

direction
départementale
de l'Équipement
Val d'Oise



service
Aménagement
Territorial ouest
bureau
Etudes
territorial



REQUALIFICATION DE LA RN 184 EN TRAVERSE

D'ERAGNY-SUR-OISE

RAPPORT DE PRESENTATION

SOMMAIRE :

<u>1</u>	<u>contexte de l'étude</u>	3
<u>2</u>	<u>enjeux et objectifs de l'étude</u>	4
<u>3</u>	<u>projets connexes</u>	4
<u>3.1</u>	<u>A104</u>	4
<u>3.2</u>	<u>requalification de la RN184 dans les Yvelines</u>	4
<u>3.3</u>	<u>échangeur A15 / RN184</u>	5
<u>3.4</u>	<u>zac de la gare d'Éragny</u>	5
<u>4</u>	<u>organisation des équipes et concertation</u>	5
<u>5</u>	<u>diagnostic</u>	6
<u>5.1</u>	<u>socio-économique</u>	6
<u>5.2</u>	<u>déplacements</u>	6
<u>5.3</u>	<u>sécurité</u>	7
<u>5.4</u>	<u>trafic</u>	7
<u>5.5</u>	<u>les dysfonctionnements urbains de la RN184</u>	7
<u>5.6</u>	<u>les carrefours</u>	8
<u>5.7</u>	<u>les transports en commun</u>	10
<u>6</u>	<u>les études particulières</u>	10
<u>6.1</u>	<u>l'étude paysagère</u>	10
<u>6.2</u>	<u>l'étude de trafic</u>	10
<u>7</u>	<u>le programme de l'opération</u>	10
<u>8</u>	<u>les propositions d'aménagements</u>	12
<u>8.1</u>	<u>section courante</u>	12
<u>8.2</u>	<u>aménagement des carrefours</u>	12
<u>8.3</u>	<u>fonctionnement des carrefours</u>	14
<u>8.4</u>	<u>création d'un nouveau carrefour</u>	14
<u>8.5</u>	<u>les transports en commun en site propre</u>	14
<u>9</u>	<u>enveloppe prévisionnelle</u>	15

1 CONTEXTE DE L'ETUDE

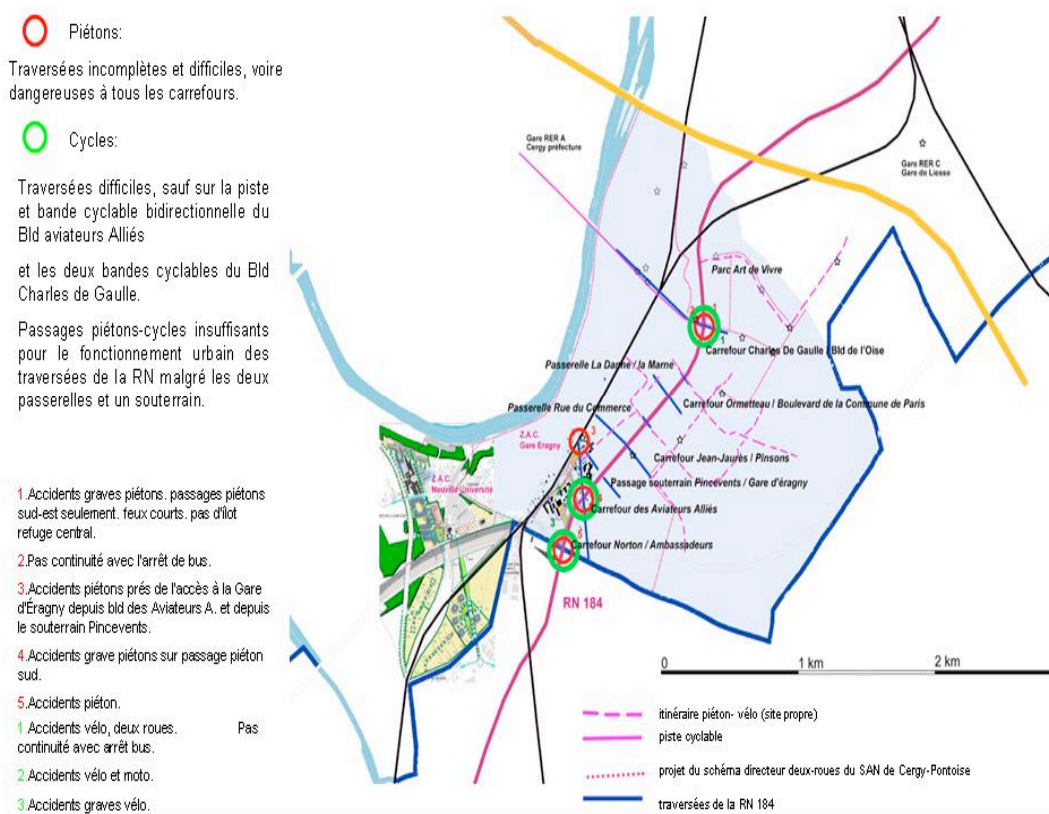
La RN 184 reliant Saint-Germain-en Laye à l'A16 à l'Isle Adam traverse un secteur urbanisé de l'agglomération de Cergy-Pontoise et de Conflans-Sainte Honorine.

