

LES SOLUTIONS PRÉSENTÉES

Quatre solutions de tracé concernant le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne sont proposées au débat public.

Chacune remplit de façon différente les objectifs du projet de prolongement ; chacune induit un réaménagement spécifique du carrefour de la Croix-Verte ; chacune a enfin un impact spécifique sur les espaces urbains et agricoles et sur l'environnement.

Néanmoins, et quelle que soit la solution proposée pour le prolongement de l'A16, le projet comprend une requalification de la RN1, préalablement délestée de son trafic de transit.

DESCRIPTION DES QUATRE SOLUTIONS

L'étendue des enjeux et des objectifs du projet de prolongement de l'autoroute A16 allié aux caractéristiques diversifiées du territoire a conduit le maître d'ouvrage à proposer quatre solutions de prolongement. Quatre tracés différents dont les impacts ont été étudiés et comparés.

La **solution A** envisage le prolongement de l'A16 à l'Est d'Attainville, en suivant le tracé du SDRIF de 1994, la **solution B** se distingue par une courte déviation à l'Est de Montsoul, avec un raccordement au niveau de l'échangeur de la Croix-Verte, la **solution C** associe la solution A à l'aménagement de la RD909 entre l'A16 et la Croix-Verte, et la **solution D** consiste à élargir à 2x3 voies la RN184 et la Francilienne, en supprimant la liaison directe entre la RN1 et l'A16.

Pour les solutions A, B et C le prolongement de l'A16 est une autoroute à 2x2 voies et présente une section commune d'environ 4 km sur la partie Nord. Cette section reprend la RN1 existante sur environ 3,4 km, de l'échangeur avec la RN184 jusqu'à la RD78 puis se dirige vers la voie ferrée Paris-Persan-Beaumont. Sur cette section commune, le demi-échangeur avec la RD64E au Nord est maintenu et un demi-échangeur est créé avec la RD78 et la RN1 requalifiée.

Quelques centaines de mètres avant la voie ferrée, ces trois solutions divergent.

➔ La solution A

C'est la solution qui a été présentée lors de la concertation de février 2006¹. Elle présente un tracé au Sud de la RD78 qui coupe la voie ferrée Paris-Luzarches, puis la RD909 avant d'aboutir à un échangeur complet permettant l'ensemble des mouvements avec la Francilienne, à l'Est de la commune d'Attainville.

Elle nécessiterait un réaménagement du carrefour de la Croix-Verte au même titre que les autres variantes. Ce réaménagement faciliterait les mouvements A16 / Francilienne / RD301 (mouvements en baïonnette).

Cette solution a une longueur totale d'environ 9 km.

➔ La solution B

La deuxième solution emprunte partiellement le tracé inscrit au SDRIF de 1994 et assure le raccordement de l'A16 Nord à la Francilienne et à la RD301 au niveau du carrefour de la Croix-Verte.

Pour cette solution, les modifications du carrefour de la Croix-Verte sont les plus importantes. L'échangeur devient plus imposant et plus complexe que dans le cadre de la solution A, à cause de la superposition des échanges autoroutiers et de la desserte locale. Certaines bretelles de raccordement devraient ultérieurement être étudiées dans le détail car elles se situeraient à proximité de zones d'activités.

Avec ce tracé, ce tronçon d'A16 a une longueur totale de 7,5 km.

¹ Voir annexe sur l'historique du projet



Solution A
+ détail sur la Croix-Verte



Solution B
+ détail sur la Croix-Verte

Sources : Fond de plan : BD ORTHO © IGN 2003 ; cartographie : DREIF/PoD/DMO3

→ La solution C

Cette troisième solution est conforme au tracé du SDRIF de 1994, mais elle ne comporte qu'un demi-échangeur orienté vers l'est avec la Francilienne ; en revanche, elle offre une voie de liaison directe entre l'A16 Nord et la RD301 au Sud de la Croix-Verte par l'intermédiaire de la RD909.

Le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte permettrait d'intégrer l'important trafic provenant de la RD909.

La longueur totale de cette solution est d'environ 9 km, plus une voie de liaison par la RD909 de 1,4 km.

