



CONTRIBUTION AU DEBAT SUR LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16

Objectifs du projet :

Le prolongement de l'autoroute A16 et le réaménagement du rond-point de la Croix-Verte visant à résoudre divers problèmes :

- **1 - raccorder l'A16** au réseau des voies rapides d'Ile-de-France,
- **2 - établir la continuité de la Francilienne** et éradiquer les perturbations inhérentes,
- **3 - requalifier et sécuriser la Nationale 1** dans la traversée de Montsault et Maffliers, et réguler le trafic au sud vers Sarcelles.
- **4 - supprimer le trafic de transit** dans la traversée des communes de Montsault et Maffliers et réduire le trafic sur des communes qui n'ont pas les structures nécessaires pour supporter de tels flux, Attainville et Moisselles (délestage des voiries locales),

Constats :

1°) Le réaménagement de la zone Croix-Verte doit tendre à résoudre des problèmes à l'échelle régionale, interdépartementale mais également locale. Or, on observe que sur aucun des tracés proposés, il n'existe de réaménagement (aménagement et requalification de route de desserte locale existante ou l'édification d'un échangeur) des zones sud-ouest et surtout sud-est.

De plus, l'objectif d'un tel projet n'est-il pas de permettre d'assurer une meilleure desserte locale entre les communes du secteur ?

Mais au regard des 4 tracés les échanges entre les communes de Moisselles vers Attainville et Villaines ou de Moisselles vers Baillet-en-France et Montsoulst ou inversement sont laissés pour compte.

Solution proposée :

A travers notre proposition, l'objectif poursuivi est de permettre de connecter les communes du secteur entre elles en empruntant les voiries locales. Cela permettrait d'une part d'éviter le déversement de ces flux routiers à vocation locale sur les voies rapides (RN1 et Francilienne), et d'autre part, d'améliorer la desserte locale et plus globalement la qualité de vie des habitants des villes concernées.



2°) On peut observer, « Sur l'aménagement de la Croix-Verte », que les satellites de desserte favorisent particulièrement les zones d'activités de Montsoult dont les projets d'extension vont générer un afflux de logistique conséquent. Les riverains de l'ex N1 de Montsoult / Maffliers vont se retrouver avec un autre type de nuisances, les camions desservant ces zones, coincées entre les voies de chemin de fer de part et d'autre et la Francilienne au sud, et sur une RN1 rétrécie par sa requalification.

N'est-ce pas l'effet contraire à celui recherché ?

En tout cas, il démontre que les habitants de la RN1 se situent au nord de cette zone d'activités et que c'est elle seule qui supporterait les plus fortes nuisances sonores impactées notamment par le tracé « B ».

3°) Tous les rapports et toutes les études de circulation ont été publiés sont unanimes. Ils font tous état d'un trafic en forte recrudescence sur le sud de la RN1 avec des chiffres éloquentes

Au fil de l'eau	Solution A	Solution B	Solution C	Solution D
5 550	5 850 (+300)	6 000 (+450)	6 300 (+750)	6 050 (+500)

En outre, de source DDE /2005, il est dit que non seulement la Francilienne ne réduit pas la circulation sur la RN1 entre Maffliers et Moisselles, mais qu'elle l'augmente de près de 50% en amenant des véhicules qui se rendent dans les différents bassins d'emplois existant entre Domont et Paris.

L'analyse de ces données indique bien que la majeure partie du trafic de la RN1 au sud est locale. Le raisonnement qui prétend que le tracé A transférerait un fort pourcentage de véhicules vers l'autoroute A1 n'a donc pas de sens, leurs parcours étant circonscrits aux abords de la N1 et aux communes de la banlieue Nord. De plus, l'A1 est déjà saturée à l'entrée de Paris.

En conséquence, ne pourrait-on pas envisager que la grande radiale A16 se décharge uniquement sur la Francilienne et que subséquentement la RN1/Sud s'arrête au pôle de la Croix-Verte desservant les communes Nord de Paris et leurs bassins d'emploi et de formation.

Ceci demanderait, ou même exigerait un remaniement et un renforcement des transports publics pas seulement en direction de la capitale mais en transversales de circulation.

Au regard du coût, très inférieur surtout si on opte pour une simplification, le tracé B me paraît extrêmement digne d'intérêt.

Pour conclure, je voudrais simplement exprimer mon indignation, en ce qui concerne le tracé « D ». Comment peut-on sacrifier des forêts domaniales et accroître les nuisances et les pollutions dans les vallées de Chauvry et de Baillet ; même si c'est pour sauver certaines terres agricoles.

On ne peut se délester sur les autres de ce que l'on ne veut pas chez soi.

Annie SCHMITT
Maire

Elizabeth TRAMONI
Maire-adjointe

Patricia SAUGE
Conseillère municipale