



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**direction régionale
de l'Équipement
Île-de-France**

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 ENTRE L'ISLE-ADAM ET LA FRANCIENNE

Comparaison des différentes solutions

28 Juin 2007



Conseils en Déplacements sur Voirie - Isbérie & Associés

2, Rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT - Tél. : 01.43.53.69.50 - Fax. : 01.43.53.69.51 - E-Mail : cdvia@cdvia.fr

S.A.R.L. au Capital de 91.469,41 Euros

415 303 593 R.C.S. CRETEIL - SIRET 415 303 593 00016 - Code APE 742C

Aff.2988

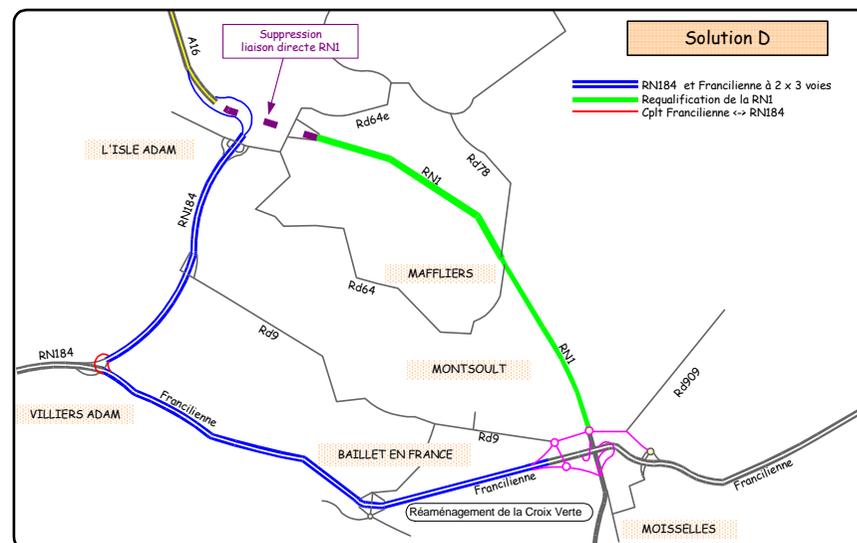
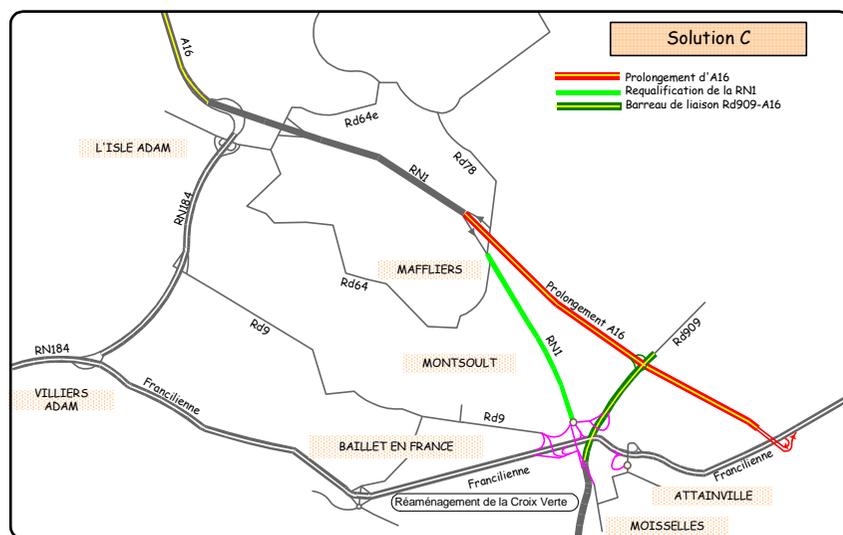
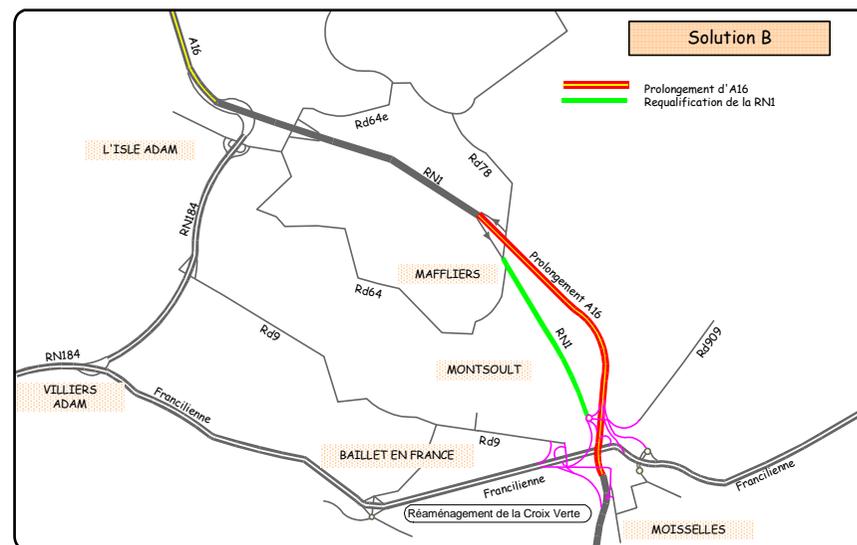
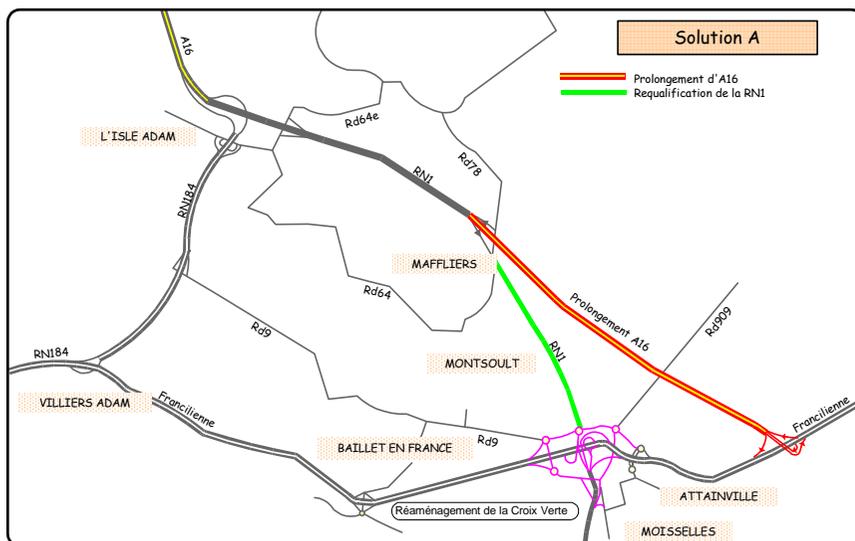
SOMMAIRE