Dans la traversée d'Éragny-sur-Oise, cette voie à vocation de desserte régionale qui scinde la commune en deux pose des problèmes de compatibilité d'usages, notamment pour ce qui concerne l'insécurité routière et la saturation du trafic .

A la demande de la commune d'Éragny-sur-Oise et en liaison avec les différents partenaires locaux, la DDE du Val d'Oise mène une réflexion sur l'aménagement de la RN184 dans la traversée d'Éragny.

La zone d'étude s'étend sur un secteur de 3.5 kms de long entre l'échangeur A15/RN184 et l'échangeur des Boutries à Conflans-Sainte-Honorine. Le trafic sur la RN184 , en traverse d'Éragny-sur-Oise , est rythmé par 5 carrefours du sud vers le nord :

- le carrefour « Norton-Ambassadeur »;
- le carrefour des « Aviateurs alliés »;
- le carrefour « Pinson-Jean Jaurès »;
- le carrefour « Ormetteu –Commune de Paris »;
- le carrefour « Oise-De Gaulle ».



2 ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

Les enjeux de l'étude sont :

- Le maintien de la capacité existante pour le trafic routier et l'amélioration du fonctionnement des carrefours;
- L'amélioration de la performance des lignes de transports en commun;
- Les circulations douces : sécuriser les cheminements piétons, et notamment sur les transversalités;
- Le paysage : renforcer la qualité urbaine de l'axe, l'image de la voie, valoriser les entrées de ville et l'entrée du département.

Les objectifs de l'étude sont :

- A court terme : définition d'actions simples, réalistes, dont la mise en œuvre à brève échéance est susceptible d'apporter dans les conditions actuelles une amélioration de la qualité d'usage de la RN184. **L'horizon correspondant à cet objectif est 2006.**
- A plus long terme : vérification de la compatibilité avec un réaménagement ultérieur, définition d'actions de plus grande ampleur, dont la mise en œuvre est susceptible de modifier profondément le fonctionnement actuel de la RN184. L'horizon correspondant est celui de la réalisation d'A104, bouclage de la Francilienne entre Méry et Orgeval.

3 PROJETS CONNEXES

3.1 A104

La réalisation du bouclage de la Francilienne à l'Ouest constitue une contrainte forte du projet. L'échéance de mise en service ainsi que les caractéristiques précises de cette autoroute urbaine inscrite au SDRIF ne sont pas encore connues. Cependant, plusieurs tracés envisagés traversent la zone d'étude au niveau de l'actuel carrefour Norton et des emplacements sont réservés pour cette infrastructure. Sa mise en service devrait alléger le trafic sur la RN184. Une requalification sera certainement nécessaire à cette échéance.

3.2 REQUALIFICATION DE LA RN184 DANS LES YVELINES

La requalification de la RN184 a été inscrite au contrat de plan Etat Région dans les Yvelines. La DDE des Yvelines a élaboré un dossier d'études préliminaires afin de définir un parti d'aménagement pour cette voie. La limite de l'étude correspond à la limite départementale et il convient de s'assurer de la cohérence entre les aménagements de part et d'autre. La transition entre la section RD203 – Carrefour Norton, aménagée à 2x2 voies dénivelées, et la traversée d'Éragny équipée de carrefours à feux, mérite une attention particulière.

3.3 ECHANGEUR A15 / RN184

Le projet d'aménagement de l'échangeur, qui prévoit la suppression des carrefours à feux actuels et la construction de trois nouveaux ponts, est inscrit au contrat de plan Etat Région 2000 – 2006. L'APS a été approuvé en 2000, et l'enquête publique avant travaux a eu lieu en 2002. Les études de projet sont en cours. Le début des travaux est prévu pour 2006, la mise en service intervenant dès 2008.

