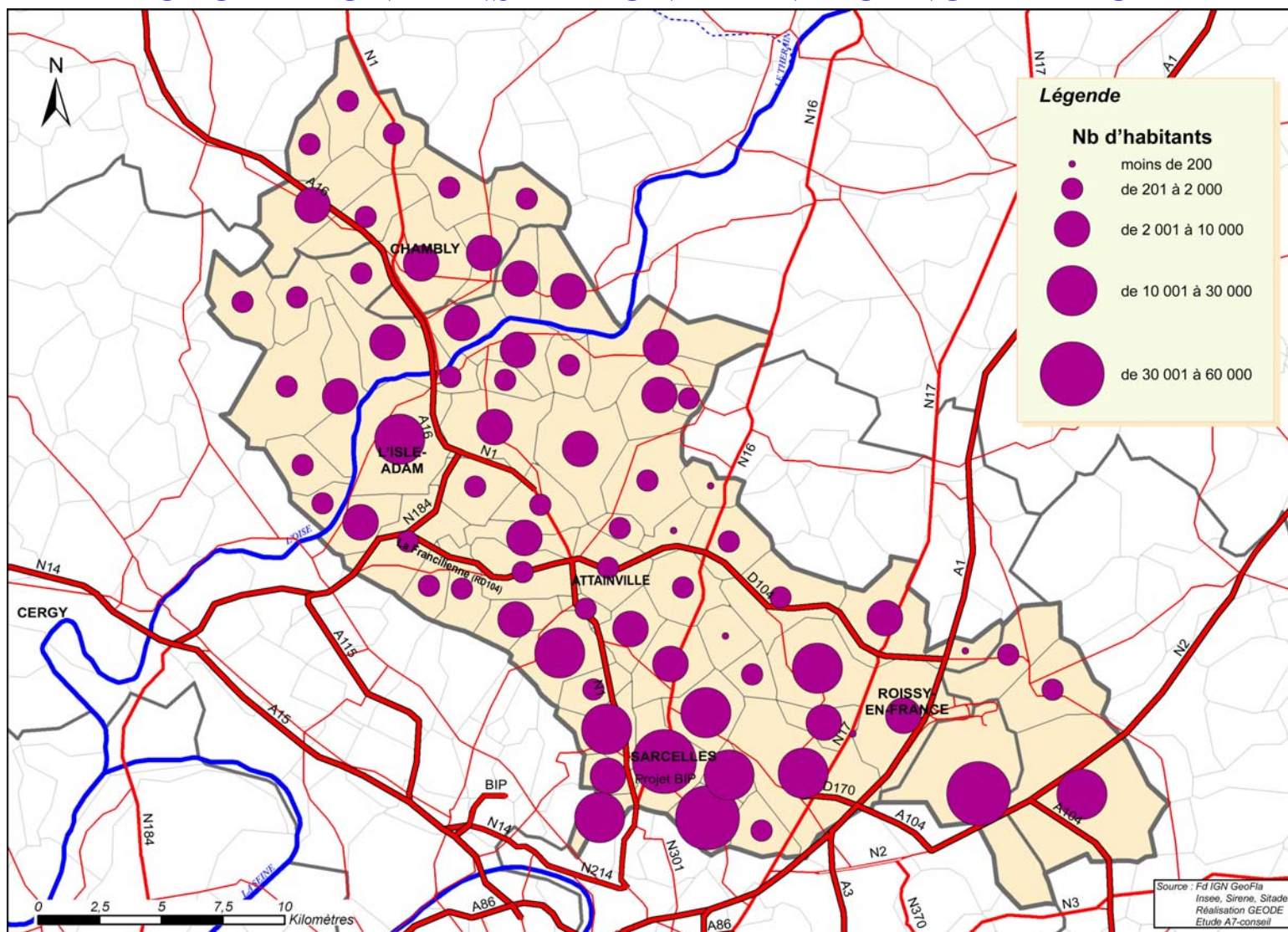
- **La zone d'influence directe du prolongement de l'autoroute A16**

Cette zone d'influence directe concerne non seulement les communes voisines du prolongement de l'autoroute A16 mais également l'ensemble des communes pour lesquelles le prolongement d'A16 aura un effet structurant. Elle se situe principalement dans une bande d'une douzaine de kilomètres centrée sur le projet de prolongement de l'autoroute A16.

Au Nord, elle se situe dans l'Oise à une dizaine de kilomètres au Nord de l'Isle Adam et de l'Oise et s'étend à l'Est jusqu'au pôle économique de Roissy, au Sud jusque la jonction entre les routes nationales 1 et 16 à Pierrefitte-sur-Seine.

A l'Ouest, elle s'arrête à proximité de l'autoroute A115 ; la liaison entre l'A16 existante en entrée de région parisienne et le bassin de Cergy - Pontoise se fait par l'intermédiaire de la RN184.

POPULATION DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE



- **La zone d'influence réduite autour du prolongement de l'autoroute A16 et de ses aménagements associés**

Cette zone est circonscrite aux communes sur lesquelles se situent le prolongement d'A16 mais également les aménagements associés.

Dans cette zone, seront analysés principalement les enjeux environnementaux et les enjeux de sécurité routière qui sont directement liés à la réalisation du projet.

Cette zone concerne les communes de Presles, Nerville-la-Forêt, Maffliers, Montsoult, Baillet en France au Nord et les communes d'Attainville et de Moisselles au Sud de la Francilienne.

LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La population

D'après les premiers résultats des enquêtes de recensement de la population de 2004 et 2005 (INSEE), l'Ile-de-France comptait 11,36 millions d'habitants, soit environ 19% de la population de la France métropolitaine. Elle constitue la première région française pour sa population.

Jusqu'à présent, l'évolution démographique de l'Ile-de-France était caractérisée par une croissance importante (0,71 % par an entre les recensements de 1982 et 1990). Toutefois, le recensement de 1999 montrait un net ralentissement de la croissance annuelle moyenne de la région qui est maintenant inférieure à celle observée en France métropolitaine (0,29 % par an pour l'Ile-de-France et 0,37 % en France).

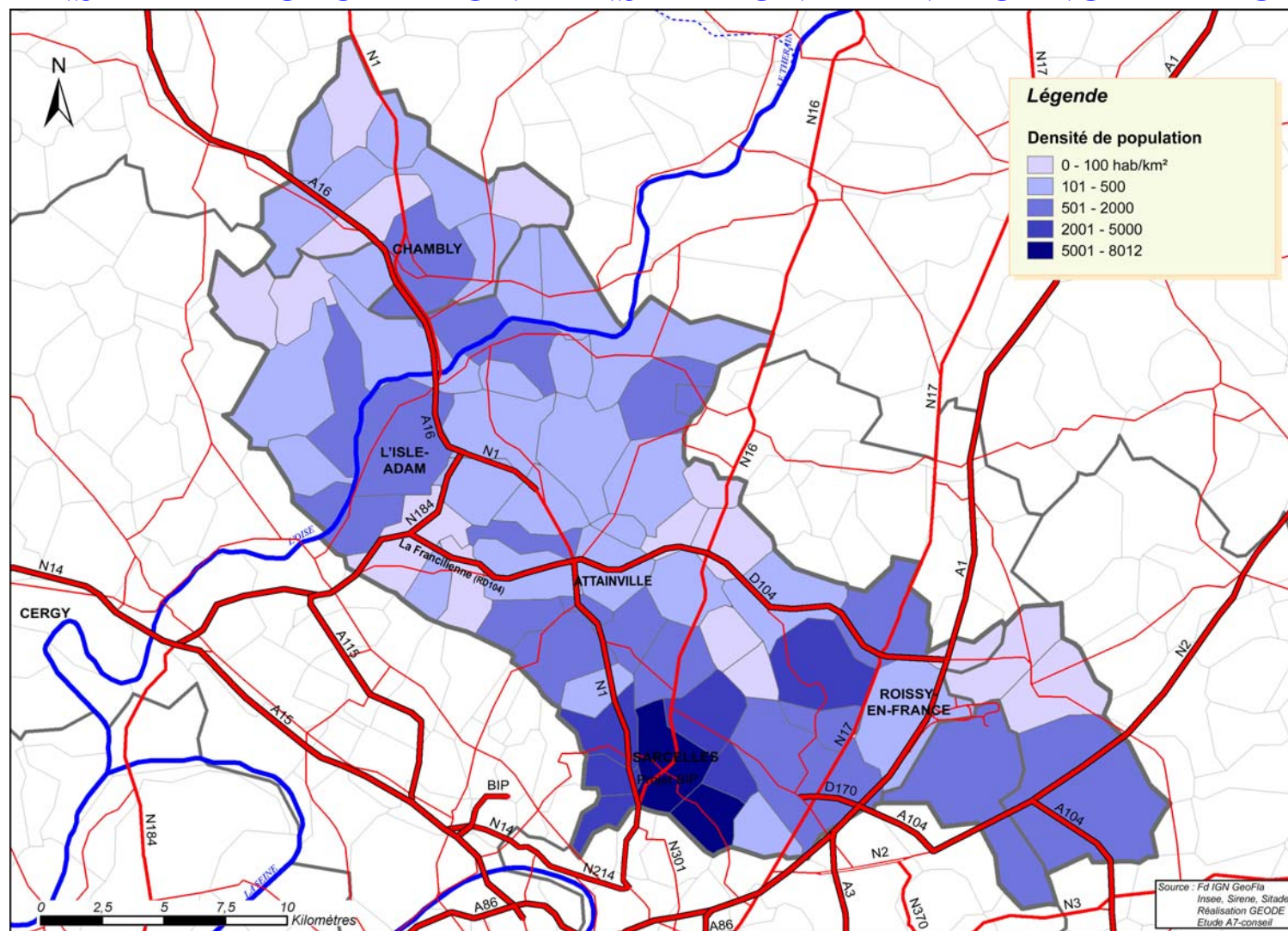
Il semble qu'elle soit repartie à la hausse depuis 1999 avec une variation annuelle de 0,62 % proche de la moyenne nationale. Cependant cette évolution n'est pas homogène au sein de l'Ile-de-France :

- Paris a vu sa population baisser au cours des années 80 et 90 (de 0,16 % par an entre 1990 et 1999), mais cette tendance s'est inversée entre 1999 et 2004 avec une croissance de 0,9% ;
- les départements de la petite couronne situés à proximité de Paris voient leur population augmenter de plus en plus faiblement (0,13 % par an entre 1990 et 1999 contre 0,26 % par an entre 1982 et 1999) ;
- les départements de la grande couronne connaissent une augmentation plus importante qu'à Paris et en petite couronne de l'ordre de 0,64 % entre 1990 et 1999 mais elle est nettement inférieure à celle observée précédemment entre 1982 et 1990, qui était de 1,48 % par an.

Sur la zone d'influence directe, la population est d'environ 433 000 habitants en 1999, ce qui équivaut à environ 40 % de la population du département du Val d'Oise.

Entre les deux derniers recensements (1990 et 1999), la croissance moyenne annuelle a été de 0,6 % par an sur l'ensemble de ces communes. Elle est un peu plus forte que sur le département du Val d'Oise où elle est de 0,56 %.

DENSITE DE POPULATION DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE



Les grandes villes de cette zone, pour lesquelles la population est supérieure à 10 000 habitants, se situent dans le Sud de la zone d'étude et à proximité de l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle. Dans le Nord de la zone, seule la ville de l'Isle-Adam est concernée avec 11 160 habitants au recensement de 1999.

Ces communes représentent les 2/3 tiers de la population de la zone d'étude. Leur croissance a été de 13 % entre 1982 et 1999 mais s'est quelque peu ralentie depuis 1990, à l'exception de quelques communes qui connaissent une croissance de plus de 1,2 % par an (par exemple l'Isle-Adam).

Les villes comptant entre 5000 et 10 000 habitants se retrouvent principalement le long de l'Oise et de la Francilienne. Ces communes affichent toujours une évolution de la population importante depuis 1990. Toutefois, il y a quelques disparités entre les communes. Ainsi Chambly connaît une croissance de 3,1 % par an depuis 1990 et Persan au Nord une baisse sensible de 1,1 % par an.

Les villes dont la population est comprise entre 2000 et 5000 habitants sont principalement situées dans le Nord de la zone. Ce groupe a vu sa population s'accroître de près de 30 % entre 1982 et 1999. La croissance la plus importante a eu lieu vers les années 1980. Le taux de croissance moyen pour la période 1990 – 1999 s'établit à 0,49 % par an.

La zone d'étude comprend également des communes de moins de 2000 habitants, qui ont connu une croissance importante de 29 % depuis 1982, avec la croissance la plus importante dans les années 1980. Le taux de variation entre 1990 et 1999 est de 0,83 % par an.

Dans la zone d'influence réduite, c'est-à-dire celle comprenant les communes directement concernées par le projet, la population des communes situées dans cette zone peut être classée en 3 catégories :

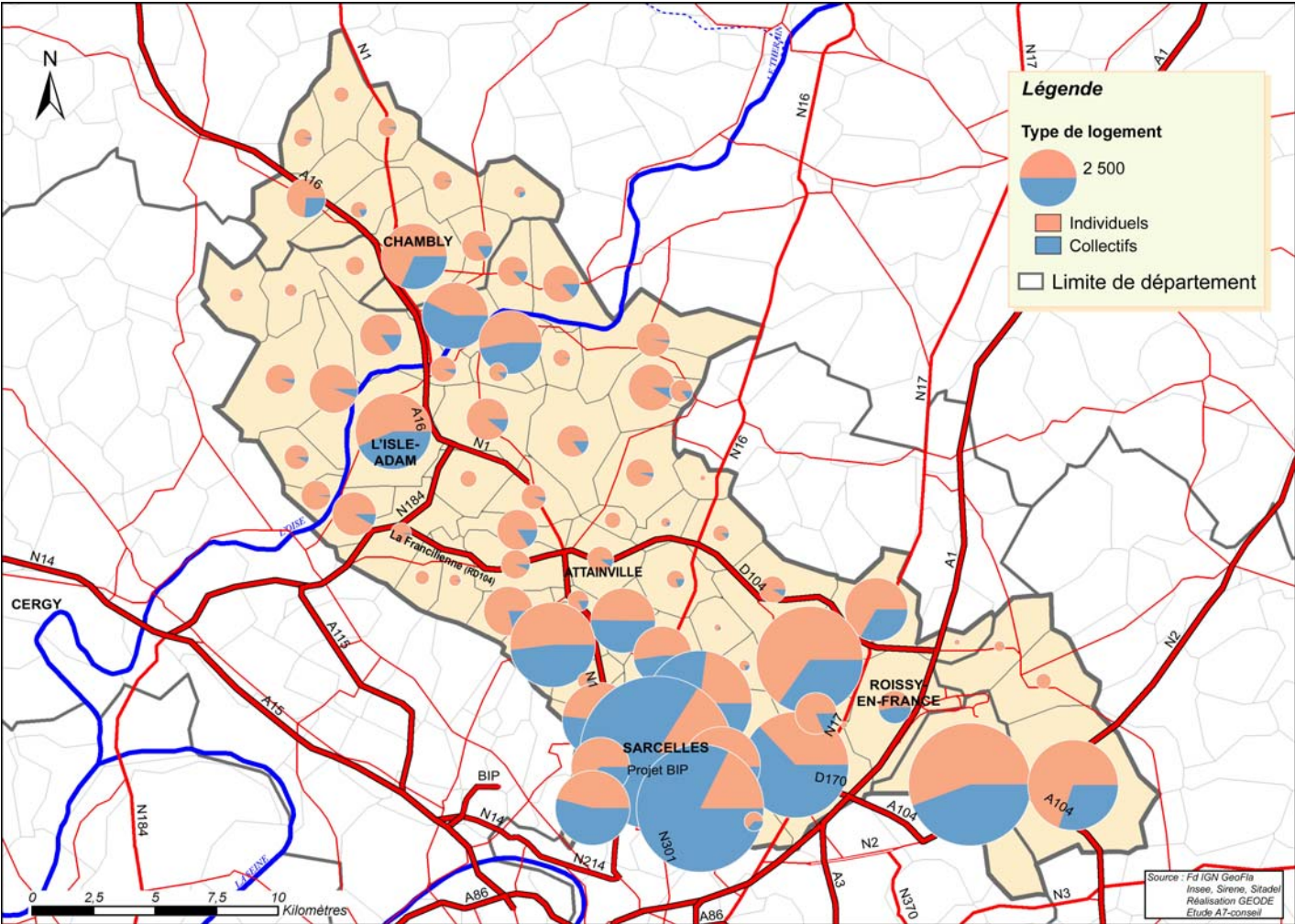
- celles dont la population au dernier recensement de 1999 est inférieure à 1 000 habitants ; il s'agit de Nerville-la-Forêt, Villaines-sous-Bois et Moisselles. La croissance de la population entre 1990 et 1999 est située entre 16 % et 36 % ;
- celles dont la population est comprise entre 1000 et 2 000 habitants ; les communes concernées sont Maffliers, Baillet-en-France et Attainville. Ces communes ont connu une augmentation de la population, elle est d'environ 20 % entre 1990 et 1999 pour Baillet-en-France et Maffliers et de 60 % pour la commune d'Attainville ;
- celles pour lesquelles la population est supérieure à 3 000 habitants ; communes de Montsoult et Presles. La croissance de la population depuis 1990 y est très faible, après une croissance plus importante entre 1982 et 1990.

Densité de population

Le département du Val d'Oise est le plus densément peuplé de la grande couronne.