→ La solution D

Cette dernière solution consiste à compléter le demi-échangeur actuel entre la RN184 et la Francilienne au niveau de Villiers-Adam pour permettre les mouvements vers l'est. Ainsi, le trafic de transit de la RN1 serait détourné vers la RN184 et la Francilienne jusqu'à la Croix-Verte. Pour accueillir ce trafic, **ces deux infrastructures devraient être élargies à 2x3 voies.**

L'échangeur entre l'A16, la RN184 et la RN1 est repensé suivant deux objectifs : assurer la continuité directe entre l'A16 et la RN184 élargie à 2x3 voies d'une part, et couper la continuité entre l'A16 et la RN1 afin de délester efficacement la traversée de Montsoult et Maffliers d'autre part. Ceci obligerait également à reconstruire l'échangeur entre la RN184 et la RD64.

Dans cette solution, en plus de la requalification dans Montsoult et Maffliers, la RN1 retrouverait des caractéristiques de route départementale au Nord de Maffliers (réintégration paysagère, suppression des glissières, suppression de voies de circulation, etc.)

Cette solution nécessiterait elle aussi le réaménagement du carrefour de la Croix-Verte.

Le tracé de la solution D a une longueur de 11,5 km.

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA CROIX-VERTE

Pour chaque solution, un tracé différent est dessiné pour l'échangeur de la Croix-Verte. En effet, chaque solution modifie la direction et l'importance des trafics qui convergent vers ce carrefour.

Chaque scénario proposé pour l'aménagement de la Croix-Verte a été élaboré en essayant, dans des emprises réduites, de maintenir un maximum de liaisons mais en respectant les priorités suivantes :

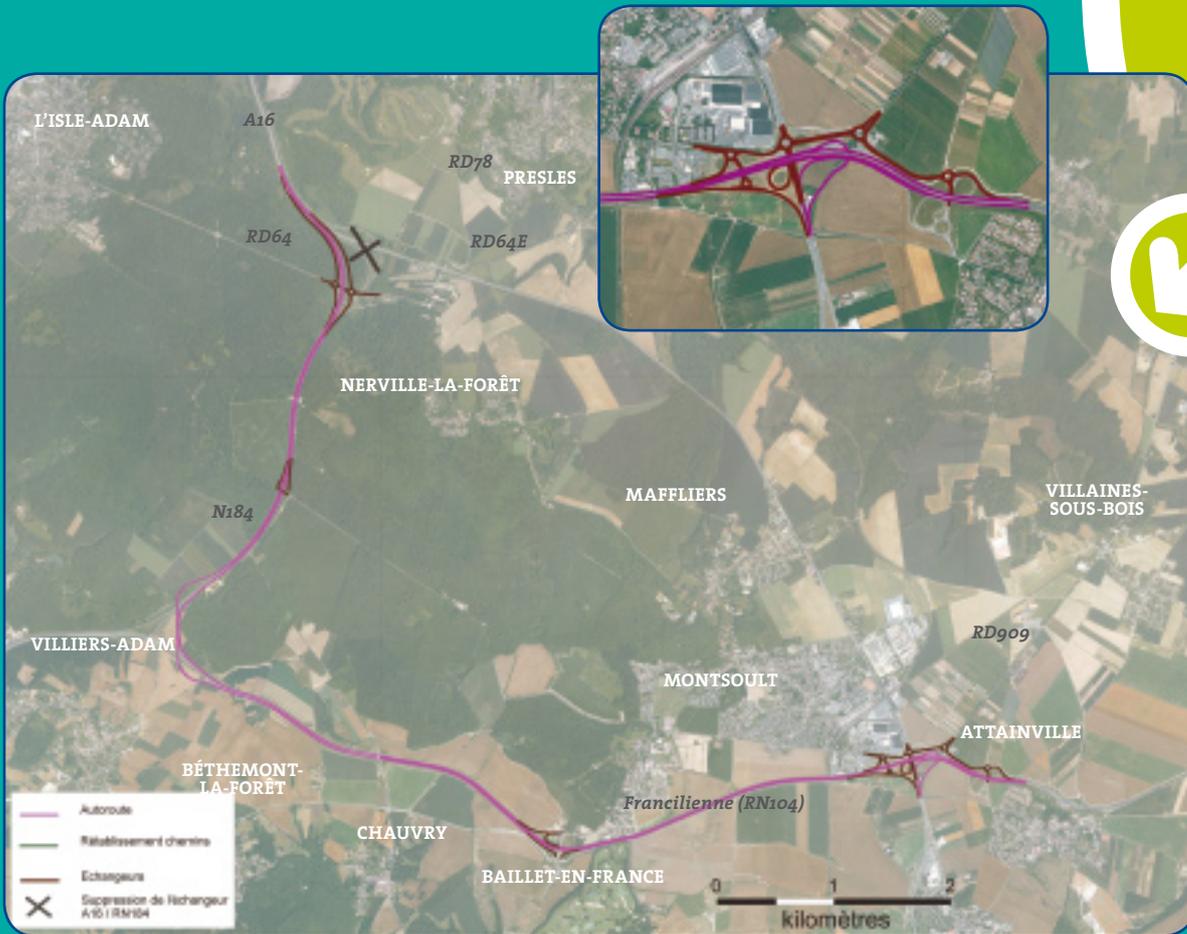
- la continuité sur la Francilienne ;
- la liaison directe entre l'A16 et la Francilienne Est ;
- la connexion entre la Francilienne et la RD 301 ;
- le lien entre la RD 301 et la RD 909 ;
- la desserte de la voirie locale.