	<i>Page</i>
1 OBJET DE LA PRESENTE NOTICE	1
2 RAPPEL DES CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES	2
3 HORIZON 2015 « FIL DE L'EAU »	3
3.1 HYPOTHESES RETENUES	3
3.1.1 Evolution de la demande de déplacement :	3
3.1.2 Hypothèses d'évolution de réseau.....	3
3.2 EVOLUTION DES TRAFICS A L'HORIZON 2015 SUR L'HPS AU NIVEAU DU SECTEUR D'ETUDE	4
4 PRESENTATION DES SOLUTIONS.....	5
4.1 SOLUTION A.....	5
4.2 SOLUTION B	6
4.3 SOLUTION C	7
4.4 SOLUTION D.....	8
5 COMPARAISON DES DIFFERENTES SOLUTIONS.....	9

Rapport réalisé par : N.DELAVENNE Tél. : 01.43.53.69.53
vérifié par : C.ISBERIE Tél. : 01.43.53.69.50
Secrétaire : M-C.MIRANDA Tél. : 01.43.53.69.47

CD VIA
(Conseils en Déplacements sur Voirie ISBERIE & Associés)
2, Rue Suchet - 94700 MAISONS-ALFORT
Tél.:01.43.53.69.50-Fax.:01.43.53.69.51-E-Mail: cdvia@cdvia.fr

Schémas des Variantes Testées



1 OBJET DE LA PRESENTE NOTICE

La présente notice a pour objet de comparer les quatre variantes envisagées de prolongement de l'Autoroute A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne.

Quatre variantes sont proposées au débat public :

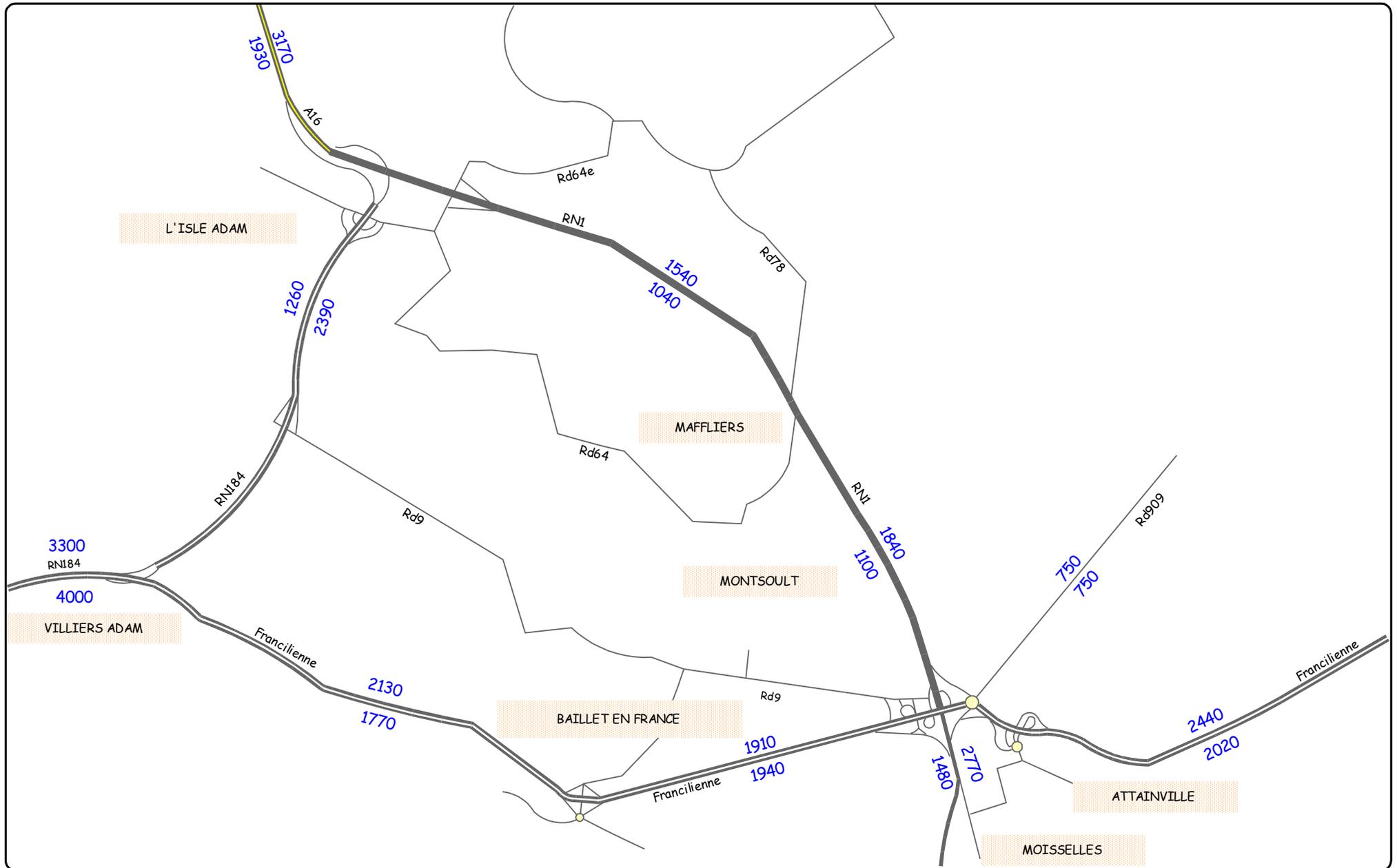
- Solution A : Prolongement d'A16 à l'Est de Montsoul suivant le tracé historique,
- Solution B : Déviation courte à l'Est de Montsoul avec raccordement au niveau de l'échangeur de la Croix Verte,
- Solution C : Cette variante combine la solution A et l'aménagement de la RD909 entre A16 et la Croix Verte,
- Solution D : Réaménagement de la RN184 et de la Francilienne avec suppression de la liaison directe RN1 - A16.

On rappelle que dans les quatre schémas étudiés, l'ancien projet de prolongement d'A16 entre la Francilienne et le Boulevard du Parisis (renommé depuis Avenue du Parisis) n'est pris en compte.

La présente notice comprendra :

- un rappel des conditions actuelles de circulation,
- une note de synthèse précisant les avantages et les inconvénients de chaque solution d'un point de vue trafic à l'horizon 2015
- un tableau comparatif des quatre solutions,
- les affectations et comparaisons détaillées aux horizons 2015 et 2030 (en annexe).

Trafics ACTUEL à l'heure de Pointe du Soir (HPS)



2 RAPPEL DES CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES

On présente sur la carte ci-contre les flux actuels à l'Heure de Pointe du Soir sur la RN1, la Francilienne et la RN184.

On notera globalement de l'ordre de 3.000 véhicules / heure traversant les communes de Montsoult et Maffliers (Trafic Horaire deux sens confondus).

Les flux sur la RN184 dans la traversée de la forêt de l'Isle-Adam sont légèrement plus importants avec 3.600 véhicules / heure.

Sur la Francilienne, au niveau de Baillet, les flux sont de l'ordre de 3.850 véhicules / heure.

En Trafic Moyen Journalier, d'après les données de la CDES en 2005, les volumes de trafic sont de l'ordre de 35.500 véhicules / jour sur la RN1, de l'ordre de 36.500 véhicules / jour sur la RN184 dans la forêt de l'Isle-Adam et de l'ordre de 38.500 véhicules / jour sur la Francilienne à l'Ouest de la RN1.

