

Claude FERE
5 Rue Henry Crépin

95 840 VILLIERS ADAM

Villiers, le 29 octobre 2007

C N D P
59 avenue de l'Europe

95 330 DOMONT

Objet : Débat public
Prolongement de l'A16

A l'attention de Madame BREVAN

Madame,

Je vous adresse ce courrier avec un certain retard dû a des impératifs personnels qui m'ont empêché d'assister aux réunions que vous avez organisées.

Je tiens à vous remercier pour les documents très complets que vous avez bien voulu m'adresser et que j'ai lu avec attention.

Afin d'élargir le débat sur notre environnement, je souhaiterais vous faire part de quelques réflexions, à savoir :

Pour des voies de circulation prévues à des vitesses autorisées de 90 à 110 km/h, il est impératif que leurs conceptions soient réalisées avec des courbes les plus allongées possibles, dans la mesure évidemment de conditions environnementales favorables ; ce qui est souvent le cas dans notre département, une voie en courbe allongée a pour avantage de :

- 1) favoriser une vitesse des véhicules régulière, sans à coup et économique en carburant
- 2) donner une visibilité plus grande vers l'avant permettant d'anticiper et de réagir plus rapidement lors d'un incident
- 3) d'éviter des accidents à répétition comme pour :
 - ☞ a) le secteur de l'échangeur proche de Baillet-en-France
 - ☞ b) la bretelle d'accès de la N184 vers la N1 de l'échangeur proche de Villiers-Adam. Cette bretelle a été réalisée en « chicane allongée » très très dangereuse !!! Pourquoi ?

- ☞ c) la connexion de la N184 venant de Cergy vers la N1 qui passe de deux voies sur une voie avant de se prolonger sur une courbe très courte et très dangereuse, génère chaque jour d'interminables bouchons

Je signale que les 3 paragraphes (a-b-c) ci-dessus sont l'objet d'un nombre important d'accidents qui auraient pu et pourraient être évités.

Afin de ne pas rester sur une note pessimiste et de ne parler que des trains qui n'arrivent pas à l'heure, je tiens à vous confirmer ici la qualité de conception et de réalisation de l'échangeur de Méry-sur-Oise / Frépillon qui me semble adaptée aux conditions de circulation du XXI^{ème} siècle et bien intégrée dans l'environnement.

Je me permettrais simplement de signaler la dangerosité de la courbe de la connexion de la voie venant de Paris-Taverny vers Beauvais-Amiens, dont le revêtement de la chaussée n'a pas été relevé de façon satisfaisante de manière à faire profiter aux véhicules d'un appui suffisant pour lutter contre la force centrifuge importante dans une courbe aussi courte.

Je vous informe, en outre, que la seule motivation qui m'anime dans ce débat public, c'est la sécurité des automobilistes et compte tenu de ce que je viens de développer dans ce qui précède, je m'interroge lorsque vous présentez la solution A comme celle « qui représente le plus d'avantages ». Je n'ose penser que les solutions b, c, d, ne sont que des leurres ! Si cette solution a été présentée comme solution de base en 2006 et qu'elle semble être déjà dans le choix définitif, à quoi donc aura servi le débat public ?

Vous conviendrez avec moi que des automobilistes roulants à 110 km/h sur cette autoroute à deux voies venant de Beauvais et du Nord vont être contraints de réduire à 60 ou 40 km/h leur vitesse initiale du fait d'une courbe aussi réduite, consécutif d'un changement de direction à angle droit, il semble en être de même pour la voie se dirigeant vers l'échangeur de la Croix-verte !

Compte tenu de la technologie actuelle des automobiles, sans parler des évolutions du futur, il conviendrait de définir au plus vite, une prise de position plus adaptée aux exigences du XXI^{ème} siècle. Il serait pour ma part souhaitable d'utiliser une partie du triangle, qui semble être l'objet de « polémique » pour réaliser un ouvrage de qualité avec des courbes allongées offrant une sécurité pour nous tous ainsi que pour les générations à venir.

S'il s'avérait nécessaire de déplacer d'un kilomètre des champs de fraises pour éviter des accidents en série, alors prenons la décision de déplacer ces champs de fraises, cela ne changera ni leur qualité ni leur goût.

Si comme je l'évoquais plus haut, votre solution de base a déjà fait l'objet d'une étude de faisabilité et que le processus soit déjà engagé sur le choix définitif de la solution A, je crains que l'avenir de cette réalisation pose encore de sérieux problèmes, car des connexions aussi inadaptées ne manqueront pas de générer bon nombre d'accidents ! .