Les géométries présentées sont indicatives et cherchent surtout à exprimer la complexité de l'échangeur en fonction de la solution étudiée par le maître d'ouvrage. Le cas échéant, une fois retenue la solution pour l'A16, le tracé de la Croix-Verte devra encore être précisé dans les études ultérieures notamment pour prendre en compte un phasage du chantier qui permette de maintenir la circulation pendant les travaux et une signalisation qui permette la plus grande lisibilité.





Solution C
+ détail sur la Croix-Verte



Solution D
+ détail sur la Croix-Verte

Sources : Fond de plan : BD ORTHO © IGN 2003 ; cartographie : DREIF/PoD/DMO3

LA REQUALIFICATION DE LA RN1 DANS MONTSOULT ET MAFFLIERS¹

De part et d'autre des communes de Montsoul et de Maffliers, la RN1 (puis la RD301) est une voie rapide depuis l'autoroute A16 au Nord jusqu'à la RD125 au Sud. Dans la traversée de ces deux villes, la RN1 est aménagée à 4 voies avec la présence de six carrefours à feux et de nombreux accès privés. La vitesse est limitée à 70 km/h mais les vitesses constatées sont très souvent supérieures. La RN1 a fait l'objet de petits travaux de sécurité en 2006 (création de trottoirs, de places de stationnement, d'arrêts de bus...) mais, dans l'hypothèse de la mise en service de l'A16, une requalification complète serait nécessaire.

Les objectifs de la requalification de la RN1

L'objectif essentiel est de réduire l'attractivité de la RN1 tout en améliorant la sécurité des usagers et le cadre de vie des riverains. Précisément, la requalification vise à :

- renforcer la sécurité par un traitement urbain et une réduction du trafic de transit ;
- améliorer les accès riverains, les circulations douces et celle des transports en commun ;
- régler les difficultés de stationnement des véhicules ;
- proposer une desserte satisfaisante aux activités industrielles et commerciales ;
- traiter les problèmes ponctuels d'inondation par les eaux pluviales.

¹ Pour en savoir plus, se référer à l'Étude sur la requalification de la RN1 entre Montsoul et Maffliers du Dossier des Études

Les solutions de requalification envisagées

Le projet de requalification de la RN1 dans Montsoul et Maffliers consiste de manière générale, à aménager la chaussée à 2x1 voies (2 x 3,25 m), à implanter des trottoirs assurant le cheminement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), et à proposer une offre cyclable. Par un traitement paysager et des aménagements de sécurité, le projet de requalification incite l'utilisateur à respecter les limitations de vitesse.

Le long de la RN1, trois séquences successives sont différenciées en fonction de l'environnement, avec un traitement différent.

Séquence 1

En complément d'une bande cyclable de 1,75 m de part et d'autre, de la diminution de la route à 6,50 m, et de la création d'un trottoir de part et d'autre d'au moins 1,80 m, la voie serait traitée de manière à inciter les usagers à une conduite paisible (dévoisement d'entrée de ville, « mini-giratoire », etc.).

DÉFINITION DES SÉQUENCES

• Séquence 1

De la RD78 à Maison Neuve : L'entrée de Maffliers par la RN1 est un secteur d'habitat peu dense mais en développement. Pour accompagner et favoriser la reconquête de la RN1, la route devrait y être traitée de manière urbaine et la vitesse devrait être limitée à 50 km/h.