Les taux de poids-lourds pour 2005 sont de l'ordre de 5,5 % sur la RN1, 11,5 % sur la RN104 et 6,3 % sur la RN184.

Dans la traversée de Maffliers, la circulation poids-lourds est donc estimée à environ 1.950 véhicules chaque jour de l'année.

Les conditions de circulation sur la RN1, la RN184 et sur la Francilienne sont présentées sur les schémas ci-contre aux heures de pointe du matin et du soir.

La circulation sur la RN1 dans la traversée de Maffliers est chargée avec des attentes au niveau des feux tricolores.

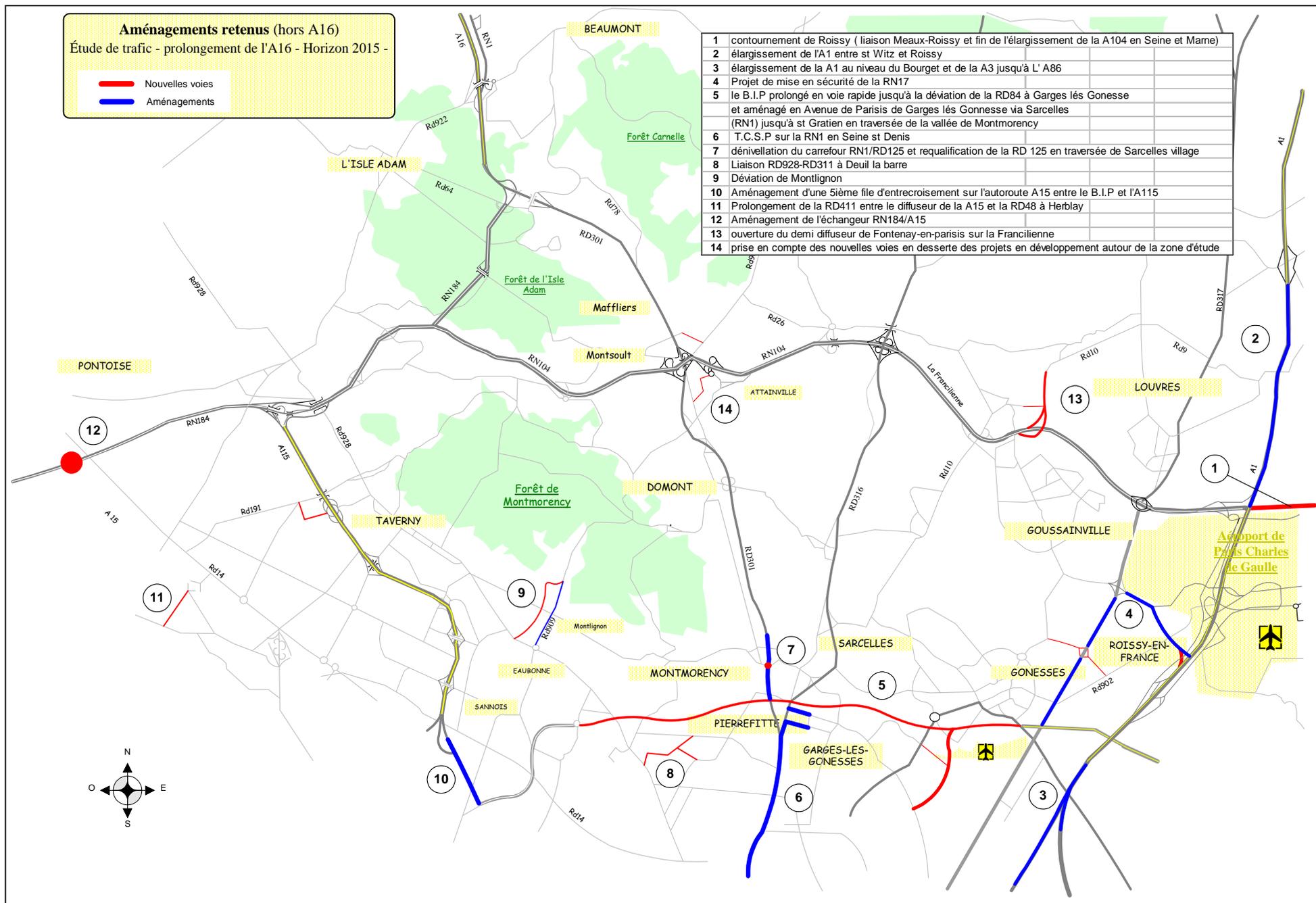
Deux autres difficultés importantes sont à noter :

- L'arrivée sur le giratoire de la Croix Verte depuis la Francilienne venant de Roissy avec des retenues conséquentes notamment à l'Heure de Pointe du Soir,
- Le tronç commun RN184-Francilienne chargé aux heures de pointe.

Les relevés de temps de parcours sur deux trajets, depuis A1 et depuis Sarcelles, vers A16, le soir donnaient (relevés de Septembre 2005 et valeurs issus du modèle)

- Liaison A1 → A16 Nord (l'Isle-Adam) : 27 mn 57 s (pour 25mn 10s modélisé)
- Liaison RN1 Sarcelles (carrefour du barrage) → A16 Nord (L'Isle-Adam) : 20 mn 40 s (22mn46s modélisé)





3 HORIZON 2015 « FIL DE L'EAU »

3.1 Hypothèses retenues

3.1.1 Evolution de la demande de déplacement :

Les simulations de trafic à l'Heure de Pointe du Soir ont été réalisées sur un cordon englobant tout le réseau d'infrastructures routières de l'Ile de France situé au Nord de la coupure constituée par l'Autoroute A4, la Seine et l'Autoroute A13. Ces simulations ont été réalisées à partir du modèle construit par la DREIF incluant les évolutions attendues sur l'ensemble de la région.

Nota : Les matrices initiales de déplacements de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France affectées sur le réseau à l'Heure de Pointe du Soir, ont subi des ajustements : découpage des zones MODUS en sous vecteurs, prises en compte de trafics locaux, ajout des vecteurs liés aux Centres Commerciaux et à des Z.A.C.s spécifiques, calage des résultats d'affectation de l'état actuel aux trafics observés lors de comptages, prise en compte de la baisse de trafic observée dans Paris, ajustement des trafics aux coupures des autoroutes A1 et A16 suivant données fournies par la Sanef

Au Niveau des Coupures Nord des autoroutes A1 et A16, les trafics en pointe de l'HPS ont ainsi été ajustés suivants les éléments transmis par la SANEF à savoir :

Sur la barrière de péage de Saint-Chamant de l'Autoroute A1 : Augmentation modérée de l'ordre de +15% entre 2015 et l'actuel

Sur la barrière de péage d'Amblainville de l'Autoroute A16 : Augmentation de l'ordre de +90% entre 2015 et l'actuel (trafic actuel faible)

Les flux affectés à la barrière de péage d'Amblainville à l'HPS sont ainsi de :

UVP / Heure	Emission	Réception
Actuel (Horizon 2005)	560	640
Horizon 2015	1090	1210

Les hypothèses retenues conduisent à estimer une **augmentation générale de la demande de déplacement de +12% en 2015** par rapport à l'actuel pour l'ensemble du cordon modélisé. Localement, autour de la zone d'étude situé en grande couronne,

l'accroissement de cette demande pourrait être plus importante (augmentation estimée autour de +22% en 2015 sur la partie du Val d'Oise comprise dans le cordon).

