

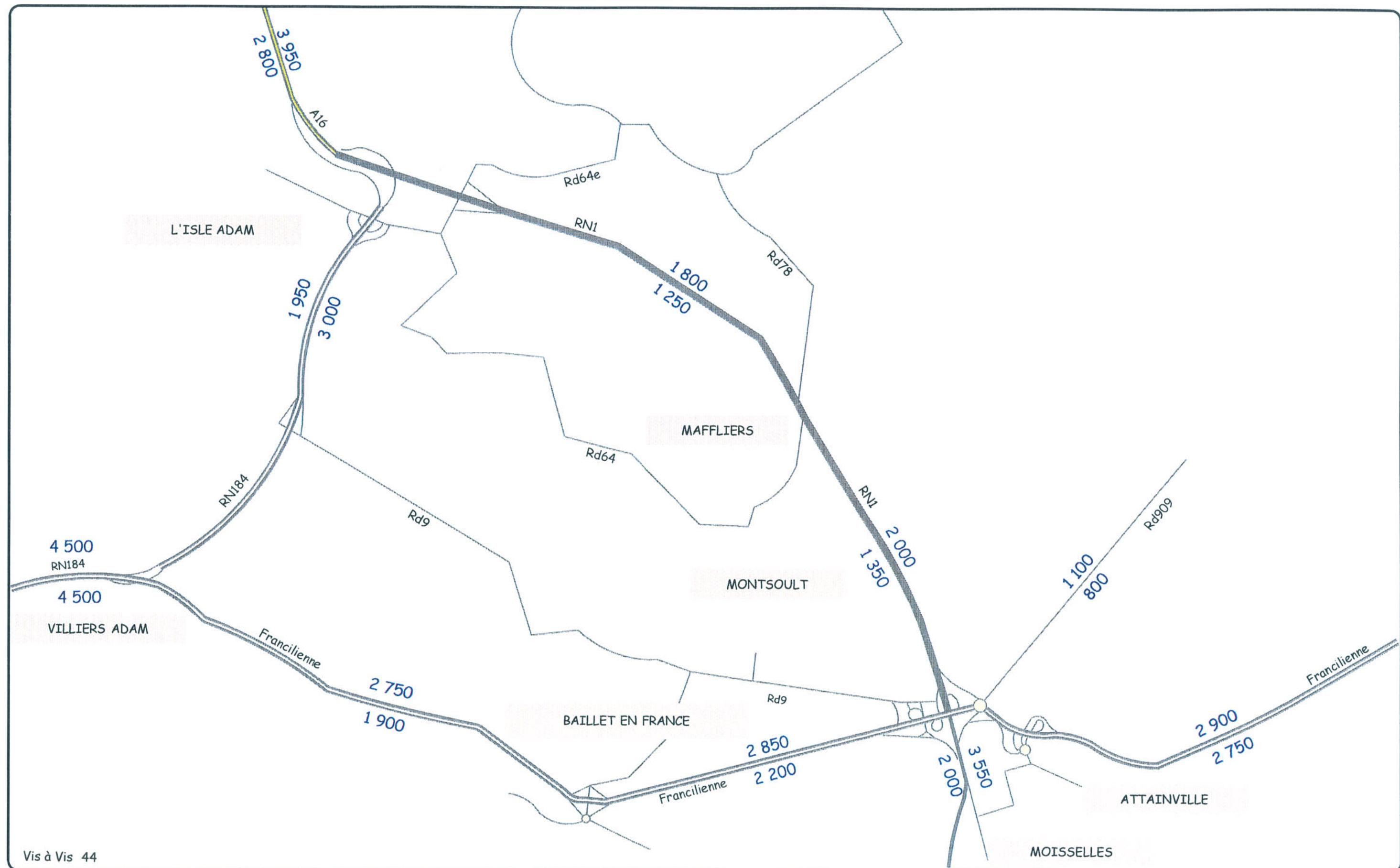
### **3.2 Horizon 2015**

#### **3.2.1 Hypothèse de réseau**

Outre le prolongement d'A16, objet des tests présentés par la suite, le réseau de référence intègre les principaux projets suivants :

- ↳ Le contournement de Roissy (avec la liaison Meaux-Roissy et la fin de l'élargissement d'A104 en Seine-et-Marne),
- ↳ L'élargissement d'A1 entre Saint Witz et Roissy (au Nord de la Francilienne),
- ↳ La mise en voie rapide de la Rd317 (ex-RN17 avec nouveau diffuseur du Thillay et le barreau de liaison entre la Rd47 et la Rd902),
- ↳ Le B.I.P. prolongé en voie rapide jusqu'à la déviation de la Rd84 à Garges-lès-Gonesse et aménagé en Avenue du Parisis (Boulevard Urbain) de Garges-lès-Gonesse via Sarcelles (Rd301) jusqu'à Saint Gratien en traversée de la Vallée de Montmorency,
- ↳ Le T.C.S.P. sur la Rd301 (ex-RN1) en Seine Saint Denis,
- ↳ La dénivellation du carrefour Rd301 / Rd125 et la requalification de la Rd125 en traversée de Sarcelles Village,
- ↳ La liaison Rd928 – Rd311 à Deuil la Barre,
- ↳ La Déviation de Montlignon (RD909),
- ↳ L'aménagement d'une 5<sup>ème</sup> file d'entrecroisement sur l'Autoroute A15 entre le B.I.P. et A115,
- ↳ Le prolongement de la Rd411 (11<sup>ème</sup> Avenue) entre le diffuseur d'A15 et la Rd48 à Herblay,
- ↳ L'aménagement de l'échangeur RN184 / A15,
- ↳ Le ½ Diffuseur de Fontenay en Parisis sur la Francilienne (mis en service courant 2006),
- ↳ V88 (en déviation Sud Ouest de Cergy),
- ↳ Elargissement d'A1 au niveau du Bourget (entre RN2 et A3 : projet réalisé fin 2006) et de l'Autoroute A3 entre GARONOR et l'A86.

## Estimation des Trafics en Référence à l'Horizon 2015 : HPS "Fil de l'eau"



### **3.2.2 2015 - Situation de Référence**

Les résultats obtenus sur la simulation de référence à l'Horizon 2015 sont détaillés page suivante. Sans aménagement spécifique sur le secteur d'étude, les principaux problèmes de circulation relevés en état actuel ne pourront que s'aggraver compte tenu des évolutions de la demande de trafic attendue à l'Horizon 2015.

L'augmentation de trafic sera particulièrement sensible sur la Francilienne côté Roissy (impact du contournement de Roissy et du développement de Roissy) ainsi que sur la RN184 côté Cergy-Pontoise. Ces évolutions de trafic conduiront à une saturation de la Francilienne en différentes sections notamment entre l'Autoroute A1 et la RD301 et entre l'Autoroute A115 et la RN184.

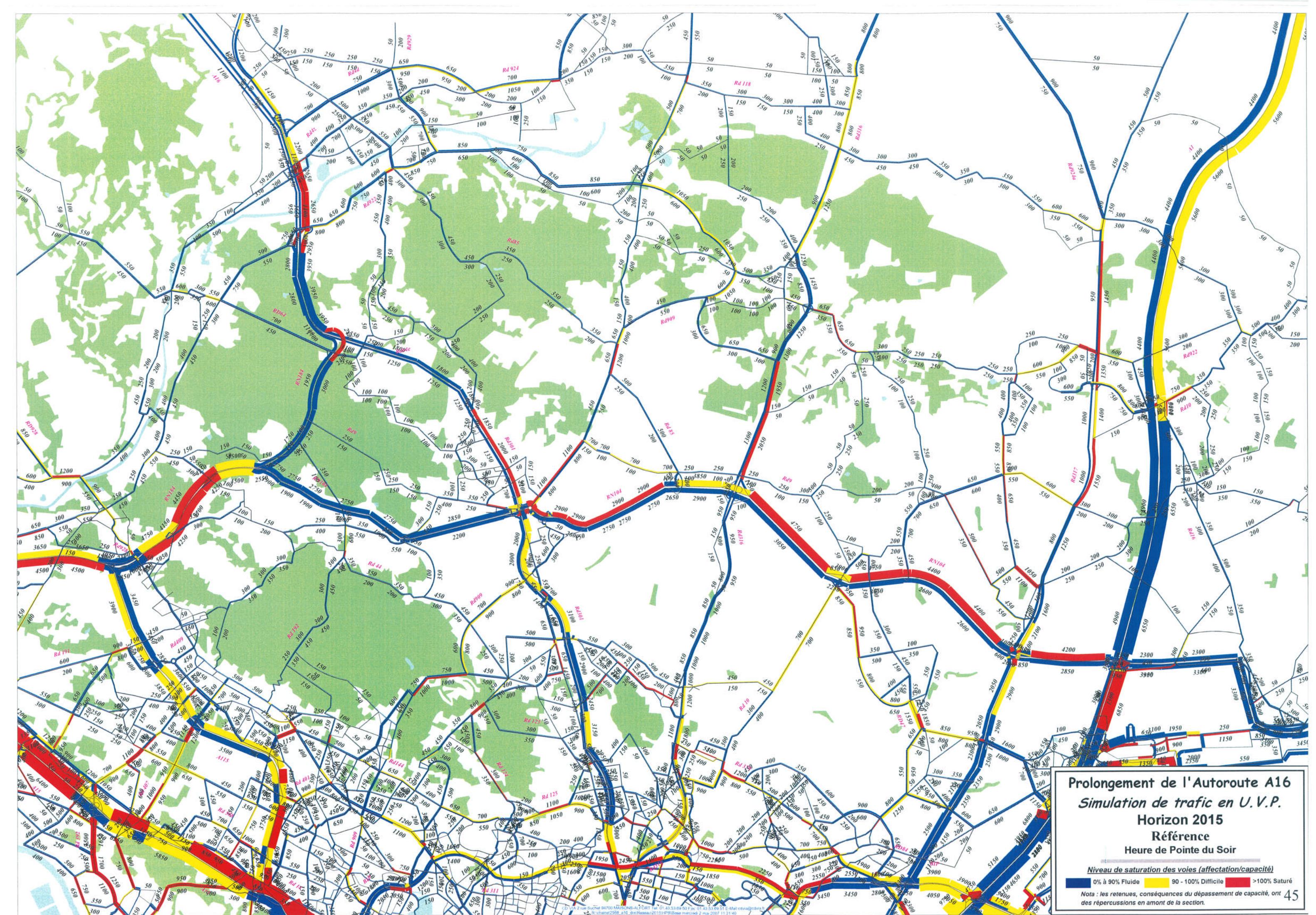
Au-delà du manque de capacité de la Francilienne en débouché du giratoire plan de la Croix Verte, il apparaît à cet horizon un manque de capacité général de cet itinéraire s'il devait être maintenu à 2 X 2 voies.

Les temps de parcours simulés à cet horizon confirment bien cet état de fait avec, en pointe :

- ﴿ Un temps estimé en 2015 sur la Francilienne, entre A1 et A15, qui atteindra plus de 50 minutes le soir (contre 28 minutes en état actuel),
- ﴿ Et, pour parcourir l'itinéraire depuis A1 vers A16 via la RN1 Maffliers-Montsoult un temps estimé à plus de 39 minutes en 2015 (contre près de 28 minutes en état actuel).

En traversée de Montsoult-Maffliers, les évolutions de trafic attendues à l'Heure de Pointe du Soir sont de l'ordre de + 10 % par rapport à l'actuel, ce qui dégradera sensiblement les conditions de circulation sur la RN1.

On notera également la saturation de la RD301 vers la Province depuis la réduction de deux à une file au niveau de Chambly avec le risque d'entraîner des retenues plus importantes pouvant remonter jusqu'au tronc commun A16 / RN1.