3.4 ZAC DE LA GARE D'ERAGNY

Cette opération est réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération. Dans le cadre de cet aménagement, la réalisation d'une voie nouvelle se raccordant sur la RN184 est envisagée afin notamment de permettre le dégagement en site propre des bus. Le prolongement de cette voie sur des terrains en cours d'acquisition de l'autre côté de la RN184 est souhaité par la commune d'Éragny, avec la création d'une transversalité. A cet effet, la création d'un nouveau carrefour sur la RN184 est donc demandée.

4 ORGANISATION DES EQUIPES ET CONCERTATION

Aux côtés de la DDE du Val d'Oise, les intervenants suivants se sont mobilisés pour contribuer à la démarche de réflexion sur la RN184 :

- La ville d'Éragny-sur-Oise,
- La ville de Conflans-Sainte-Honorine,
- La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise,
- Le conseil général du Val d'Oise,
- La DDE des Yvelines.

Un comité de pilotage réunissant l'ensemble des acteurs concernés dans l'aménagement de la RN 184 a été organisé afin de structurer les échanges entre les différents partenaires. Ce comité de pilotage est présidé conjointement par Mme Dominique Gillot, maire d'Éragny-sur-Oise et par Marie-Christine Premartin, Directrice adjointe, chargée des infrastructures à la DDE du Val d'Oise. La démarche est pilotée par la DDE du Val d'oise (Service d'Aménagement Territorial Ouest) et associe en interne le Service des Grandes Infrastructures, le Service de Gestion de la Route et le Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement.

Un comité technique associant notamment les services de la communauté d'agglomération et de la DDE 95 conduit les études. Il a été aussi convenu de s'adjoindre les compétences d'un paysagiste/urbaniste pour le volet paysager et celui d'un bureau d'étude spécialisé pour les études de trafics.

Une quinzaine de réunions, du comité de pilotage ou du comité technique, ont été organisées afin de débattre sur les contraintes et les solutions techniques de la requalification de la RN184. Le comité technique se réunissait avant le comité de pilotage afin de faire le point sur les études qui portaient essentiellement sur les aspects trafic et géométrie. L'association des travaux du comité de pilotage et ceux du comité technique a permis de réaliser un dossier d'études préliminaires de la requalification de la RN184 (les comptes rendus de réunion sont annexés au présent dossier).

5 DIAGNOSTIC

5.1 SOCIO-ECONOMIQUE

L'agglomération de Cergy-Pontoise regroupe douze communes : Cergy, Courdimanche, Eragny-sur-Oise, Jouy-le-Moutier, Menucourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Pontoise, Puiseux-Pontoise, Saint-Ouen-L'Aumône, Vauréal et Boisemont.

La superficie de Cergy-Pontoise est sensiblement égale à celle de Paris intra-muros. La population de l'agglomération représente environ 180 000 habitants, au dernier recensement général de la population effectué en 1999 par l'INSEE, dont 44% de moins de 25 ans. Au cours des trente dernières années, Cergy-Pontoise a connu une très forte croissance de sa population qui a quadruplé.

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise est l'instance politique et administrative chargée du devenir de l'agglomération. Elle exerce des compétences en matière d'urbanisme, d'activités sportives, culturelles, de développement économique, d'éducation, d'environnement, de transports publics et de communication.

5.2 DEPLACEMENTS

A partir des données issues du recensement général de la population de 1990 et 1999 (données INSEE, Mirabel 90 et 99), les déplacements domicile/travail à partir d'Éragny ou vers Éragny ont pu être analysés.

L'analyse de la répartition modale montre qu'à partir d'Éragny environ un déplacement Domicile/Travail sur deux se fait en voiture (55 %). La marche à pied et le vélo restent très minoritaires, excepté pour les déplacements internes à Éragny. Ce constat conforte un enjeu préalablement identifié, à savoir le traitement des traversées (piétons et cyclistes) de la RN 184.

Pour les déplacements internes au Val d'Oise ou vers les Yvelines, la voiture apparaît incontournable (entre 75 et 80 %). Ceci montre d'une part, l'insuffisance des relations en transport en commun de banlieue à banlieue (usagers captifs de la voiture) et d'autre part, la nécessité de préserver les fonctionnalités de la RN 184 pour accéder aux emplois du département et des Yvelines.

Pour accéder aux emplois de la Ville Nouvelle, l'utilisation des transports en commun (17 %) n'est pas négligeable et renforce l'idée d'améliorer les traversées de la RN 184 pour les bus.