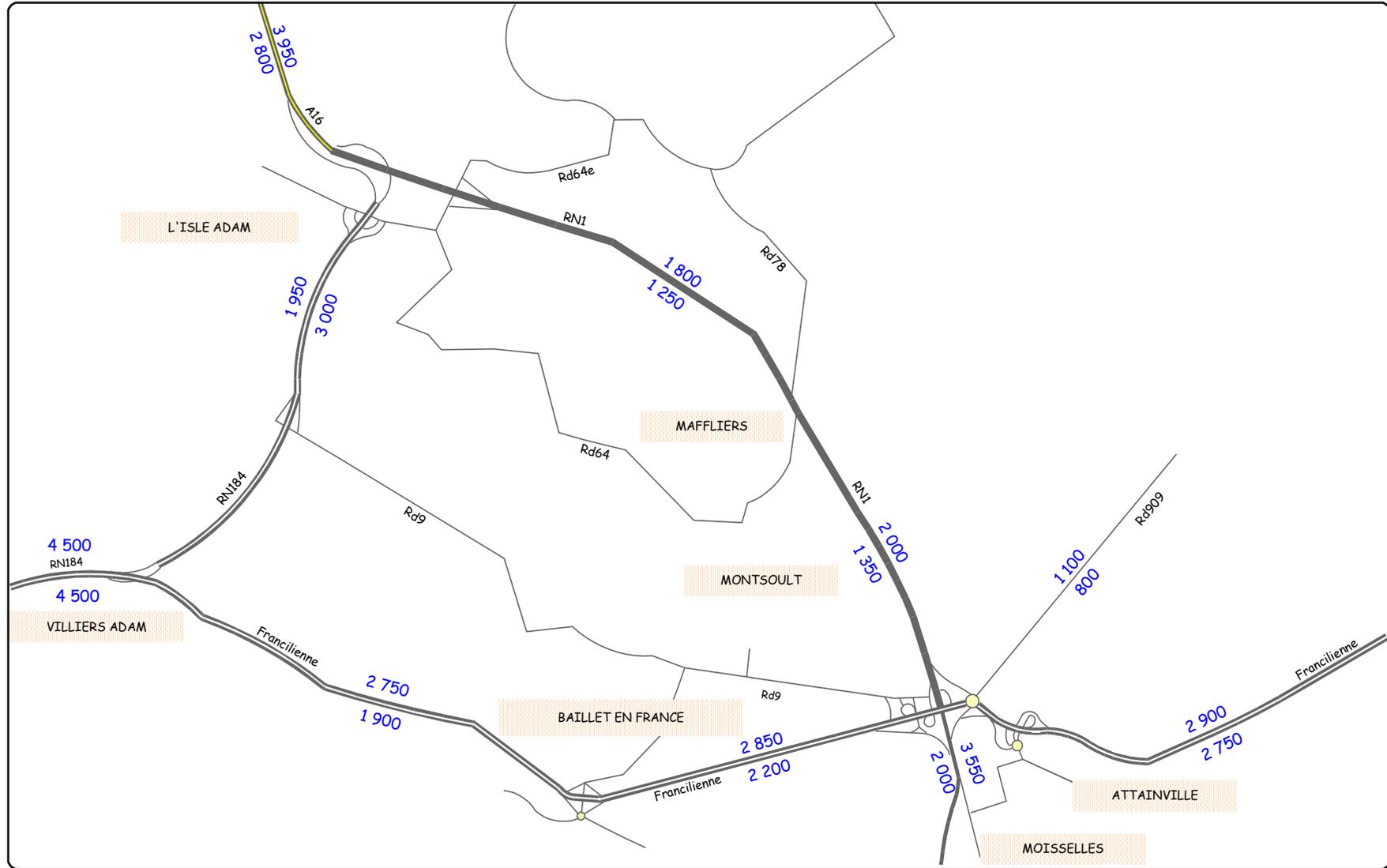
3.1.2 Hypothèses d'évolution de réseau

La situation « Fil de l'eau » correspond à une situation de référence en 2015 sans prolongement d'A16 et sans aménagement de la Croix Verte, ni requalification de la RN1 en traversée de Maffliers et de Montsoulst.

Elle intègre néanmoins les principaux projets suivants autour de la zone d'étude (Cf. page ci-contre) :

1. Le contournement de Roissy (avec la Liaison Meaux-Roissy et la fin de l'élargissement d'A104 en Seine et Marne)
2. L'élargissement d'A1 entre Saint Witz et Roissy (au Nord de la Francilienne)
3. Elargissement d'A1 au niveau du Bourget (entre la RN2 et A3 - aménagement réalisé courant 2006) et de l'Autoroute A3 jusqu'à l'A86
4. La mise en voie rapide de la RN17 (avec nouveau diffuseur du Thillay et le barreau de liaison entre la Rd47 et la Rd902)
5. 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 (RN1) jusqu'à Saint Gratien en traversée de la Vallée de Montmorency
6. Le T.C.S.P. sur la RN1 en Seine Saint Denis
7. La dénivellation du carrefour RN1 / Rd125 et la requalification de la Rd125 en traversée de Sarcelles Village
8. La liaison Rd928 - Rd311 à Deuil la Barre
9. La Déviation de Montlignon
10. L'aménagement d'une 5^{ème} file d'entrecroisement sur l'Autoroute A15 entre le B.I.P. et A115
11. Le Prolongement de la Rd411 (11[°] avenue) entre le diffuseur d'A15 et la Rd48 à Herblay
12. L'aménagement de l'échangeur RN184 / A15
13. L'ouverture du 1/2 diffuseur de Fontenay-en-Parisis sur la Francilienne
14. Au niveau de la Croix Verte, la prise en compte des nouvelles voies en desserte des projets en développement autour de la zone d'étude

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



3.2 Evolution des trafics à l'Horizon 2015 sur l'HPS au niveau du secteur d'étude

On présente sur la carte ci-contre les flux estimés à l'Heure de Pointe du Soir sur la RN1, la Francilienne et la RN184 à l'Horizon 2015 « Fil de l'eau ».

Avec le développement retenu à cet horizon, on note une poursuite de la demande de déplacement en voiture particulière avec :

- de l'ordre de 3.400 véhicules / heure (deux sens confondus) traversant les communes de Montsoult et Maffliers, en augmentation de +13% par rapport à l'actuel
- Les flux sur la RN184, dans la traversée de la forêt de l'Isle-Adam seront également en forte augmentation avec 4.950 véhicules / heure (+35% environ par rapport à l'actuel)
- Sur la Francilienne, les flux sont de l'ordre de 5.050 véhicules / heure (+31%) au niveau de Baillet et d'environ 5.650 véhicules / heure (+27%) à l'Est du giratoire de la Croix Verte.