La densité de population **dans la zone d'influence directe** est assez comparable à celle du Val d'Oise (806 contre 886 hab/km²). La zone la plus densément peuplée se situe au Sud, il s'agit du Sud – Plaine de France. Elle se caractérise par une densité (3 315 hab/km²) qui tend vers celle de la petite couronne.

TYPE DE LOGEMENT DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE



Le secteur de Roissy a une densité proche de la moyenne. Les autres zones ont une densité plus faible que celle du Val d'Oise.

Dans la zone d'influence réduite, la commune de Nerville-la-Forêt est la moins densément peuplée avec 107 hab/km². Les communes d'Attainville avec 247 hab/km², de Baillet en France avec 214 hab/km², de Maffliers avec 228 hab/km² et de Presles (339 hab/km²) se caractérisent par une densité de population assez faible. Elle est nettement plus faible que celle du département du Val d'Oise.

Les communes de Moisselles et de Montsoult sont les plus densément peuplées. La commune de Moisselles avec 962 hab/km² a une densité de population un peu plus importante que la moyenne du Val d'Oise (886 hab/km²).

Logement

Le logement en Ile-de-France se caractérise par une forte prédominance des logements collectifs (72 % contre 28 % pour les maisons individuelles).

Toutefois, plus on s'éloigne du centre de Paris, plus la part de l'habitat collectif se réduit au profit de l'habitat individuel. Ce constat est en lien avec la densité de population.

Dans la zone d'influence directe, le Sud-Ouest présente avec 71 % une part majoritaire de logements collectifs.

Dans le Sud-Est de la zone, à proximité de l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle et dans la Plaine de France, la part de maisons individuelles (environ 65 %) est plus importante que les habitats collectifs, hormis pour quelques communes.

Au Nord de la zone d'étude, les maisons individuelles sont majoritaires (73 %) à l'exception de 3 communes à proximité de l'Oise (l'Isle Adam, Persan, Beaumont) qui affichent une proportion de logements collectifs de l'ordre de 50 %.

Dans la zone d'influence réduite, l'ensemble des communes se caractérise par une part très importante de logements individuels de l'ordre de 90 %, avec une proportion légèrement plus faible pour Montsoult (85 %) et Moisselles (82 %).

Emplois

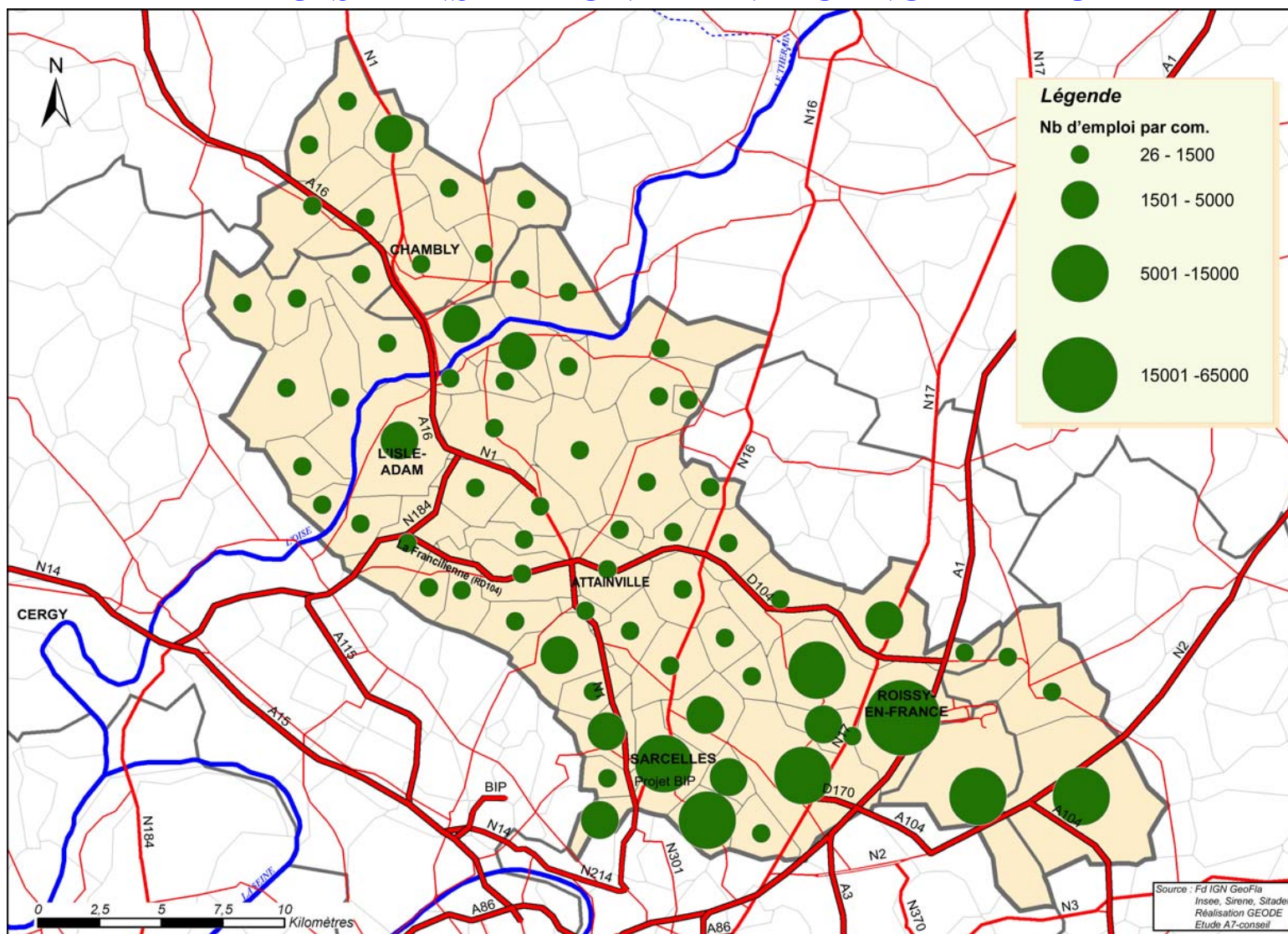
En 1999, l'Ile-de-France comptait 5,479 millions d'actifs pour 5,042 millions d'emplois, ce qui représente un taux d'emploi de 0,92 supérieur à celui de la France métropolitaine (0,86).

Le département du Val d'Oise a un taux d'emploi de 0,70. Celui-ci a progressé de 7,8 % entre 1990 et 1999.

La zone d'influence directe se caractérise par un fort taux d'emploi de 0,85, en nette augmentation de 26 % par rapport à l'année 1990. Cependant, les résultats ne sont pas similaires suivant les secteurs géographiques.

Le Sud de la zone d'influence (Roissy – Plaine de France) présente un nombre d'emplois par commune important (entre 1 200 et 63 200 emplois par commune), dû à la présence de la plate-forme aéroportuaire de Roissy – Charles-de-Gaulle. Le taux d'emploi est de 2,02 en 1999. L'évolution du taux d'emploi dans le secteur a été importante avec une hausse de 50 % entre 1990 et 1999.

EMPLOIS DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE



Pour les autres secteurs géographiques de la zone d'influence, le taux d'emploi y est plus faible (compris entre 0,44 et 0,54). L'évolution depuis 1990 est en stagnation pour la Plaine de France, en diminution de 2,7 % pour la Vallée de l'Oise et en augmentation de l'ordre de 10 % pour le Sud de la Plaine de France.

Pour la zone d'influence réduite, l'emploi a nettement augmenté de 28 % entre 1990 et 1999. L'évolution est néanmoins contrastée suivant les communes. Baillet-en-France 144 %, Montsoult 48 % et Moisselles 21 % sont les communes qui affichent les plus fortes croissances tandis que l'emploi est en repli dans les communes d'Attainville de 25 % et de 33 % à Villaines-sous-Bois.

La zone d'influence réduite a un taux d'emploi de 0,52. Trois communes ont un taux d'emploi supérieur, Moisselles avec 2,97, Montsoult (0,76) et Baillet-en-France (0,71).

Les activités économiques

• Les entreprises

La zone d'influence directe totalise un peu plus de 16 000 entreprises réparties à 23 % dans l'industrie et le bâtiment et travaux publics (BTP), 27 % dans le commerce et 50 % dans les services, soit sensiblement la même répartition que pour le Val d'Oise.

Les secteurs qui totalisent le plus d'entreprises sont situés, comme pour les effectifs d'emplois, au Sud-ouest (Sud – Plaine de France) et Sud-est (Roissy – Plaine de France) de la zone avec respectivement 6 200 et 4 800 entreprises.

Le secteur de Roissy accueille des entreprises plus importantes en effectifs que les autres secteurs. En effet, il concentre 70 % des entreprises de plus de 99 salariés de la zone d'influence directe et 17 % des entreprises de 10 à 99 salariés. Les autres secteurs ont une répartition des entreprises selon le nombre de salariés dans les valeurs du Val d'Oise.

La répartition par secteur d'activité est assez similaire à la moyenne du Val d'Oise : de 20 % (dans le secteur de Roissy) à 25 % (partie Nord de la zone d'étude) pour l'industrie et la construction, de 24 % (partie Nord de la zone d'étude) à 30 % (partie Sud – Ouest) pour le commerce, et de 47 % (partie centrale de la zone d'étude) à 54 % (secteur de Roissy) pour les services.

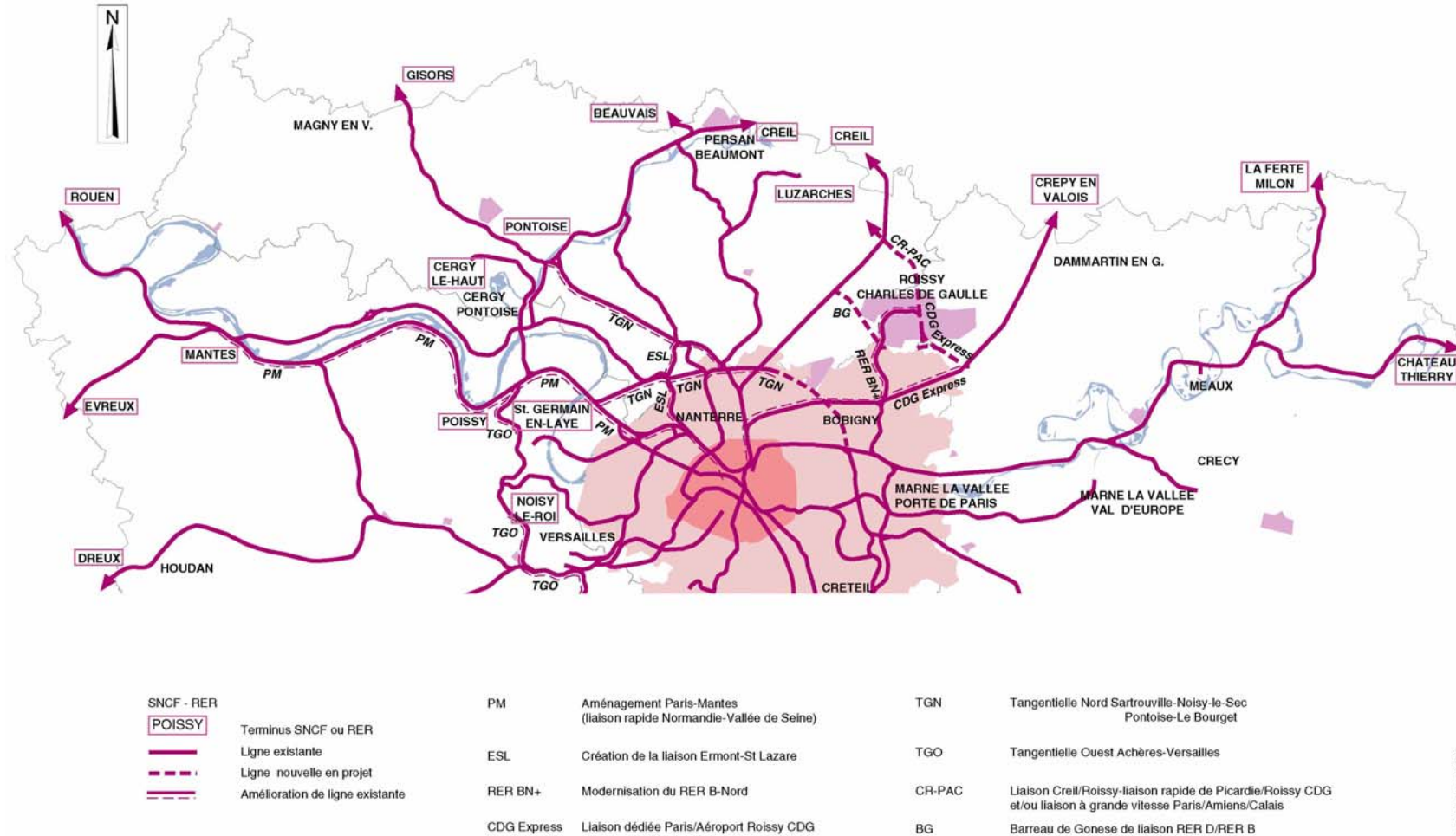
Les huit communes de **la zone d'influence réduite** regroupent 565 entreprises de plus de 99 salariés, 44 de 10 à 99 salariés et 511 de moins de 10 salariés. La répartition selon des secteurs d'activités est la suivantes : 25 % d'entreprises industrielles, 27 % dans le commerce et 48 % dans les services. Les entreprises de plus de 99 salariés sont localisées à Montsoult, Baillet-en-France et à Moisselles.

• Zones d'activités

Dans la zone d'influence directe, 26 zones et parcs d'activités ont été recensés, répartis sur 19 communes. Ils totalisent 1 062 ha et 2 215 entreprises.

L'offre est essentiellement concentrée dans les secteurs de Roissy – Plaine de France (6 zones d'activités représentant la moitié de la superficie et des entreprises de la zone d'influence) et Sud – Plaine de

CARTE RESEAU FERRE DE TC – HORIZON D'ETUDE 2015 – 2030



France (un quart de la superficie et du nombre d'entreprises de la zone d'influence sur 11 zones d'activités). On notera que l'offre dans la Vallée de l'Oise (4 zones d'activités pour 252 ha et 110 entreprises) est surtout localisée à Bruyères-sur-Oise (195 ha).

Enfin, la Plaine de France est le secteur qui offre le moins de surface (67 ha et 229 entreprises pour 5 zones d'activités).

Dans la zone d'influence restreinte, on recense des zones d'activités économiques sur les communes d'Attainville, Baillet-en-France et Montsoul. Cette dernière concentre les surfaces les plus importantes.

Les zones d'activités dans la zone de proximité immédiate sont :

- la Zone Industrielle «Les 70 arpents» à Montsoul ;
- la Zone Industrielle du Belloy à Montsoul ;
- la Zone Industrielle du Pont de Baillet à Baillet-en-France ;
- la Zone Industrielle d'Attainville.

LE RESEAU DE TRANSPORT

Les transports en commun

• Le réseau ferré

En Ile-de-France, l'offre de transports en commun se caractérise par une organisation radiale centrée sur Paris. Dans Paris intra-muros, le maillage avec le RER, le métro et bientôt le tramway est dense mais les petite et grande couronnes ne disposent pas encore de rocade ferrée.

La carte ci-contre présente les lignes de transport en commun présentes dans le Nord de l'Ile-de-France et celles prévues (étude ou réalisation)

aux horizons d'étude 2015 – 2030¹. Parmi les nouvelles lignes prévues, une rocade est prévue, la tangentielle Nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec et entre Pontoise et le Bourget.