• Séquence 2

De Maison Neuve au carrefour de la rue de Montmorency : cette zone rurale entre Montsoul et Maffliers ne présente que quelques habitations. La limitation de vitesse devrait être maintenue à 70 km/h pour être crédible mais la requalification devrait permettre aux circulations douces et aux riverains de trouver leur place aux côtés de la RN1.

• Séquence 3

Du carrefour de la rue de Montmorency à la Francilienne, la RN1 est bordée par des zones d'activités à l'Est. À l'Ouest, se trouvent des habitations, le collège, le lycée et la gare. La RN1 requalifiée devrait donc faciliter le cheminement des piétons et cyclistes vers l'Ouest, tout en maintenant une bonne desserte des zones d'activités



Exemple de la requalification de la RN1 (séquence 1)



Séquence 2

Sur cette section, en plus de trottoirs de 1,80 m de chaque côté de la voie, une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m est proposée côté Ouest.

Pour le reste, deux solutions différentes sont envisagées :

- une 2x1 voie avec la création d'une contre-allée côté Est à l'Orme-aux-Roses, afin de sécuriser les entrées riveraines ;
- une 2x1 voie avec un terre-plein central franchissable ; dans ce cas, la vitesse est limitée à 50km/h dans le sens Sud-Nord pour assurer la sécurité des riverains.

Séquence 3

La RN1 requalifiée est maintenue à 2 voies dans le sens Nord-Sud jusqu'à la rue de Beauvais pour le bon fonctionnement du carrefour de la Zone des 70 Arpents. Les circulations douces peuvent être assurées côté Ouest de la RN1 par une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m et un trottoir d'au moins 1,80 m.

Entre la rue de Beauvais et le nouveau giratoire de la Croix-Verte, deux solutions différentes sont proposées :

- une 2x1 voies de type « parkway » (voies larges de 4m) permettrait de maintenir à l'Ouest une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m ainsi qu'un trottoir de 1,80 m ;



- une 2x2 voies avec un cheminement mixte (piétons et cycles) de 3 m côté Ouest assure une desserte plus confortable des zones d'activités.

Enfin, les entrées et sorties du magasin Leroy-Merlin, qui sont actuellement très dangereuses devraient être modifiées.

SYNTHÈSE

Quel que soit le tracé retenu pour le prolongement de l'A16, la requalification de la RN1 dans Montsoul et Maffliers pourrait être réalisée. Cette opération serait 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 de ne plus emprunter la RN1 et 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 voirie départementale.



- Traiter la problématique de la vitesse.
- Créer un cheminement confortable et sécurisé pour les usagers vulnérables.
- Améliorer la lisibilité et la visibilité des carrefours.

- Traiter la problématique de la vitesse.
- Créer un cheminement confortable et sécurisé pour les usagers vulnérables.

- Créer un cheminement confortable et sécurisé pour les usagers vulnérables.

Séquence 1

Séquence 2

Séquence 3



COMPARAISON DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS

L'étude comparative des quatre solutions a pour but d'apporter tous les éléments nécessaires pour l'appréciation du tracé le plus approprié. Ces éléments concernent la réponse aux objectifs, les impacts sur le patrimoine et l'environnement naturel, sur les espaces urbains et agricoles, de même que les coûts du projet et la gestion des travaux.

➔ Les réponses aux objectifs pour chacune des solutions de tracé

Rappelons que les objectifs visent :

- la continuité du réseau autoroutier, c'est-à-dire le raccordement de l'A16 à la Francilienne et la suppression de la discontinuité sur cette même Francilienne au carrefour de la Croix-Verte ;
- la diminution du trafic de transit sur les communes de Montsoulst et Maffliers et le délestage de la voirie locale.

COMPLEXITÉ DE L'ÉCHANGEUR DE LA CROIX-VERTE DANS LA SOLUTION B

Pour la solution B, l'échangeur de la Croix-Verte regrouperait à la fois les échanges entre grands axes routiers (A16/ Francilienne/RD301) et la desserte locale, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Cette multitude de flux différents à traiter rendrait l'échangeur plus complexe. Au-delà de l'emprise importante nécessaire, les conséquences seraient les suivantes d'un point de vue routier :

- les voies d'entrée et de sortie plus fréquentes, les panneaux de signalisation plus nombreux et les bretelles au tracé moins direct dégraderaient fortement la lisibilité de l'échangeur et donc sa compréhension par l'utilisateur, qui pourrait se retrouver « perdu » dans l'échangeur. Ceci serait également dommageable pour la desserte des villages voisins ;
- ce défaut de lisibilité, ainsi que le rapprochement des voies d'entrée et de sortie, rendrait probablement cet échangeur plus accidentogène ;
- certaines liaisons ne pourraient pas être assurées directement [notamment RD301/Francilienne Est (dans les deux sens)] et A16/Francilienne Ouest (dans les deux sens) et les trajets sur la voirie locale seraient rendus plus longs.