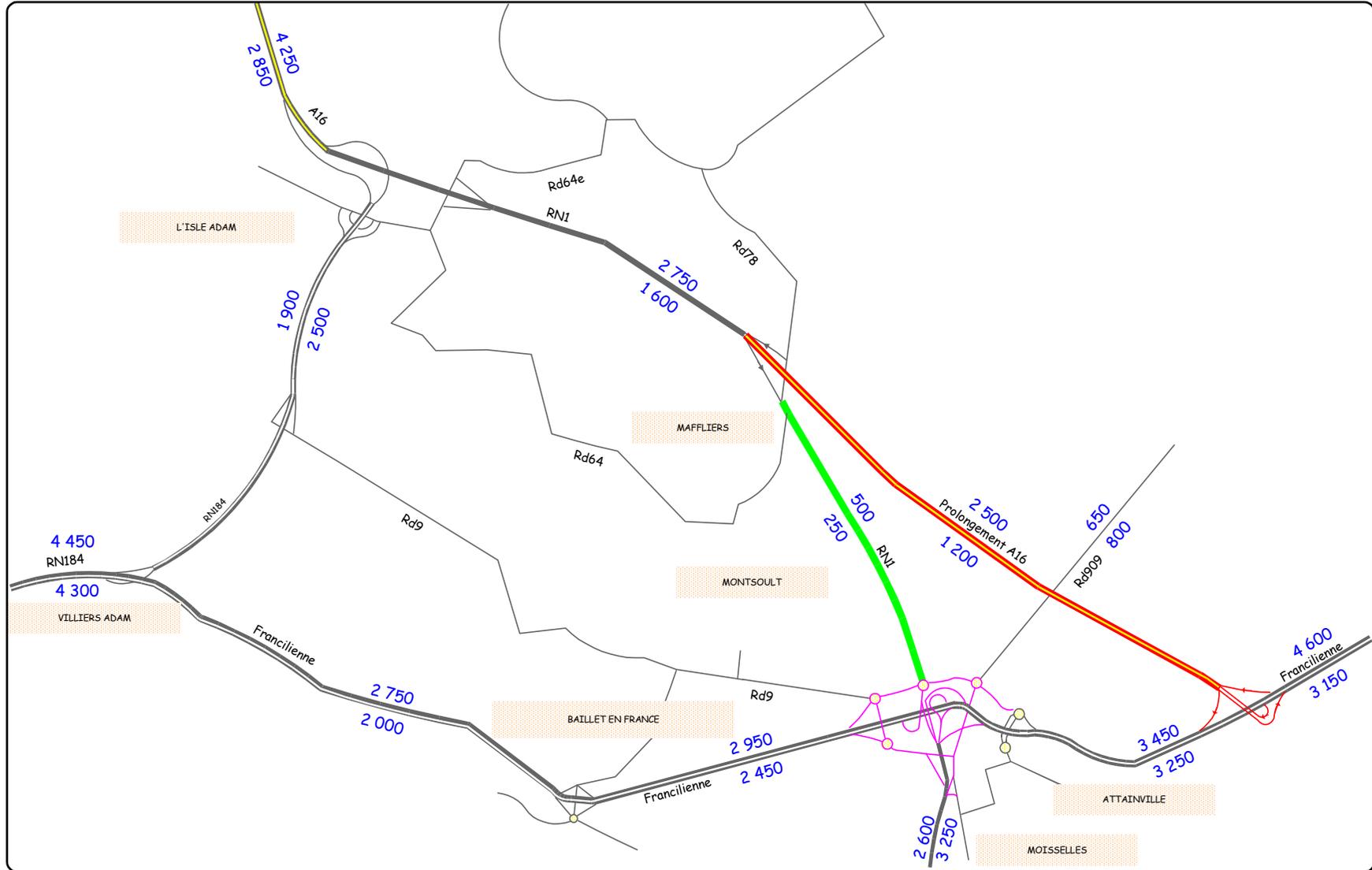
Dans cette configuration « Fil de l'eau », ces fortes augmentations de trafic induiront une dégradation sensible des conditions de circulation sur le secteur d'étude avec :

- ⇒ accentuation de la saturation de la francilienne le soir à l'approche du giratoire de la croix verte
- ⇒ augmentation de trafic sur les itinéraires locaux de shunt (Rd909, Rd26, Rd64, Rd85, Rd9, Rd922 etc...)
- ⇒ retenues plus importantes en traversée de Montsoult et Maffliers au niveau des feux tricolores.

Ce constat est confirmé par les temps de parcours issus de la modélisation à cet horizon le soir en pointe vers A16 avec :

- Liaison A1 → A16 Nord (l'Isle-Adam) : 39 mn 11 s soit une dégradation de plus de 50% par rapport au temps de parcours de l'actuel
- Liaison RN1 Sarcelles (carrefour du barrage) → A16 Nord (L'Isle-Adam) : 29 mn 25 représentant une dégradation d'environ 33% par rapport à l'actuel

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



4 PRESENTATION DES SOLUTIONS

4.1 Solution A

Cette solution consiste à emprunter le tracé historique de l'Autoroute A16 entre la Francilienne et l'Isle-Adam.

Les trafics attendus à l'horizon 2015 (voir planche ci-contre) sont estimés entre 3.700 et 4.350 véhicules / heure deux sens confondus le soir sur A16.

Ce projet devrait permettre un délestage significatif de la RN1 dans la traversée de Maffliers dont le trafic résiduel pourrait tomber à moins de 750 véhicules deux sens confondus. Toutefois, les caractéristiques de la RN1 dans les traversées de Montsoult et Maffliers seront réduites de façon significative par rapport à l'état actuel (mise à 2 X 1 voie, carrefours supplémentaires, réduction de vitesse, etc...).

On devrait s'attendre à un accroissement de trafic sur la Francilienne de part et d'autre de la Croix verte (de l'ordre de + 100 à 500 véhicules par sens), augmentation de trafic qui pourront être repris par l'aménagement de cet échangeur associé au projet. A l'Est du débouché d'A16, les trafics estimés sur la francilienne en pointe correspondent au maximum de capacité d'une section autoroutière à 2X2 voies.

Le projet pourrait avoir également un impact sur la RN184 avec une baisse de trafic d'environ 50 à 500 véhicules / heure par sens dans la traversée de la forêt de l'Isle-Adam.