Au sein de la zone d'influence directe, on dénombre trois lignes de banlieue² en provenance de Paris – Gare du Nord ainsi que la ligne D du RER :

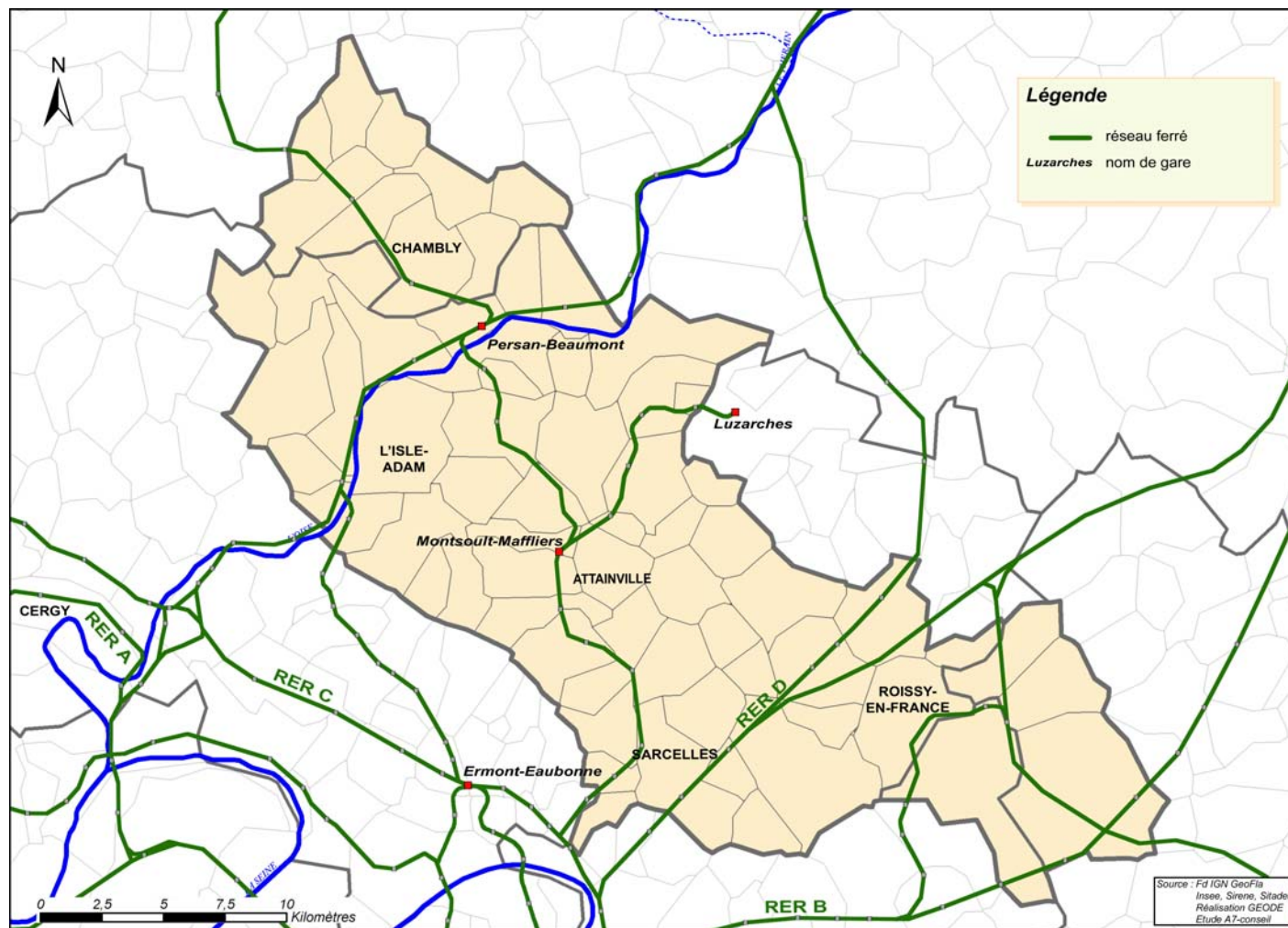
- Paris – Gare du Nord / Persan-Beaumont / Beauvais par l'Est ;
- Paris – Gare du Nord / Eaumont-Erbonne / Persan-Beaumont par l'Ouest ;
- Paris – Gare du Nord / Luzarches ;
- Ligne D du RER Paris – Gare du Nord / Creil desservant la partie Sud de la zone (Garges-Sarcelles, Villiers-le-bel- Arnouville).

Il existe également une ligne de banlieue orientée Nord-Est / Sud-Ouest entre Creil et Pontoise *via* Persan-Beaumont.

¹ Actuellement le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) définissant les projets prévus dans l'avenir est en cours de révision.

² Les transports en commun desservant l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle ne sont pas pris en compte ici.

LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE



Dans la zone d'influence réduite on retrouve les radiales venant de Paris et plus particulièrement les voies ferrées au départ de la gare de Paris-Nord. Il s'agit :

- de la ligne Paris /Persan-Beaumont par l'Est ;
- de la ligne Paris / Luzarches.

Ces deux lignes se rejoignent à Montsoul-Maffliers, conférant à cette gare une desserte particulièrement fine en semaine.

Les autres communes desservies par ces lignes dans la zone d'étude sont Presles et Villaines-sous-Bois.

En semaine, 72 trains assurent la liaison Montsoul-Maffliers vers Paris et 68 dans l'autre sens. Le temps de trajet est compris entre 26 mn et 34 mn. Le samedi, la fréquence tombe à 41 trains dans le sens banlieue - Paris et 38 dans l'autre sens. Le dimanche, elle est de 37 trains dans la journée.

La fréquence des trains pour la gare de Presles est plus faible avec un train par heure en semaine aux heures creuses et un train toutes les demi-heures aux heures de pointe.

La gare de Montsoul-Maffliers est considérée comme pôle d'échanges dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Elle constitue une composante essentielle dans la chaîne de déplacements dans le secteur. En effet, c'est un lieu d'interface entre les différents modes de déplacement (voies ferrées, lignes de bus).

• Le réseau de bus

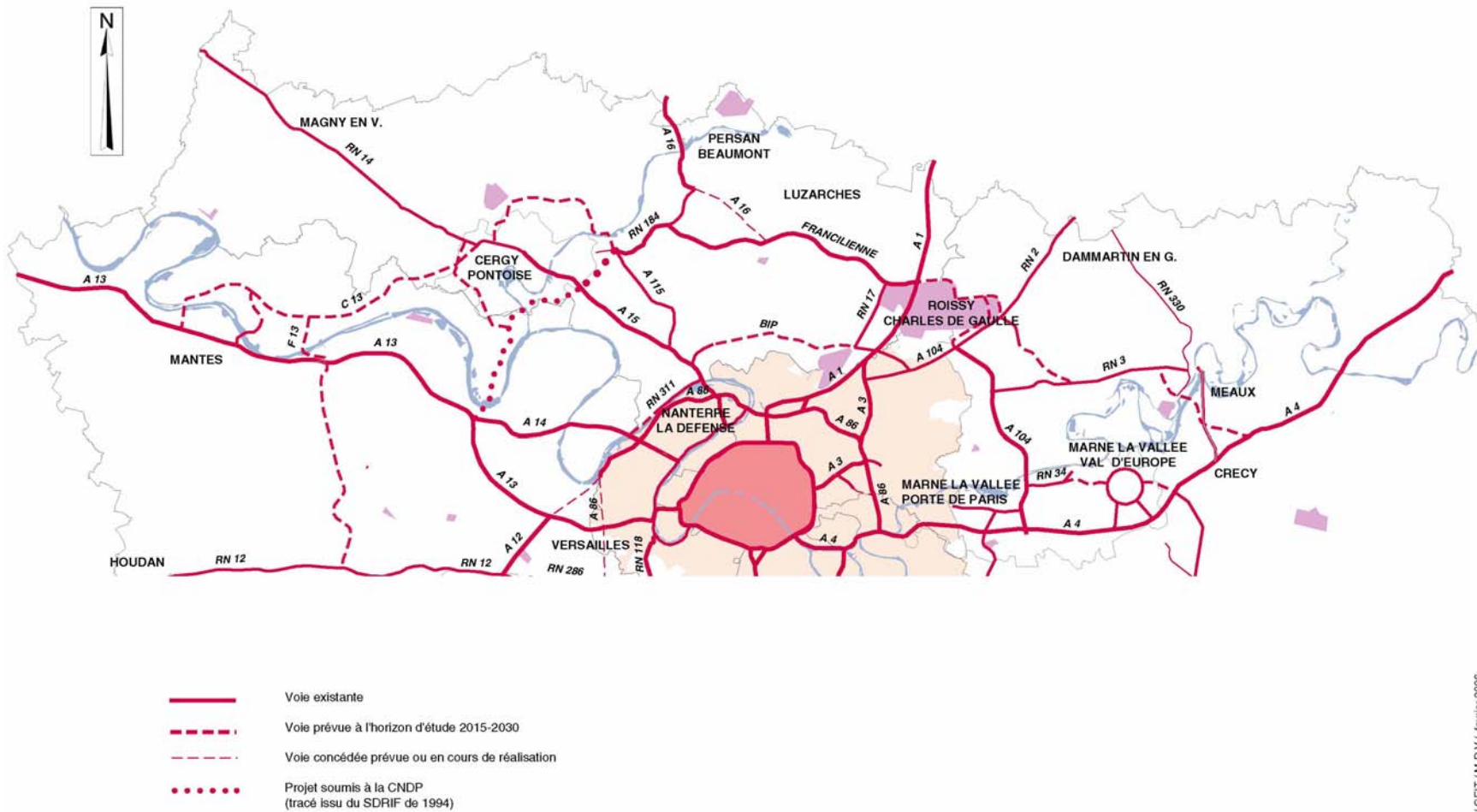
De même que le réseau de voirie, le réseau de bus se densifie en allant vers le Sud du département du Val d'Oise.

Dans la zone d'influence directe, le réseau de bus est relativement dense couvrant une grande majorité des routes départementales. Les lignes sont pour la plupart des transversales qui viennent compléter le réseau ferroviaire existant et assurent une desserte locale. Une ligne radiale importante emprunte en grande partie la RN16.

La ligne transversale Cergy Préfecture - Gare / Aéroport Charles de Gaulle assure une liaison de rocade et dessert dans la zone d'influence directe les gares de Montsoul – Maffliers et d'Attainville.

Dans la zone d'influence réduite plusieurs lignes de bus desservent la zone d'étude. Elles assurent surtout des liaisons de cabotage (courte distance) et relient pour une grande majorité les communes à la gare de Montsoul Maffliers.

CARTE RESEAU ROUTIER PRINCIPAL – HORIZON D’ETUDE 2015 – 2030



Le réseau routier actuel

Le réseau des voies principales en Ile-de-France est un maillage partiel constitué de radiales et de rocadés. Ce maillage en toile d'araignée permet d'une part, d'orienter le trafic de transit vers les voies rapides de contournement de l'agglomération parisienne, et d'autre part, d'assurer les déplacements routiers quotidiens (banlieue - Paris et banlieue - banlieue).

Les principales radiales dans le Nord de l'Ile-de-France sont les autoroutes A1, A3, A15 et A115 que complètent plusieurs nationales.

Le système de rocadés est constitué des infrastructures suivantes : le boulevard périphérique parisien, l'A86 située en moyenne à 6 km de Paris (en voie d'achèvement) et la Francilienne située à environ 20 km de Paris (incomplète à l'Ouest).

Le Val d'Oise est traversée par trois grandes infrastructures autoroutières majeures :

- l'A15 sur son flanc Sud-Ouest ;
- l'A1 sur son flanc Est et la Francilienne en son centre ;
- l'A16 Frontière belge / Boulogne / Amiens / L'Isle-Adam qui arrive en limite Nord du département pour se connecter sur la RN1 et qui dessert la moitié Est du Val d'Oise.

Au sein de la zone d'influence directe, le territoire est fortement marqué par la présence de l'A16, de la RN1, de la Francilienne (RD104), de la RN184 et de la RN16.

La continuité A16-RN1 assure les déplacements orientés Nord-Sud tandis que la Francilienne est orientée Est-Ouest.

La RN1 et la Francilienne se croisent au centre de l'aire d'étude au niveau de Montsoult / Attainville. La RN1 et la RN16 se rejoignent en limite Sud de la zone d'influence à Sarcelles. La RN184 relie l'A16 à l'extrémité Ouest de la Francilienne.

Ces cinq voies principales sont desservies par un réseau de routes départementales assurant le maillage fin du territoire.

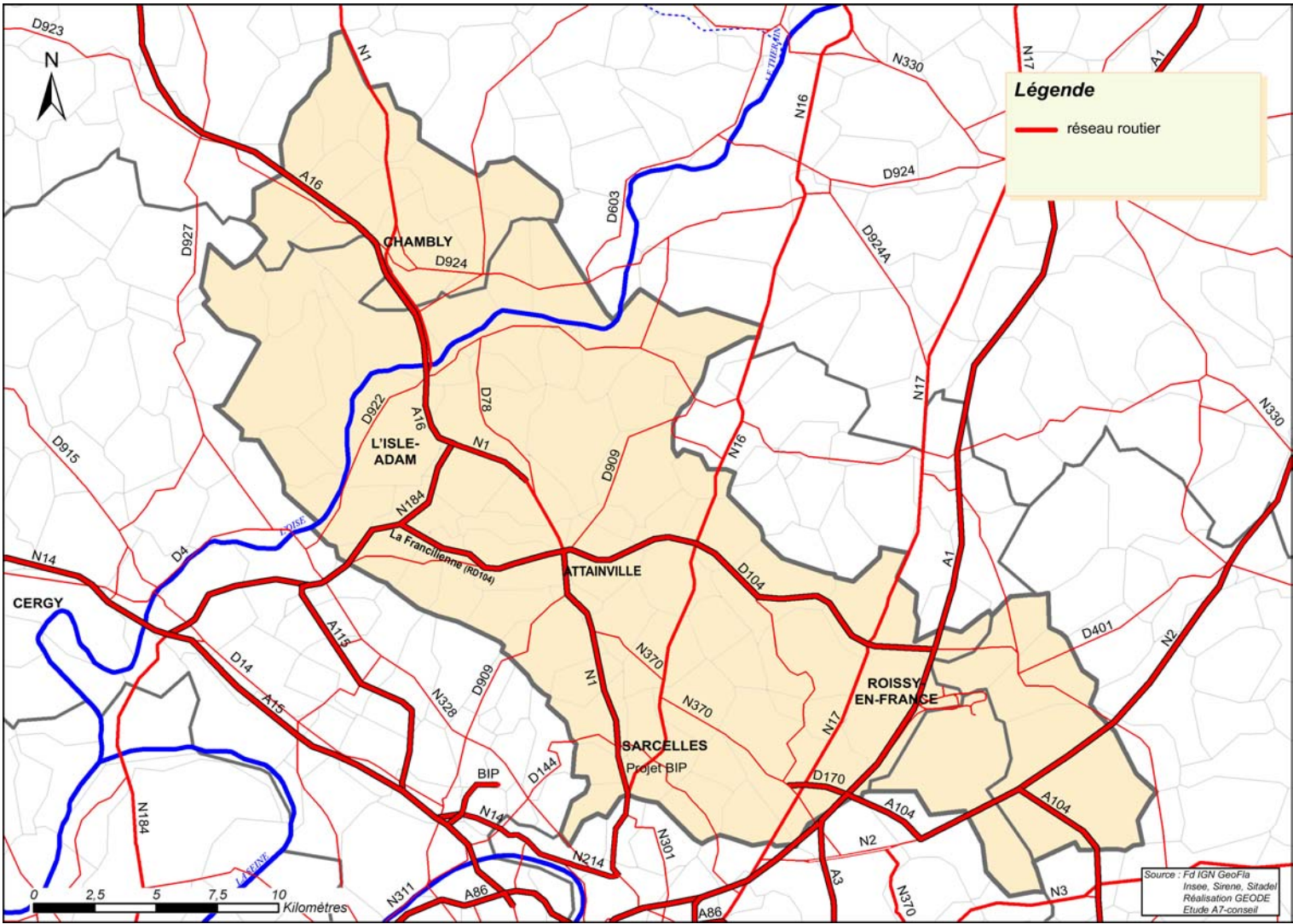
Les deux aménagements récents ayant eu une incidence notable sur l'organisation des flux routiers dans la zone d'influence sont les suivants :

- l'achèvement, fin 2001, de la liaison Cergy – Roissy (LCR) avec la mise en service de la section Louvres (RN17) / A1 de la Francilienne (RD104) ;
- l'ouverture du dernier barreau de l'A115, fin 2004, entre Méry-sur-Oise (RN184) et Taverny (A115), qui offre un itinéraire de type autoroutier complet depuis l'A16 jusqu'à La Défense.

La carte ci-contre présente le maillage du réseau routier principal dans le Nord de l'Ile-de-France et les nouvelles infrastructures qui pourraient être prévues aux horizons 2015 – 2030³.

³ Actuellement le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) définissant les projets prévus dans l'avenir est en cours de révision.

LES ROUTES PRINCIPALES DANS LA ZONE D'INFLUENCE DIRECTE



Dans la zone d'influence réduite, le réseau routier local actuel est caractérisé par un triangle constitué pour le côté Sud par la liaison Cergy-Roissy dénommée Francilienne (RD104), par la RN1 pour le côté Est et par la RN184 pour le côté Ouest.

A la pointe Nord de ce triangle, au niveau de l'échangeur dit de l'Isle-Adam, se trouve l'extrémité actuelle de l'autoroute A16 dont le tronçon entre cet échangeur et la RD922 assure la continuité de la RN1 dans ce secteur.

A l'Ouest de ce triangle, la RN184 est aménagée en chaussées séparées à 2x2 voies et échangeurs dénivelés jusqu'à l'autoroute A15. Il en est de même pour la Francilienne entre la RN184 et l'autoroute A1, sauf au lieu-dit La Croix Verte où subsiste un carrefour giratoire plan, qui permet les échanges avec la RN1 et les voiries locales (RD909, RD9).

A l'Est, la RN1 est aménagée en chaussées séparées à 2 fois 2 voies entre l'échangeur de l'Isle-Adam et l'entrée Nord de Maffliers. La traversée de Maffliers et de Montsoult est une route interurbaine à 4 voies avec carrefours à feux et dessertes riveraines. La RN1 est de nouveau à chaussées séparées à 2x2 voies au Sud de la Francilienne, c'est-à-dire entre la Croix Verte et Saint-Brice-sous-Forêt, au carrefour avec la RD125.

Saturation de la voirie

Dans la zone d'influence réduite, les difficultés de circulation rencontrées sont les suivantes :

- circulation difficile sur la RN1 sur toute la traversée de Montsoult et Maffliers ;

- saturation de la section de la RN1 de Montsoult à la hauteur de la zone d'activités «Les 70 Arpents» ;
- circulation difficile sur la Francilienne entre la RN1 et le giratoire de la Croix Verte ;
- saturation récurrente du giratoire de la Croix Verte.