5.3 SECURITE

L'analyse de l'accidentologie sur la RN184 du 1^{er} janvier 1998 au 30 juin 2003 :

- Nombre d'accidents : 78 dont 46% aux intersections et 54% en section courante
- Gravité: 2 tués, 17 blessés graves et 130 blessés légers
- Accidents impliquant au moins 1 piéton : 4 accidents, 2 tués et 3 blessés graves

Les points d'insécurité sont essentiellement concentrés sur les traversées piétonnes et cyclables au niveau des carrefours.

5.4 TRAFIC

Le trafic sur la RN184 a été de 43880 en Vh.mja en janvier 2004. La vitesse est limitée à 70km/h dans la traversée d'Éragny-sur-Oise et les mesures effectuées en janvier 2004 ont dénombré 11100 véhicules à plus de 90 km/h. En journée, les vitesses sont respectées du fait de la saturation de l'axe mais le fonctionnement nocturne est plus routier.

L'analyse des temps de parcours (7h00-8h00 et 18h00-19h30) sur la RN 184 dans la direction Éragny –Yvelines permet de soulever les points suivants :

- l'impact du bouchon lié à l'échangeur A15/RN184 est très net,
- la progression dans Éragny est très régulière, à 20km/h de moyenne (heure de pointe matin et soir) contre 50km/h à 60km/h le reste de la journée.

Dans l'autre sens, ces deux périodes ne sont pas plus difficiles qu'à d'autres heures de la journée.

L'analyse des trafics au niveau de chacun des cinq carrefours indique :

- les carrefours « Ormetteau –Commune de Paris » et « Pinson-Jean Jaurès » ont des disponibilités de capacités,
- le carrefour « Oise-De Gaulle » est à sa limite de capacité
- Les carrefours « Aviateurs alliés » et « RD 48-Ambassadeur(Norton) » sont saturés.

5.5 LES DYSFONCTIONNEMENTS URBAINS DE LA RN184

Les dysfonctionnements de la voie sont aujourd'hui nombreux :

- difficulté des usages piétons en traversée de carrefours,
- circulation dimensionnée en traversée d'Éragny par le fonctionnement des carrefours Norton et A15, limitant l'accès et apaisant les comportements des automobilistes induits par les caractéristiques routières des tronçons de la RN184 situés au Nord et au Sud d'Éragny,
- difficulté de circulation des bus sur cet axe, et en desserte de la gare d'Éragny. Les lignes de bus circulant sur cet axe sont très importantes pour l'agglomération Cergy-Pontaine, notamment parce qu'elles desservent les gares SNCF et RER d'Éragny, de Neuville, de Cergy, de Liesse et de Pontoise.

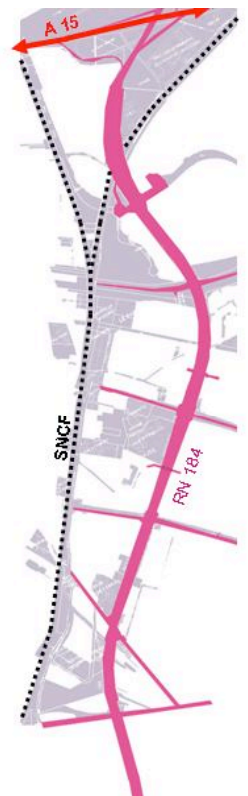
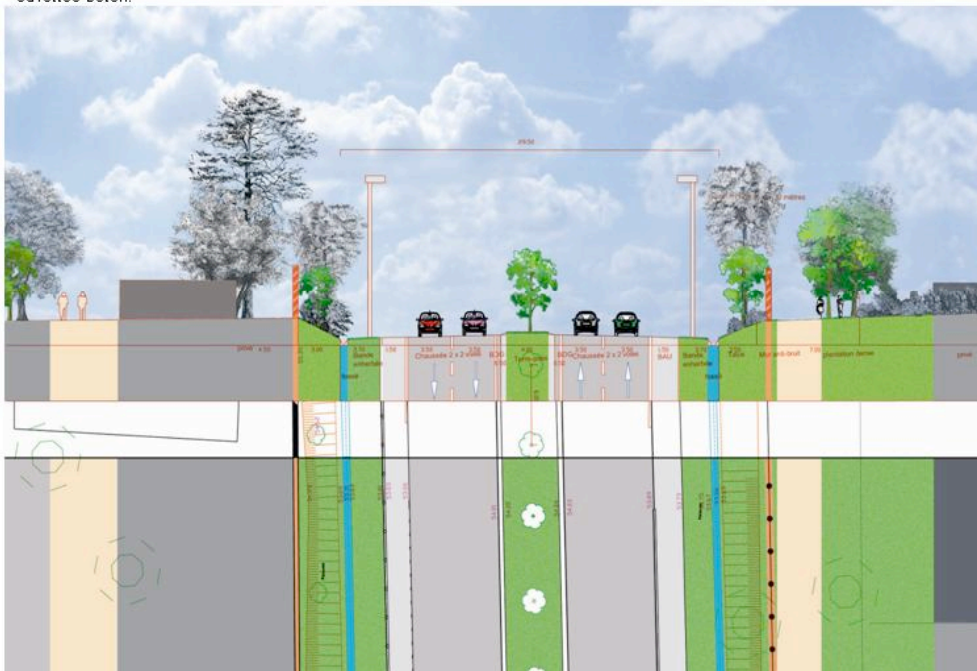
Les caractéristiques de la voie restent très routières : voies de circulation large, bande d'arrêt d'urgence, éclairage routier, assainissement par cunettes en béton, etc.