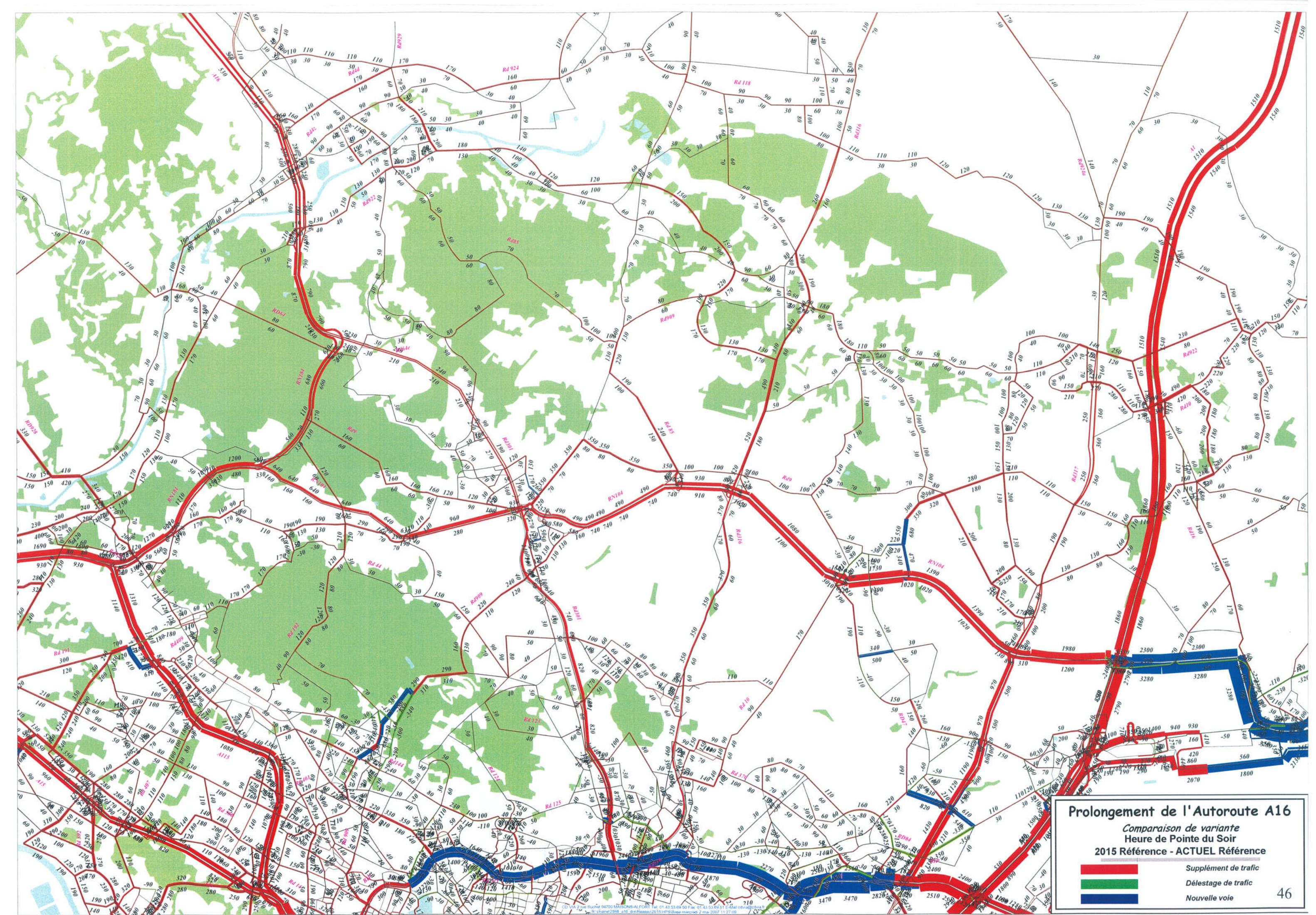


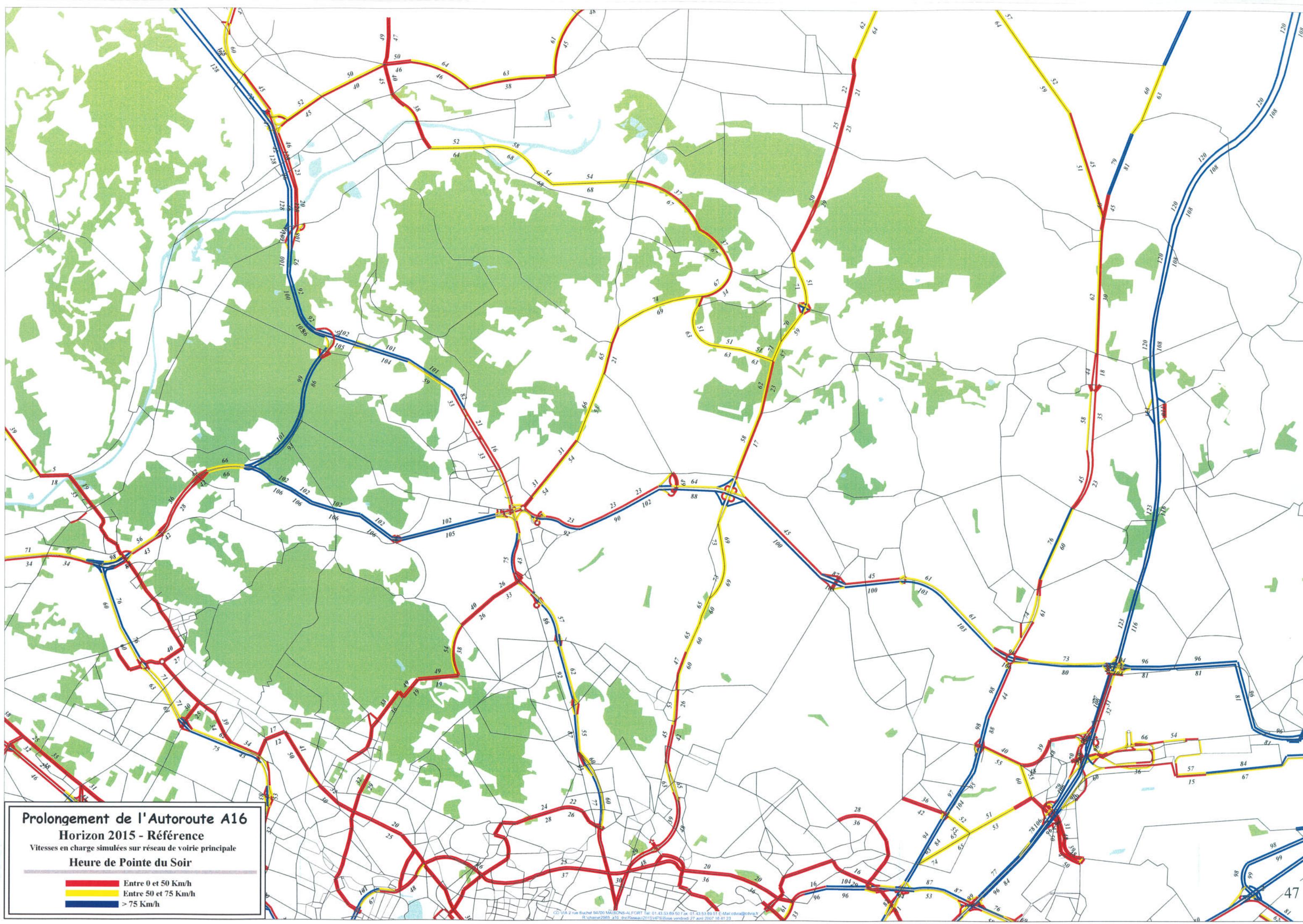
Prolongement de l'Autoroute A16  
*Simulation de trafic en U.V.P.*  
Horizon 2015  
Référence  
Heure de Pointe du Soir

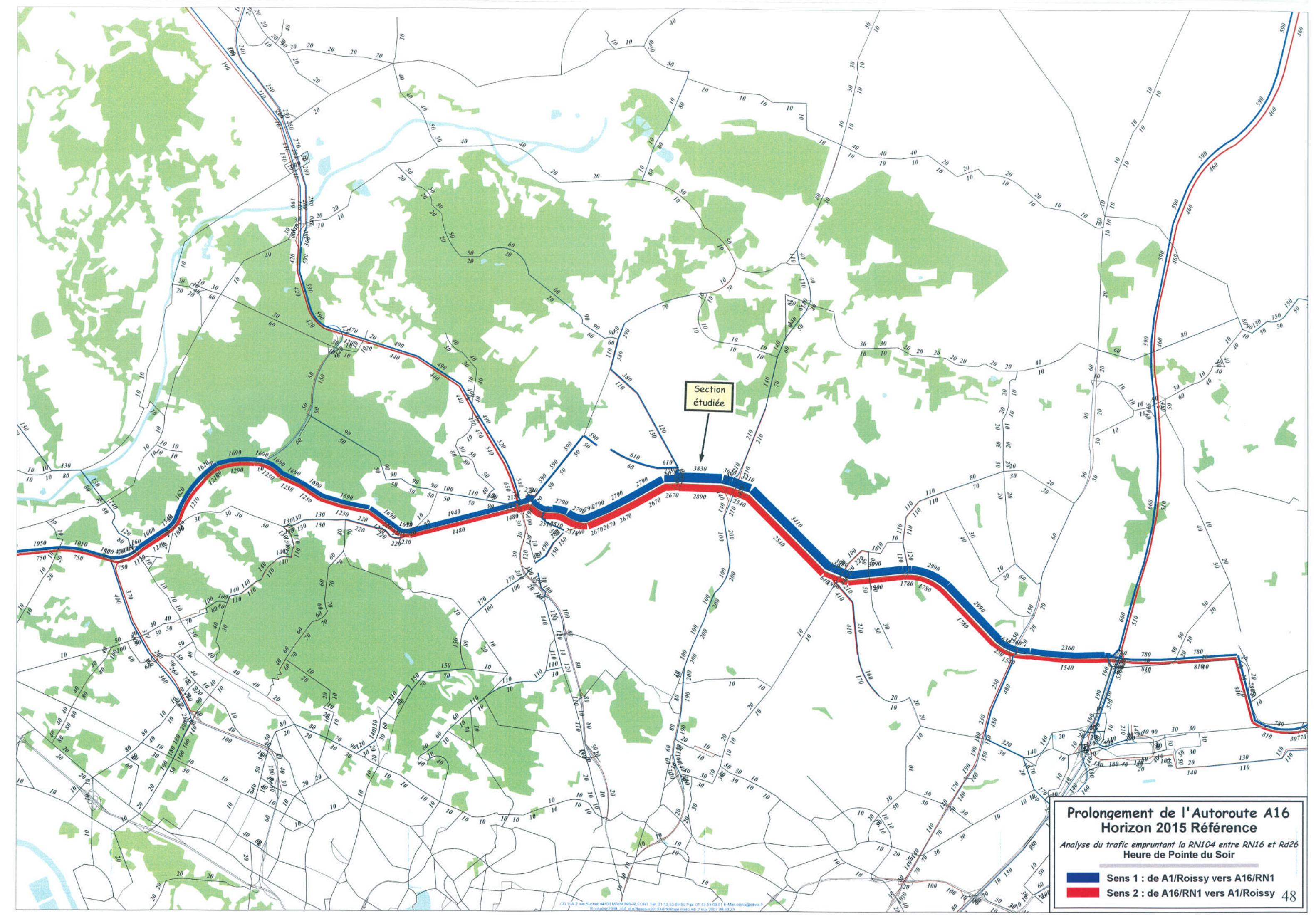
**Niveau de saturation des voies (affection/capacité)**

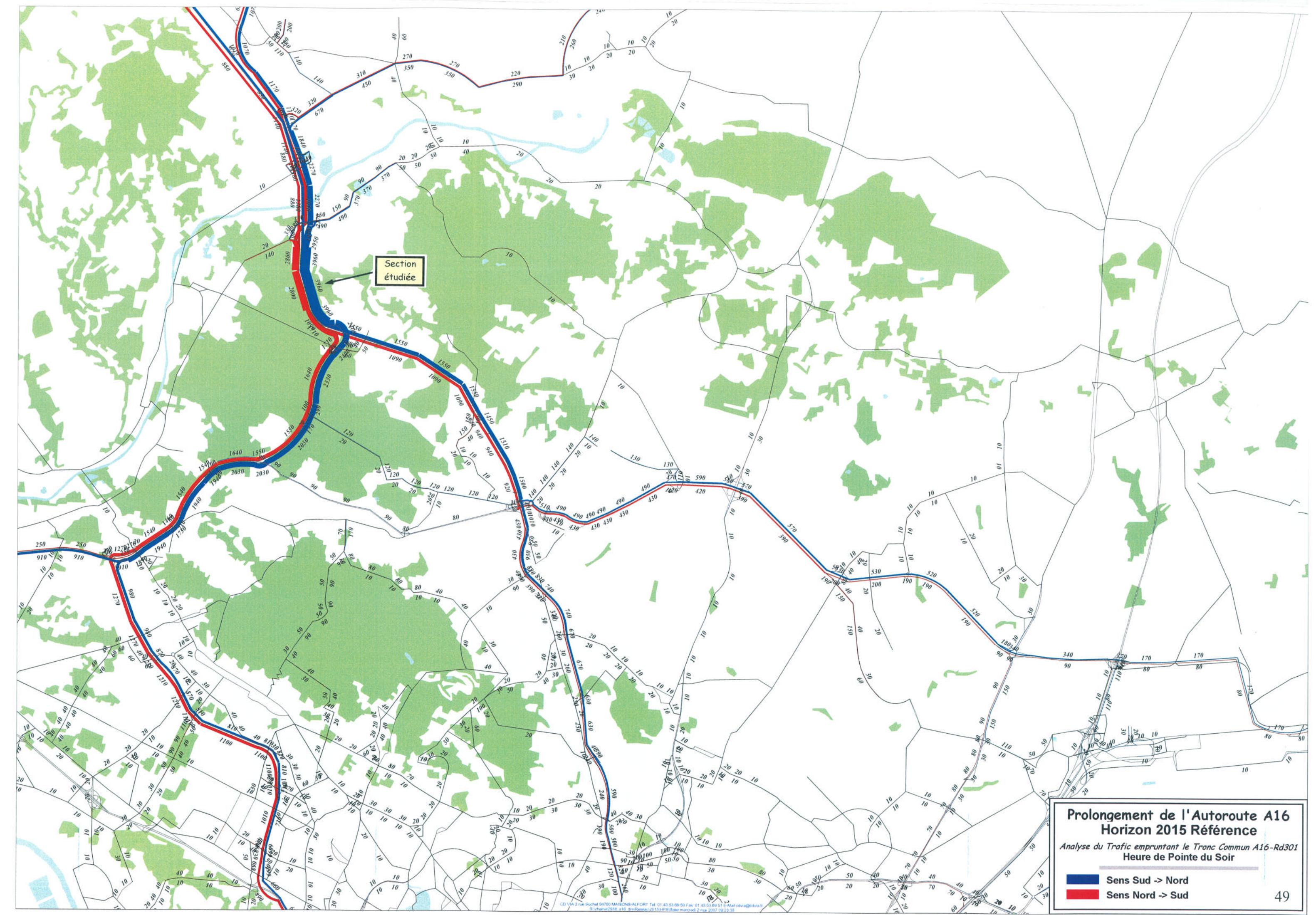
0% à 90% Fluide      90 - 100% Difficile      >100% Saturé