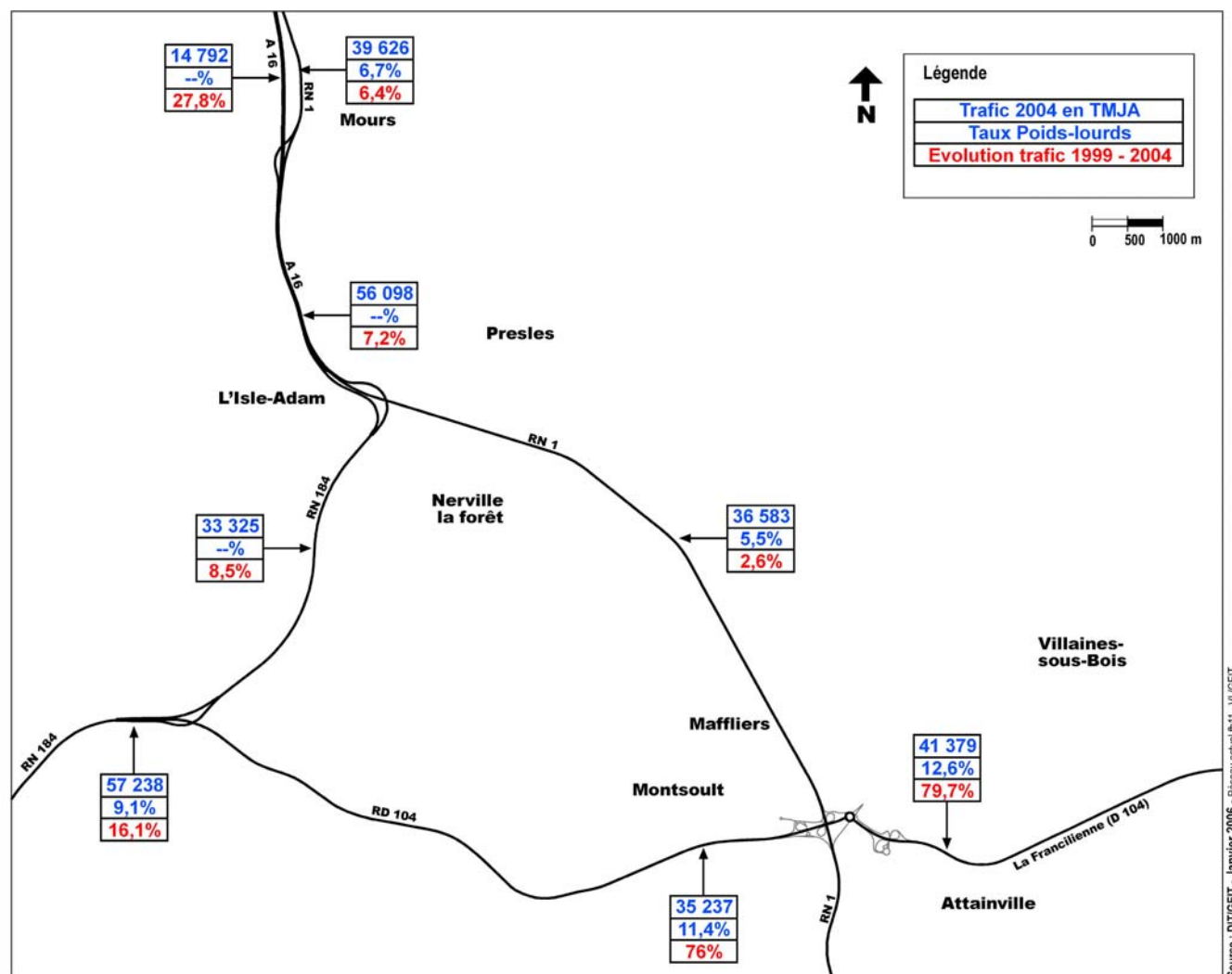
L'évolution du trafic dans la zone d'influence

La majorité des routes dans la **zone d'influence réduite** connaissent depuis quelques années une augmentation du trafic.

Sur l'autoroute A16 :

- au Nord de la jonction A16/RN1 (entre Mours et Persan) le trafic en 2004 est de 14 800 véh/j avec un taux de poids lourds de 8 % en 2003. L'augmentation du trafic a été de 28 % sur les cinq dernières années. Cette forte croissance est une conséquence de la montée en charge des trafics sur l'axe A16 jusqu'au Nord Pas-de-Calais ;
- sur le tronçon A16/RN1 au Nord de l'Isle-Adam le trafic enregistré en 2004 était de 56 100 véh/j avec une augmentation de 7 % sur les cinq dernières années.

CARTE DES TRAFICS DANS LA ZONE D'INFLUENCE REDUITE



Sur la RN1 :

- la section Oise/Mours, parallèle à l'autoroute A16 supporte un trafic de 39 600 véh/j dont 6,7 % de poids lourds. Le trafic est en augmentation de 6 % sur les cinq dernières années.
- entre Presles et Attainville le trafic est de 36 600 véh/j en 2004 avec un taux de PL de 5,5 %. Cette section a enregistré une faible augmentation de trafic (3%) sur les cinq dernières années, du fait des difficultés rencontrées dans la traversée de Montsoul et Maffliers, dues aux carrefours à feux ;
- la section Attainville / Saint Brice au Sud de la Francilienne supporte un trafic de 53 600 véh/j dont 4,1 % de poids lourds. L'augmentation du trafic depuis 5 ans a été de 5 % ;
- la section Saint Brice / Montmagny (RN16) totalise un trafic de 26 500 véh/j dont 3,8 % de poids lourds. Le trafic est en diminution sur les cinq dernières années.

Sur la RD909, entre Attainville (Carrefour de la Croix verte) et Villaines-sous-Bois, le trafic était de 14 900 véh/ en 2004 et a augmenté de 26 % sur la période 1999-2004 mais est en stagnation entre 2003 et 2004

Sur la Francilienne, de part et d'autre du carrefour giratoire de la Croix verte, le trafic est compris entre 35 200 et 41 400 véh/j avec un taux de poids lourds de 11% à 13%. L'augmentation de trafic entre 1999 et 2004 a été importante, de l'ordre de 80%.

Ces chiffres mettent en évidence qu'actuellement, dans la zone d'étude, les trafics des axes orientés Nord/Sud (A16, A1, RD909) sont globalement plus importants que ceux de l'axe majeur Est – Ouest (Francilienne) ; mais c'est sur l'axe Est/Ouest que la croissance des trafics est la plus élevée.

Le transport routier de marchandises

Le département du Val d'Oise totalise 41 millions de tonnes de fret en 2003 ayant pour origine ou destination le département, ce qui représente 14 % des trafics ayant pour origine ou destination l'Ile-de-France.

La grande majorité du fret (93%) est transporté par la route. Le département du Val d'Oise se situe au quatrième rang des départements franciliens loin derrière la Seine et Marne (75 Mt).

Les échanges de fret routier dans le Val d'Oise se répartissent de la façon suivante :

- pour moins d'un tiers dans le département du Val d'Oise ;
- un peu plus d'un tiers avec les autres départements de l'Ile-de-France ;
- un peu moins d'un tiers avec le reste de la France ;
- et 5 % avec l'étranger.

Le transport aérien

• Roissy – Charles de Gaulle

L'Ile-de-France compte deux aéroports internationaux de premier rang européen, Roissy – Charles de Gaulle et Orly.

L'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle est situé à l'Est de la zone d'étude au droit de la Francilienne (RD104), à cheval sur les territoires du Val d'Oise, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis.

En 2003, il était classé huitième aéroport du monde en trafic passagers et le troisième en Europe derrière Londres-Heathrow et Francfort.

En 2004, Roissy Charles-de-Gaulle a connu un trafic de 51 millions de voyageurs, en hausse de 45 % sur les huit dernières années. Après une période de stagnation entre 2000 et 2003, la croissance a repris nettement entre 2003 et 2004 (6,3 %). L'aéroport de Roissy assure à lui tout seul plus du tiers du trafic passager en France.

Il est le premier aéroport fret européen et le septième mondial. En 2004, 1,18 millions de tonnes (Mt) ont été traitées, soit une augmentation de 30 % sur la période 1997-2004. Comme pour le trafic passager, le fret a connu une période stagnation entre 2000 et 2003, pour ensuite reprendre sur 2003-2004 en hausse de 8,5 %.

- **Beauvais-Tillé**

L'aéroport international de Beauvais-Tillé est exclusivement spécialisé dans le transport aérien à bas prix (« low-cost »). Situé à environ une heure de Paris via l'A16, il se positionne de plus en plus comme le troisième aéroport de Paris.

Il existe une desserte par autocar (une quarantaine par jour) entre la Porte Maillot et Beauvais-Tillé.

En 2004, Beauvais-Tillé a connu un trafic de 1,427 million de passagers, se classant onzième aéroport passagers de France métropolitaine, devant les aéroports de Montpellier et de Lille, et huitième aéroport de France métropolitaine pour les vols internationaux, devant des aéroports régionaux importants comme Bordeaux ou Nantes. Le trafic passagers de Beauvais-Tillé a explosé entre 1997 et 2004 avec une multiplication de son trafic par sept. Après une période de stagnation entre 1999 et 2001,

l'augmentation a repris. Entre 2003 et 2004, la hausse de trafic a été proche de 50 %.

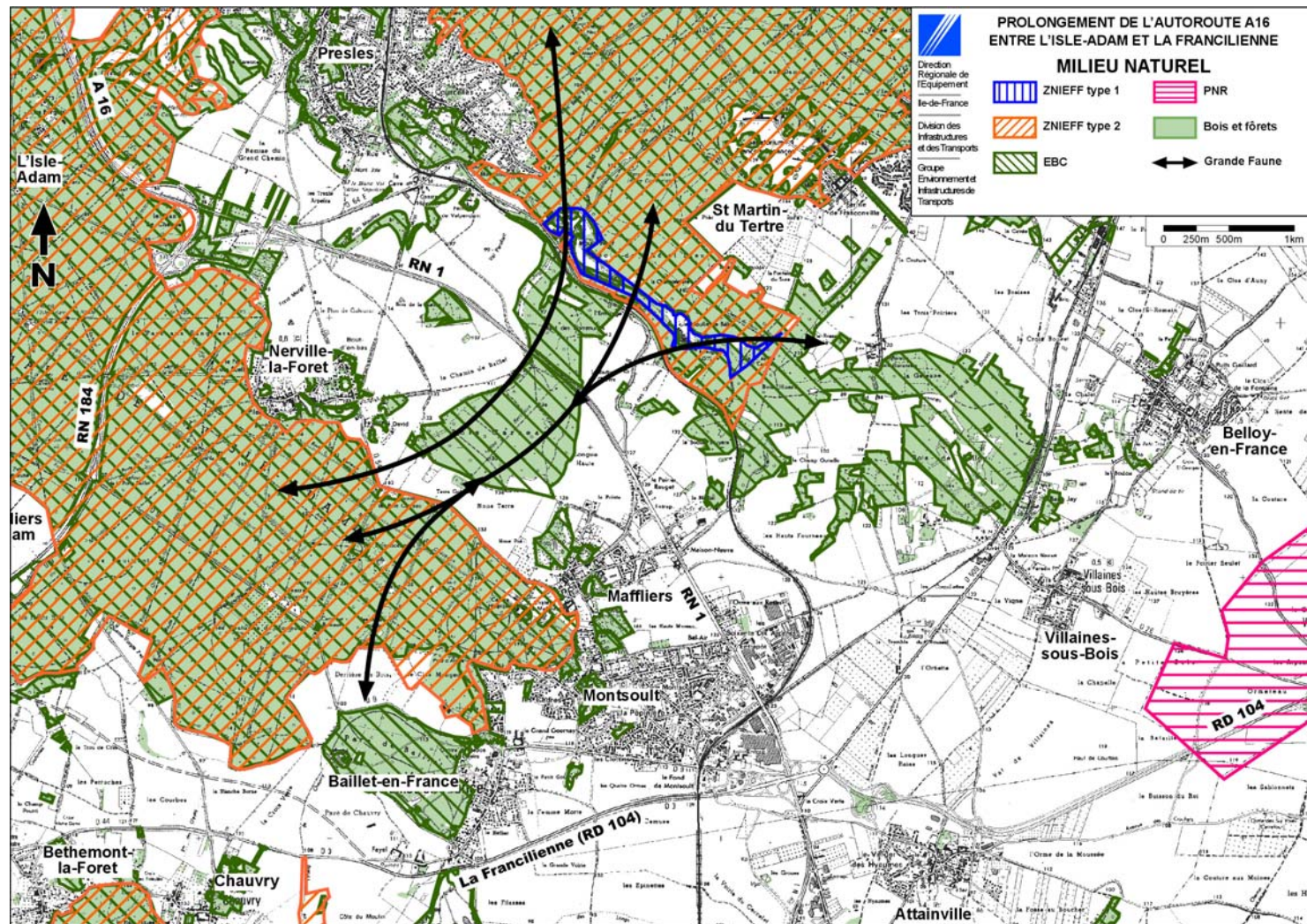
En revanche, le trafic fret de Beauvais-Tillé n'est pas très important. Il est par ailleurs en baisse importante depuis 1999, passant de 512 tonnes traitées en 1999 à 81 tonnes en 2004.

- **Les autres aéroports et aérodromes à proximité**

L'aéroport du Bourget est dédié à l'aviation d'affaires. Il a connu une bonne activité en 2003 avec 55 521 mouvements d'avions, en hausse de 4,4 % par rapport à 2002.

Les aérodromes de Pontoise et de Persan sont dédiés au vol privé. Ils totalisent respectivement 64 152 et 50 000 mouvements d'aéronefs en 2003, en hausse légère d'environ 2 % par rapport à 2002.

MILIEUX NATURELS DANS LA ZONE D'INFLUENCE REDUITE



ANALYSE ENVIRONNEMENTALE DE LA ZONE D'ETUDE REDUITE

L'analyse environnementale est réalisée sur la zone d'étude réduite, c'est-à-dire sur les communes directement concernées par le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne, la requalification de la RN1 et l'aménagement du carrefour de la Croix verte. Il s'agit des communes de Presles, Nerville-la-Forêt, Maffliers, Montsoult, Villaines-sous-Bois, Baillet-en-France, Attainville et Moisselles.

Les grandes unités géographiques du territoire

La zone d'étude se compose de grandes unités géographiques qui structurent le paysage :

- les forêts de l'Isle-Adam à l'Ouest, de Carnelle au Nord et la forêt de Montmorency au Sud de la zone. Ces trois forêts constituent les grands espaces naturels au Nord de la région parisienne faisant office de poumons verts de l'Ile-de-France. Elles se trouvent en limite de la zone d'étude réduite ;
- dans la partie Nord du territoire concerné, on se trouve dans une zone agricole et forestière à l'urbanisation limitée, séparant les deux massifs forestiers de l'Isle-Adam et de Carnelle. Des noyaux villageois structurent l'espace, faisant de cette entité rurale une unité paysagère sensible et lisible ;
- dans la partie Sud, on est dans le début de la Plaine de France, vaste plaine agricole de cultures intensives parsemée de villages au caractère rural. Il s'agit du paysage agricole «d'openfield» de

la Plaine de France. Des vergers sont également présents dans cette zone de part et d'autre de la RD909 ;

- l'agglomération formée par les communes de Montsoult et Maffliers s'est développée autour de la RN1 actuelle. Ces communes ont conservé un caractère rural malgré la présence de zone d'activités.

Les espaces à vocation naturelle, agricole et culturelle

• Les espaces naturels

Deux grands massifs forestiers, la forêt de l'Isle-Adam et la forêt de Carnelle sont présents dans la zone d'étude. Ces massifs boisés contribuent à la constitution d'un maillage de corridors écologiques qui assurent protection et nourriture à la faune. Du Nord au Sud, la continuité biologique est assurée via la succession des forêts domaniales suivantes : massifs de Chantilly, de Carnelle, de l'Isle Adam et de Montmorency.

Des bois et espaces boisés sont également présents entre ces deux forêts et au Sud-Est de ces deux forêts. Ce sont les espaces boisés, correspondant à des bosquets isolés (Bois de Justice), des coteaux semi-boisés (Les Grandes Mouilles, le Fond des Communes, ...) et des extensions de la forêt de Carnelle (Bois Carreau et du Haut des Communes, Boquet Bruyère, Bois Huard, etc.). Ils sont tous classés en Espaces Boisés Classés (EBC).

La partie Nord de la zone d'étude compte 3 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) :

- ZNIEFF de type 1 du Marais de Presles, sur les communes de Presles, de Maffliers et de Saint-Martin-du-Tertre avec ses marais paratourbeux (marais du Moulin neuf et du Moulin de Béhu) ;
- ZNIEFF de type 2 de la forêt de Carnelle ;
- ZNIEFF de type 2 de la forêt de l'Isle-Adam.

Ces ZNIEFF contiennent de nombreuses formations végétales, dont deux, sont protégées au niveau régional (l'Aconit casque de Jupiter et l'Orchis négligé) et une très rare (la bardane de bois) et d'autres sont rares. Elles abritent également un grand nombre d'espèces animales (insectes, reptiles, oiseaux, mammifères), dont plusieurs sont protégés au niveau national ou régional.

D'autres sites présentent un intérêt faunistique et/ou floristique fort ou assez fort:

- le Bois Carreau et du Haut des Communes pour sa flore et la faune qu'il abrite ;
- le Fond des Communes (vallon uniquement),
- le Sud du Bois Huard pour sa flore ;
- l'ancienne ZNIEFF du fond Margot pour sa faune ;
- les pelouses du fond Gérot et de la Cave qui accueillent des insectes patrimoniaux.

Il est à noter que depuis 1996, le fond Margot situé sur la commune de Nerville-la-Forêt n'est plus inventorié en ZNIEFF.

• Les espaces agricoles

L'Ile-de-France totalise en 2000, 6 540 exploitations agricoles (en repli de 32 % par rapport à 1988). La Superficie Agricole Utilisée (SAU) totale s'élève à 583 200 ha (en légère diminution de 2 %). La taille moyenne des exploitations est de 89,2 ha.

Le Val d'Oise compte 725 exploitations (en recul de 40 %), soit environ 11% des exploitations franciliennes. La SAU totale est de 59 600 ha, en repli de 4 %. La taille moyenne des exploitations est sensiblement plus petite qu'en moyenne régionale, avec 82,2 ha.

