

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du  
développement durable et de  
l'aménagement du territoire

NOR : DEVR0817118S

## Décision

consécutive au débat public  
relatif au projet de prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16 ;

Vu le décret du 5 novembre 2004 approuvant des avenants aux conventions passées entre l'Etat et la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (SANEF) et aux cahiers des charges annexés à ces conventions qui intègrent la section de l'autoroute A16 comprise entre l'Isle-Adam et la Francilienne ;

Vu le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, approuvé par arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000 ;

Vu la décision du 7 juin 2006 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne ;

Vu le bilan publié par le président de la Commission nationale du débat public le 18 avril 2008, ainsi que le compte rendu publié par la présidente de la Commission particulière du débat public le 24 janvier 2008 ;

Considérant :

- que le projet de prolongement de l'autoroute A16 au Sud de la Francilienne a été abandonné, abandon pris en compte par le décret n° 2005-1082 du 31 août 2005 ouvrant la procédure de révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- que la requalification de la RN1 dans les communes de Montsault et de Maffliers et le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte ont été présentés au débat comme des projets indissociables du prolongement de l'autoroute A16, leurs objectifs étant communs et ne pouvant être atteints que si les 3 projets sont menés simultanément ;

que le projet de prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne a fait l'objet d'un débat public du 11 Septembre au 24 Novembre 2007 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue sur les différents tracés proposés ;

que le débat a fait apparaître un quasi-consensus sur l'opportunité de réaliser la jonction directe entre A16 et la Francilienne, mais aussi de traiter le carrefour de la Croix-Verte et de requalifier la RN1 dans la traversée des communes de Montsoul et Maffliers ;

que ce débat a mis en évidence :

- les nuisances importantes, tant à l'égard des riverains que de l'environnement, générées par le système actuel de circulation nord-sud sur les communes de Montsoul et Maffliers et dans la forêt de l'Isle-Adam ;
- l'insécurité routière sur la RN1 ;
- les difficultés croissantes de circulation sur la Francilienne au niveau du giratoire de la Croix-Verte, et par répercussion les nuisances et les risques qui en découlent dans les communes voisines ;
- la richesse des milieux naturels et des paysages des territoires concernés par ce projet à la jonction du site classé de la Vallée de Chauvry, des sites inscrits de la Plaine de France et de l'ensemble du Massif des Trois Forêts, de Carnelle, de l'Isle-Adam et de Montmorency, ainsi que la sensibilité de la ressource en eau potable et les risques d'inondation ;
- la richesse des terres agricoles de la Plaine de France, la fragilité de l'activité agricole du fait de la pression foncière et la nécessité de conserver l'activité agricole comme secteur économique majeur et comme garant de la préservation du site classé de la Vallée de Chauvry et du site inscrit de la Plaine de France ;
- la situation privilégiée du secteur de la Croix-Verte en terme de développement économique et la nécessité de préciser les réflexions sur les projets d'aménagement locaux afin d'élaborer une vision globale et cohérente de l'aménagement du secteur ;
- la difficulté pour un projet de transport en commun de répondre pleinement aux objectifs recherchés par le projet de prolongement d'A16 ; en revanche, ce dernier permettrait de développer les transports collectifs de cette partie de la grande couronne par l'amélioration du réseau de bus, notamment sur voie rapide ;
- la nécessité d'assurer des liaisons routières sans interruption entre Roissy, Cergy, Persan-Beaumont et le nord de l'Ile-de-France, pour permettre le développement de ces pôles d'activités dans une logique d'aménagement polycentrique de la région parisienne visant à favoriser la polarisation du développement urbain afin de préserver les zones naturelles, et à renforcer son attractivité économique ;
- les avantages présentés par la solution B du dossier de débat public, déviation au plus court de Montsoul et Maffliers : meilleur compromis entre les enjeux du territoire concerné et les objectifs du projet ; compatibilité avec le projet de schéma directeur de l'Ile-de-France, y compris la constitution d'un « front urbain d'intérêt général » à

l'est de Montsoul et Maffliers, les possibilités de combinaison avec le tracé de la voie ferrée existante limitant l'effet de coupure et la segmentation de l'espace.

### **Décide :**

#### **Article 1er**

Le principe d'un prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne selon un profil en travers à 2 x 2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés est retenu. Ce prolongement sera accompagné du réaménagement du carrefour de la Croix-Verte situé sur les communes d'Attainville, de Baillet-en-France et de Montsoul et de la requalification de la RN1 dans les communes de Montsoul et Maffliers.

Il devra répondre aux objectifs suivants :

- améliorer le cadre et la qualité de vie des riverains, le long de la RN1 et dans les communes voisines du carrefour de la Croix-Verte, en supprimant le trafic de transit sur le réseau routier secondaire ;
- assurer la cohérence du réseau autoroutier entre l'A16 et la Francilienne, afin que ce réseau assure son rôle de garant de la compétitivité économique de l'Ile-de-France et de la sécurité de ses usagers.