Nota : les retenues, conséquences du dépassement de capacité, ont des répercussions en amont de la section. 45

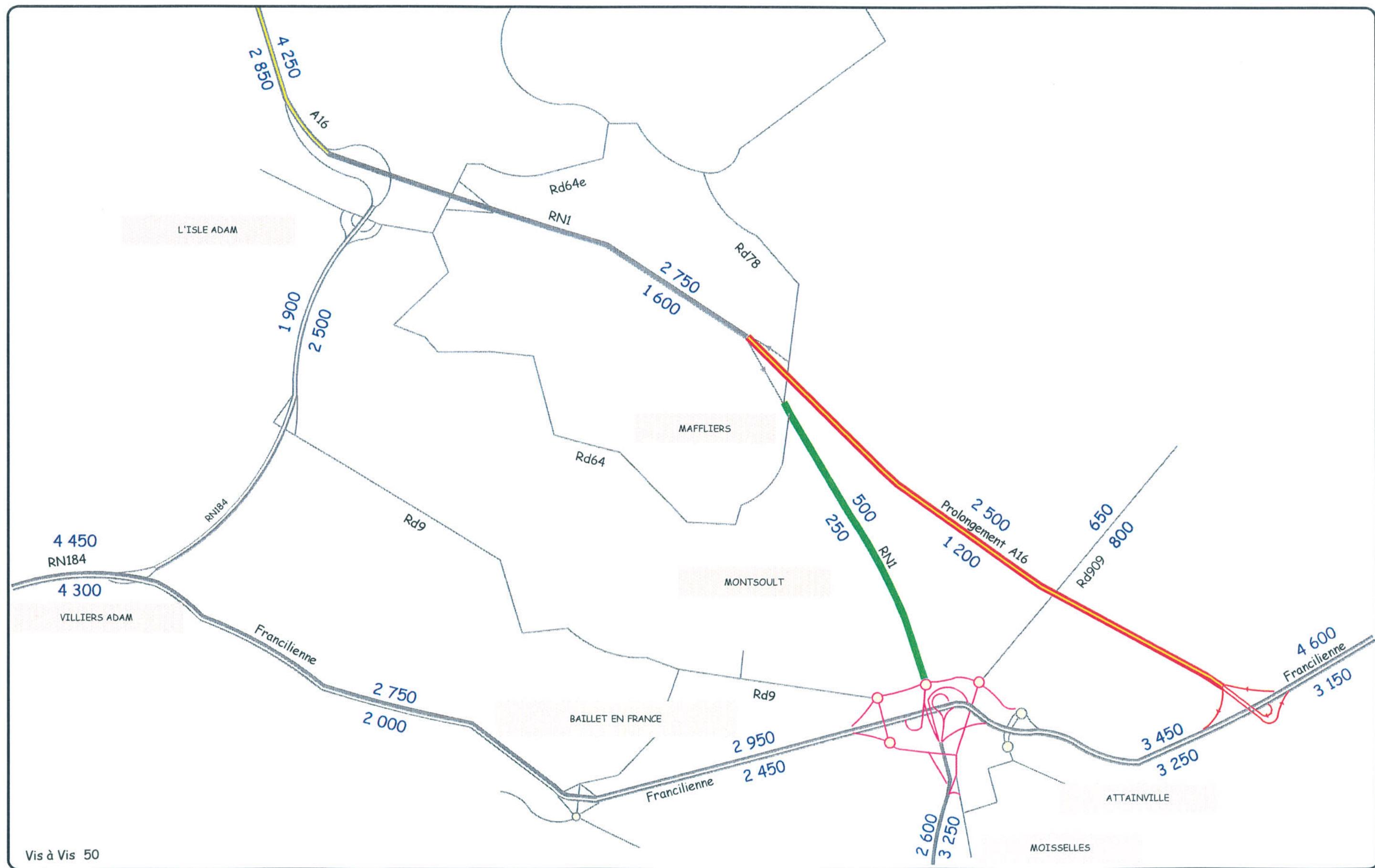








## Estimation des Trafics pour la solution A à l'Horizon 2015 - HPS



### **3.2.3 Test de la Solution A à l'Horizon 2015**

Cette solution A considère le prolongement d'A16 (suivant son tracé « Historique ») avec la requalification de la RN1 (baisse de vitesse à 40 km / heure à vide, capacité théorique qui diminue à 1.000 UVP / Heure par sens et type de voies ramené en secondaire) en traversée de Montsoult-Maffliers et le projet d'aménagement de l'échangeur de la Croix Verte.

La requalification de la RN1 associée au projet d'aménagement de l'échangeur de la Croix Verte (projet qui rendra moins facile la liaison Nord – Sud sur la RD301 sur cet échangeur) devra permettre de dissuader tout trafic de transit résiduel en traversée de Montsoult-Maffliers (trafic estimé autour de 500 UVP / Heure en pointe).

Le trafic estimé sur le projet d'A16 atteint dans cette configuration 2.500 UVP / Heure en pointe pour 1.200 en contre pointe.

Cette solution permettra de délester de manière significative :

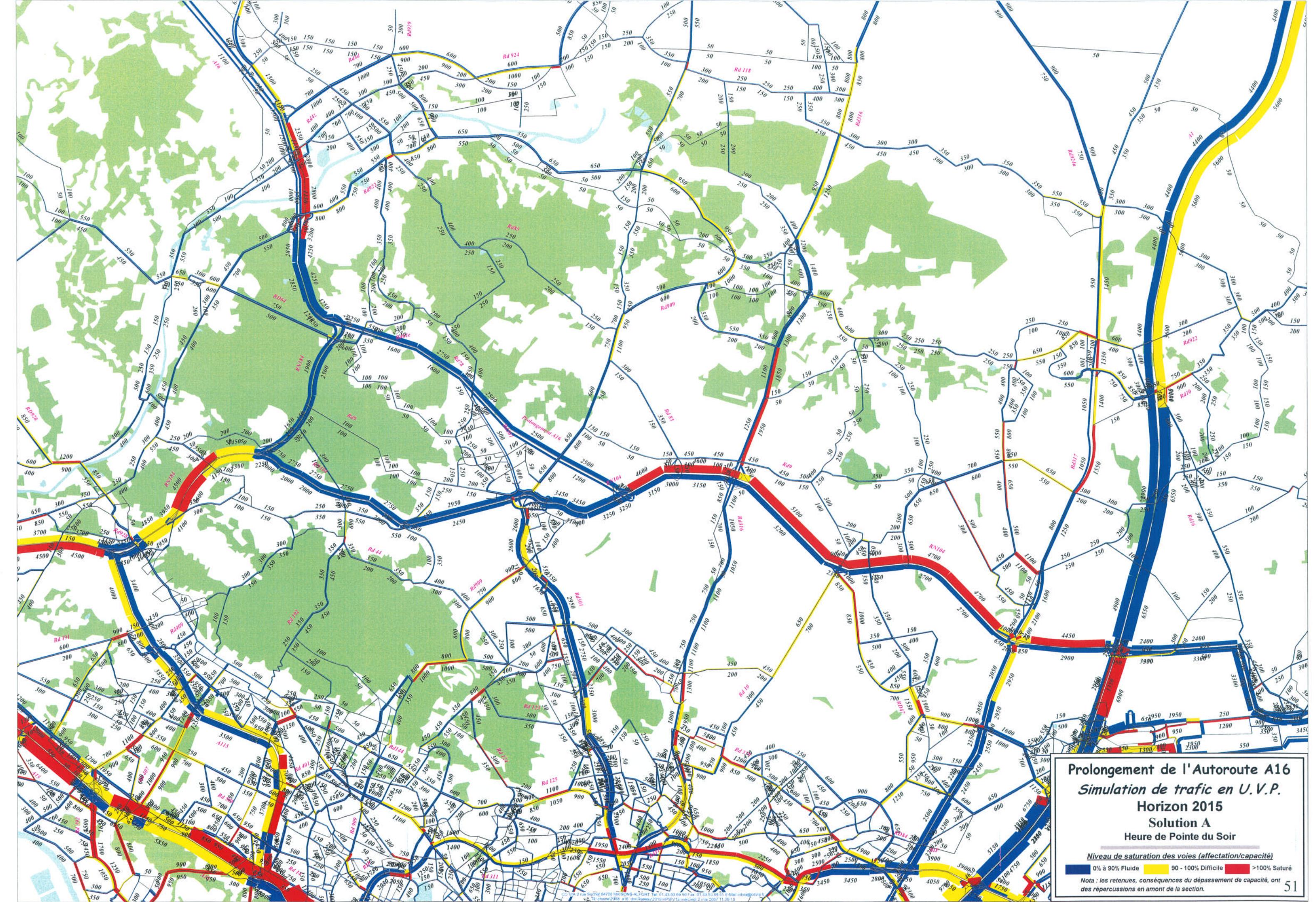
La RN1 en traversée de Montsoult-Maffliers (suppression de tout trafic de transit),  
Les différents itinéraires de shunt qui ne manqueront pas de se développer au cours des années à venir (RD26 via Villaines sous Bois, RD922, etc...).

Le projet d'aménagement de la Croix Verte permettra d'améliorer les conditions de circulation sur la Francilienne à l'approche de la Croix Verte mais il ne réglera pas le manque de capacité global sur la Francilienne, notamment sur les sections entre A1 et A16.

Ainsi, le temps pour parcourir l'itinéraire depuis A1 Roissy vers A16 (diffuseur de la RD922) est estimé, dans cette solution, à 26 minutes et 19 secondes par A16. Ce temps est meilleur que celui estimé en variante de référence sans A16 (39mn et 12s) mais il est à peine moins élevé que le temps relevé en situation actuelle (27mn et 57s). Le gain de temps sur cet itinéraire, lié à la suppression du bouchon le soir à l'approche de la Croix Verte et à la traversée de Montsoult-Maffliers sera en effet compensé par une dégradation sensible des conditions de circulation sur la Francilienne.

On note ainsi un temps de parcours pour parcourir l'itinéraire de la Francilienne depuis A1 Roissy vers A15 Cergy demeurant toujours très important avec plus de 46 minutes.

En marge du projet, on notera que le prolongement testé induira une augmentation de la demande de trafic sur la RD301 au niveau du franchissement de l'Oise avec risque d'aggravation des retenues observées actuellement le soir vers la Province (+ 160 UVP / Heure en pointe le soir).