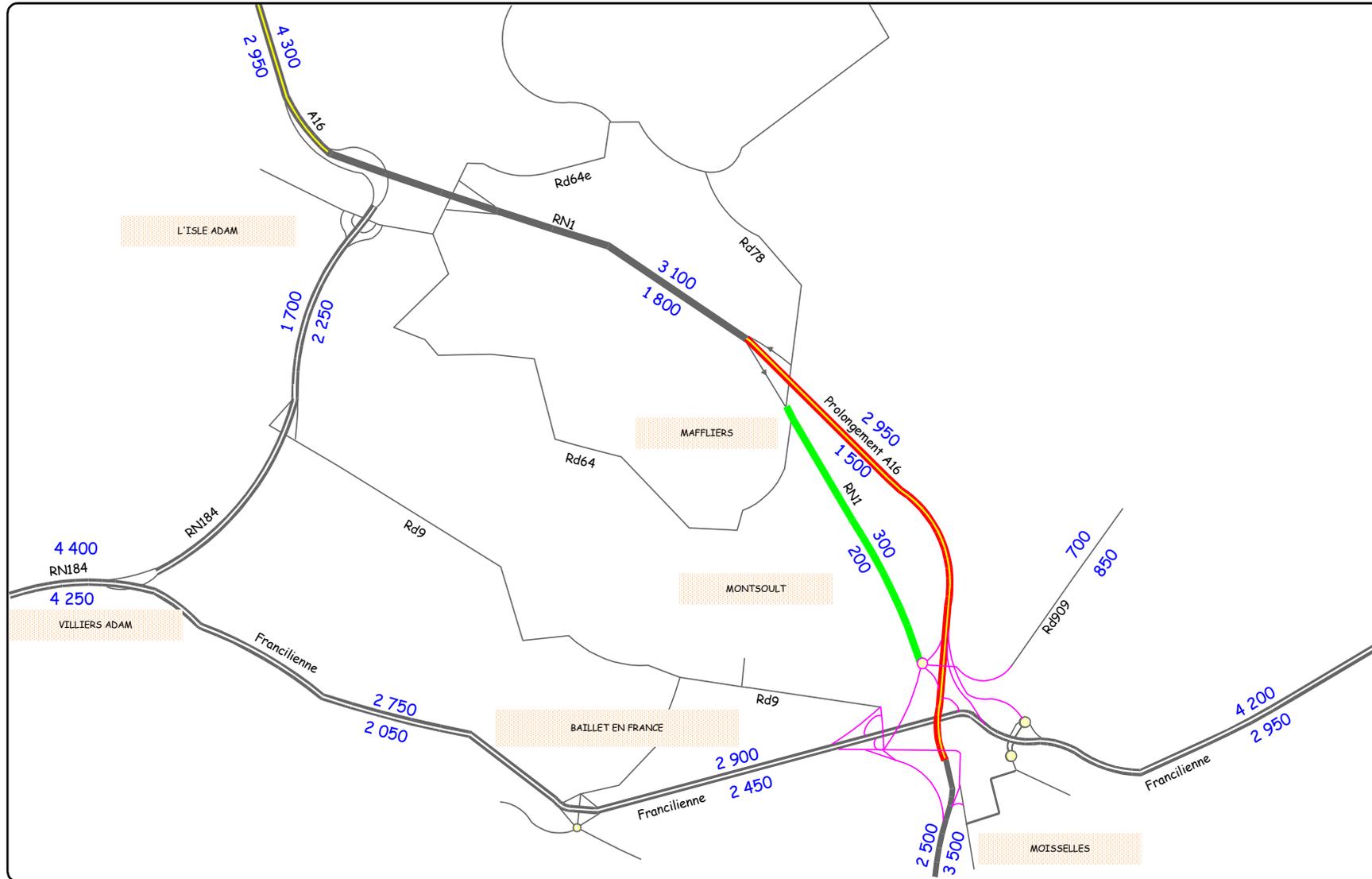
On pourrait également s'attendre à une baisse de trafic sur la RD909 au Nord de la Croix Verte, cet itinéraire étant utilisé comme shunt de la Francilienne. Sur le réseau secondaire de proximité, on observera aussi de légères baisses de trafic de l'ordre de 50 à 100 véhicules par sens comme sur la RD64 et la RD9.

Au Nord-Est, la RD922 verrait son trafic diminuer de l'ordre de 100 à 200 véhicules / heure par sens.

La liaison A1 - A16 Nord (l'Isle-Adam) serait raccourcie d'environ un kilomètre. Par contre, la liaison RN1 Sarcelles - A16 Nord (L'Isle-Adam) serait allongée d'environ trois kilomètres. Par rapport à la situation « Fil de l'eau » de cet horizon, les variations de temps de parcours de ces deux trajets seraient les suivantes :

- Liaison A1 - A16 Nord (l'Isle-Adam) : - 12 mn 52 s
- Liaison RN1 Sarcelles - A16 Nord (L'Isle-Adam) : - 6 mn 15 s

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



4.2 Solution B

Cette solution consiste à réaliser une déviation courte à l'Est de Maffliers , rejoignant la Croix Verte.

Les trafics attendus à Horizon 2015 (voir planche ci-contre) sont estimés entre 4.450 et 4.900 véhicules / heure deux sens confondus le soir sur A16.

Ce projet devrait permettre un délestage encore plus significatif de la RN1 dans la traversée de Maffliers dont le trafic résiduel pourrait être de l'ordre de 500 véhicules deux sens confondus avec des caractéristiques identiques à la solution précédente sur la RN1.

Sur la Francilienne, la section à l'Est de la Croix Verte pourrait supporter un trafic de l'ordre de 1.500 véhicules supplémentaires à l'Heure de Pointe du Soir deux sens confondus, l'amélioration de fluidité permettant d'absorber tous les flux de shunt observés (en pointe, cette section de la francilienne sera emprunté à pleine capacité d'un aménagement à 2 voies par sens). A l'Ouest, les trafics sur la Francilienne devraient peu évoluer (de l'ordre de 50 à 250 véhicules par sens).

Sur la RN184, dans la forêt de l'Isle-Adam, le trafic pourrait être allégé d'environ 250 à 750 véhicules / heure par sens de circulation par rapport au scénario fil de l'eau.