En conclusion, je suis au regret, Madame de vous préciser que je ne cautionnerai pas le projet A sans une remise en question fondamentale du choix définitif des connexions dans leur ensemble.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

P.J. plans de détail avec solution B complétée

P.S. (projet d'un tracé d'autoroute du futur)

Vous pourriez faire plancher, si cela est de votre compétence, vos jeunes ingénieurs sur un projet ayant comme sujet le tracé autoroutier destiné à relier un point a)

– fin de l'autoroute actuel A16 venant de Beauvais, du pont de l'Oise – à un point b)

– Roissy Charles-de-Gaulle –

avec comme conditions, de permettre de rouler sur deux fois 2 voies en continu dans les deux sens à une vitesse stabilisée de 110 km/h et avec un maximum de sécurité pour les automobilistes.

Ayez l'amabilité de m'informer, si cela est réalisable, ainsi que des conclusions après étude que vous pourrez considérer comme la solution cinq ou B+ !

Avec mes remerciements.



QUATRE SOLUTIONS PRÉSENTÉES AU DÉBAT PUBLIC

Quatre tracés différents sont présentés au débat. À chacun d'entre eux a été attribuée une couleur. Chaque solution de tracé est respectivement nommée A, B, C et D.

Les trois premières solutions emprunteraient une partie de la RN 1 sur 4 km puis nécessiteraient une section nouvelle (de 3,5 à 5 km) pour aller se connecter jusqu'à la Francilienne. La solution D nécessiterait l'élargissement à 2x3 voies de la RN 184 puis de la RN104 jusqu'à la Croix-Verte, ainsi que des reprises lourdes au niveau des échangeurs.

Les quatre solutions intègrent un aménagement de la Croix-Verte spécifique à chacune.