## Prolongement de l'Autoroute A16 Simulation de trafic en U.V.P.

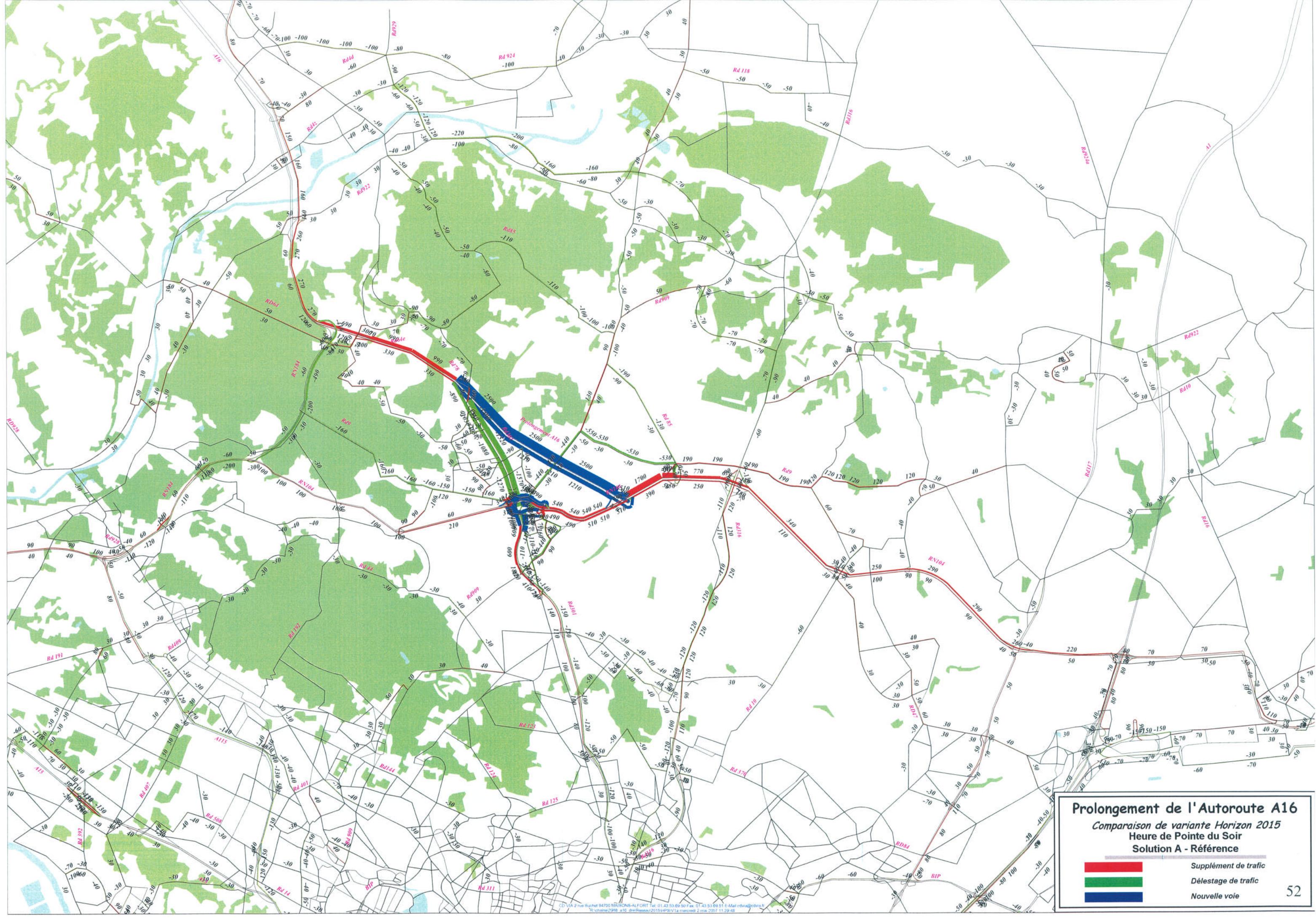
Horizon 2015

### Solution A

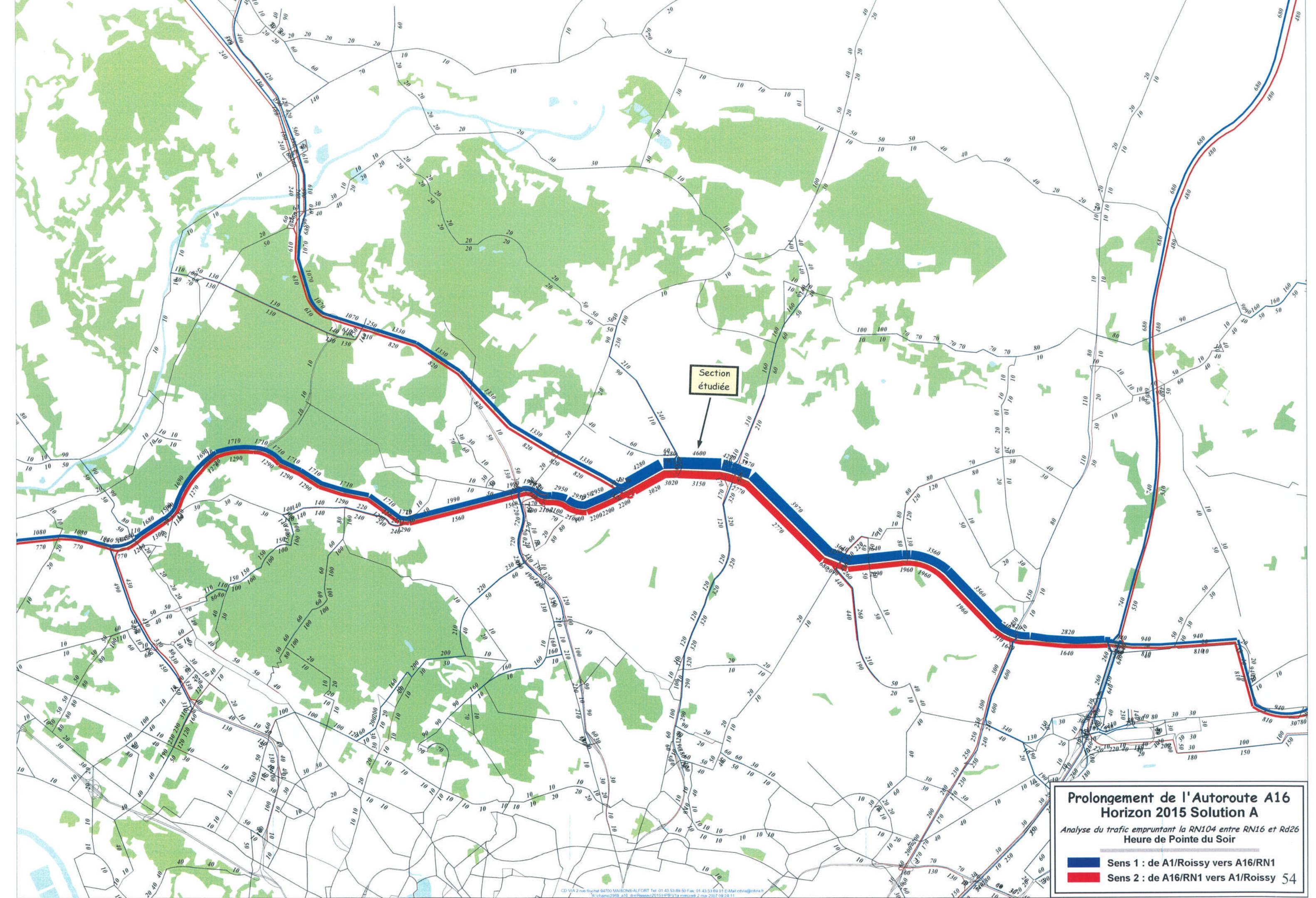
#### **Centre de Pointe du Soir**

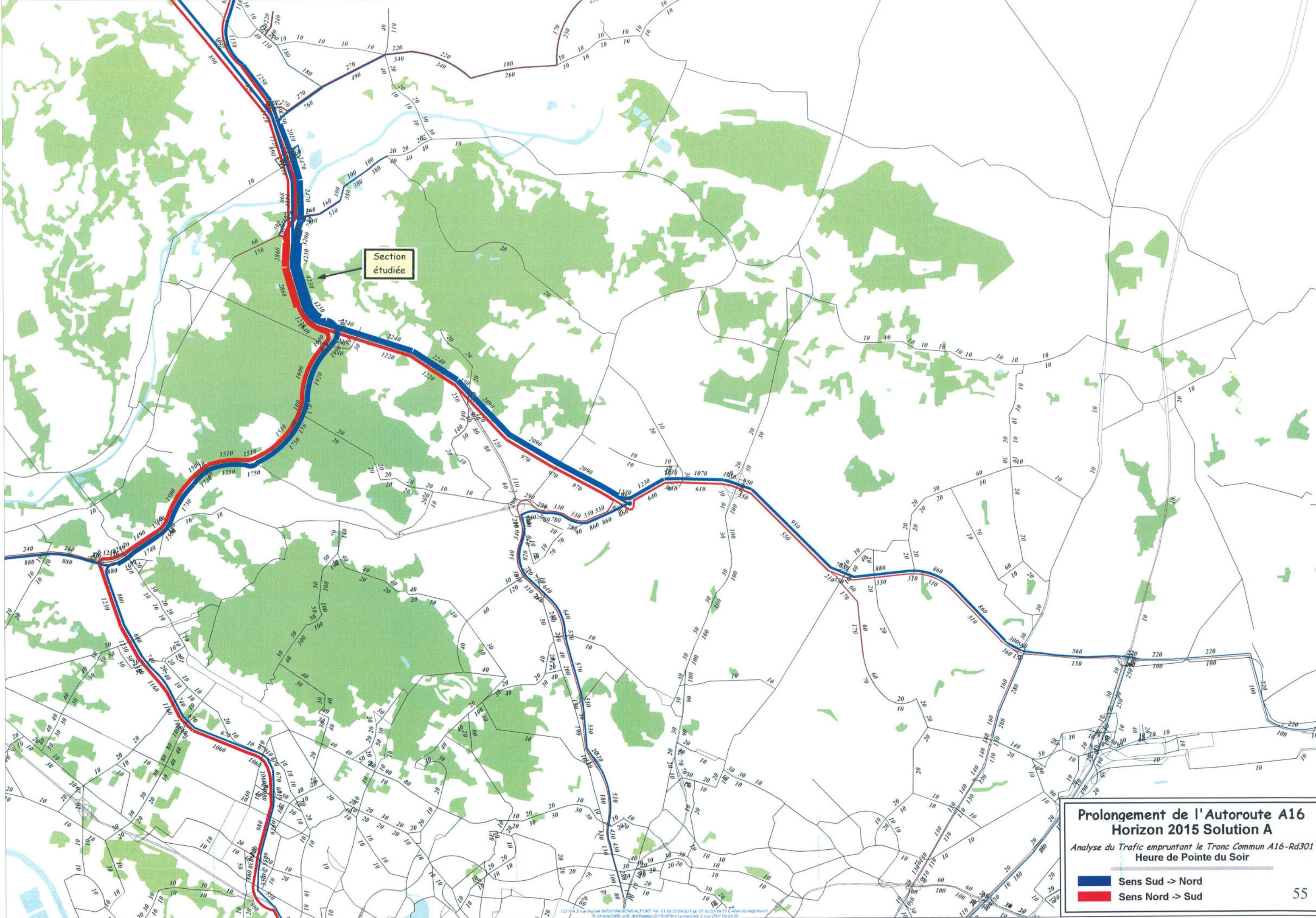
#### Niveau de saturation des voies (affectation/capacité)

: les retenues, conséquences du dépassement de capacité, ont 5

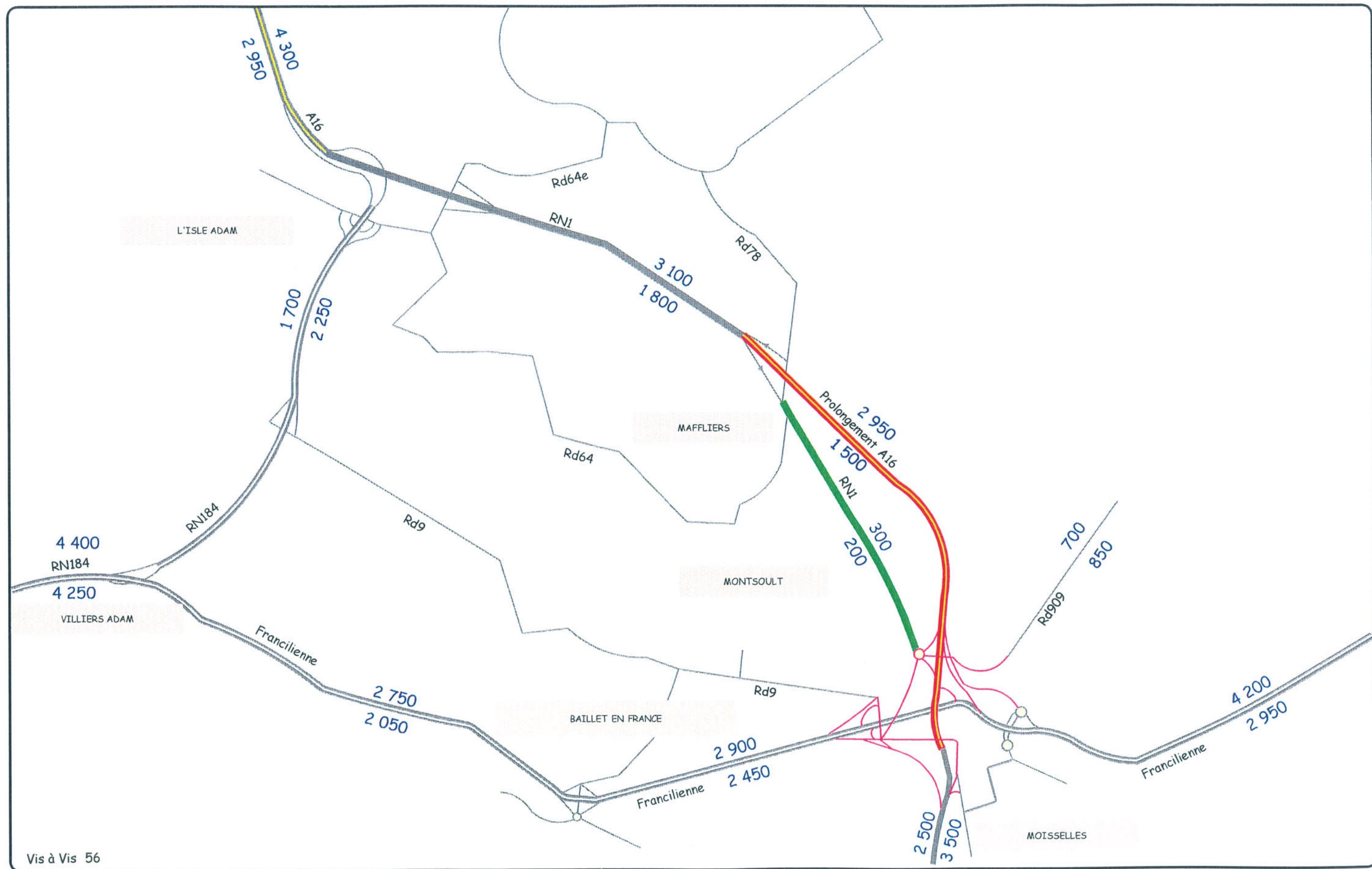








## Estimation des Trafics pour la solution B à l'Horizon 2015 - HPS



### **3.2.4 Test de la Solution B à l'Horizon 2015**

Cette solution B considère le prolongement d'A16 en solution courte. Son trajet envisagé correspond plus à une déviation de la RD301 au niveau de Monsoult-Maffliers avec un repiquage direct sur l'échangeur de la Croix Verte.