Nombre de projets structurants pour la ville ou pour l'agglomération restent soumis à l'accès à la RN184, passage obligé des déplacements à Éragny.

La RN 184 actuelle :

Section courante, coupe type:

Section courante TPC planté largeur 4 m 20, BDG largeur 0.5 m, 2 voies largeur 7 m, B.A.U largeur 1,5 m, accotements largeur 3.70 m, talus largeur 3 à 3.50 m. éclairage bilatéral « routier ». Assainissement par cunettes béton.



5.6 LES CARREFOURS

Les cinq carrefours ont une géométrie simple avec 4 branches, possédant tous des voies spéciales de tourne à gauche et fonctionnant au minimum avec trois phases.

Actuellement, il existe des dysfonctionnements soit sur la RN184, soit sur les transversales. Ceci est lié au fonctionnement des feux avec un cycle maximal(120s), augmentant le temps d'attente en amont des feux, et à la coordination des carrefours avec une onde verte sur seulement 3 carrefours, au début de vert.

5.7 LES TRANSPORTS EN COMMUN

Actuellement les bus(ligne 49) desservent la gare d'Éragny dans les deux sens de circulations. Dans le sens Sud-Nord les bus restent sur la RN 184. Le secteur de la gare d'Éragny-sur-Oise et le carrefour des Aviateurs Alliés sont apparus déterminants pour la suite du projet. Il était en effet souhaitable que le fonctionnement des carrefours soit le plus homogène possible sur l'axe (pour des raisons de lisibilité et afin de permettre la coordination des feux) afin d'améliorer les conditions de circulation tout le long de la RN 184 et en particulier en accès et sortie de la gare routière d'Éragny-sur-Oise en liaison avec le boulevard de l'Ambassadeur.

Un projet de transport en commun en site propre (TCSP) est souhaité le long de la RN184 entre le Carrefour Norton et celui des Aviateurs Alliés dans le cadre de la desserte des gares.

6 LES ETUDES PARTICULIERES

6.1 L'ETUDE PAYSAGERE

Cette étude constitue un volet urbain et paysager, ayant pour objet la réalisation d'un plan guide définissant les grands principes d'aménagement et devant alimenter la réflexion pour l'aménagement de la RN184 et ses abords dans la traversée d'Éragny-sur-Oise (analyse de site, recommandations et directives d'aménagement de la voie et ses abords).

6.2 L'ETUDE DE TRAFIC

La RN 184 supporte un trafic très important dans les deux sens de circulation, aux deux heures de pointe (matin et soir). Le dimensionnement actuel de la RN 184 est basé sur des comptages de 2002. Les comptages de la présente étude permettront de faire une comparaison des réserves de capacités de chacun des cinq carrefours, de proposer des adaptations géométriques sur les voies sécantes et un phasage des feux permettant un meilleur fonctionnement de l'axe.