Nous présentons sous forme de tableaux les trafics attendus sur les différentes voies en fonction de chaque tracé. Ils sont relatifs à l'horizon 2015, estimés en véhicules / heure dans les deux sens de circulation confondus, à l'Heure de Pointe du Soir (HPS).

	Horizon 2015 « Fil de l'eau »	Variation par rapport au scénario « Fil de l'eau »			
		Solution A	Solution B	Solution C	Solution D
RÉPONSE À L'OBJECTIF DE « RENDRE COHÉRENT LE RÉSEAU DE VOIES RAPIDES D'ÎLE-DE-FRANCE ».					
Temps de parcours entre l'A1 (jonction avec la Francilienne) et l'Isle-Adam	39 min	26 min Gain de temps : 13 min	27 min 30 sec Gain de temps : 11 min 30 sec	26 min Gain de temps : 13 min	30 min Gain de temps : 9 min
Temps de parcours entre Sarcelles et l'Isle-Adam	29 min 30 sec	23 min Gain de temps : 6 min 30 sec	21 min 30 sec Gain de temps : 8 min	22 min Gain de temps : 7 min 30 sec	24 min Gain de temps : 5 min 30 sec
RÉPONSE À L'OBJECTIF DE DÉLESTAGE DE LA RN1 ET DES VOIRIES LOCALES					
Trafic deux sens confondus sur la RN1 dans Maffliers	3 350	750 (- 2600, soit une diminution de 77%)	500 (- 2850, soit une diminution de 85%)	500 (- 2850, soit une diminution de 85%)	750 (- 2600, soit une diminution de 77%)
Trafic sur le réseau secondaire	Sur la RD909 à la Croix-Verte : 1 900	Sur la RD909 : - 470	Sur la RD909 : - 380	Sur la RD909 : - 310	Sur la RD909 : - 450
	Sur la RD922 à Beaumont-sur-Oise : 1 500	Sur la RD922 : - 320	Sur la RD922 : - 300	Sur la RD922 : - 350	Sur la RD922 : - 130
	Sur la RD301 à hauteur de la RD125 : 4 200	Sur la RD301 : - 90	Sur la RD301 : + 100	Sur la RD301 : + 60	Sur la RD301 : - 50

Ce tableau compare l'écart constaté des temps de parcours et du trafic routier entre un horizon 2015 sans prolongement de l'A16 (dit scénario « Fil de l'eau ») et les quatre solutions de tracé proposées. Les données chiffrées présentées ici ont été arrondies à partir des résultats de l'Étude de trafic (voir Dossier des Études).



Estimation des trafics à l'horizon 2015

« Fil de l'eau » >

La solution C est celle qui offrirait les meilleures performances en temps de parcours. La solution A est identique à la solution C pour les trafics vers l'Est Parisien (vers l'A1) mais un peu moins performante pour les trafics vers le Sud (vers la RD301). En cela, elle est conforme aux objectifs du projet qui veut favoriser les liaisons de rocade (la Francilienne) par rapport aux liaisons radiales vers le cœur dense de l'agglomération. À l'inverse, la solution B serait moins performante pour les trafics de rocade et favoriserait les trafics de radiale vers la RD301. La solution D serait la moins performante puisqu'il s'agit du tracé le plus long pour joindre L'Isle-Adam à la Croix-Verte.

Concernant la RN1 dans Montsoul et Maffliers, toutes les solutions apporteraient un niveau de délestage très satisfaisant (une diminution de plus de 75 %), le délestage étant légèrement moindre pour les solutions A et D du fait de l'allongement du parcours. En revanche, la solution A délesterait mieux la voirie départementale du Nord de la Plaine de France (RD909, RD922...) ainsi que la RD301 au Sud, alors que les solutions B et C rechargeraient la RD301 jusque dans sa partie urbaine. La solution D serait également moins efficace pour délester la voirie départementale, surtout au Nord.

On notera par ailleurs qu'à la mise en service du prolongement de l'A16, la Francilienne devrait approcher la saturation et nécessiterait un élargissement entre le débouché du projet et la jonction avec l'A1.



