

- 4 NOV. 2014

3 8 9 2 4 8

Le Rapporteur,



Annexe 1 au décret n° DEVT1415170D

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de prolongement de l'autoroute A 16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne (article L. 11-1-1 3^{ème} alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 11-1-1 3^{ème} alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « *l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération* ».

A cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce document afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique de l'opération. L'ensemble des études déjà réalisées sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance de ces études auprès du siège de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France, 21-23 rue Miollis à Paris 15^{ème}.

1. Présentation de l'opération autoroutière

L'autoroute A 16 qui relie le nord de la France à l'Ile-de-France s'achève au niveau des communes de Presles et de l'Isle-Adam, dans le Val d'Oise. Sa continuité est assurée vers l'ouest par la RN 184 et vers l'est par la RN 1.

La RN 1 supporte aujourd'hui un trafic de 31 000 véhicules par jour. Aménagée à 2x2 voies, elle traverse les zones urbanisées de Maffliers et Monsoult avant de se raccorder à la RN 104 (Francilienne) par l'échangeur complexe de la Croix-Verte. Ponctuée de nombreux carrefours à feux générateurs de conflits entre le trafic de transit et le trafic local, la RN 1 n'offre pas le niveau de service requis sur cet axe très fréquenté. Des congestions importantes et récurrentes ainsi que des remontées de queues sont régulièrement observées sur la Francilienne et la RN 1 qui conduisent à des comportements d'évitement de la part des automobilistes qui empruntent alors une voirie locale mal adaptée y faisant naître des problèmes de sécurité et de nuisances.

Le projet de prolongement de l'autoroute A 16 consiste à substituer à la RN 1, une section autoroutière à deux fois deux voies non élargissable¹ depuis la fin actuelle de l'A 16 jusqu'à la Francilienne. Le projet inclut le réaménagement complet de l'échangeur de « La Croix Verte » ainsi qu'une requalification de la RN 1 qui sera déviée au niveau de sa section traversant les zones urbanisées de Maffliers et Monsoult.

¹ Le fait que l'autoroute soit non élargissable signifie qu'il n'est pas prévu à ce stade du projet, au regard des trafics attendus à terme, qu'un jour la route ait à être élargie au-delà des 2x2 voies prévues.

L'opération se décompose ainsi en :

- un réaménagement de la RN 1 sous la forme d'une liaison à 2x2 voies non élargissable avec statut d'autoroute comprenant :
 - l'élargissement et mise aux normes autoroutières de la RN 1 existante entre l'A 16 et le Bois Carreau, sur une longueur de 3,2 km ;
 - la réalisation d'une voie nouvelle à 2 x 2 voies entre le Bois Carreau et le carrefour de la Croix-Verte, sur une longueur de 2,4 km ;
- le réaménagement complet de l'échangeur de la Croix-Verte (14 km de voies créées ou réaménagées) ;
- la requalification de la RN 1 dans sa section déviée des traversées de Maffliers et de Montsoult sur 2,6 km.

2. Caractère d'utilité publique

Le caractère d'utilité publique du projet découle de ses objectifs :

- il s'agit de renforcer la cohérence du réseau de voies rapides dans le quart nord-ouest de l'Ile-de-France, en y raccordant l'A 16 et en supprimant l'obstacle que constitue le carrefour « La Croix Verte ». Il s'agit d'assurer sur la section concernée du réseau routier national le niveau de service requis par l'importance des échanges A 16-RN 104.
- il s'agit d'améliorer le cadre et la qualité de vie quotidienne des riverains sur le secteur concerné, à la fois par la suppression du trafic de transit sur la partie urbaine de la RN 1 qui sera requalifiée en boulevard urbain, et par le délestage des autres voiries locales qui sont aujourd'hui utilisées comme itinéraires d'évitement.

L'opération figure dans le projet d'octobre 2011 de schéma national des infrastructures de transport (SNIT), prévu par la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, au titre des enjeux de réduction de la congestion.

L'opération est également inscrite au nouveau schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF), approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal Officiel en tant qu'itinéraire à requalifier.

Les travaux du projet de prolongement de l'autoroute A 16 figure, en dehors de ceux relatifs à la requalification de la RN 1 déviée, au contrat de concession de la SANEF.