7 LE PROGRAMME DE L'OPERATION

Les études paysagère, de trafic et de géométrie ont permis de définir les bases d'un programme durable :

A court terme :

- Revoir le fonctionnement des carrefours en profitant des gains de capacités que pourrait générer une meilleure coordination des feux :
 - pour organiser et sécuriser les traversées piétonnes,
 - pour dimensionner correctement les voies de tourne à gauche plutôt surdimensionnées afin de prolonger le traitement qualifiant du terre-plein central,

- pour supprimer ou réduire les voies de tourne à droite empiétant sur les accotements de la RN, ce qui permet d'éviter l'usage intempestif de cette voie.
- Améliorer l'environnement de la voie en :
 - repensant le rôle d'un éclairage sur une voie où tous les usagers ont des phares en section courante et en renforçant l'éclairage qualitatif au niveau des carrefours afin de souligner les traversées piétonnes.
 - traitant les accotements afin de limiter visuellement la largeur de la voie et la circulation intempestive en tourne à droite.
- Étendre le traitement qualifiant du terre-plein central planté jusqu'en entrée de carrefour d'A15 au Nord et jusqu'en limite départementale au Sud.
- Homogénéiser le traitement des talus plantés le long de la voie notamment au Nord du boulevard de l'Oise et au sud du boulevard des Aviateurs Alliés.
- Envisager avec les Yvelines ce type de traitement pour le terre-plein et pour les abords de la voie, et la création d'une aire d'information pour l'entrée dans le département.

Quelle que soit l'échéance, le souci de traitement simple, qualifiant et homogène sur tout le linéaire de la traversée devrait guider les objectifs d'aménagement.

A moyen terme :

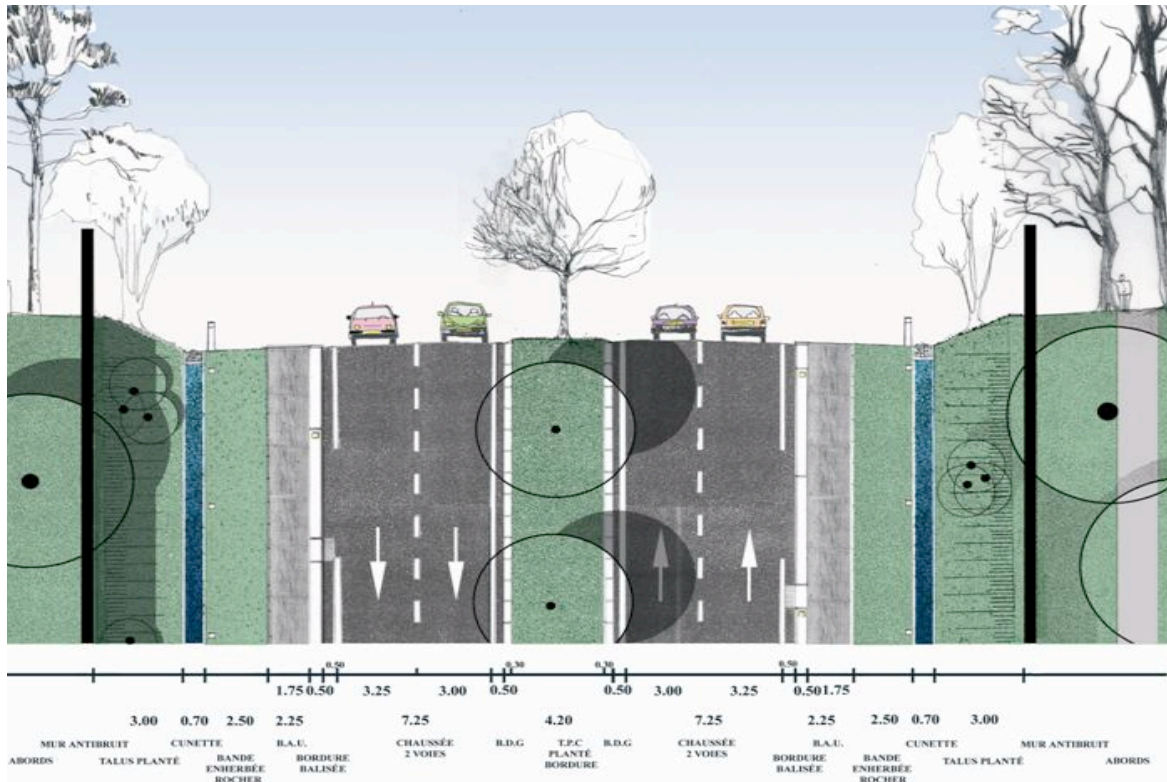
- Le fonctionnement routier actuel reste tolérable si le niveau de trafic est maintenu. Les carrefours avec l'A15 (ou avec le boulevard de l'Oise après la réalisation de l'échangeur A15/RN184) et Norton doivent continuer à dimensionner l'accès à la traversée d'Éragny, apaisant de ce fait les comportements routiers induits par le statut routier de voie rapide qu'a la RN 184 au Nord et au Sud de la ville.
- Envisager d'homogénéiser le fonctionnement des échanges par carrefour à feux urbains.