Le trafic estimé sur A16 atteint les 2.950 UVP / Heure en pointe pour 1.500 UVP / Heure en contre pointe.

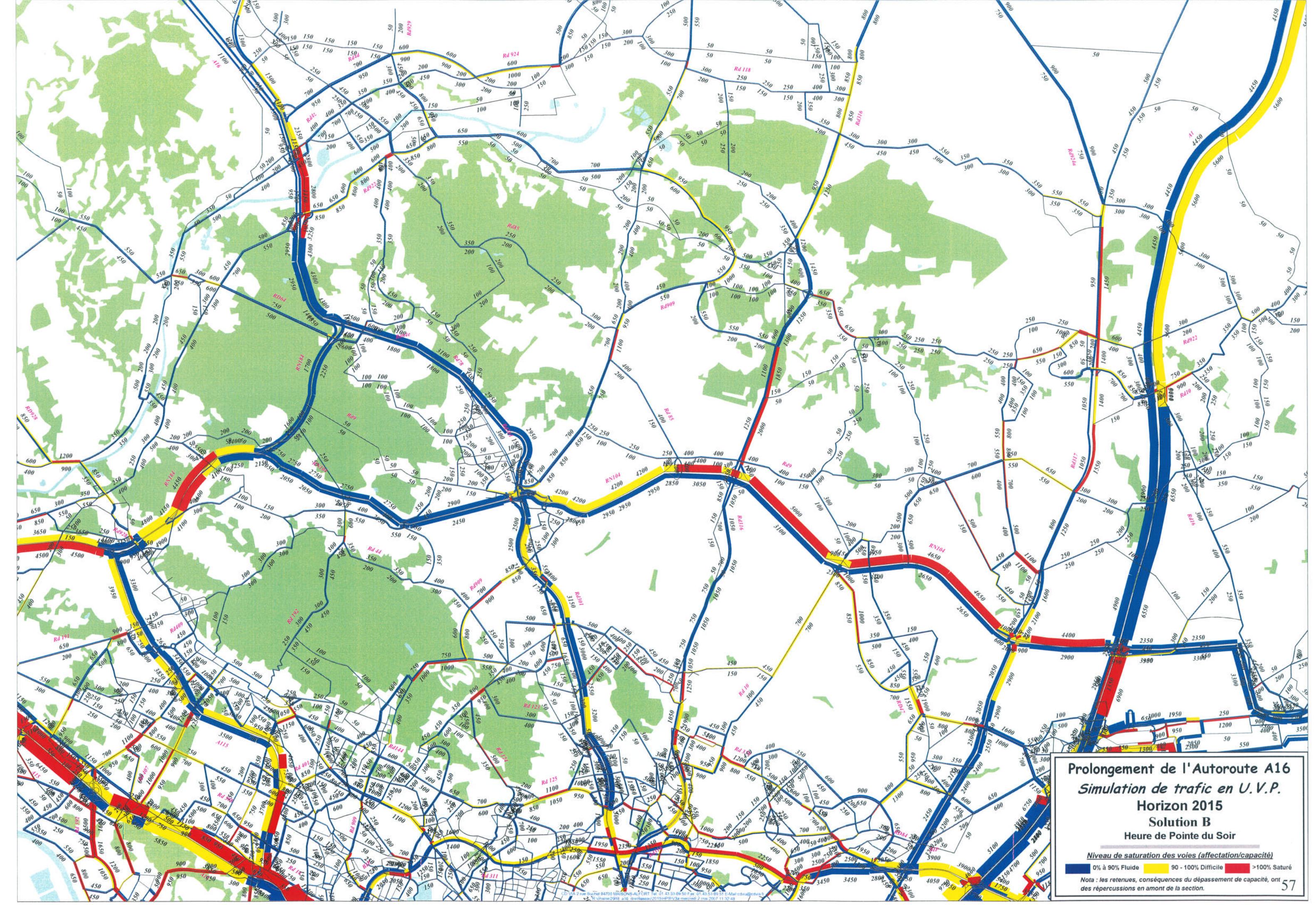
L'impact de cette solution de prolongement d'A16 cumulé avec le projet d'aménagement de l'échangeur de la Croix Verte et la requalification de la RD301 reste globalement similaire à la Solution A. On note un délestage significatif de l'ensemble du réseau de voirie secondaire qui pouvait être utilisé pour palier au manque de capacité de la Francilienne à l'approche de la Croix Verte ainsi que de la RD301 en traversée de Monsoult-Maffliers (baisse de trafic sur la RD26 Villaine, la RD85, la RD909, la RD922, la RD9). On remarque également pour cette solution un plus grand report d'itinéraire des liaisons entre la Vallée de Montmorency sur la RD301 et A16 au détriment d'un itinéraire empruntant A115 et la RN184.

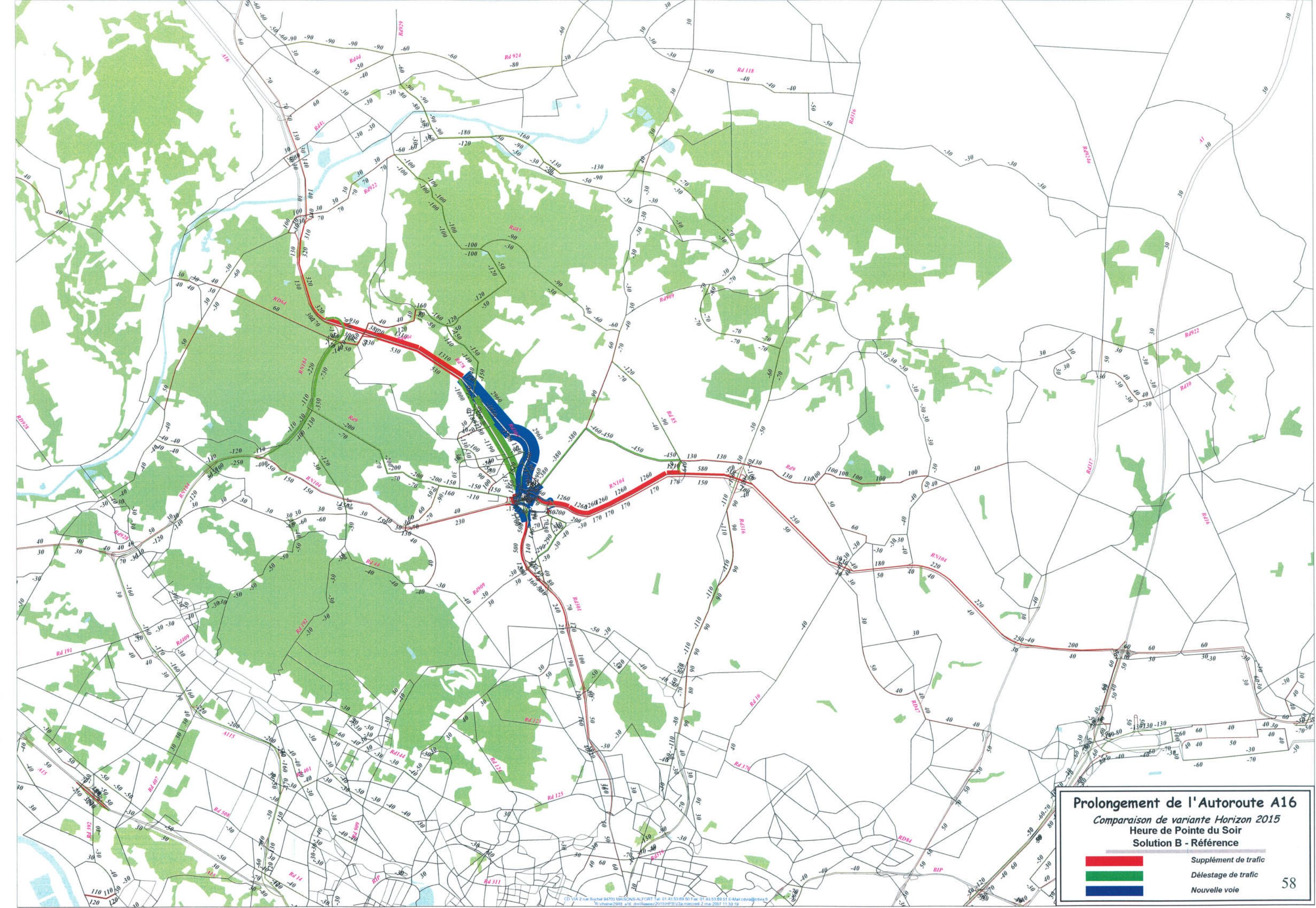
Le temps de parcours entre le carrefour du Barrage (RD301 / RD316) et le diffuseur A16 / RD922 au niveau de l'Isle-Adam par le projet étudié est le plus faible trouvé parmi les variantes testées avec près de 22 minutes.

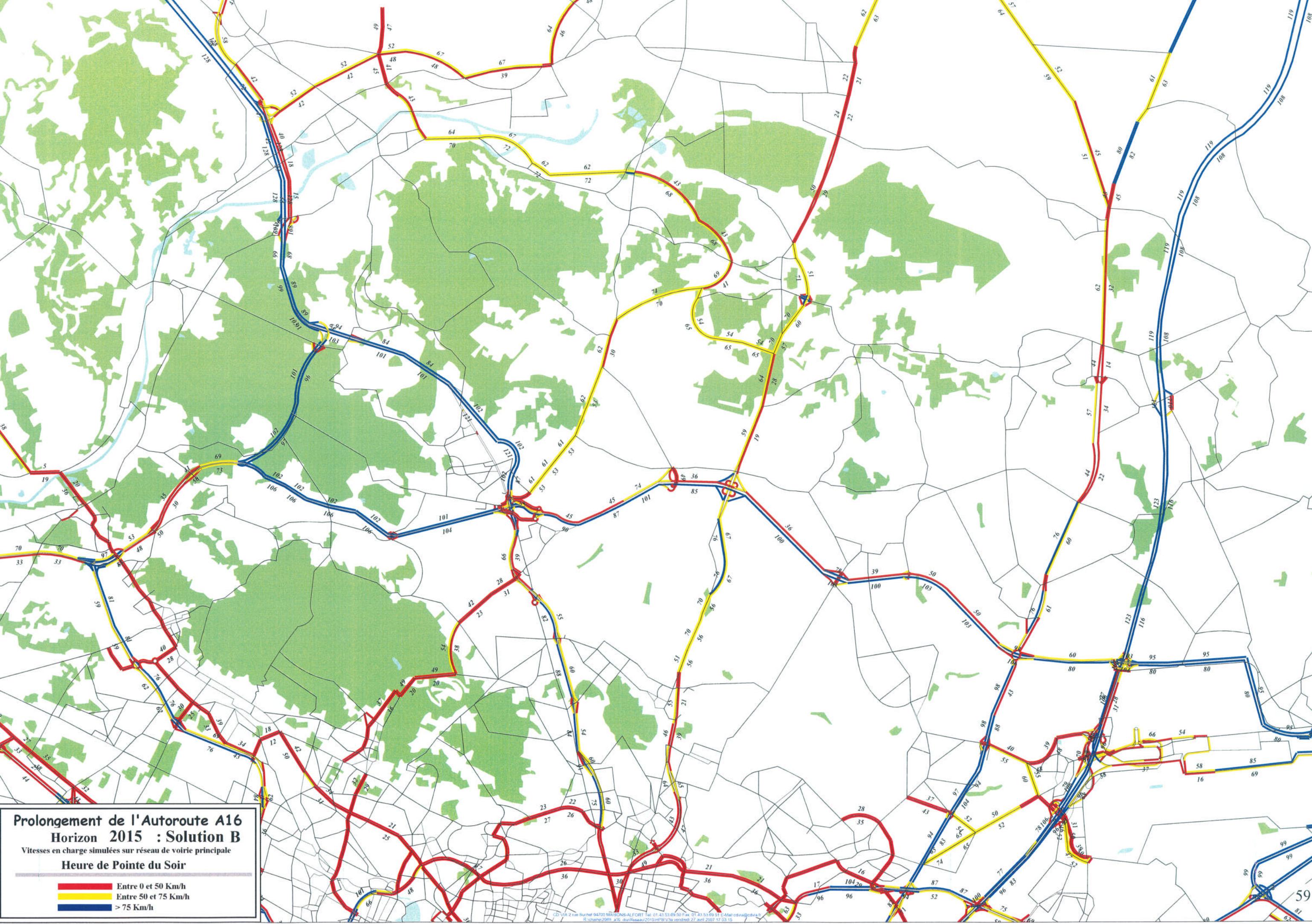
A l'inverse, l'itinéraire entre A1 Roissy et A16 au niveau de l'Isle-Adam devient légèrement plus long avec un temps de parcours de 27 minutes et 36 secondes (pour un temps proche de 26 minutes sur les deux précédentes solutions).

