

Compte-rendu de la Réunion du 30 octobre 2007 Agir Autrement / DREIF

- Agir Autrement Mme Binsztock
 Mme Boisseau
 M. Le Monnier

- DREIF M. Nègre
 M. Cournet

Le maître d'ouvrage et les membres de l'association ont discuté de la solution proposée par l'association et de l'interprétation qu'en a faite le maître d'ouvrage pour l'analyser en réunion publique du 25/10.

L'association a notamment expliqué les principes qui soutiennent sa proposition :

- séparation des flux de transit et des flux locaux
- aménagements dirigeant les flux de transit sur un itinéraire A16, RN184 et Francilienne
- maintien et restauration de la RN1 pour les flux locaux avec déviation locale à

Montsoul/Maffliers pour soulager les riverains

- aménagement de la Croix Verte afin de respecter, voire de provoquer, cette séparation des flux

La DREIF a ensuite expliqué l'analyse qu'elle en avait faite :

- la séparation des trafics proposée consiste à reporter le flux de transit (RN104 Est vers A16 Nord) sur la Francilienne (entre la Croix Verte et la RN184) ; ce supplément de trafic (environ 1000 veh/h dans le sens le plus chargé) provoquerait sur la Francilienne des saturations (4000 veh/h dans le sens le plus chargé) qui rendrait nécessaire son élargissement. A l'horizon 2015, cet élargissement serait donc rendu nécessaire par ce supplément de trafic (propre à la solution D et à la solution « Agir Autrement ») et non par l'accroissement du trafic de rocade. Par contre, comme le note Agir Autrement, cet élargissement ne serait pas nécessaire sur la RN184.

- même pour accueillir un trafic plus local (notamment Bassin de Sarcelles -> Sud de l'Oise), la RN1 devrait être remise aux normes pour être mieux insérée dans son environnement et être plus sécurisée (traitement des eaux, circulation agricole, passage faune, bandes d'arrêt d'urgence...) et sa déviation devrait être réalisée en 2x2 voies dénivelées (comme la RD301 au Sud). Son tracé serait alors très proche de la solution B. Cette déviation/mise-au-norme est réalisée dans le cadre des solutions A, B et C ; elle doit donc être prise en compte dans le coût de la solution « Agir Autrement » pour que cette solution présente le même niveau d'insertion environnementale. Or son coût serait relativement proche de celui de la solution B (environ -20%) car l'essentiel des dépenses estimées dans la solution B est dû aux mesures d'insertion environnemental et à la déviation plutôt qu'à son statut autoroutier.

- concernant la Croix Verte, le schéma proposé par Agir Autrement n'est pas jugé suffisant pour accueillir l'ensemble des échanges existant. Cependant, le schéma proposé par la DREIF reprend le

souhait de l'association de ne pas créer de lien direct entre la Francilienne et la déviation de la RN1 vers le Nord (elle empêche même les liens indirects). Par contre, elle maintient les liens directs entre la Francilienne et la RD301 au Sud car ces flux sont trop importants pour les faire passer sur la voirie locale.

Ensuite, le problème de la continuité de la RN1 le long de l'A16 existant est soulevé. Agir Autrement estime que cette continuité est au coeur de sa proposition car elle permet de séparer les flux de transit des flux locaux.

La DREIF considère 2 aspects dans cette demande :

- la séparation des flux de transit (A16) de flux locaux (RN1).
- le maintien de circulations locales (circulations douces et agricoles) entre les communes voisines

qui passait autrefois par la RN1.

Sur le premier point, la DREIF fait remarquer que c'est le traitement approprié de la Croix Verte qui "commande" la séparation des flux. Cette séparation peut se faire au niveau de l'échangeur A16/RN184/RN1 actuel sans nécessiter cette continuité de la RN1 plus au Nord. Par ailleurs, A16 étant gratuite sur cette section, la disparition de la RN1 ne pose pas de problème de coût pour la circulation locale en voiture.