Source : DREIF/POd/DMO3 - Fond de plan : SCAN 25 © IGN 1981 - 2003

Cartographie des 4 solutions

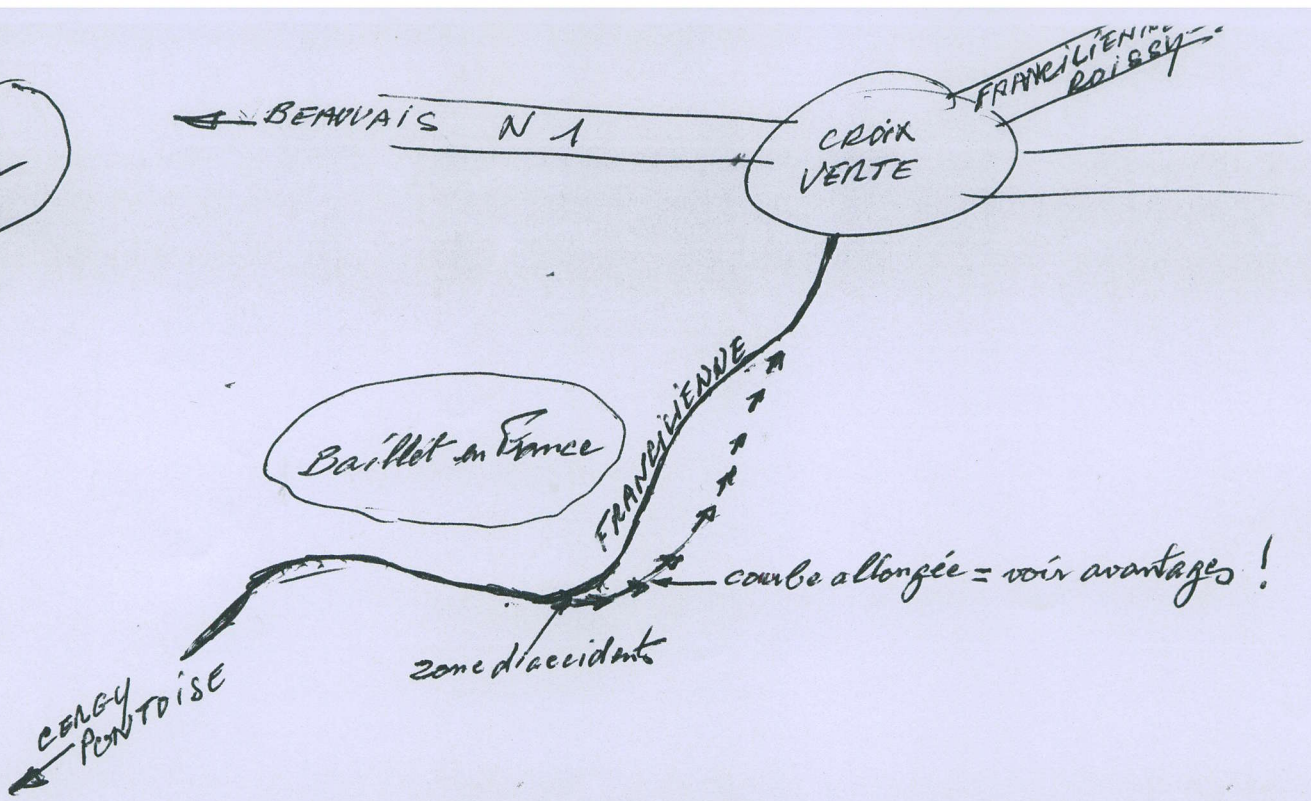


LA REQUALIFICATION DE LA RN1

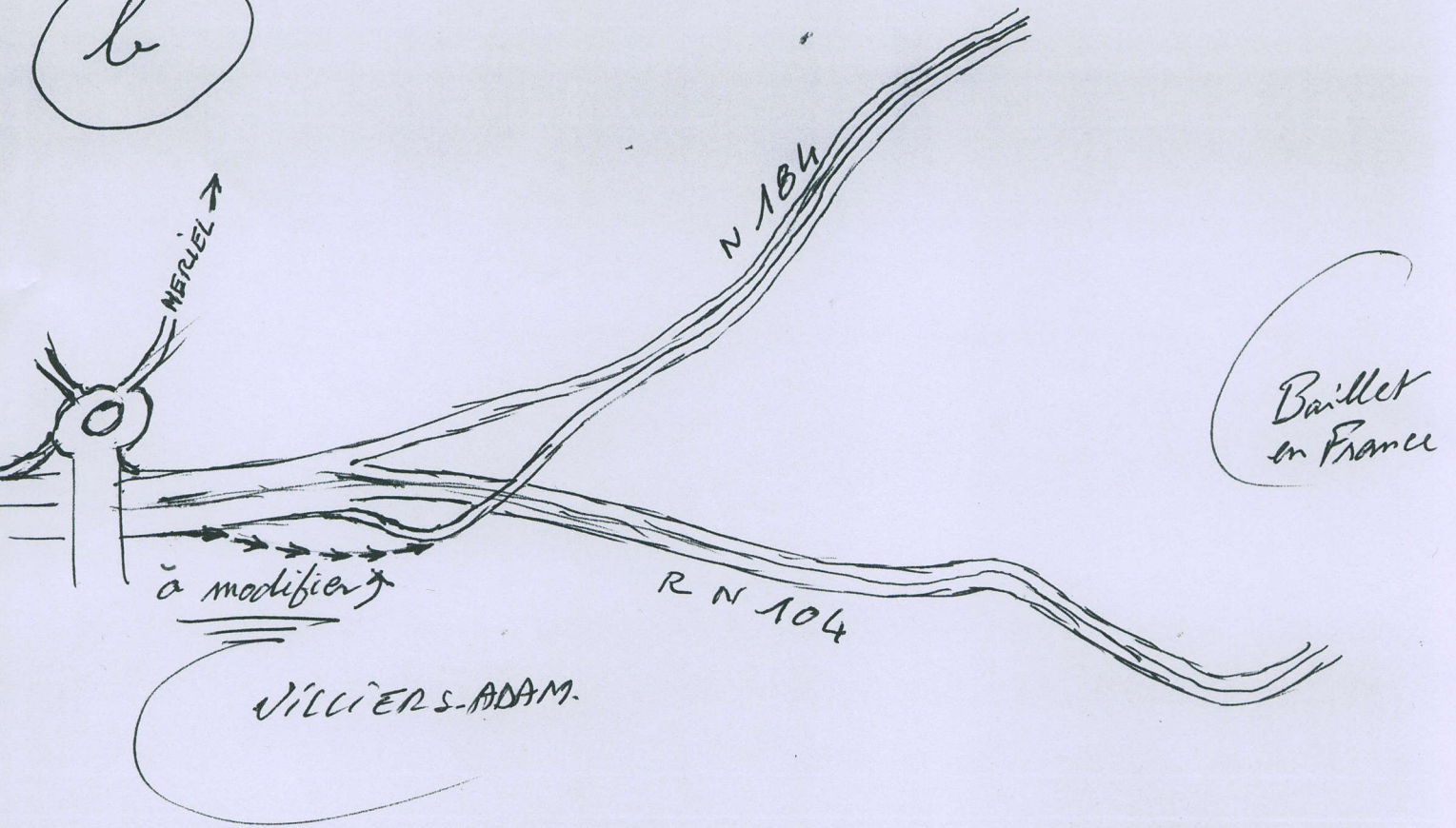
Quel que soit le tracé retenu pour le prolongement de l'A16, la requalification de la RN1 dans Montsoult et Maffliers serait réalisée. Cette opération est associée au prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne mais indépendante du choix de la solution qui, dans tous les cas, entraînerait une diminution de trafic de plus de 70% sur la RN1.