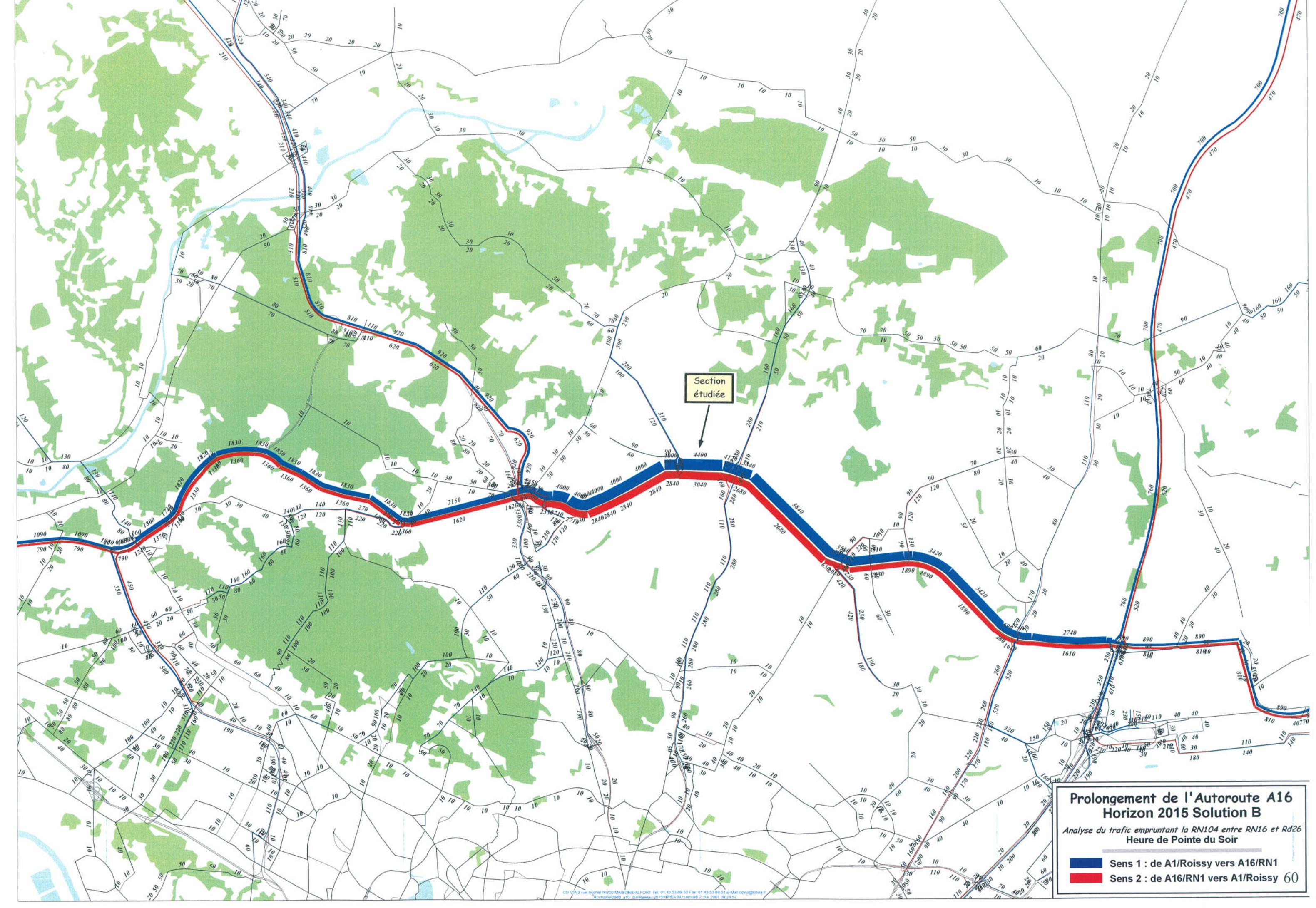
Cette solution reste toujours confrontée au problème de manque de capacité de la Francilienne qui concernera une plus grande section entre l'Autoroute A1 et la RD301 dans la configuration testée.

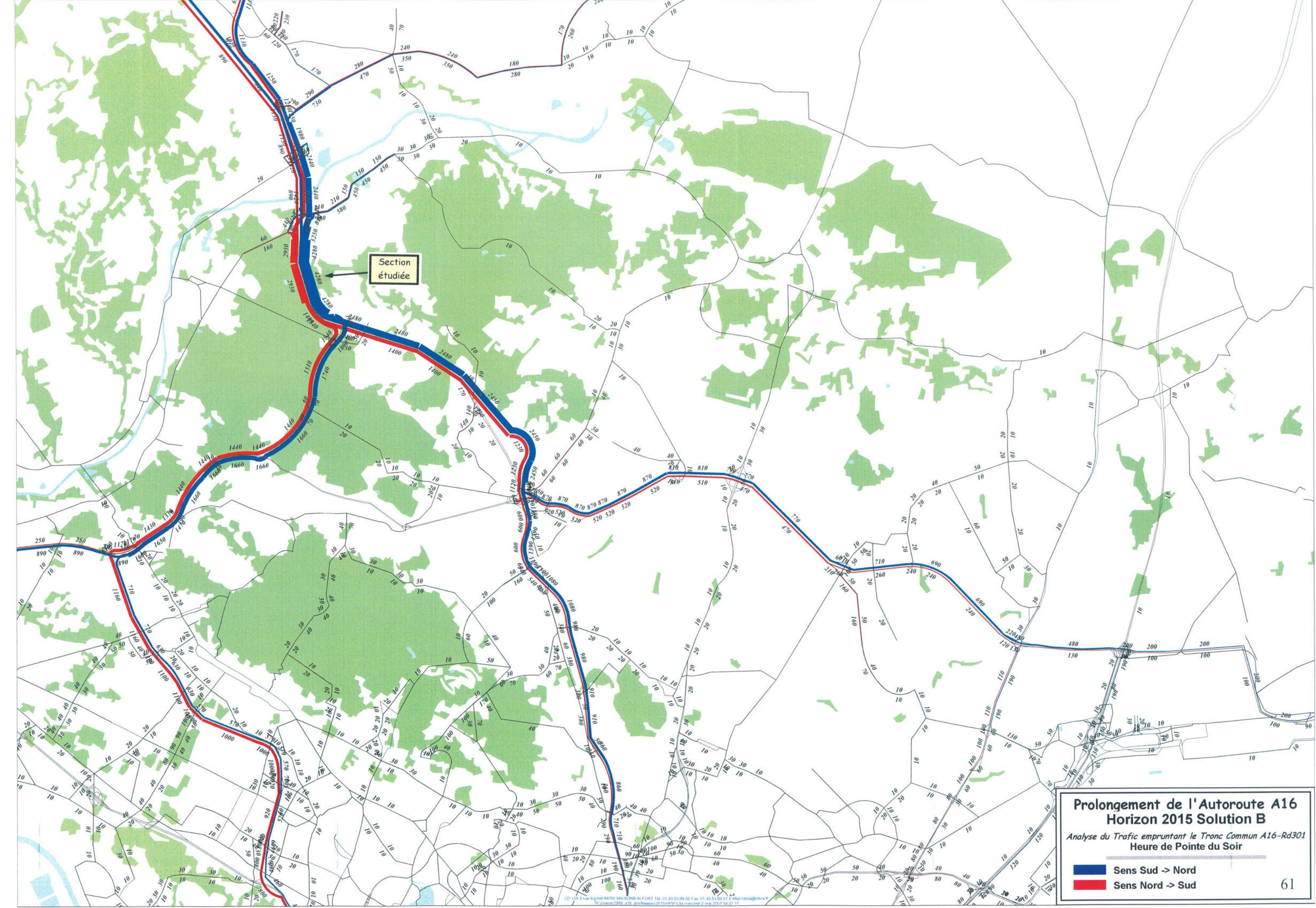
On note également le trafic supplémentaire induit sur la RD301 au niveau du franchissement de l'Oise pouvant entraîner une augmentation des retentions le soir.



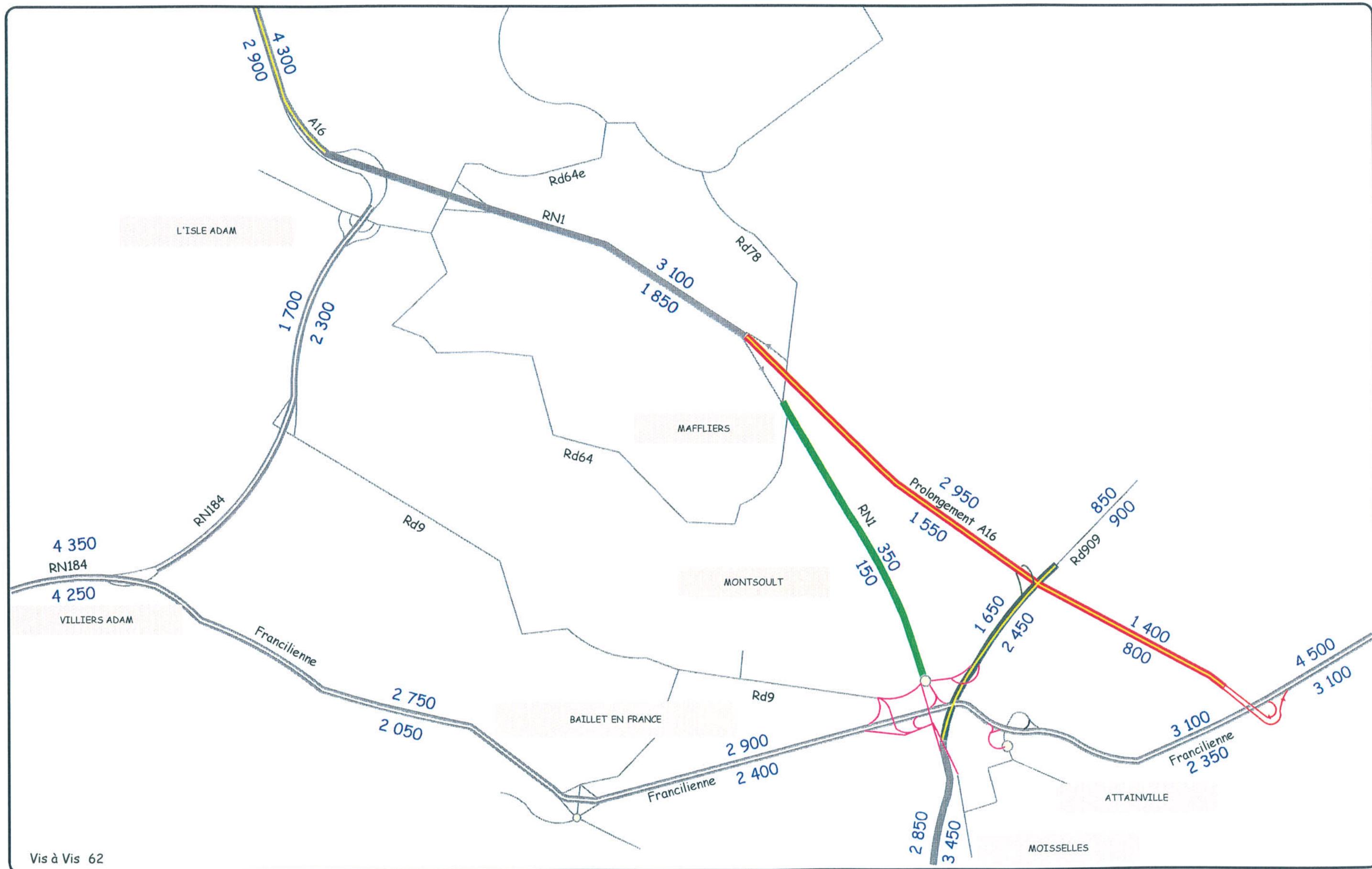








## Estimation des Trafics pour la solution C à l'Horizon 2015 - HPS



### **3.2.5 Test de la Solution C à l'Horizon 2015**

La solution C du prolongement d'A16 considère le barreau de liaison jusqu'à la Francilienne (orienté vers Roissy) complété par un barreau de liaison direct vers l'échangeur de la Croix Verte (via la RD909).