#### **Article 2**

Les études du prolongement de l'autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne seront poursuivies en s'inspirant du principe de la solution B du dossier de débat public.

Le projet consistera en un aménagement sur place de la RN1 entre A16 et Maffliers. Ce tronçon fera l'objet d'une mise aux normes environnementales. Il se prolongera par une section neuve contournant les communes de Montsoul et Maffliers à l'Est, au plus près de la voie ferrée Montsoul-Persan. Il se connectera à la Francilienne, à la RD301 et à la voirie locale au niveau du carrefour de la Croix-Verte.

Les études relatives au projet de prolongement de l'autoroute A16 tiendront compte des réflexions menées par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France sur le développement des transports en commun de grande couronne sur autoroute.

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique devront notamment permettre de préciser :

- les caractéristiques du tracé, avec notamment l'étude de la faisabilité d'une variante en passage en déblai sous la voie ferrée Montsoul-Luzarches de la dernière section de l'autoroute ;
- les modalités de protection des riverains, de préservation de l'activité agricole et des milieux naturels ;

- la complémentarité entre la voirie rapide et la voirie de desserte locale, notamment des zones d'activités, des circulations agricoles et des circulations douces (cyclistes, randonneurs....) ;
- les dispositions nécessaires à la résolution des problèmes actuels de congestion et de sécurité sur les échangeurs existants.

Elles s'attacheront en outre :

- à valoriser l'insertion paysagère de l'infrastructure nouvelle ;
- à préserver les milieux naturels et en particulier les biocorridors entre les forêts ;
- à limiter les impacts sur l'activité agricole ;
- à limiter les nuisances sonores engendrées par l'infrastructure afin de respecter les seuils réglementaires ;
- à protéger la ressource en eau potable ;
- à ne pas accentuer le risque d'inondation ;
- à prendre en compte les projets de développement locaux.

Elles seront menées conjointement sur le prolongement de l'autoroute A16, le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte et la requalification de la RN1.

### **Article 3**

Une concertation se poursuivra avec les organisations professionnelles agricoles, notamment sur le maintien ou l'amélioration des circulations agricoles et sur le devenir des activités de cueillettes et d'arboriculture autour du carrefour de la Croix-Verte. Une attention particulière sera apportée à l'organisation d'éventuels aménagements fonciers.

### **Article 4**

Dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute A16, une attention particulière sera portée à la continuité des biocorridors entre la forêt de Carnelle et la forêt de l'Isle-Adam, notamment par la construction et par le réaménagement de passages à faune respectivement au niveau du bois Carreau et au-dessus de la RN184. Les études puis la réalisation des aménagements sur la RN184 seront menées rapidement, de manière indépendante et anticipée.

### **Article 5**

L'aménagement devra intégrer la suppression du point de congestion que constitue le giratoire de la Croix-Verte. A ce titre, une étude spécifique sera rapidement menée pour apporter des solutions provisoires à la congestion de ce carrefour, soit par des mesures d'exploitation de la route, soit par des travaux provisoires anticipant la configuration définitive de l'échangeur.

### **Article 6**

Le conseil général du Val d'Oise, les communes de Montsoul et Maffliers et leurs populations seront associés à l'élaboration d'un projet de requalification de la RN1.

#### Article 7

La RN1 à Maffliers et Montsout (de la RD78 au carrefour de la Croix-Verte) a vocation à être déclassée et transférée au conseil général.

#### Article 8

Le financement commun aux projets de prolongement d'A16, de requalification de la RN1 et de réaménagement du carrefour de la Croix-Verte sera examiné en liaison avec la SANEF, concessionnaire du projet, et les collectivités territoriales intéressées afin d'assurer une sécurité financière équivalente aux 3 projets.

#### Article 9

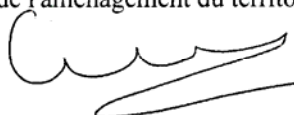
Un comité de suivi du projet sera mis en place, associant les services de l'Etat, des représentants des collectivités territoriales concernées, des représentants des milieux économiques dont les agriculteurs, des représentants syndicaux, des associations de protection de l'environnement.

#### Article 10

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le préfet de la région Ile-de-France, le préfet du Val d'Oise sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.


Fait à Paris, le **16 JUIL. 2008**

Le ministre d'Etat, ministre  
de l'écologie,  
de l'énergie, du développement  
durable  
et de l'aménagement du territoire



JEAN-LOUIS BORLOO

Le secrétaire d'Etat chargé des  
Transports



DOMINIQUE BUSSÉREAU