A long terme, la RN184 dans la traversée d'Éragny pourrait être soulagée du trafic de transit et devenir un boulevard urbain au cœur de la ville.

L'analyse fonctionnelle et esthétique de chacun des cinq carrefours et de leurs sections courantes ont permis de faire des propositions d'aménagement.

8 LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS

8.1 SECTION COURANTE



- Des voies moins larges, une bande d'arrêt d'urgence traitée en revêtement clair et délimitée par une bordure large et basse.
- La circulation des cycles est interdite sur la RN 184.
- Un éclairage par balises lumineuses et/ou dispositifs rétro réfléchissants sur bordures.
- Des cunettes remplies d'un granulat type ballast ralentissant l'écoulement des eaux (rétention décennale) et traitées avant les collecteurs avals (débourbeurs déshuileurs).
- Des talus aux plantations complétées et homogénéisées.
- Des accotements enherbés plantés de bulbes à floraison printanière.

8.2 AMENAGEMENT DES CARREFOURS

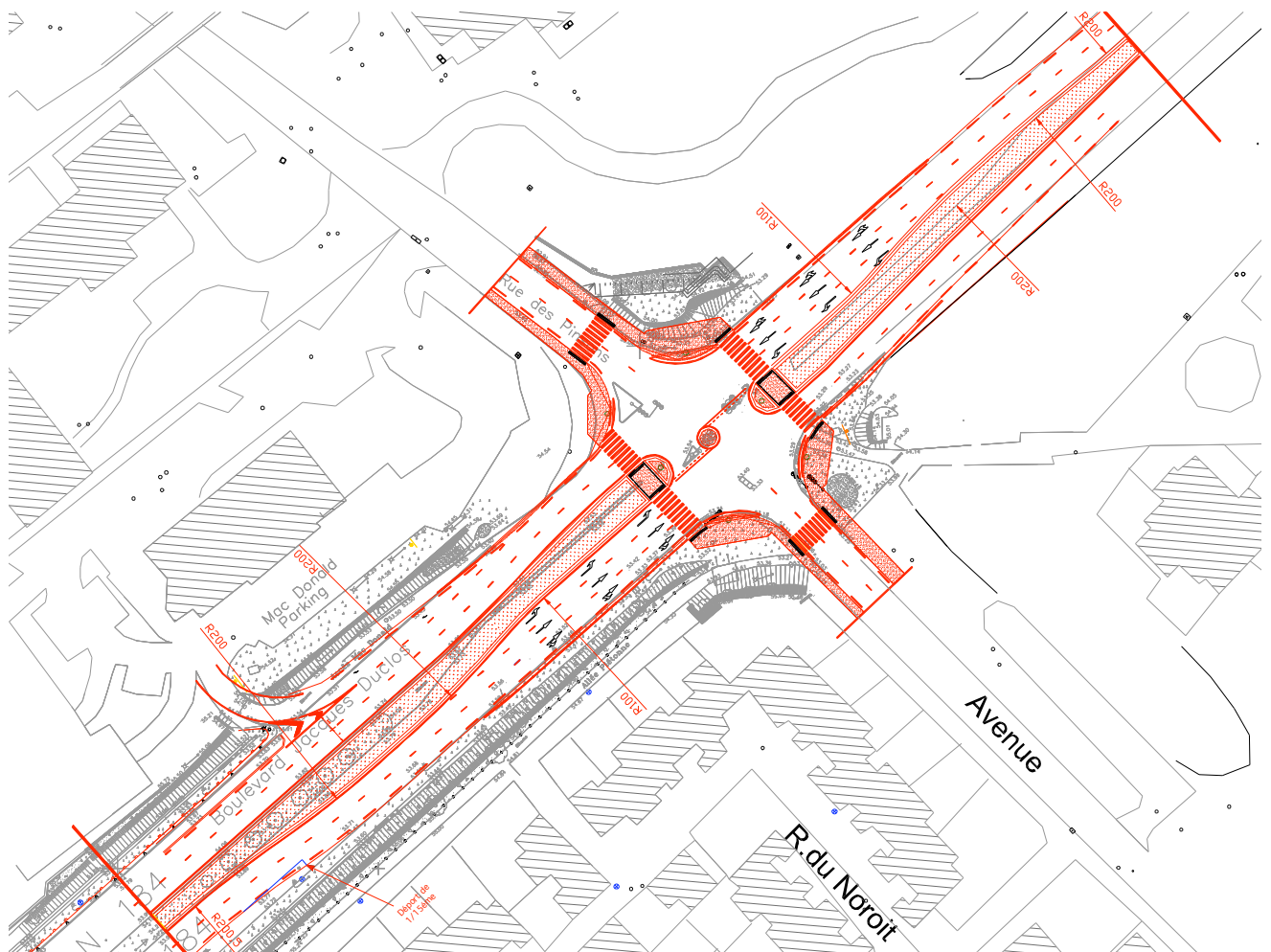
Le bureau d'études a constaté de faibles mouvements en tourne à gauche sur la majorité des carrefours de la RN 184. Les phases de feux plus courtes minoreraient encore le nombre de véhicules en tourne à gauche à écouler à chaque phase. Ce constat a amené le bureau d'études à proposer un fonctionnement des carrefours à la Parisienne plutôt qu'à l'Indonésienne. D'une manière générale, les îlots réservés aux tourne-à-droite ne sont pas nécessaires dans la plupart des cas. Ce dispositif permet de redonner du temps pour la traversée des piétons et, de fait, de sécuriser celles-ci.