Au sein de la zone d'étude directe, on dénombre 269 exploitations en 2000 (en baisse de 33 % par rapport à 1988). La SAU utilisée est de 19 266 ha, ce qui donne une taille moyenne d'exploitation de 72 ha.

La région bénéficie d'un contexte agronomique particulièrement favorable (climat océanique, sols ayant un bon potentiel agronomique).

Au Nord de la zone d'étude restreinte, les espaces agricoles s'étendent plutôt sur le versant Ouest du Ru de Presles et se situent de part et d'autre de la RN1. Il s'agit principalement de grandes exploitations céréalières et betteravières.

Autour de Montsoult, vers le Sud et l'Est, les espaces agricoles sont ceux de la riche région agricole de la Plaine de France. Dans cette partie, l'agriculture est basée essentiellement sur des productions céréalières avec une zone spécialisée en arboriculture fruitière (vergers), au sein de grandes exploitations agricoles.

- **Le patrimoine et les aménagements touristiques**

La plaine de France et les buttes boisées qui la bordent, remarquablement bien préservés, ont une valeur patrimoniale indéniable.

L'ancienneté de l'occupation humaine dans la Plaine de France a légué un patrimoine archéologique important.

Des monuments inscrits ou classés sont également présents dans la zone d'étude.

Les sites inscrits ou classés

La Plaine de France est un site inscrit au titre de la loi de 1930. Ce site de 5375 hectares correspond à une vaste zone agricole ouverte qui fait office de poumon vert entre grands pôles urbanisés.

L'arc forestier au Nord-Ouest, composé des forêts de l'Isle-Adam, de Carnelle et de Montmorency est également un site inscrit au titre de la loi de 1930. Il s'agit du site dit « des Trois forêts » d'une superficie de 8762 hectares. Il englobe la totalité de la forêt domaniale de Carnelle mais une partie seulement des forêts domaniales de l'Isle-Adam et de Montmorency.

La vallée de Chauvry à l'Ouest est un site classé au titre de cette même loi.

Le Parc Naturel Régional Oise - Pays de France (PNR)

Le Nord-Est de la zone d'étude est concerné par le PNR Oise - Pays de France. Ce parc est créé par décret le 13 janvier 2004. Il concerne 59 communes situées en majorité dans la région Picardie. Quelques communes du département du Val d'Oise sont également dans le PNR.

Il s'agit d'un vaste territoire qui forme un ensemble cohérent, au sein duquel les élus locaux souhaitent protéger et valoriser leur patrimoine naturel, architectural et paysager, tout en développant des activités économiques adaptées à ce contexte.

Monuments historiques et vestiges archéologiques

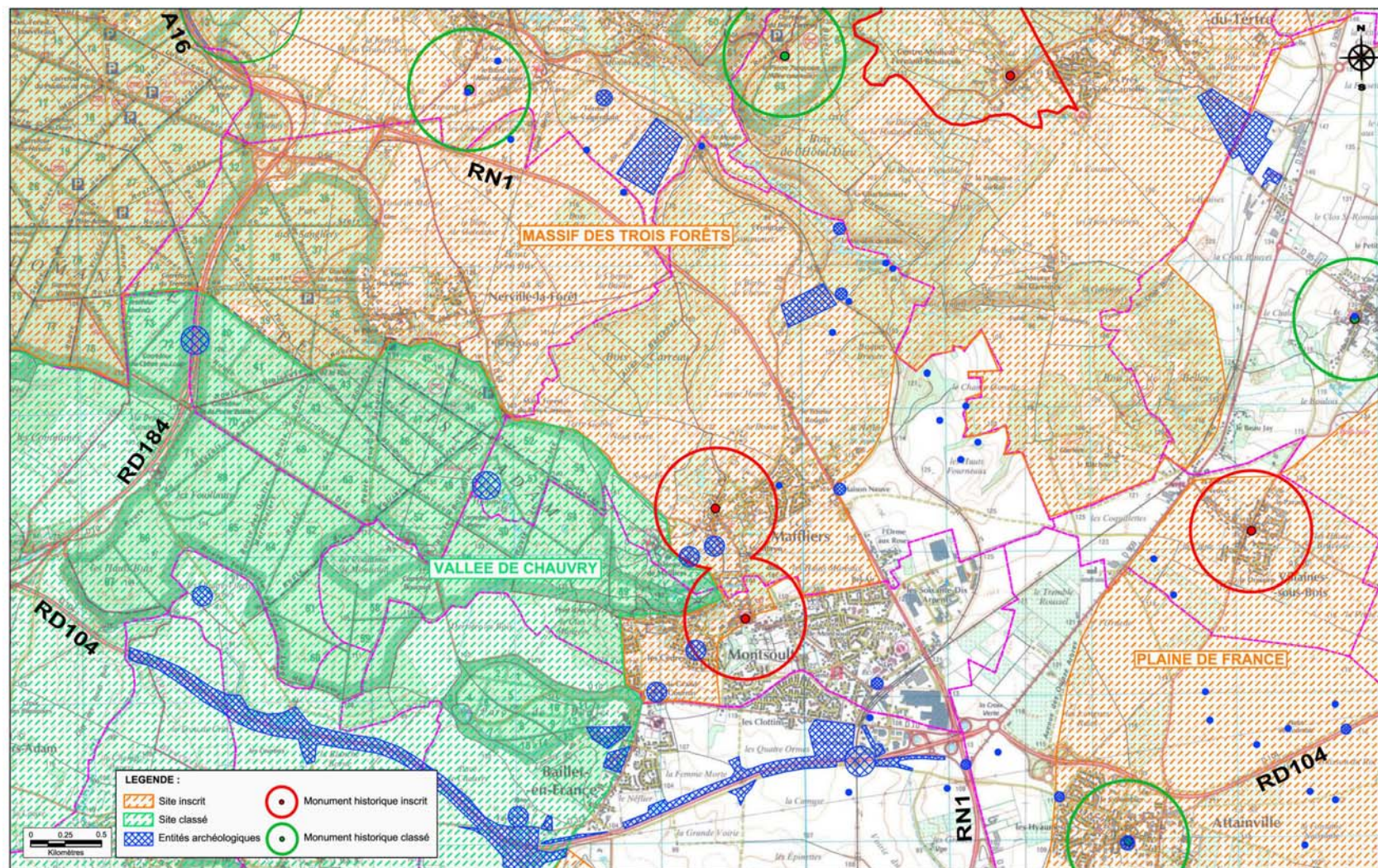
La zone d'étude comprend plusieurs monuments historiques inscrits ou classés. Il s'agit :

- des sites archéologiques datant du néolithique sur la commune de Presles ;
- un dolmen dit de la Pierre Turquoise sur la commune de Saint Martin du Tertre ;
- les châteaux de Franconville et de Mointel ;
- et les églises de Presles, Maffliers, Montsoul, Villaines sous bois et Attainville..

De nombreux sites archéologiques sont présents dans l'aire d'étude et sont révélateurs d'une occupation humaine ancienne.

Les entités archéologiques potentielles ou avérées ont été répertoriées.

SITES ET PATRIMOINE DANS LA ZONE D'INFLUENCE REDUITE



(Fond de plan : extrait de la carte I.G.N. n°2313OT édition 3)

Les aménagements touristiques

La zone d'étude est traversée par un certain nombre de chemins ruraux intégrés dans des réseaux de petite ou grande randonnée, dont notamment le GR1 qui, venant de Nerville-la-Forêt franchit l'actuelle RN1 au niveau de l'échangeur avec la RD64^E pour rejoindre le site protégé du Blanc Val sur Presles.

Au Sud, dans la Plaine de France, l'aménagement de chemins agricoles permet leur utilisation tant par les piétons que par les cyclistes. Outre ces chemins aménagés, il en existe de nombreux autres qui sont carrossables et souvent utilisés par des promeneurs et des pratiquants de VTT.

Il existe également plusieurs golfs et centres équestres dans la zone d'influence.

LA SECURITE ROUTIERE

Du point de vue de la sécurité routière, les principales voies impactées par le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne et ses aménagements associés sont la RN1 et la Francilienne à proximité du carrefour de la Croix verte.

La RN1 entre l'Isle-Adam et la Francilienne, peut être découpée en deux tronçons distincts :

- la section entre la jonction RN184/RN1 à l'Isle-Adam et le carrefour avec la RD78 qui peut être considérée comme une section rurale ;
- et la section entre le carrefour avec la RD78 et la Francilienne qui est une section urbaine.

En cinq ans entre 2000 et 2004, la section rurale de la RN1 a totalisé 5 accidents corporels avec un blessé grave et 11 blessés légers. La partie urbaine quant à elle, a comptabilisé 15 accidents corporels ayant entraîné 2 tués, 6 blessés graves et 18 blessés légers.

La section rurale qui a des caractéristiques assimilables à celles d'une autoroute présente une situation plus favorable en comparaison des indicateurs nationaux sur les autoroutes et routes nationales.

Par contre la section urbaine dans Maffliers et Montsoult, malgré une limitation de vitesse à 70 km/h et des feux tricolores, est beaucoup plus accidentogène. Son taux d'accident est un peu plus faible que la valeur moyenne nationale pour ce type de route, celui d'une route nationale, (8,24 contre 9,19), mais son taux de blessés graves ou légers est plus importante que la valeur moyenne nationale.

Sur la Francilienne de part et d'autre du carrefour de la Croix verte, deux sections peuvent être considérées :

- entre la RN184 à proximité de Villiers Adam et le carrefour de la Croix Verte, ce qui représente environ 7 kilomètres ;
- entre le carrefour de la Croix Verte et la RN16, section de 6 km.

Ces deux portions de la Francilienne sont à deux chaussées séparées par un terre plein central.

Entre 2000 et 2004, chacune des sections a comptabilisé respectivement 56 et 54 accidents corporels pour la partie entre le carrefour de la Croix Verte et la RN16. Ces accidents ont provoqué 8 morts, 15 blessés graves et 120 blessés légers.

PARTIE II - LES OBJECTIFS DU PROJET

LES OBJECTIFS DU PROJET

Parallèlement aux objectifs du projet, le prolongement de l'autoroute A16 et les aménagements associés (requalification de la RN1 et réaménagement du carrefour de la Croix Verte) seront prévus en cohérence avec les enjeux environnementaux, avec le souci de respecter les milieux naturels et le cadre de vie des habitants.

ORIENTER LE TRAFIC DES SECTIONS INTERURBAINES DE L'AUTOROUTE A16 VERS LE RESEAU FRANCILIEN DE VOIES RAPIDES

L'autoroute A16 constitue l'un des itinéraires européens reliant la partie Nord de la région parisienne à la Belgique et à la Grande-Bretagne via liaison Transmanche.

Elle constitue également un des barreaux essentiels du réseau national.

Actuellement cette autoroute s'interrompt au niveau de l'Isle-Adam et seule la liaison avec la Francilienne à l'ouest est assurée par une voie à caractéristiques autoroutières, la RN184.

Le prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne va favoriser les flux empruntant les deux grands corridors de circulation Nord-Sud (A16-RN1) et Est-Ouest (Francilienne).

Le corridor Nord – Sud (A16 - RN1)

Au niveau de l'Isle-Adam, les trafics Nord-Sud du corridor A16 - RN1⁴ se répartissent à parts égales sur la RN184 en direction de Cergy (vers l'Ouest) et sur la RN1 *via* Maffliers et Montsoult vers le Sud.

Vers l'Ouest, l'itinéraire par la RN184 permet d'assurer une liaison avec le pôle régional de Cergy-Pontoise. Il est de bonne qualité, aménagé à 2x2 voies avec des échangeurs dénivelés jusqu'aux autoroutes A115 et A15.

L'autre itinéraire par la RN1 est de qualité moindre. En effet, cette route nationale est aménagée en 2x2 voies entre l'échangeur de l'Isle-Adam et l'entrée Nord de Maffliers. Ensuite, elle traverse les communes de Montsoult, Maffliers à 4 voies avec des caractéristiques médiocres, des carrefours à feux et des traversées piétonnes. Il s'agit donc d'une transition brutale pour l'usager par rapport au niveau de service qu'il lui était proposé jusqu'à cette section urbaine.

Au niveau du carrefour de la Croix Verte (jonction RN1/Francilienne), le trafic en provenance d'A16 et de la RN1 au Nord se répartit pour 40 % vers la RN1 au Sud de la Francilienne et pour 60 % vers l'Est de la Francilienne (en direction de Roissy).

Le corridor Est-Ouest (Francilienne)

Le trafic présent sur la Francilienne et arrivant au carrefour de la Croix Verte, reste pour une moitié sur la Francilienne (il peut s'agir par

⁴ (les deux axes routiers étant d'ailleurs confondus sur près de deux kilomètres entre Presles et Mours)

exemple du trafic allant de Cergy à Roissy). L'autre moitié du trafic se partage de nouveau pour la moitié vers la RN1 au Nord (soit le quart), et l'autre moitié vers la RN1 au sud le sud (soit le dernier quart).

Ce prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne va permettre d'assurer une liaison autoroutière directe vers l'Est de la région parisienne en direction de Roissy et le Sud vers Paris par l'intermédiaire du carrefour de la Croix Verte réaménagé.

Le raccordement de l'autoroute A16 à des infrastructures routières structurantes de la région parisienne est d'autant plus nécessaire, que les études de trafic à l'horizon 2015 et 2030 prévoient sur l'autoroute A16, une sensible augmentation des mouvements entre la province et l'Ile-de-France (augmentation de trafic de 90 % à l'horizon 2015 et de 60 % entre 2015 et 2030).

ACCUEILLIR LA MAJEURE PARTIE DU TRAFIC EMPRUNTANT LA RN1 ET REQUALIFIER CETTE DERNIERE DANS MONTSOULT ET MAFFLIERS

Actuellement l'ensemble du trafic provenant de l'autoroute A16 venant du Nord de l'Ile-de-France et souhaitant aller vers l'Est de la région parisienne ou vers le Sud en direction de Paris emprunte la RN1 et traverse les communes de Montsoult et de Maffliers.

La traversée de Montsoult et de Maffliers présente des caractéristiques médiocres, tant pour les usagers de la nationale (emprises réduites, feux tricolores, etc...), que pour les riverains, confrontés au quotidien aux diverses nuisances dues à la circulation et à aux problèmes de sécurité.

Ainsi, le trafic important dans la traversée de Montsoult et Maffliers de 36 500⁵ véh/j (trafic moyen journalier annuel) avec un taux de poids lourds de 5,5 %, entraîne des nuisances sonores et une pollution de l'air. Les niveaux sonores relevés à proximité des habitations sont parfois supérieurs à 70 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit. Les niveaux de concentration en dioxyde d'azote⁶ à proximité de certains carrefours sont parfois supérieurs à la valeur limite réglementaire (50µg/m³).

L'accidentologie dans la traversée de Montsoult et de Maffliers est relativement importante avec 15 accidents corporels sur 5 ans entre 2000 et 2004 ayant entraîné 2 tués, 6 blessés graves et 18 blessés légers..

Le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne diminuera le trafic sur la RN1 dans Montsoult et Maffliers de l'ordre de 70 % par rapport au trafic actuel. Le trafic de transit à la zone d'influence directe y deviendra très faible (de l'ordre de 5%). Cette diminution de trafic devrait également entraîner une réduction du nombre des accidents.

Le prolongement de l'autoroute A16 permettra par conséquent la requalification de la RN1 en voirie urbaine à deux voies et une reconquête urbaine.

⁵ Données 2004

⁶ polluant traceur du trafic routier

RETABLIR LA CONTINUITE EST – OUEST DE LA FRANCILIENNE SANS DEGRADER LE NIVEAU DE SERVICE OFFERT AUX ECHANGES NORD – SUD

La réalisation de l'autoroute A16 entre la RN184 et la Francilienne s'accompagnera également du réaménagement du carrefour de la Croix Verte.

Actuellement, le carrefour giratoire de la Croix Verte est un point d'échange très complexe entre la Francilienne, la RN1, la RD9 et RD909. Un trafic important transite par ce carrefour, plus de 40 000 véhicules par jour dont 9 000 poids lourds.

Il constitue un point singulier sur la Francilienne, troisième rocade de l'Ile-de-France, du fait de la discontinuité qu'il introduit pour les différents flux. Sa configuration actuelle (giratoire) entraîne des bouchons sur plusieurs kilomètres aux heures de pointe.

Les échanges entre les pôles régionaux de Roissy et de Cergy-Pontoise sont en constante augmentation, ce que confirme l'accroissement très important du trafic sur la Francilienne qui a doublé depuis 1999. La saturation du trafic sur ce carrefour deviendra vite intolérable tant du point de vue de la sécurité que du confort des usagers.

La réalisation du prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne déchargera le carrefour de la Croix Verte d'une partie du trafic allant vers l'Est. Toutefois le trafic venant du prolongement d'A16 et allant vers la RN1 au Sud transitera toujours par ce carrefour.

C'est pourquoi, parallèlement au prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne, le carrefour de la Croix Verte doit être aménagé en un échangeur dénivelé avec des échanges directs entre les voies principales du carrefour.