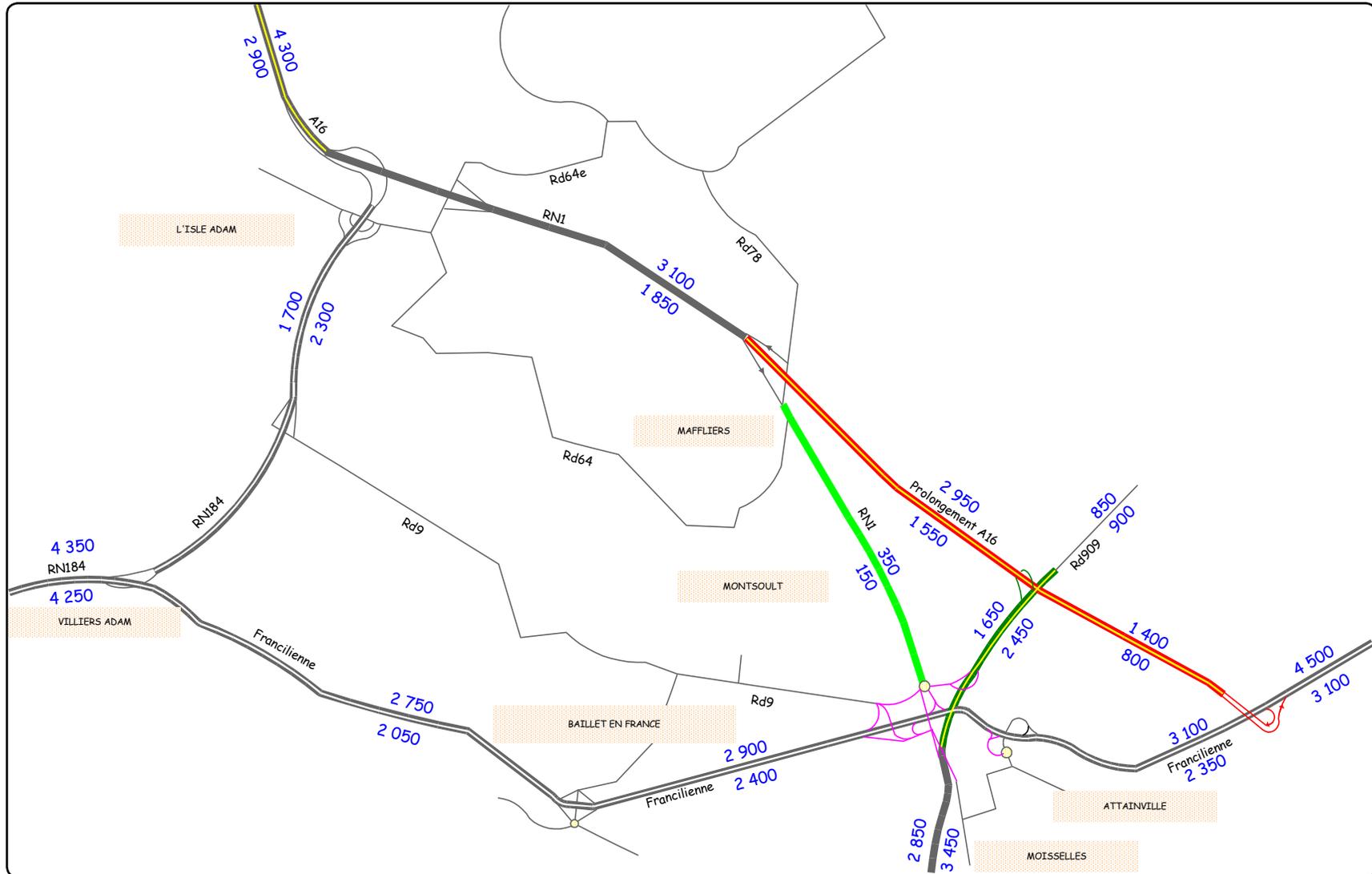
Sur le réseau secondaire, on pourrait s'attendre à quelques baisses de trafic (de l'ordre 50 à 200 de véhicules/h par sens) comme sur la RD85 ou la RD64.

La RD922 au Nord-Est verrait également son trafic diminuer de l'ordre de 100 à 200 véhicules deux sens confondus en pointe de circulation.

La liaison A1 - A16 Nord (l'Isle-Adam) serait rallongée d'un peu moins d'un kilomètre. Il en est de même de la liaison RN1 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) : - 11 mn 34 s
- Liaison RN1 Sarcelles - A16 Nord (L'Isle-Adam) : - 7 mn 49 s

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



4.3 Solution C

Cette solution combine la solution A et l'aménagement de la RD909 entre A16 et la Croix Verte.

Les trafics attendus en cas de réalisation du projet (voir planche ci-contre) sont estimés à 2.200 véhicules / heure deux sens confondus le soir sur A16 sur la section entre la Francilienne et la Rd909 et entre 4.500 et 4.950 véhicules / heure sur la section entre la Rd909 et l'Autoroute A16 actuelle.

Ce projet devrait permettre un délestage significatif de la RN1 dans la traversée de Maffliers dont le trafic résiduel pourrait être de l'ordre de 500 véhicules deux sens confondus avec des caractéristiques identiques aux solutions précédentes sur la RN1.

Sur la Francilienne, sur la section comprise entre A16 et la RN1, le trafic pourrait diminuer d'environ 200 véhicules / heure deux sens confondus (le soir en pointe, le trafic pourrait légèrement évoluer en raison de la disparition des retenues à l'approche de la Croix Verte tandis qu'en contre pointe le trafic sera délesté du report vers A16). Par contre, à l'Est d'A16, le trafic sur la Francilienne augmenterait d'environ 1.950 véhicules / heure deux sens confondus, le trafic de shunt actuel sur les différents itinéraires (RD9, RD909) réempruntant naturellement cette section. Les trafics prévisionnels de pointe attendus sur la francilienne, en débouché Est d'A16, pourraient ainsi atteindre la limite de capacité dans le cas de son maintien à 2X2 voies.

A l'Ouest, les trafics sur la Francilienne devraient peu évoluer (de 50 à 200 véhicules par sens).

Sur la RN184, dans la forêt de l'Isle-Adam, le trafic pourrait être allégé de l'ordre de 250 à 700 véhicules / heure par sens de circulation par rapport à la situation « Fil de l'eau ».

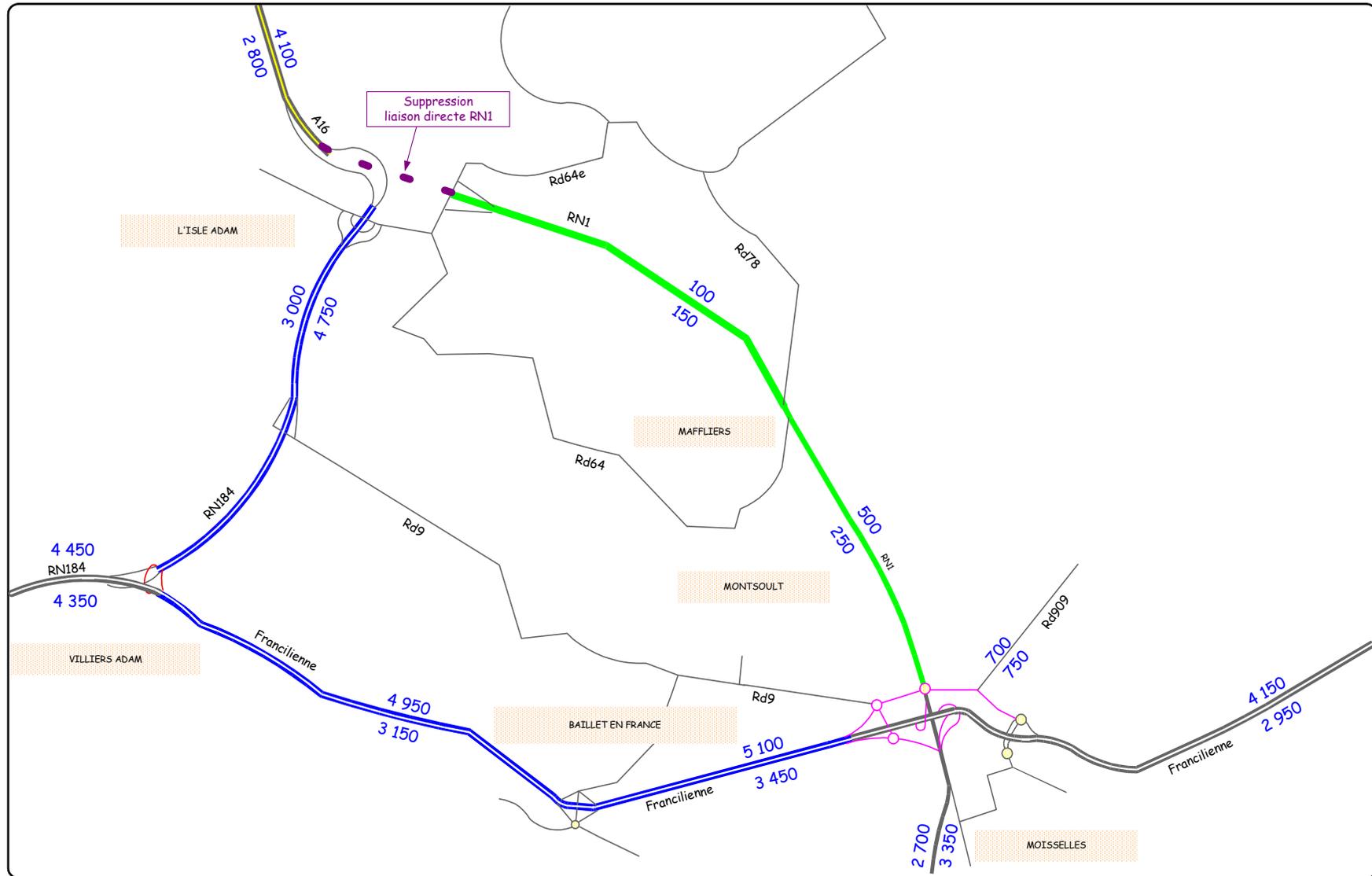
Sur le réseau secondaire, on pourrait s'attendre à des délestages d'environ 50 à 150 véhicules / heure par sens entre la RN184 à l'Ouest et la RD85 à l'Est.