Le profil de la RN1 actuelle (2x2 voies) ne serait donc plus adapté. Aussi, afin de contraindre le trafic de transit à ne plus emprunter la RN1 et afin d'améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants, la requalification consisterait à réduire la RN1 à 2x1 voie et à réaliser des aménagements urbains (trottoirs, pistes cyclables...) affichant la volonté de reconquête de cet axe qui pourrait devenir alors voire départementale.

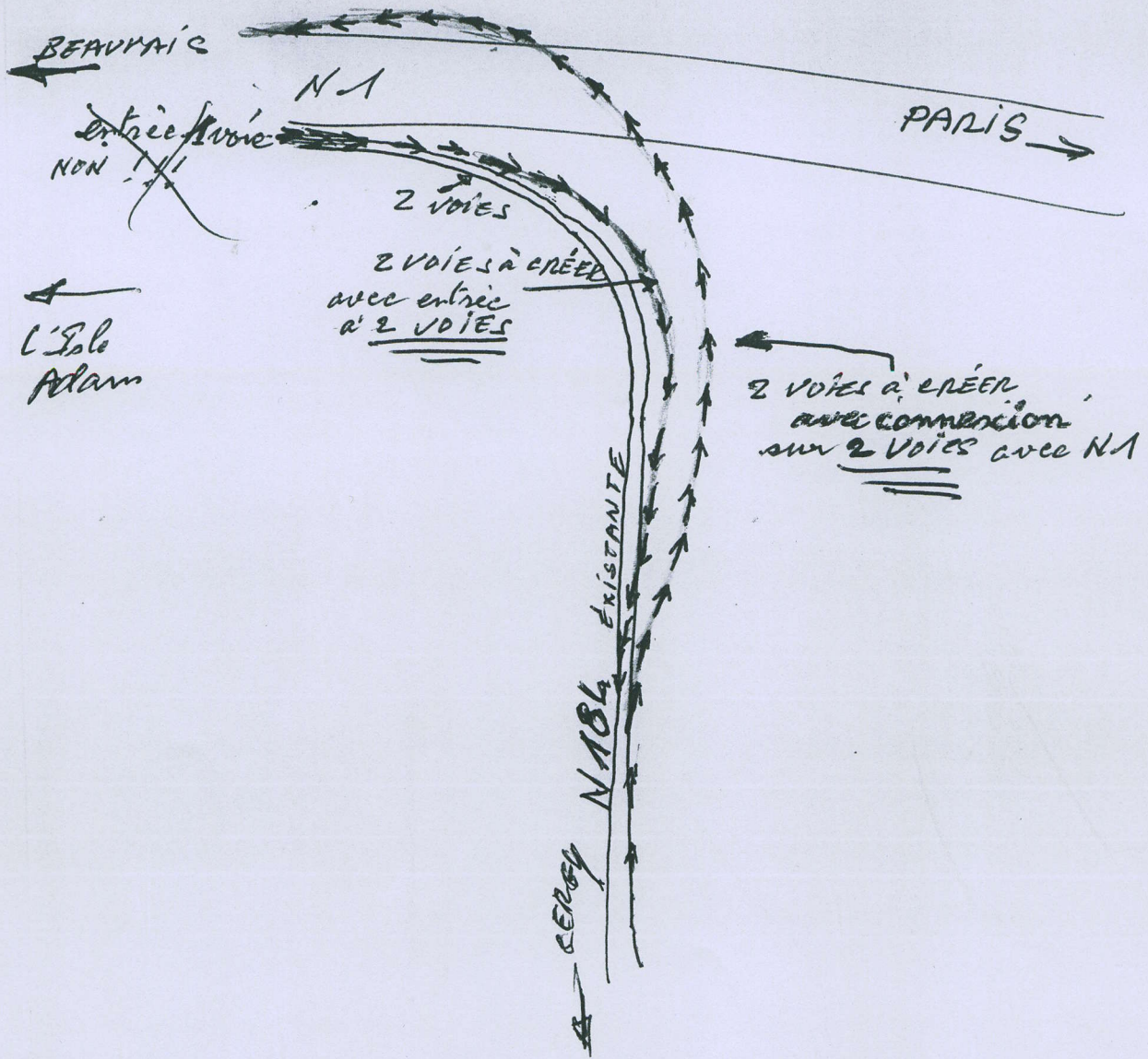
a



b



C



d

CONNEXION
A16 - FRANCILIENNE