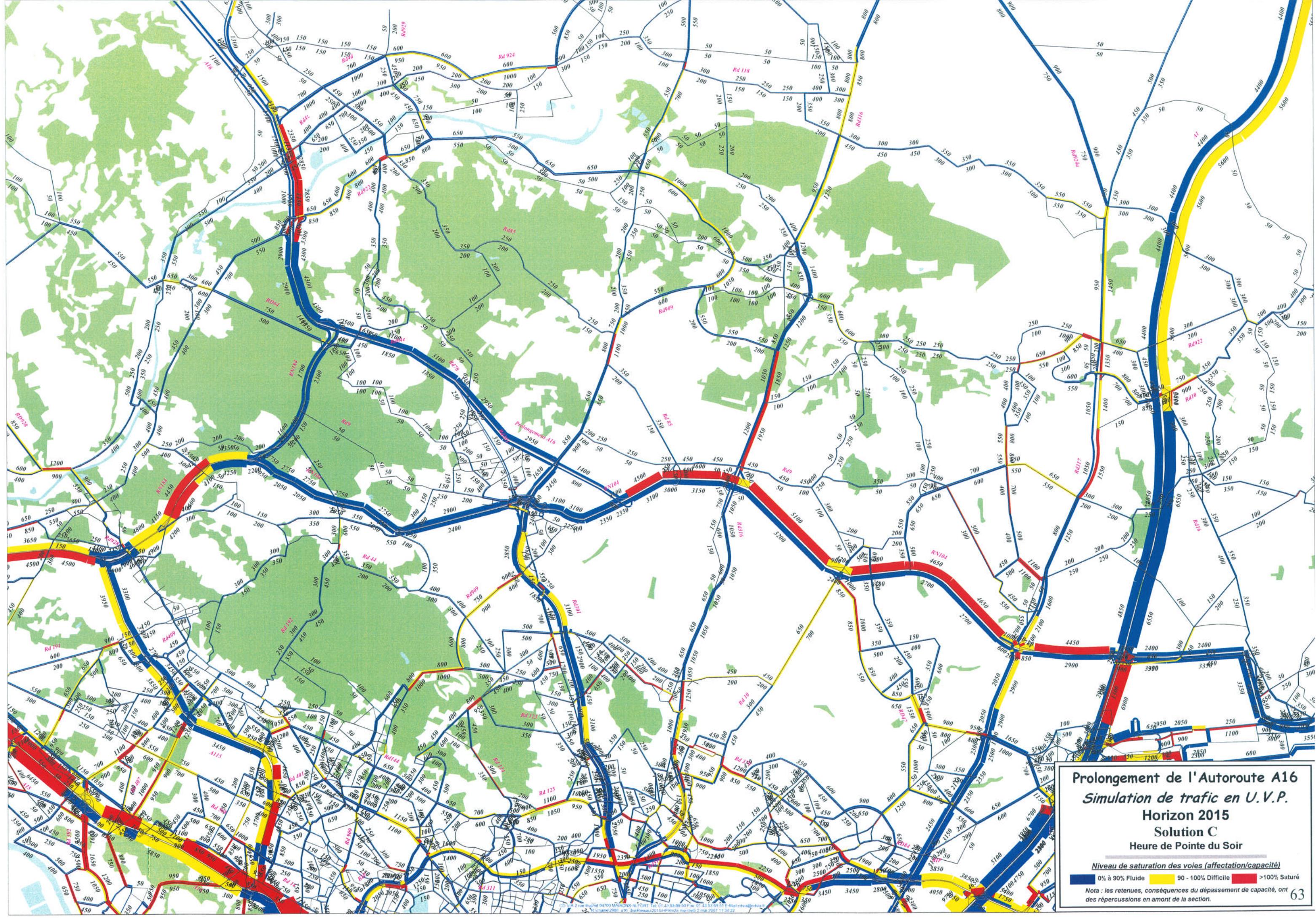
Dans cette configuration, la section d'A16 la plus sollicitée se situe au Nord de la RD909 avec 2.950 UVP / Heure en pointe (1.550 UVP / Heure en contre pointe).

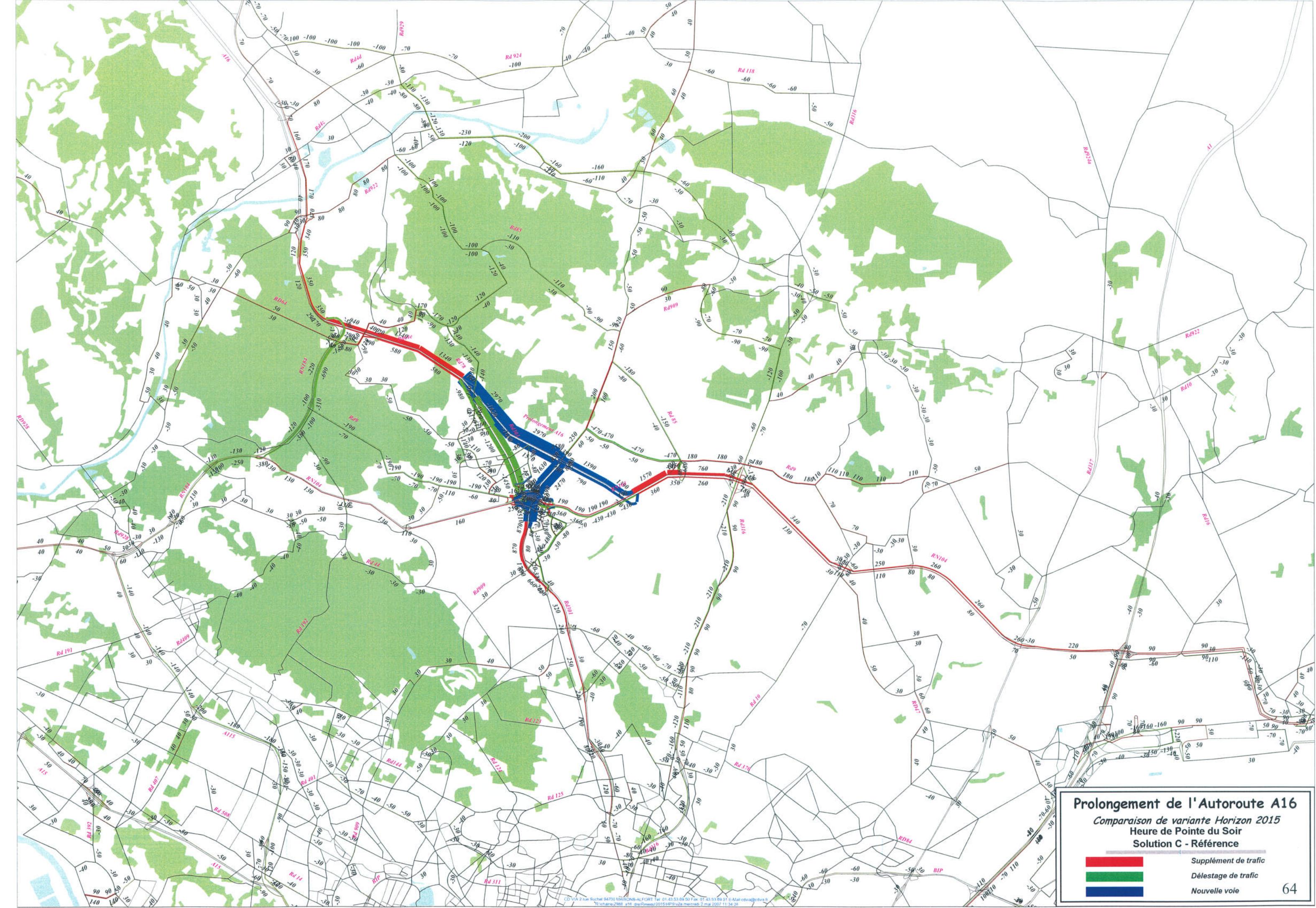
Cette solution permet de répondre à la demande de trafic relevée sur la RN1 en traversée de MonTsoult-Maffliers (trafic qui se répartit principalement en direction de la RD301 vers Sarcelles et de la Francilienne vers Roissy), ce qui permettra de soulager l'ensemble du réseau de voirie secondaire (Cf. carte de comparaison de trafic par rapport à la référence).

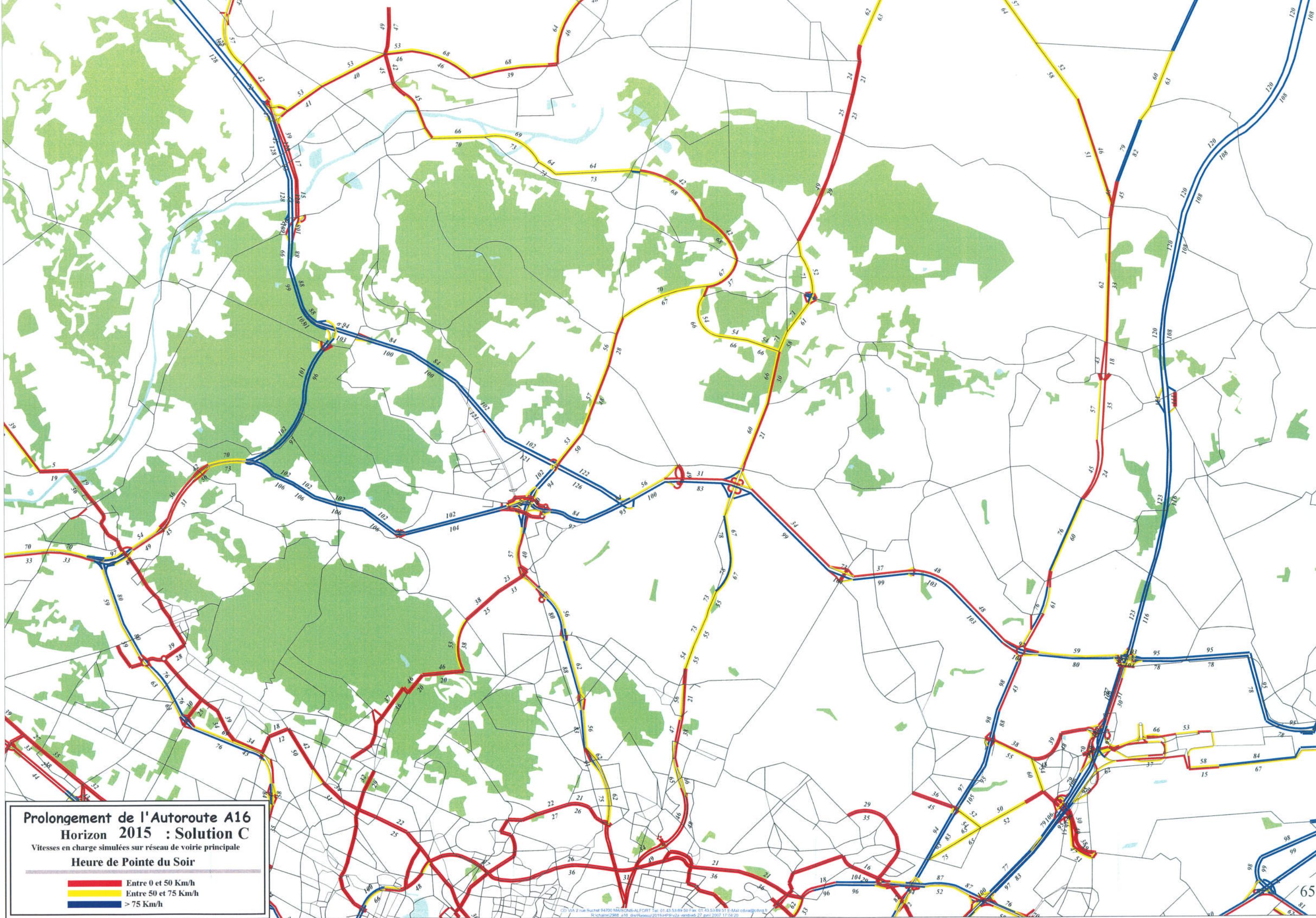
Dans cette solution, l'aménagement de l'échangeur de la Croix Verte devient plus compliqué à réaliser et il entraîne l'aménagement d'un autre demi-échangeur au niveau de la RD909 avec l'Autoroute A16.