En l'application de l'article 1^{er} de son contrat de concession, la SANEF assurera la conception détaillée, le financement et la construction du prolongement de l'autoroute A 16 et du réaménagement de l'échangeur de « La Croix Verte ». Ces aménagements devront être mis en service au plus tard cinq ans après la déclaration d'utilité publique, selon l'article 7 modifié du contrat de concession. Au-delà, la SANEF assurera dans le cadre de sa concession l'entretien et l'exploitation des aménagements réalisés à l'exception de ceux qui, parce qu'ils s'intègrent naturellement dans un autre réseau ont vocation à relever de la compétence d'autres gestionnaires

La requalification de la RN 1 sera pour sa part financée dans le cadre du volet « mobilité » du contrat de plan Etat-région 2015-2020, qui a vocation à assurer le financement des projets de modernisation du réseau routier national non concédé.

Le coût du projet est estimé à 201 M€ TTC, aux conditions économiques de janvier 2012, dont 9,7 M€ pour la requalification de la RN 1 dans sa partie déviée.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique du 13 mai au 15 juin 2013.

Dans le cadre de l'enquête, les observations faites ont porté principalement sur la consommation d'espaces agricoles, l'organisation des transports collectifs et singulièrement de la ligne de bus 95-18 dans le secteur de la Croix-Verte et l'association des parties prenantes au projet et à sa mise en œuvre. Elles ont aussi concerné la gestion des eaux et le risque inondation en lien avec le projet.

Dans son rapport en date du 5 août 2013, le commissaire-enquêteur conclut à un avis favorable sans réserve sur la demande d'utilité publique, assorti de deux recommandations en lien avec les observations recueillies.

La première recommandation porte sur la nécessité de mettre en place dès à présent une concertation renforcée entre le maître d'ouvrage et les diverses parties concernées par le projet pour établir un projet final détaillé prenant en compte, autant que possible, les diverses observations formulées.

Cette recommandation qui porte sur la question de la concertation ultérieure, celle de la consommation des emprises agricoles et celle de l'organisation du bus 95-18 sera prise en compte par le maître d'ouvrage.

S'agissant de la concertation, le maître d'ouvrage entend poursuivre la concertation locale dans le cadre des études de conception détaillée qui succèdent aux études préalables à la DUP de manière à répondre aux besoins d'information exprimés lors de l'enquête publique. Notamment, la SANEF, qui doit assurer la réalisation du prolongement de l'A 16, sera invitée par l'Etat à mener cette concertation.

S'agissant de la question des emprises agricoles, l'optimisation du tracé qui a émergé à l'issue des concertations a permis de faire baisser l'estimation des surfaces agricoles consommées, de 65 à 42,1 ha. Cette surface de 42,1 ha qui est considérée par la profession agricole comme un maximum ne sera pas dépassée. Le maître d'ouvrage s'engage à mettre tout en œuvre pour respecter ce seuil.

Concernant la question du bus 95-18, elle renvoie à la question de l'organisation de la desserte de la commune d'Attainville. Cette commune est actuellement desservie par le bus 95-18 qui assure la liaison entre Cergy et Roissy par la Francilienne. En quittant son arrêt, le bus reprend une bretelle d'accès direct à la Francilienne en direction de Roissy. La modification des échanges liée au projet dans le secteur de la Croix-Verte pourrait conduire en principe à la suppression de cette bretelle.

En liaison avec le projet, le STIF réfléchit à une éventuelle modification des conditions de desserte, notamment en mutualisant l'arrêt à un parking relais qui conduirait à délocaliser l'arrêt existant. Au stade actuel, le projet est prévu pour permettre de maintenir la desserte actuelle d'Attainville.

La deuxième recommandation porte sur la gestion des eaux et des risques d'inondation pouvant être générés par la mise en place du projet.

Les enjeux sont principalement liés aux infiltrations d'eau. Le maître d'ouvrage inscrit son action dans le cadre de la réglementation en vigueur. Les études relatives à la gestion des eaux et des

risques d'inondations ont été menées conformément à la loi sur l'eau, au plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) et au schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE). Le dossier d'enquête et notamment l'étude d'impact qui anticipe ces études présente un niveau de détail conforme à la pratique pour une opération de cette envergure. Les études de projet réalisées après la déclaration d'utilité publique permettront d'apporter les approfondissements nécessaires. Dans tous les cas, le projet sera soumis pour sa réalisation à l'obtention des autorisations requises au titre de la loi sur l'eau.

S'agissant de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanismes, le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable sans réserve aux dossiers de mise en compatibilité des six communes concernées par le projet (Attainville, Baillet-en-France, Maffliers, Nerville-la-Forêt, Presles et Montsault).