Un élargissement de la chaussée a été prévu à l'arrivée du carrefour avec un décalage du terre plein central vers la gauche permettant de créer une voie de tourne à gauche dans de bonnes conditions de sécurité.

Les têtes d'îlots seront réalisées avec le même matériau que ceux des trottoirs situés de part et d'autre du carrefour afin de créer un ensemble homogène et marquant un effet de rupture avec la section courante.

La traversée du passage piéton se fera en deux temps.

Vue en plan d'un carrefour type :



- TPC élargi pour l'insertion des voies de TAG.
- Continuité axiale sur section courante.
- Bordure de BAU continue.
- Refuge central pour circulations douces.

- Aménagement qualitatif des carrefours (trottoirs et passages piétons latéraux par bordurage et mobilier...).
- Éclairage des traversées piétonnes et du carrefour.
- Fonctionnement des TAGs à la parisienne avec marquage au sol adapté.

8.3 FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS

L'étude de trafic propose de prévoir trois phases pour les carrefours d'entrée de section jouant ainsi un rôle de vanne dans la traverse d'Éragny-sur-Oise, et deux phases pour les trois autres carrefours.

Tous les carrefours intermédiaires pourront fonctionner à deux phases.

L'onde verte modératrice sera adaptée en fonction du sens de circulation le plus contraignant et la coordination sera effectuée en fonction des décalages en fin de vert et non en début de vert permettant ainsi un vidage de sas entre carrefours.

8.4 CREATION D'UN NOUVEAU CARREFOUR

L'étude de la desserte de la ZAC de la gare d'Éragny a conduit l'aménageur à prévoir la création d'un nouveau carrefour entre une voie nouvelle et la RN 184 à sens unique.

La très grande proximité de ce carrefour avec celui des « Aviateurs Alliés » a été prise en compte dans l'étude de trafic pour vérifier le fonctionnement global de ces croisements. Les résultats confirment la faisabilité du carrefour sur ce point.

Pour ce qui concerne la géométrie, ce carrefour sera réalisé suivant les mêmes principes que les autres.

Enfin, la programmation des feux en onde verte modératrice pourra intégrer ce nouvel aménagement.

Dans une seconde phase, la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise envisage de prolonger cette voie nouvelle au-delà de la RN 184.

8.5 LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

Plusieurs scénarios ont été étudiés afin de vérifier l'impact de la création des voies de TCSP soit sur la RN 184, soit sur une voie parallèle.

Les études menées ont montré un gain de temps très faible pour les bus se dirigeant vers Neuville et empruntant des couloirs TCSP créés le long de la RN 184. En effet le gain de temps apporté par la voie en site propre est compensé par une perte à l'occasion du franchissement des nombreux carrefours. L'opportunité d'un tel TCSP n'est donc pas justifiée.

En revanche, une étude de faisabilité d'une nouvelle voie de sortie de la ZAC sur la rue de l'ambassadeur en parallèle à la RN184 a été réalisée. Les études de trafic ont confirmé tous les avantages d'une telle solution.

9 ENVELOPPE PREVISIONNELLE

	U	Prix unitaire(€) TTC	Quantité	Totale(€) TTC
Aménagement de carrefour	F	100 000	5	500 000
Aménagement de la section courante	ML	225	3000	675 000
Estimation totale				1 175 000

Nota : Le financement du nouveau carrefour n'est pas pris en compte dans cette enveloppe et reste à déterminer.