La RD922 au Nord-Est verrait également son trafic diminuer jusqu'à 200 véhicules en pointe sur certaines sections.

La liaison A1 - A16 Nord (l'Isle-Adam) serait raccourcie d'environ un kilomètre. Par contre, la liaison RN1 Sarcelles - A16 Nord (L'Isle-Adam) serait rallongée d'environ un kilomètre. Les variations de temps de parcours de ces deux trajets seraient les suivantes :

- Liaison A1 - A16 Nord (l'Isle-Adam) : - 13 mn 03 s
- Liaison RN1 Sarcelles - A16 Nord (L'Isle-Adam) : - 7 mn 28 s

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



4.4 Solution D

Cette solution consiste au réaménagement de la RN184 et de la Francilienne avec suppression de la liaison directe RN1 - A16.

La RN184 serait portée à 2 X 3 voies entre la Francilienne et A16. Il en est de même de la Francilienne entre la RN184 et la Croix Verte.

Les trafics attendus sur le tronç commun avec A16 lors de la réalisation du 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 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 RN1 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
- Liaison RN1 Sarcelles - A16 Nord (L'Isle-Adam) : - 5 mn 30 s

5 COMPARAISON DES DIFFERENTES SOLUTIONS

On présente dans le tableau ci-contre une analyse de la situation « fil de l'eau » et un comparatif des différentes solutions par rapport à l'état « fil de l'eau ».

Les solutions B et C sont celles qui permettent le délestage maximum dans Maffliers.

Les solutions A et D sont un peu moins performantes compte tenu du rallongement de trajet induit pour emprunter l'Autoroute A16. (notamment solution D)

Les quatre solutions de tracé d'A16 offriront cependant une fluidité correcte sur le tracé du projet

La solution C est celle qui globalement offre les meilleures performances en temps de parcours, la solution D étant la moins performante.

Les gains de temps, à l'horizon 2015, sont estimés entre cinq minutes 30s à Sept minutes 30s sur le trajet RN1 depuis Sarcelles -> A16 Nord suivant les solutions, par rapport au scénario fil de l'eau alors que cet itinéraire n'est déjà pas très performant dans la traversée de Maffliers aujourd'hui. Sur le trajet A1 -> A16 Nord, l'amplitude des gains de temps est plus importante par solution (compris entre 9mn11s et 13mn03s).

La solution D a l'avantage d'utiliser en grande partie des infrastructures existantes (élargie à 2X3 voies).

En raison du fort développement du secteur de Roissy, la solution D peut être plus pénalisante car c'est la variante dont le trajet est le plus long entre A16 et Roissy.

On notera que pour toutes les solutions, le prolongement d'A16 nécessitera très certainement de prévoir un élargissement de la francilienne entre le débouché du projet jusqu'à l'autoroute A1. Cette remarque risque d'être plus prononcée pour les solutions A et C.

COMPARATIF DES DIFFERENTES D'AMENAGEMENT D'A16 A L'HEURE DE POINTE DU SOIR
(Traffics Prévisionnels à l'Horizon 2015 en UVP/h deux sens confondus)

	HORIZON 2015 Fil de l'Eau	Variation par rapport au Fil de l'eau			
		Solution A	Solution B	Solution C	Solution D
Trafic deux sens confondus sur la RN1 dans Maffliers	• 3.350	• - 2.600 (-77%)	• - 2.850 (-85%)	• -2.850 (-85%)	• - 2.600 (-77%)
Trafic sur A16 (à l'Est de Maffliers pour les variantes A, B et C)		• 3.700	• 4.450	• Au Sud RD909 : 2.200 • Au Nord RD909 : 4.500	• 8.550 sur la Francilienne à l'Ouest de la RN1 • 7.750 sur la RN184
Temps de parcours entre A1 et A16 Nord	• 39 mn 11 s	• - 12 mn 52 s	• - 11 mn 34 s	• - 13 mn 03 s	• - 9 mn 11 s
Temps de parcours entre RN1 Sarcelles et A16 Nord	• 29 mn 25 s	• - 6 mn 15 s	• - 7 mn 28 s	• - 6 mn 46 s	• - 5 mn 42 s
Fluidité sur l'itinéraire Croix Verte - A16 Nord	• Très médiocre à cet horizon • Forts Ralentissements dans Maffliers à prévoir	• Bonne	• Bonne	• Bonne	• Bonne (itinéraire plus long)
Longueur du trajet A1 - A16 Nord	• 26 km 500 m	• - 1 km	• + 800 m	• - 1 km	• + 4 km
Longueur du trajet RN1 Sarcelles - A16 Nord	• 19 km 900 m	• + 3 km 500 m	• + 800 m	• + 1 km	• + 4 km
Trafic sur le réseau magistral	• Sur Francilienne à l'Est de la RN1 : 5.650	• + 2.100 (à l'Est d'A16) • + 1.050 (à l'Ouest d'A16)	• + 1.500	• + 1.950 (à l'Est d'A16) • - 200 (à l'Ouest d'A16)	• + 1.450
	• Sur Francilienne à l'Ouest de la RN1 : 5.050	• + 350	• + 300	• + 250	• + 3.500
	• Sur RN184 dans la forêt de l'Isle-Adam : 4.950	• - 550	• - 1.000	• - 950	• + 2.800
Trafic sur le réseau secondaire	• Sur la RD909 : 1.900	• Sur la RD909 : - 450 • Sur la RD922 : - 200 • diminution sur le reste du réseau	• Sur la RD909 : - 350 • Sur la RD922 : - 200 • diminution sur le reste du réseau	• Sur la RD909 au Nord d'A16 : - 150 • Sur la RD909 au Sud d'A16 : + 2.200	• Sur la RD909 : - 450 • Impact plus modéré sur réseau secondaire (Rd922) au nord-Est de la francilienne