Sur le second point, la réunion de l'Isle-Adam a montré qu'un chemin existant permettait un itinéraire parallèle mais qu'il était très mal connu de la population. Un effort sur la signalisation et sur le raccordement à la voirie locale devrait être fait par les responsables de la voirie locale (mairies, département).

L'association attire ensuite l'attention sur les problèmes de congestion sur la RN184 dus aux bretelles à une voie entre A16 et la RN184 ; ce problème n'est pas traité dans les solutions A, B et C. La DREIF explique que ce problème n'a pas été traité car il n'entrait pas dans la problématique initiale (prolonger A16 jusqu'à la Francilienne vers l'Est). La DREIF reconnaît que ce problème est résolu par les solutions D et "Agir Autrement" mais pas par les solutions A, B et C. Si une de ces solutions est retenue, ce problème pourra être étudié en lien avec le projet d'A16. Cependant, la résolution de ce problème dans le cas des solutions A, B et C devrait pouvoir se faire par un élargissement des bretelles existantes. Le coût de cette mesure serait donc assez négligeable, comparé au coût de la refonte totale de l'échangeur A16/RN184 nécessaire dans le cadre des solutions D et « Agir Autrement ».

Pour terminer, les participants abordent des thèmes plus généraux en lien avec le débat : aménagement de la zone, circulation routière sur la RD301 et desserte de la Plaine de Sarcelles, préservation de la plaine de France et de ses espaces agricoles.

Complément au compte-rendu de la réunion du 30-10 à la DREIF

1. Agir Autrement rappelle que ses schémas doivent être compris dans le sens nord / sud (prise en compte du trafic de l'A16 par les axes N184 et N1), comme pour les autres tracés, et non dans le sens Sarcelles ou Roissy / L'Isle-Adam.
2. La DREIF considère que la séparation des flux destinés à la N1 d'une part, à la N184 d'autre part peut être réalisée par une signalisation adaptée à la Croix-Verte et à la jonction N1 / N184.
Agir Autrement confirme qu'à son sens, la séparation des flux de "transit" et "local" nécessite la séparation des voies A16 et N1 entre l'Isle Adam et la jonction avec la N184 et une signalisation adaptée.
3. La DREIF indique que le seuil de passage à 2x3 voies sur la Francilienne ou la N184 se situe aux environs de 4000 véhicules/heure. Agir Autrement et la DREIF sont d'accord sur le fait que dans la solution alternative, la N184 ne nécessitera pas de passage à 2x3 voies.
Dans l'estimation haute de la DREIF, la Francilienne atteindra 4000 véh./h en 2015. Pour Agir Autrement, le passage éventuel à 2x3 voies entre la Croix-Verte et la N184 ne sera pas dû au tracé proposé mais à une éventuelle augmentation du trafic entre Roissy et Cergy.
4. Le coût de la solution Agir Autrement doit être revu par la DREIF. La N184 ne passe pas à 2x3 voies, et l'éventuel passage à 2x3 voies de la Francilienne ne doit pas être imputé aux caractéristiques du tracé Agir Autrement. D'autre part, le point noir à la jonction N184/N16 doit être traité dans tous les cas et vient donc alourdir le coût des autres tracés.
La remise aux normes de la RN1 ne peut être imputée au tracé Agir Autrement, dans lequel la RN1 reste inchangée entre la N184 et Maffliers. Contrairement à la DREIF qui estime la différence de coût entre la solution B et celle d'Agir Autrement à 20% pour la N1, Agir Autrement estime que le calcul doit être observé au plus près, la N1 restant une nationale inchangée jusqu'à Maffliers (alors que dans les tracés A,B,C elle devient autoroute) et que le contournement de Montsoult/Maffliers se fait par une 2x2 voies non autoroutière.
5. Comme la Maîtrise d'Ouvrage, Agir Autrement ne souhaite pas la multiplication des échangeurs.
6. Pour Agir Autrement, le chemin qui longe la A16 entre L'Isle-Adam et la N184 n'est pas une vraie voie de circulation mais prouve la nécessité d'une voie non autoroutière et permettrait la séparation N1/A16 sans nouvelle destruction de forêt.