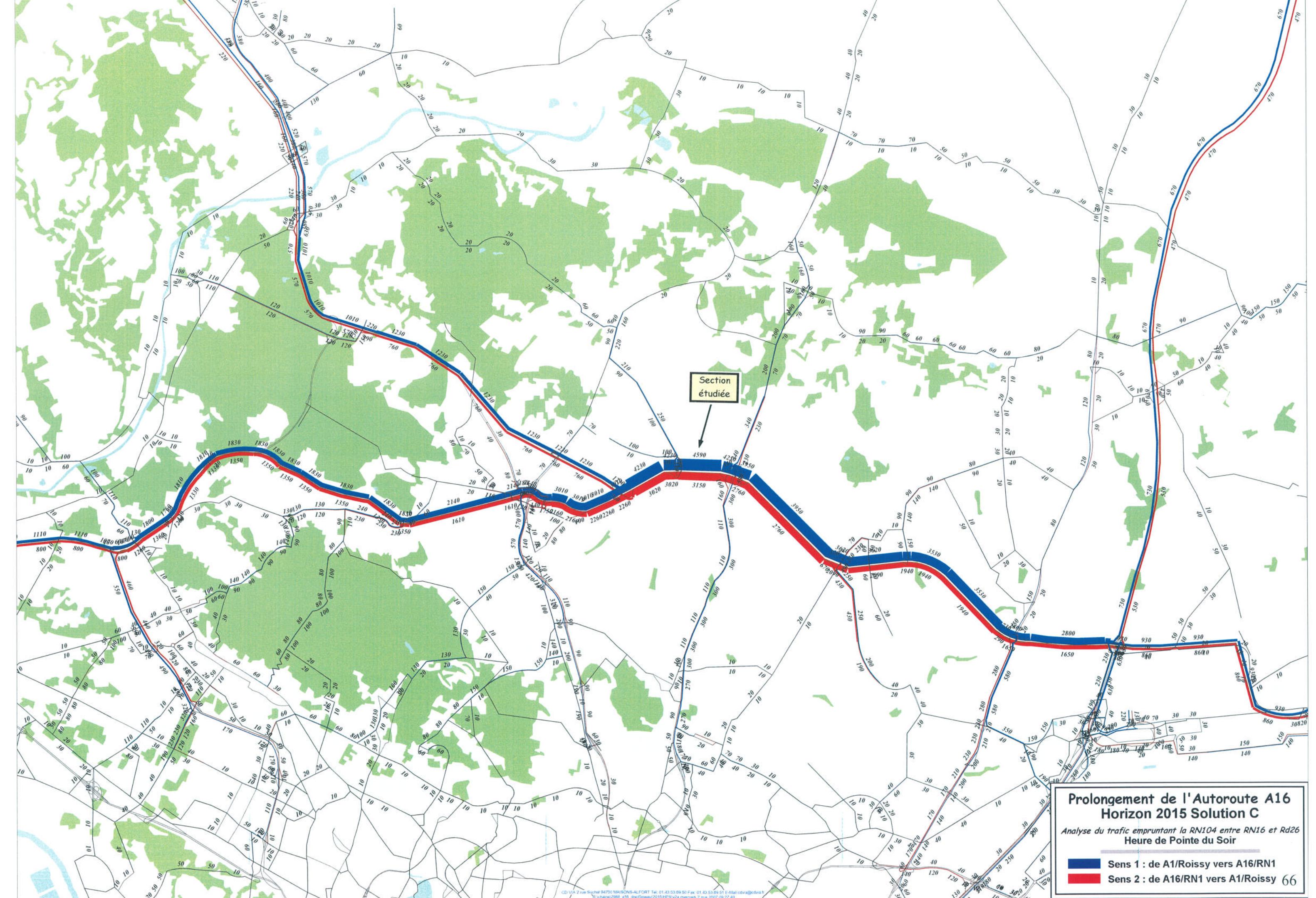
Les temps de parcours estimés sont de :

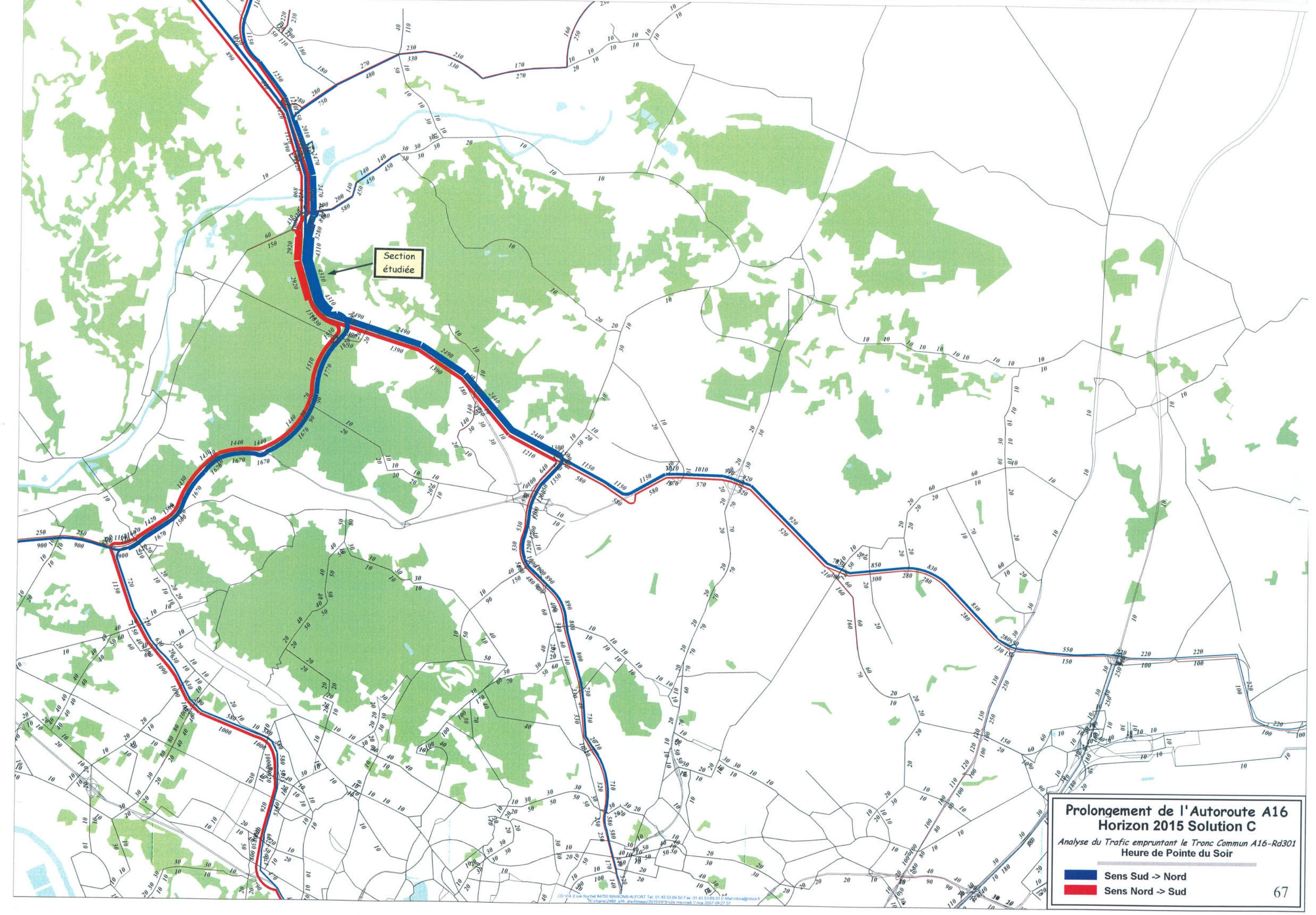
- ↳ Sur l'itinéraire de la RD301 depuis le carrefour du Barrage pour rejoindre A16 : temps estimé de 22mn et 40s pour cette solution contre 29mn et 26s en variante de référence,
- ↳ Sur l'itinéraire depuis A1 Roissy vers A16 : temps estimé de 26mn et 8s contre 39mn et 12s en référence.



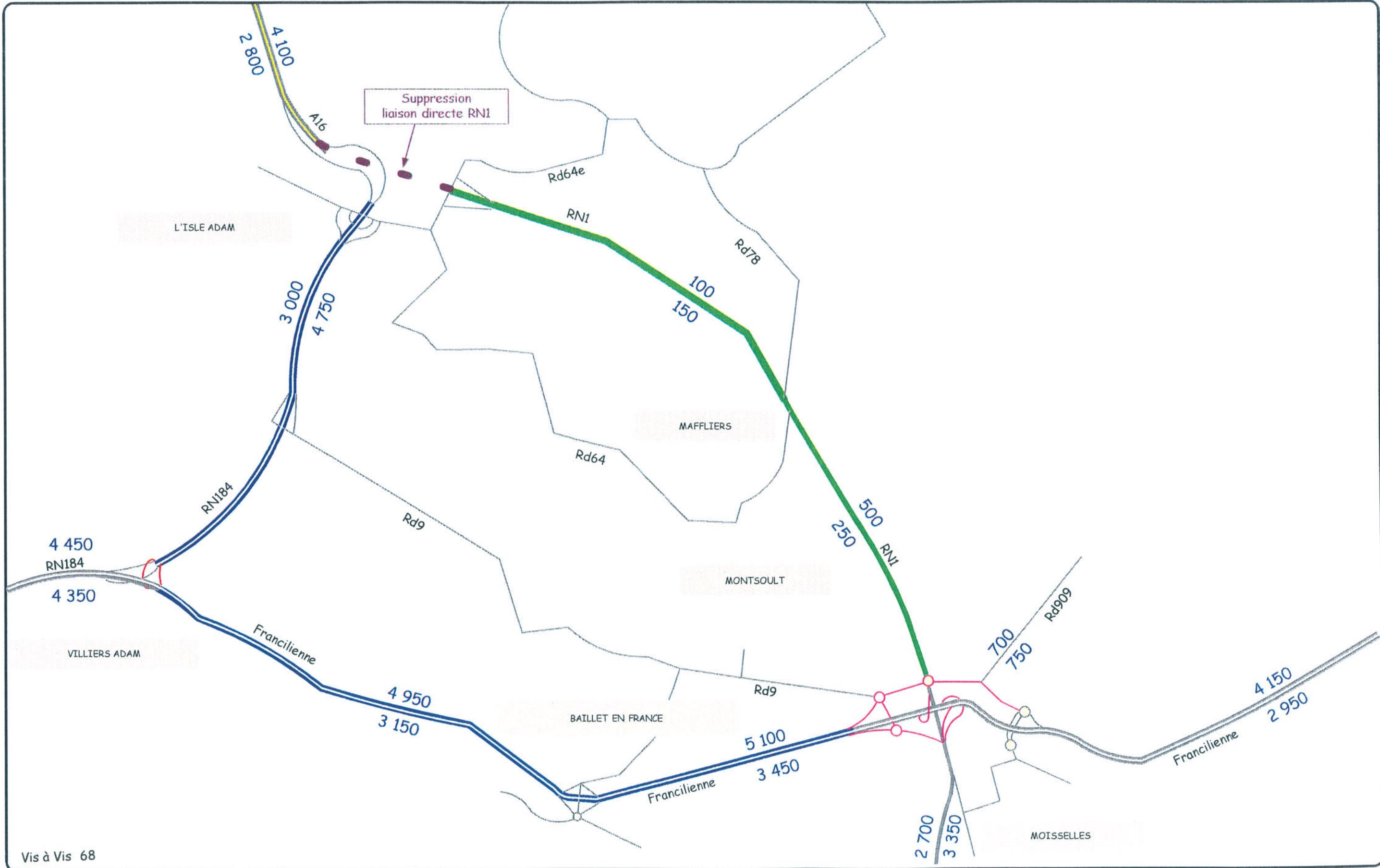








## Estimation des Trafics pour la solution D à l'Horizon 2015 - HPS



### 3.2.6 Test de la Solution D à l'Horizon 2015

Il est envisagé pour cette variante un complément de l'échangeur entre la RN184 et la Francilienne (nouvelles bretelles à 2 X 2 voies entre la RN184 Nord et la Francilienne Roissy) en considérant en outre :

- ↳ La mise à 2 X 3 voies de l'itinéraire d'A16 passant par la RN184 et la Francilienne jusqu'à la Croix Verte,
- ↳ La suppression de la continuité de la RN1 entre le tronc commun A16 / RD301 et le demi-diffuseur de la RD64e / RN1 (la RN1 étant requalifiée depuis ce demi-diffuseur jusqu'à la Croix Verte).

L'objet de ces aménagements est d'assurer une continuité de liaison autoroutière d'A16 jusqu'à la Francilienne via la RN184.

Ce test est réalisé en considérant toujours la requalification de la RN1 en traversée de Montsoult-Maffliers ainsi que le projet d'aménagement de l'échangeur de la Croix Verte.

Les trafics attendus sur le tronc commun avec A16 lors de la réalisation de ce projet à l'Horizon 2015 (voir planche ci-contre) sont estimés à 8 550 véhicules / heure deux sens confondus à l'Heure de Pointe du Soir sur la Francilienne et à 7.750 véhicules / heure deux sens confondus sur la section commune avec la RN184.

Ce projet devrait permettre un délestage significatif de la RN1 dans la traversée de Maffliers et de Montsoult dont le trafic résiduel pourrait être de l'ordre de 750 véhicules deux sens confondus avec des caractéristiques identiques aux solutions précédentes sur la RN1.

Plus au Nord, la liaison entre la RN1 et A16 serait nettement plus difficile car elle emprunterait le réseau local.

Sur le réseau secondaire, on pourrait s'attendre à quelques baisses de trafic comme sur la RD85 ou sur la RD9 dans la forêt de l'Isle-Adam.

L'impact sur la RD922 serait par contre plus négligeable (moins de baisse de trafic attendu pour cette solution par rapport aux trois précédentes)

La liaison A1 - A16 Nord (l'Isle-Adam) serait rallongée d'environ quatre kilomètres. Il en est de même de la RD301 Sarcelles – A16 Nord (L'Isle-Adam). Les variations de temps de parcours de ces deux trajets seraient les suivantes :

- ↳ Liaison A1 - A16 Nord (l'Isle-Adam) : - 9 mn 11 s (30mn au total) par rapport à la situation de référence
- ↳ Liaison RD301 Sarcelles – A16 Nord (L'Isle-Adam) : - 5 mn 42 s par rapport à la situation de référence

On remarquera le maintien de la saturation de la Francilienne à l'Est de la Croix Verte comme pour toutes les variantes du prolongement d'A16 testées jusqu'alors.

**Prolongement de l'Autoroute A16**  
**Simulation de trafic en U.V.P.**  
**Horizon 2015**  
**Solution D**  
**Heure de Pointe du Soir**

Niveau de saturation des voies (affectation/capacité)

0% à 90% Fluide      90 - 100% Difficile      >100% Saturé

Nota : les retenues, conséquences du dépassement de capacité, ont des répercussions en amont de la section.

69