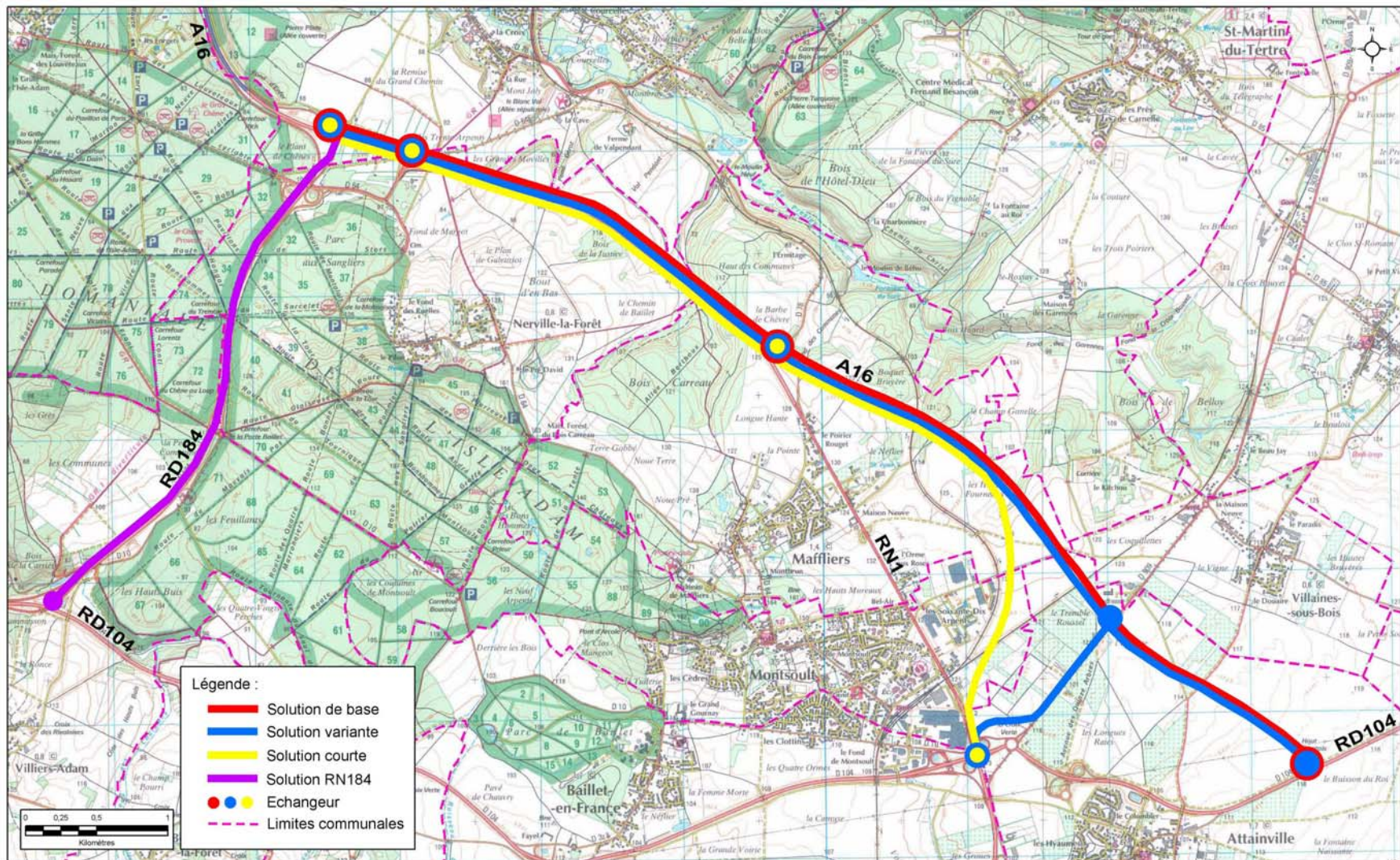
Cet aménagement permettra d'assurer la continuité autoroutière de la liaison Cergy-Roissy (la Francilienne) et de fluidifier le trafic sur celle-ci.

Les mouvements des véhicules venant de l'autoroute A16 et allant vers la RN1 au Sud seront également privilégiés. Par contre la continuité Nord-Sud de la RN1 ne sera pas assurée de façon directe afin de reporter le trafic circulant sur la RN1 au Nord de la Francilienne sur le prolongement de l'autoroute A16.

La configuration de cet échangeur/carrefour permettra de hiérarchiser les flux et privilégiera ceux issus et à destination des voies rapides urbaines. La desserte des voies locales, des communes avoisinantes et des zones d'activités correspondantes seront assurées par des configurations adaptées au trafic attendu.

PARTIE III - LE PROJET

CARTE DES 4 SOLUTIONS



(Fond de plan : extrait de la carte I.G.N. n°23130T édition 3)

Echelle : 1/25000

LES CONCERTATIONS DE 2004-2005

En août 2004, le ministre de l'équipement demande au préfet du Val d'Oise que soient engagées les concertations pour le prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam jusqu'à la Francilienne avec les différents acteurs concernés, sur la base de trois solutions :

- La première solution dénommée «solution de base» consiste à réaliser, conformément au SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France) de 1994 la section «L'Isle-Adam – Francilienne», en assurant en particulier un échange complet avec la Francilienne à l'Est d'Attainville ;
- La deuxième solution dite « solution variante » conforme au tracé du SDRIF mais comportant un demi-échangeur avec la Francilienne et offrant une voie de liaison directe entre l'A16 Nord et la RN1 au Sud de la Croix Verte par l'intermédiaire de la RD909 ;
- La dernière solution dite « solution courte » empruntant partiellement le tracé SDRIF et assurant un raccordement plus direct de A16 Nord à la RN1 au niveau du carrefour de la Croix Verte.

Des réunions de concertation ont eu lieu le 10 décembre 2004 avec les élus et le 10 mars 2005 avec les associations et les acteurs socio-économiques.

Au cours de ces réunions, une autre solution a été proposée consistant à compléter le demi – échangeur actuel entre la RN184 et la Francilienne au niveau de Villiers Adam. Ce complément permettrait d'assurer les mouvements venant de l'Est de la région vers le Nord en direction de l'Isle-Adam et ceux venant du Nord vers l'Est de la région Ile-de-France.

Présentation des quatre solutions

Les 3 solutions de base présentent les caractéristiques communes suivantes :

- reprise de la RN1 existante sur environ 3,4 km de l'échangeur avec la RN184 jusqu'à la RD78 ;
- voie nouvelle (sur 1,4 km) de la RD78 à un point situé sensiblement à 800 m après le passage de la voie ferrée SNCF Paris-Persan-Beaumont, c'est-à-dire au début de la Plaine de France ;
- échangeur avec la RD64E au Nord et la RD78 et RN1.

La solution de base (tracé rouge) présente un tracé au sud de la RD78 qui coupe la voie ferrée Paris – Luzarches puis la RD909 pour arriver à un échangeur complet (c'est-à-dire permettant l'ensemble des mouvements avec la Francilienne) à l'Est de la commune d'Attainville. Elle a une longueur totale d'environ 8,5 km.

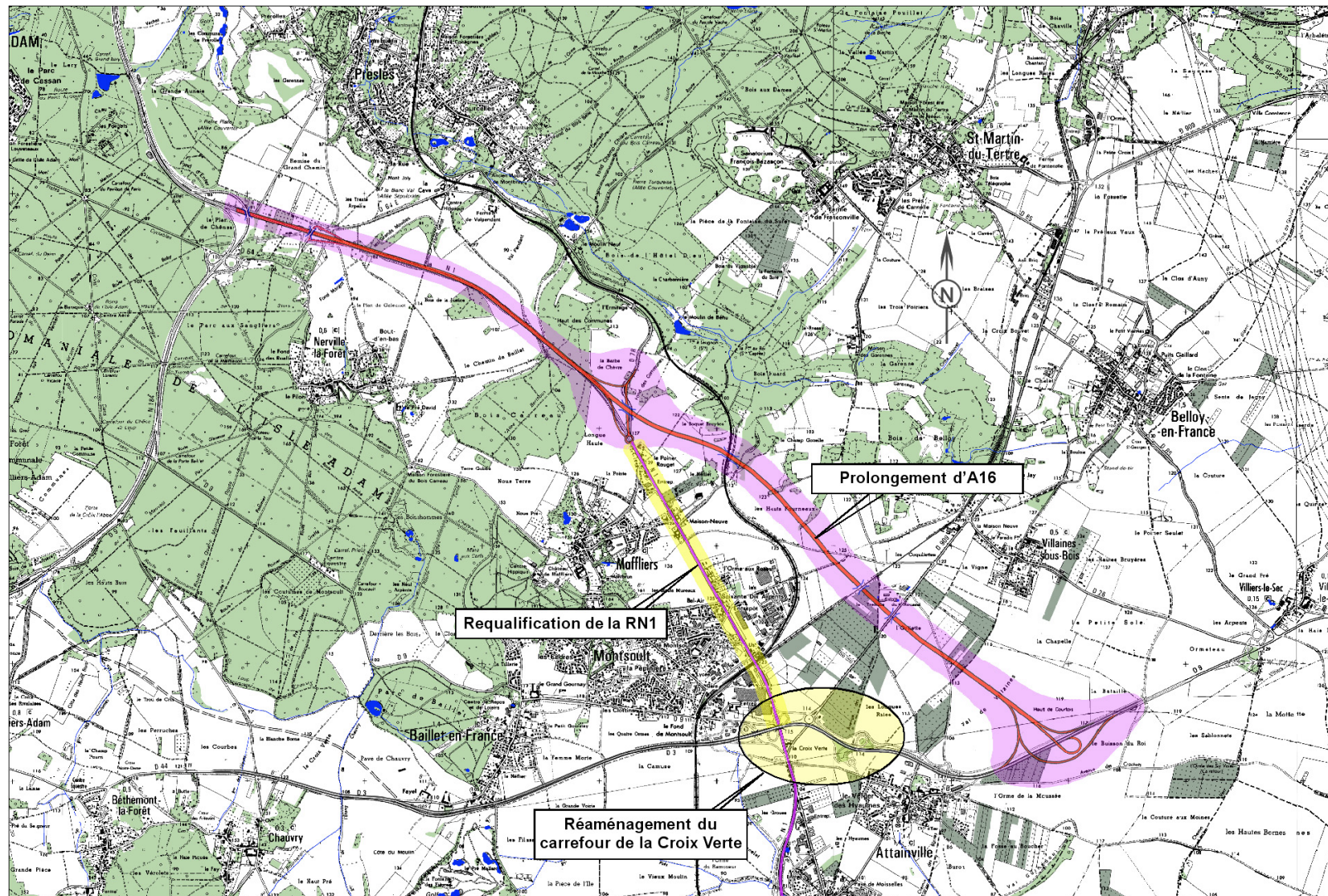
La solution variante (tracé bleu) suit le même tracé que la solution de base mais diffère de la solution de base par la conception des échangeurs : elle ne prévoit qu'un demi échangeur (vers l'Est) avec la Francilienne mais facilite les mouvements entre A16 Nord et la RN1 au Sud de la Croix Verte par une voie de liaison directe la RD909 réaménagée.

Elle a une longueur totale d'environ 8,5 km et une voie de liaison par la RD909 de 1 km ;

La solution courte (tracé jaune) diffère du tracé des solutions de base et variante sur environ 1,5 km. Environ 800 mètres après le passage de la voie ferrée SNCF Paris-Persan-Beaumont, elle gagne directement la RN1 au niveau du carrefour de la Croix Verte en longeant au plus près la voie ferrée Paris - Luzarches.

Elle a une longueur totale d'environ 7 km.

TRACE DE LA SOLUTION DE BASE



La solution par la RN184 (tracé violet) consiste à compléter l'échangeur existant entre la RN184 et la Francilienne au niveau de Villiers Adam. Ce complément d'échangeur permettrait aux usagers venant de la RN184 au Nord de se diriger vers la Francilienne à l'Est et réciproquement, mouvements actuellement impossibles.

Solution privilégiée par l'Etat

La solution par la RN184 proposée lors de la concertation, se trouve dans une zone géographique à contraintes topographiques (vallée relativement étroite). Elle se situe dans le site classé de la vallée de Chauvry, ce qui constitue une contrainte environnementale forte. Par ailleurs, elle nécessiterait à terme un élargissement de la RN184 à 2x3 voies dans la forêt de l'Isle-Adam étant donné le trafic supplémentaire sur cette voie rapide urbaine.

Le délestage du trafic sur la RN1 requalifiée à 2 voies dans Montsoult et Maffliers serait moins important que pour la solution de base (de 20 % environ).

Au regard de ces éléments, cette solution n'a pas été retenue.

Lors de ces réunions de concertation, un consensus s'est dégagé autour de la solution de base.

Cette solution présente les avantages suivants :

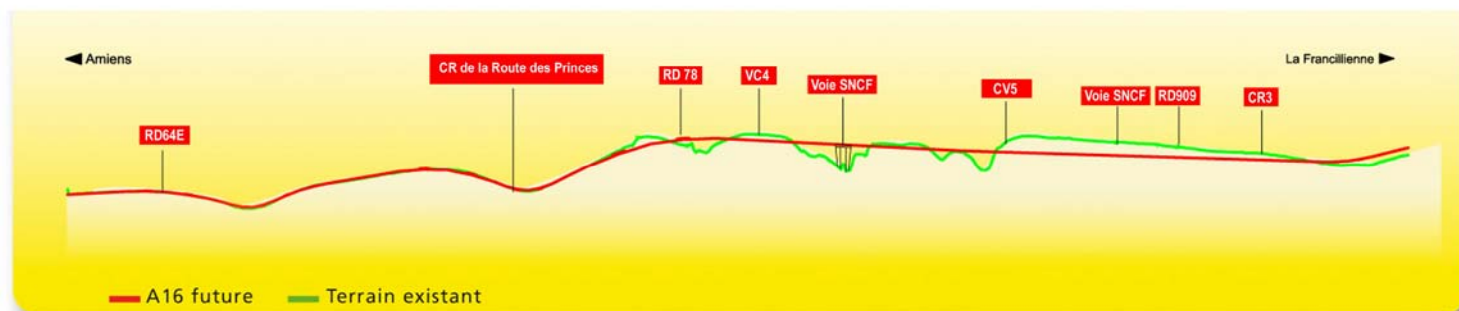
- elle permet d'assurer une meilleure liaison que la solution courte entre l'autoroute A16 en provenance de Beauvais et le secteur de Roissy, mouvement qui intéresse près du quart des usagers de l'A16 ;

- elle participe à un aménagement maîtrisé du secteur conforme au SDRIF, en autorisant le développement d'activités entre les villes de Montsoult et Maffliers et l'autoroute ;
- cette solution est compatible avec les projets de développement des zones d'activités prévus à proximité de l'échangeur de la Croix Verte, ce qui n'est pas le cas de la solution variante et de la solution courte ;
- elle entraînera cependant un morcellement des parcelles agricoles plus important que dans le cas de la solution courte, mais, dans un secteur qui est inscrit comme partiellement urbanisable au SDRIF de 1994 ;
- même si elle nécessite un réaménagement du carrefour de la Croix Verte au même titre que les autres variantes, ce réaménagement serait plus simple et permettrait de mieux différencier les trafics de transit et le trafic local ;
- les impacts écologiques, les plus importants se situent dans la partie Nord du tracé, partie commune aux trois solutions. La partie sud du tracé est plus éloignée des habitations que ceux des solutions courte et variante, ce qui est plus favorable au niveau de l'impact sur le bruit et la pollution de l'air.

Elle est plus longue que la solution courte d'environ 1,5 km et aura donc un coût un peu plus élevé (de l'ordre de 10 %) que la solution courte mais moins élevée que la solution variante.

Au vu de ces différents arguments et position des différents acteurs, la solution de base a été privilégiée par le Ministre de l'Equipement, pour la poursuite des études. Un soin particulier sera à apporter à son intégration paysagère et notamment dans le site inscrit de la Plaine de France.

PROFIL EN LONG DE LA SOLUTION DE BASE



LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16

Cette solution est conforme au SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France) de 1994 et assure en particulier un échange complet avec la Francilienne à l'Est d'Attainville.

A l'issue de la concertation de 2004, il a été décidé de conduire dans le même programme les opérations consistant à réaliser la requalification de la RN1 dans les traversées de Montsoult et Maffliers et le réaménagement du carrefour de la Croix Verte.

Description du projet de prolongement de l'autoroute A16

Le prolongement de l'autoroute entre l'Isle-Adam et la Francilienne a une longueur d'environ 8,5 km.

Le tracé se décompose en deux parties :

- la première partie d'une longueur de 3,4 km et comprise entre l'échangeur A16/RN184 et le Sud du Bois Carreau est en fait la RN1 actuelle reprise afin d'être conforme aux caractéristiques autoroutières imposées dans les instructions techniques du ministère de l'Équipement ;
- la deuxième partie entre le Sud du Bois carreau et l'échangeur avec la Francilienne est une section autoroutière neuve d'environ 5 km.

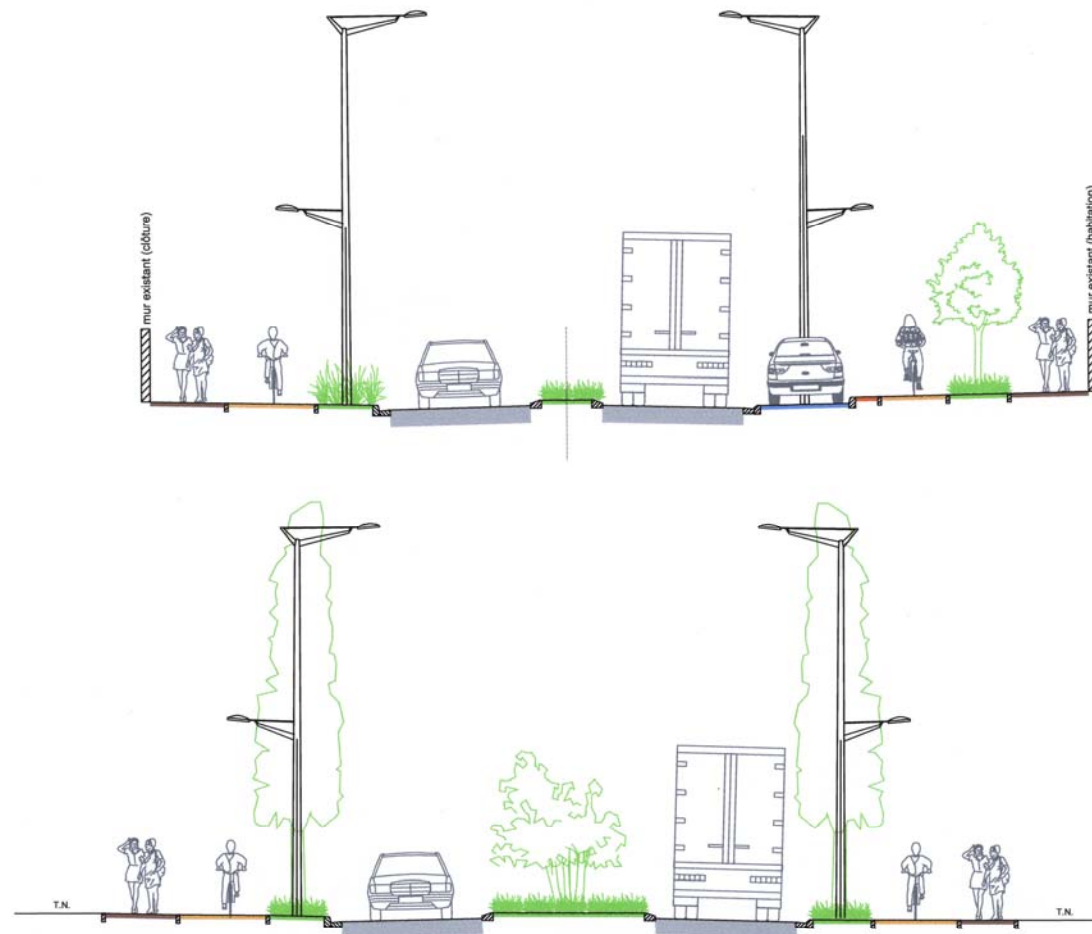
Ce prolongement sera réalisé à 2x2 voies. Il sera conçu pour préserver un éventuel élargissement ultérieur à 2x3 voies.

Les caractéristiques du projet répondront aux normes géométriques de l'ICTAAL 2000 (Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison).

Les échangeurs prévus sur ce prolongement de l'autoroute A16 sont les suivants :

- le demi échangeur existant avec la RD64E est conservé ;
- création d'un demi-échangeur avec la RD78 permettant aux véhicules venant de l'autoroute A16 au Nord de se diriger vers le Sud et aux usagers d'accéder au prolongement d'A16 vers le Nord ;
- réalisation d'un échangeur complet permettant tous les mouvements possibles entre l'A16 et la Francilienne.

EXEMPLES DE REQUALIFICATION DE LA RN1



LA REQUALIFICATION DE LA RN1

La RN1 actuelle

Dans la traversée de Montsoul et de Maffliers, la RN1 est actuellement une route à 4 voies avec des carrefours à feux aux intersections.

Ce tronçon, d'une longueur de l'ordre de 2 kilomètres, compris entre des sections homogènes (2x2 voies séparées par une glissière béton ; échanges dénivelés) n'est pas aménagé de façon uniforme.

Les accotements sont généralement dégradés. Les trottoirs ne sont pas toujours présents. Les glissières métalliques, les mâts d'éclairage public ou la signalisation mobilisent une part importante de l'espace situé hors des voies de circulation. Aux endroits laissés libres, le stationnement s'effectue le long de la voie sans organisation particulière.

La route est constituée de 4 voies séparées par un marquage au sol et dans les carrefours par des îlots. Les accès et échanges sont gérés soit par des carrefours à feux (qui permettent alors les traversées piétonnes), soit par des bretelles. Les sens de circulation sont séparés par de la signalisation horizontale, avec aux carrefours à feux des îlots.

Les pistes cyclables et passages piétons sont également partiellement absents.

On constate actuellement sur cette section de la RN1 un accroissement constant du trafic. En 2004, à Montsoul, on avait en moyenne de 36 500 véh/j, avec un taux de poids lourds de 5,5 %. Un léger accroissement de trafic de 2,6% sur les cinq dernières années est constaté malgré la saturation des carrefours aux heures de pointe.

Le trafic sur cette voie entraîne des niveaux sonores à proximité des habitations parfois supérieurs à 70 dB de jour et 60 dB de nuit. Les niveaux de concentration en dioxyde d'azote⁷ à proximité de certains carrefours sont parfois supérieurs à la valeur limite réglementaire (50µg/m³).

La traversée de Montsoul et Maffliers présente des caractéristiques plutôt de voie rapide empêchant toute vie urbaine autour de cet axe et tout stationnement.

La requalification de la RN1

La réalisation de l'autoroute A16 entre la RN184 et la Francilienne s'accompagnera de mesures de requalification de la RN1 dans la traversée de Maffliers et de Montsoul.

Les objectifs de cette requalification sont les suivants :

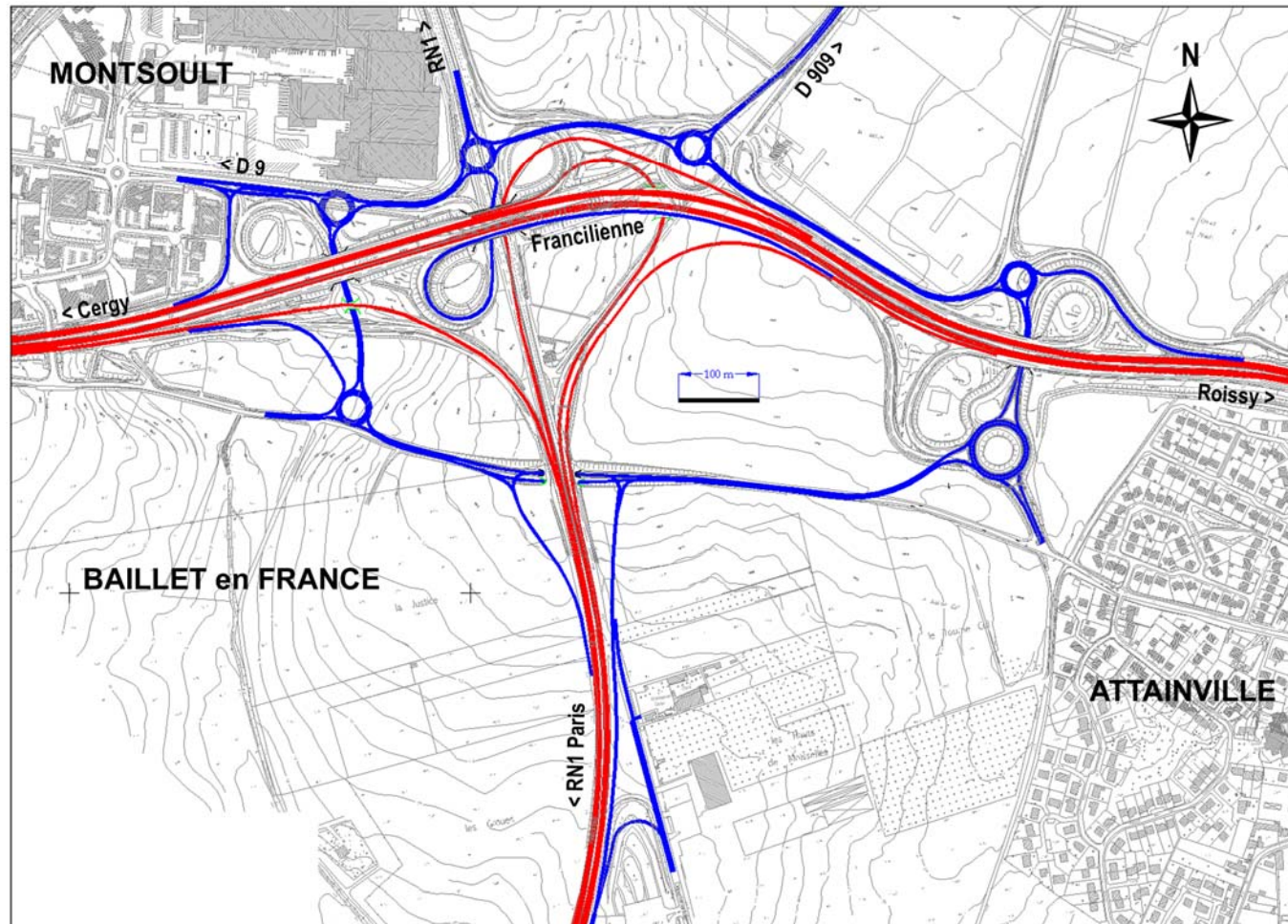
- renforcement de la sécurité par un traitement urbain et une réduction du trafic de transit ;
- améliorer les accès riverains, les circulations douces et celles des transports en commun ;
- régler les difficultés de stationnement des véhicules,
- proposer une desserte satisfaisante aux activités industrielles et commerciales ;
- Traiter les problèmes d'inondation ponctuels des eaux pluviales.

La requalification de la RN1 et la réalisation du prolongement de l'autoroute A16 devrait permettre de diminuer le trafic d'environ 70 % permettant ainsi sa reconquête urbaine.

Les schémas ci-contre présentent quelques possibilités de requalification de la RN1.

⁷ polluant traceur du trafic routier

PROJET DE REAMENAGEMENT DU CARREFOUR DE LA CROIX VERTE



L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE LA CROIX VERTE

Le carrefour de la Croix Verte actuel

La réalisation de l'autoroute A16 entre la RN184 et la Francilienne s'accompagnera également du réaménagement du carrefour de la Croix Verte.

Le carrefour giratoire actuel de la Croix verte est un point d'échange très complexe entre différentes voiries, la Francilienne, la RN1, les RD9 et RD 909.

Plus de 40 000 véhicules par jour transitent par ce carrefour et le trafic poids lourds y est de 9 000 par jour.

Du fait de la discontinuité qu'il introduit par rapport aux caractéristiques autoroutières, ce carrefour giratoire constitue le seul point singulier de la Francilienne dans le Val d'Oise.

Il occasionne des bouchons récurrents dépassant le kilomètre sur les différentes voies, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. Ces bouchons entraînent un report naturel des véhicules sur la voirie locale.

L'aménagement du carrefour

Les objectifs de cet aménagement sont les suivants :

- Assurer la fluidité de la Francilienne de Cergy à Roissy en supprimant le giratoire ;
- Interrompre la continuité de la RN1 pour inciter le trafic de transit de la RN1 Nord à emprunter le prolongement de l'autoroute A16 ;
- Séparer les voies rapides et les voies locales afin d'offrir aux riverains une desserte et des conditions de circulation sécurisées.

Différentes solutions ont été étudiées afin de limiter les emprises, d'améliorer la lisibilité et de perturber le moins possible la circulation pendant les travaux.

Une des solutions en cours d'étude est présentée sur la page ci-contre.

Une des solutions en cours d'étude est présentée sur la page ci-contre.

ANALYSE DU PROJET

L'intérêt du projet en terme de trafic

L'autoroute A16 est un barreau essentiel du Schéma directeur routier national, et tout particulièrement de la liaison Transmanche. Son raccordement direct avec des infrastructures routières structurantes de la région Ile-de-France est indispensable. De plus, les études de trafic aux horizons 2015 et 2030 prévoient sur cette autoroute A16 une sensible augmentation des mouvements d'échanges entre la province et l'Ile-de-France.

Actuellement, l'arrivée de l'autoroute A16 sur la RN1 et plus particulièrement dans la traversée de Maffliers et Montsoult pose des problèmes non seulement de circulation (circulation difficile dans ces deux communes dues à la présence de feux de circulation), mais également de sécurité et de cadre de vie pour les riverains.

Le prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne constituera une radiale et assurera un accès direct au maillage de voies rapides de la région Ile-de-France et en particulier à la Francilienne assurant la liaison entre les pôles régionaux de Roissy – Charles de Gaulle et Cergy-Pontoise.

La configuration actuelle du carrefour de la Croix Verte sur la Francilienne sera modifiée et évoluera en un échangeur dont la principale fonction sera de séparer le trafic de transit du trafic local. Cet aménagement sera réalisé concomitamment au prolongement de l'autoroute A16. Il permettra de résorber les dysfonctionnements observés sur le carrefour giratoire existant.

Le trafic prévu sur le prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne sera de l'ordre de 40 000 à 50 000 véhicules par jour aux horizons d'étude.

Le trafic arrivant au Nord de l'Isle-Adam sur l'autoroute A16 existante se répartit à parts équivalentes sur la RN184 et sur le prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle Adam et la Francilienne. Ce trafic sur le prolongement d'A16 se partage ensuite en 90 % sur le prolongement d'A16 et 5 % sur la RN1 requalifiée.

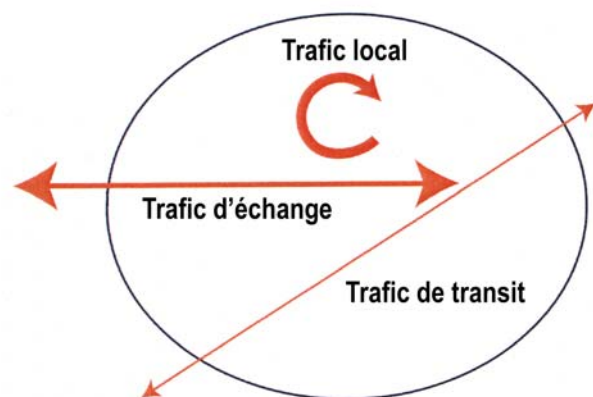
Au niveau du carrefour de la Croix Verte, le trafic arrivant du prolongement de l'autoroute A16 se répartit à 60% vers la Francilienne Est (en direction de Roissy) et à un peu moins de 40 % vers la RN1 Sud. Cette proportion vers la Francilienne Est de 60 % est plus importante qu'actuellement (40 %).

Ces pourcentages mettent en valeur la décharge importante du trafic sur la RN1 requalifiée dans Montsoult et Maffliers et l'accroissement des déplacements venant du Nord vers l'Est en direction de Roissy.

Usuellement :

- le trafic local est celui se déplaçant à l'intérieur d'une zone d'étude ;
- Le trafic d'échange est celui ayant une origine ou une destination à l'intérieur de la zone d'étude ;
- et le trafic de transit est celui ayant son origine ou sa destination en dehors de la zone d'étude.

ZONE D'ETUDE



En 2015 les pourcentages des différents trafics dans la zone d'influence directe sont les suivants :

	A16 Nord	A16 prolongé jusqu'à la Francilienne	RN1 requalifiée	RN184
Trafic local	15 %	30 %	40 %	10 %
Trafic d'échange	30 %	40 %	50 %	30 %
Trafic de transit	55 %	30 %	10 %	60%

Le trafic local et d'échange sur la RN1 requalifiée est majoritaire et répond bien aux objectifs fixés.

Le trafic de transit sur A16 au Nord de l'Isle Adam et sur la RN184 est majoritaire (55 % et 60 %).

Sur l'autoroute A16 prolongée jusqu'à la Francilienne, le trafic les trafics local, d'échange et de transit sont à peu près identiques et se répartissent en 1/3 – 1/3 - 1/3 avec toutefois un peu plus de trafic d'échange (40 %).

L'intérêt du projet en terme de sécurité

La requalification de la RN1 associée au prolongement de l'autoroute A16 permettra d'améliorer la sécurité routière sur cette route dans la traversée de Maffliers et de Montsoul.

Outre des aménagements spécifiques en faveur de la sécurité, la requalification de la RN1 consistera principalement à réduire fortement l'attractivité de cette route pour le trafic de transit. Ainsi le nombre de voies dans ces deux communes sera réduit à une voie par sens de circulation et des aménagements spécifiques seront prévus sur les accotements.

A l'issue du projet, un trafic compris entre 8 000 et 10 000 véhicules par jour (véh/j) est attendu sur la RN1 au lieu de 30 000 à 35 000 véh/j dans le cas où l'autoroute ne serait pas prolongée et la RN1 pas requalifiée d'où un gain mécanique du nombre de victimes de la route sur cet axe.

S'agissant d'une autoroute, le taux d'accident sur l'autoroute A16 entre l'Isle Adam et la Francilienne y sera significativement plus faible que sur d'autres types de route.

L'impact du projet sur l'aménagement du territoire

Le raccordement de l'autoroute A16 au réseau de voies rapides d'Ile-de-France et principalement la Francilienne permettra d'assurer une liaison entre le Nord de la Région Ile-de-France, les départements voisins de l'Ile-de-France et les pôles régionaux et plus particulièrement celui de Roissy – Charles de Gaulle. Ce prolongement permettra d'assurer une amélioration des déplacements entre le Nord du Val d'Oise, les communes concernées et la capitale.

En complétant le maillage de voies rapides il pourra constituer un itinéraire de substitution à l'autoroute A1 en provenance du Nord de la France. La part de trafic de transit de la zone d'étude directe sur le prolongement de l'autoroute entre L'Isle Adam représentera environ 25 %.

Le prolongement de la Francilienne entre l'Isle-Adam et la Francilienne permettra un aménagement maîtrisé et le développement des zones d'activités prévues dans le secteur conformément aux objectifs du Schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF).

L'impact du projet sur l'agriculture

L'infrastructure autoroutière et ses aménagements connexes consommeront des terrains agricoles de manière directe (terrains prélevés par l'emprise du projet) ou de manière indirecte (apparition de délaissés potentiellement difficiles d'accès, incultivables ou peu rentables).

Dans la partie Nord du prolongement de l'autoroute, où le projet consiste à réaménager la RN1 existante, les exploitations agricoles seront faiblement impactées.

La partie Sud du tracé, en tracé neuf, aura un impact plus important.

La réalisation de l'autoroute s'accompagnera également d'une coupure de certains cheminements agricoles. Pour la partie au Nord de la zone d'étude, la coupure existe déjà. Pour la partie Sud, il sera nécessaire de rétablir certains cheminements permettant de relier les sièges d'exploitation aux parcelles, silos, coopératives et autres lieux de vie et d'activités du monde agricole. Le rétablissement des chemins est à l'étude et tiendra compte de l'ensemble des contraintes de la profession agricole.

L'impact du projet sur l'environnement

• Paysage

L'impact du prolongement de la Francilienne sur les paysages sera totalement différent en fonction de la section considérée.

Au niveau du tronçon Nord-Ouest (de l'échangeur avec la RD 64^E à l'échangeur avec la RD78) où la plate-forme de la RN1 sera élargie, l'impact paysager sera assez limité.

Il y aura toutefois une légère accentuation de la perception de l'infrastructure depuis certains bourgs alentours (mais lointaine).

Le rétablissement de la RD 78 (avec un passage de l'A16 en remblai), créera quant à lui un impact visuel notable qu'il conviendra de traiter par une conception géométrique de l'ouvrage et une intégration paysagère appropriées.

Sur le tronçon Sud-Est (infrastructure nouvelle), les zones les plus délicates à intégrer seront pour l'essentiel :

- la coupure de la voie ferrée Paris-Luzarches et de la RD909 (route bordée d'alignements arborés emblématiques dans le paysage). Afin de minimiser les impacts paysagers, le passage de l'infrastructure est prévu en déblai avec plantation de haies vives de part et d'autre ;
- la traversée des grandes parcelles agricoles ouvertes de la Plaine de France sera très visible depuis Villaines-sous-Bois ;
- le passage au niveau de la Francilienne est à l'étude afin de limiter son impact dans le site inscrit de la Plaine de France.

Afin de concilier intégration paysagère et protection des milieux naturels, une attention toute particulière sera portée sur la nature des plantations réalisées (choix d'une palette végétale en harmonie avec habitats naturels en place) et les techniques employées respectueuses du milieu naturel.

• Milieux naturels

La flore

Le prolongement de l'A16 nécessitera la consommation d'environ 4 hectares de terrains, soit la suppression de formations végétales existantes dont une majorité au sein de surfaces boisées (les impacts les plus forts étant localisés au niveau du Bois Carreau et au Sud du bois Huard). Ces impacts seront compensés par la mise en place de mesures particulières (plantation de nouvelles surfaces boisées etc.).

Sur l'ensemble du linéaire la suppression des milieux végétaux en place reste toutefois relativement faible.

Seulement trois espèces végétales constituent un enjeu de conservation notable (la doronic à feuilles de plantain, le polystic à soies et la bardane des bois). L'impact causé par la destruction de stations d'espèces peu fréquentes est faible et ceci d'autant plus qu'une partie des espèces concernées est assez bien représentée dans la région et est susceptible de recoloniser spontanément les talus autoroutiers.

Tout défrichement est susceptible d'engendrer des effets indésirables tels que les effets de trouées (notamment du fait de la fragilisation des lisières des massifs forestiers), en particulier au niveau du bois Carreau qui comprend une espèce très sensible à ce phénomène (le hêtre). Des actions évitant l'artificialisation du milieu seront prises.

Sans changer radicalement la situation, la pollution atmosphérique induite augmentera la rudéralisation des lisières et rapprochera la route des vallons sensibles (Fond des Communes et bois Huard). Les eaux de ruissellement polluées, quant à elles, feront l'objet d'un traitement afin d'éviter d'endommager l'écosystème aquatique du ru de Presles et de ses marais associés.

La faune

Au sein des massifs boisés (en particulier dans le bois Carreau), le prolongement d'A16 bien que reprenant la route existante (RN1) accentuera l'effet de coupure engendrée par le passage de l'infrastructure.

Il y a donc une réelle nécessité de reconstituer un ou plusieurs corridors écologiques au droit du bois Carreau car celui-ci relie la forêt de Carnelle (au Nord) au massif de l'Isle-Adam (au Sud). Afin de permettre le passage d'un nombre le plus large possible d'espèces faunistiques (grande et petite faune), un passage à faune supérieur et l'aménagement

de l'ouvrage hydraulique inférieur existant, sont prévus dans cette zone forestière.

L'impact de la réalisation de l'infrastructure sur les habitats sera variable en fonction du tronçon considéré :

- le Fond Margot : l'impact éventuel lors des travaux pourra être facilement évité par la pose de clôtures ;
- l'implantation d'un bassin au droit des Grandes Mouilles sera étudiée avec soin afin de préserver un certain nombre d'espèces d'insectes. La fauche adaptée (tardive) des abords du bassin est une solution ;
- la lisière du bois de la Justice sera recréée ;
- une nouvelle mare sera créée pour compenser la mare existant actuellement et abritant le triton palmé au Sud du bois Carreau.

• Qualité de l'air

Deux campagnes de mesure de la qualité de l'air ont été réalisées l'une en période estivale (septembre 2005) et l'autre en période hivernale (décembre 2005) afin de caractériser la qualité de l'air sur la RN1 et à proximité du futur prolongement de l'autoroute A16.

La concentration des deux polluants caractéristiques du trafic routier, le dioxyde d'azote et le benzène, a été mesurée pendant trois semaines pour chaque période à l'aide de tubes passifs.

La qualité de l'air dans la zone d'étude est globalement bonne avec toutefois des concentrations en dioxyde d'azote et de benzène supérieures à l'objectif de qualité et aux valeurs limites à proximité des

grandes infrastructures routières, notamment au niveau d'un carrefour sur la RN1 à Montsoul.

La réalisation du prolongement de l'autoroute A16 et la requalification de la RN1 permettra de réduire le trafic de 70 % sur la RN1 dans les communes de Montsoul et de Maffliers. La qualité de l'air en sera donc nettement améliorée.

En outre, l'évolution technologique du parc automobile aux horizons d'étude entraînera une diminution de l'ensemble des émissions des polluants réglementés. Toutefois la consommation énergétique et les émissions en dioxyde de carbone, polluant contribuant à l'effet de serre, sont en augmentation aux horizons d'étude. En effet, les émissions de ces polluants sont directement liés au trafic et à son augmentation globale sur la zone d'étude.

• Le bruit

Une caractérisation de l'environnement sonore actuel a été réalisée à partir d'une campagne de mesures effectuée dans la zone d'étude sur les communes de Presles, Nerville-la-Forêt, Maffliers, Montsoul, Baillet-en-France, Villaines-sous-Bois et Attainville.

Ces mesures ont permis de caractériser l'ambiance sonore sur les deux périodes réglementaires de jour (6h – 22h) et de nuit (22h – 6h). Elles ont été réalisées en juin 2005.

Les points de mesure ont été implantés sur le tracé actuel de la RN1 entre l'Isle-Adam et la Francilienne, sur le futur tracé de la section neuve du prolongement de l'autoroute A16 et dans les villes avoisinantes et enfin à proximité du carrefour de la Croix Verte.

Toutes les habitations concernées par le projet de prolongement de l'autoroute A16 sont en zone d'ambiance sonore modérée (< 65 dB de jour et < 60 dB de nuit).

Toutes les mesures nécessaires, notamment grâce à une protection optimisée à la source, seront mises en place afin de respecter les seuils réglementaires (60 dB de jour et 55 dB de nuit) .

L'évaluation de l'impact acoustique du projet de prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne aux horizons d'étude permettra d'établir de façon précise les protections acoustiques à mettre en place.

- **La qualité des eaux souterraines et superficielles**

Six nappes d'eaux souterraines sont présentes dans la zone d'étude réduite. La vulnérabilité des eaux souterraines apparaît faible sur la majeure partie du linéaire concerné par le projet.

Il n'y a pas de zones de captage des eaux souterraines dans la bande des 300 mètres autour du projet. Le captage le plus proche du tracé est celui de l'alimentation en eau potable (AEP) de Montsoult qui se situe à 1,5 km du projet. Pour ce captage les risques de pollution des eaux captées sont minimes compte tenu de la nature et de l'épaisseur des formations de recouvrement.

Toutefois dans un objectif de protection de la ressource en eau à long terme, des mesures seront prises pour le site de la vallée sèche des grandes Mouilles à Presles pendant la phase travaux et lors de l'exploitation de l'infrastructure.

S'agissant des eaux superficielles, les vallées sèches feront l'objet d'une attention particulière.

Les vallons sur les communes de Presles, Nerville-la-Forêt et Maffliers alimentent le ru de Presles de leurs écoulements temporaires. Lors de certains événements pluvieux ces écoulements provoquent des inondations dans la basse vallée du ru de Presles. La commune est d'ailleurs munie d'un plan d'exposition aux risques naturels prévisibles pour ces risques d'inondation.

Par ailleurs à l'exutoire de ces vallons, 2 milieux aquatiques abritent des espèces végétales protégées régionalement et classées en ZNIEFF de type 1 (Le Moulin Neuf et le Moulin Béhu). Ces 2 zones sont sensibles à toute modification du régime et de la qualité des eaux qui les alimentent.

D'une façon générale, tous les écoulements seront rétablis.

Un réseau de collecte des eaux issues de la plate-forme autoroutière et de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel seront prévus.

Dans les zones sensibles aux inondations, il est envisagé la création de bassins de retenue des eaux de ruissellement.

HISTORIQUE

DU SCHEMA DIRECTEUR DE 1965 A CELUI DE 1994

Le premier Schéma directeur de la région Ile-de-France prévoyait l'autoroute A16, entre la limite de la région, au Nord de Chambly (Oise) et Paris (Porte d'Aubervilliers).

Les schémas directeurs suivants (1976, 1984 et 1994) inscriront également le projet de l'autoroute A16, mais seulement entre Chambly et l'autoroute A86, à la Courneuve.

LE PLAN ROUTIER TRANSMANCHE ET LE SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL DE 1987

Le plan routier Transmanche et le Schéma Directeur Routier National de 1987 confirment l'autoroute A16 comme axe de liaison entre Paris, Amiens et le tunnel sous la Manche.

En conséquence, le projet de nouveau Schéma Directeur Routier National de 1987 reprend l'autoroute A16 en étendant le réseau routier concédé tant en province qu'en région Ile-de-France.

PREMIERES CONSULTATIONS SUR UN TRACE DE PROLONGEMENT

Une première consultation des élus de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise en 1988 permet de dégager un consensus sur le tracé à retenir pour la partie Nord située entre la RN184 et la RN16. Ce tracé diffère légèrement de celui inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France. Il se sépare de la RN1 au Nord de Maffliers et s'éloigne vers l'Est en direction d'Attainville.

Toutefois, cette concertation n'a pas permis de dégager un consensus sur la partie urbaine du tracé (section entre la RN16 et l'A86), pour laquelle des études complémentaires seront menées et de nouvelles consultations auront lieu en 1990 et 1992.

Le nouveau du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, approuvé par décret du 28 avril 1994, retient pour l'autoroute A16 le tracé tel qu'il a résulté des consultations de 1988, 1990 et 1992. Ce tracé est considéré comme celui répondant le mieux aux différentes fonctions nationale, régionale et locale assignées à cette autoroute.

LES ETUDES DE 1994 A 1997

C'est sur la base de ce tracé au Schéma Directeur que seront menées, entre 1994 et 1997, les études et les consultations en vue de l'établissement d'un Avant-projet sommaire, préalable à la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A16 en région Ile-de-France.

L'évaluation économique et environnementale des différentes variantes de tracé étudiées au Sud de la RN16 confirme l'intérêt du prolongement d'A16 en région Ile-de-France.

Une nouvelle consultation, portant sur l'intégralité du tracé de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam (RN184) et la Courneuve (A86) est menée d'octobre à décembre 1994. Ce tracé a été présenté aux élus locaux, au monde associatif et aux organismes professionnels. Cette concertation portait sur les fonctionnalités et sur la présentation de la variante proposée.

Suite à cette consultation, le ministre de l'Equipement, par décision du 5 mai 1995, retient le principe de la réalisation par voie de concession de l'autoroute A16 entre la RN184 à l'Isle-Adam et l'autoroute A86 à la Courneuve, selon le tracé prévu au SDRIF. Il demande que les études de l'Avant-projet sommaire et les consultations associées soient engagées sur la base d'un certain nombre de directives.

A la suite de la décision ministérielle de 1995, les études d'Avant-projet sommaire (APS) ont pu démarrer, ainsi que les procédures de concertation associées.

A l'automne 1997, les concertations menées depuis mi 1995 ne permettent pas de trouver un tracé satisfaisant toutes les parties concernées et aucun consensus ne semblait envisageable à court terme.

Le ministre décide alors d'arrêter provisoirement les études d'avant-projet sommaire de l'autoroute A16.

Les décisions annoncées par le ministre de l'Equipement le 23 septembre 1997 relatives au prolongement de cette autoroute en Ile-de-France sont les suivantes :

- les études et la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne seront engagées ;
- les emprises jusqu'au Boulevard intercommunal du Parisis (BIP) seront maintenues ;
- à terme l'autoroute A16 ne traversera pas la Seine Saint Denis et s'arrêtera au Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) ;
- le prolongement jusqu'au BIP se fera en deux temps, avec d'abord un raccordement jusqu'à la Francilienne.

ETUDES ET DECISIONS DE 1998 A 2004

Sur la base des décisions prises le 23 septembre 1997, la DREIF a engagé en 1998 une étude globale de circulation destinée à analyser les conséquences de ces décisions, tant sur le réseau existant que sur le réseau futur.

Les premiers résultats de cette étude ont montré que l'intérêt d'un prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne apparaît évident à très court terme, dès lors que celui ci peut être couplé à une requalification volontariste de la RN1 à Maffliers et Montsoult.

En revanche, du fait de l'existence d'itinéraires radiaux de bonne qualité, il ressort de cette étude que le prolongement de l'A16 jusqu'au BIP ne se justifie pas à l'horizon du Schéma directeur de la région Ile-de-France, c'est-à-dire pour les deux ou trois prochaines décennies.

La décision ministérielle de 2001 a confirmé la poursuite des études du prolongement jusqu'à la Francilienne.

Le 13 novembre 2001, lors d'une séance au Sénat, le ministre de l'Equipeement, rappelle l'intérêt du raccordement de l'A16 à la Francilienne, et la nécessité de préserver son éventuelle réalisation jusqu'au boulevard interurbain du Parisis « BIP » (réservation des emprises correspondantes). A cette occasion, il confirme également l'abandon de la section allant du BIP jusqu'à la A86 à la Courneuve.

En février 2003, le rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport estime prioritaires, en Ile-de-France, l'achèvement au plus tôt des grandes rocade et des grandes radiales, dont la jonction entre l'A16 à l'Isle-Adam et la Francilienne.

A la suite de ce rapport, le ministre de l'équipement demande le 4 août 2004 au préfet du Val d'Oise que soit relancée la concertation locale sur la base des trois tracés envisageables :

- la première solution dénommée « solution de base » consiste à réaliser, conformément au SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France) de 1994 la section « L'Isle-Adam – Francilienne », en assurant en particulier un échange complet avec la Francilienne à l'Est d'Attainville ;
- la deuxième solution dite « solution variante » conforme au tracé du SDRIF mais comportant un demi-échangeur avec la Francilienne et offrant une voie de liaison directe entre l'A16 Nord et la RN1 au Sud de la Croix Verte par l'intermédiaire de la RD909 ;
- la dernière solution « solution courte » empruntant partiellement le tracé SDRIF et assurant le raccordement de A16 Nord à la Francilienne et à la RN1 au niveau de la Croix Verte.

Le 17 décembre 2004 et le 10 mars 2005, les trois solutions proposées sont présentées dans un premier temps aux élus puis ensuite aux associations et acteurs socio économiques.

Sur la base de ces trois variantes, deux réunions de concertation ont eu lieu le 17 décembre 2004 avec les élus et le 10 mars 2005 avec les associations et les acteurs socio-économiques.

Suite à ces concertations et à la lumière des positions exprimées par les élus et les représentants des milieux socio-professionnels, le préfet du Val d'Oise a proposé au directeur général des routes de retenir la solution de base.

Une décision ministérielle entérinant ce choix devrait être prise avant la fin du premier trimestre 2006.

A16 ET LA SANEF

Par décret du 29 octobre 1990, l'Etat a confié à la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A16 entre Boulogne sur mer et l'Île de France

Différentes sections de l'autoroute A16 ont été mises en service progressivement :

- ✓ mise en service en 1994 de la section L'Isle Adam – Amiens (99 km)
- ✓ mise en service en 1997 de la section Amiens – Abbeville (43 km)
- ✓ mise en service en 1998 de la section Abbeville - Boulogne (43 km)

Par décret du 5 novembre 2004, l'Etat a confirmé la SANEF comme concessionnaire de la section l'Isle-Adam - la Francilienne de l'autoroute A16, prévue libre de péage.

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

21-23 rue Miollis

75732 Paris

cedex 15

téléphone :

01.40.61.80.80

télécopie :

01.40.61.88.77

Dossier consultable sur internet <http://www.ile-de-France.equipement.gouv.fr>