< Solution A



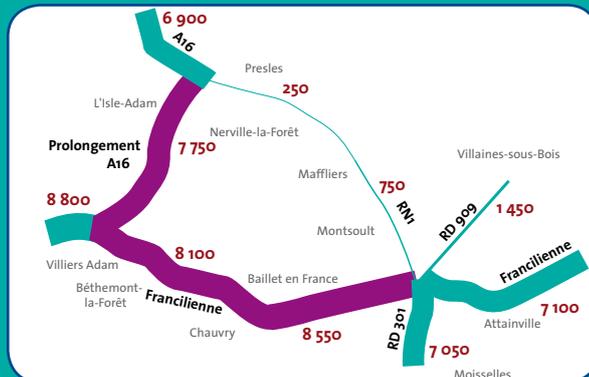
Solution B >



< Solution C



Solution D >



Source : Étude de trafic du Dossier des Études

SYNTHÈSE

Les quatre solutions de tracé répondent de manière satisfaisante aux objectifs en améliorant les temps de parcours, en supprimant les points de congestion et en déchargeant les voiries locales.



Les impacts sur le cadre de vie et les activités humaines

Sont ici regroupés les impacts du projet sur l'homme et les activités humaines, à savoir l'impact sur l'espace urbain et le développement économique, l'impact sur les activités agricoles mais aussi les impacts sur la qualité de l'air et le bruit. Ces deux derniers critères sont essentiels pour évaluer si le prolongement de l'A16 vient remettre en cause la qualité du cadre de vie des habitants.

Les impacts sur l'espace urbain

Les impacts sur l'espace urbain sont ici évalués à l'aune des objectifs fixés dans le projet de SDRIF pour la zone d'étude (*voir page 30*). Le SDRIF prévoit une urbanisation à l'est de Montsoul et Maffliers.

Dans cette perspective, la solution B obligerait le développement urbain au niveau de la Croix-Verte à se faire de l'autre côté de l'A16. Elle risquerait alors de reproduire la coupure urbaine que la RN1 représente aujourd'hui. De plus sur ce secteur, la solution B est celle qui impacterait le plus le projet de développement de zones d'activités prévues au SDOPF¹.

À l'inverse, les solutions A et D seraient les plus compatibles avec les projets de développement urbain. La solution C resterait favorable, même si elle handicaperait quelque peu la desserte de la future zone d'activités.

¹ Voir page 34

Les impacts sur l'espace agricole

Le projet d'une infrastructure routière engendre toujours des incidences sur la structure et sur l'économie des exploitations.

LES DIFFÉRENTS EFFETS LIÉS AU PROJET ET LEURS CONSÉQUENCES

Ils concernent l'effet de prélèvement, l'effet de coupure et une série d'effets connexes.

Les effets de prélèvement

La première conséquence de la construction d'une infrastructure est la consommation d'espaces agricoles. Ces effets de prélèvement provoquent la suppression de sols à vocation agricole et la diminution de superficie des exploitations touchées.

Plus une zone est morcelée (maraîchère ou arboricole), plus l'impact est important, tant au niveau du pourcentage d'emprise sur chaque exploitation que sur le nombre d'exploitations touchées.

Les effets de prélèvement sont aggravés par le développement de l'urbanisation, souvent consécutif à la construction d'un ouvrage autoroutier.

Les effets de coupure

Ils concernent la destruction des îlots de culture et la coupure des réseaux agricoles.

La destruction des îlots de culture se traduit par une augmentation du nombre d'îlots qui réduit leur surface moyenne, par la création d'îlots de culture irréguliers et par l'enclavement des îlots de culture.

Une zone morcelée favorise la disparition de certains îlots alors qu'une zone bien organisée présentera des phénomènes de « tronçonnage » d'îlots. Il peut en découler une augmentation de la difficulté et du temps de travail et la création de délaissés.

La coupure des réseaux agricoles concerne la séparation de certaines parcelles du corps de ferme, l'isolement des points d'eau, la coupure de certains chemins ruraux et la perte de façades commerciales.

Les circuits de récolte sont modifiés provoquant des allongements de parcours, et les entreprises de collecte sont perturbées.

Les effets connexes

Parfois non définitifs ou plus ponctuels, ils nécessitent cependant une attention soutenue en vertu de leur importance et de leur diversité : l'atteinte éventuelle de terres agricoles pendant les travaux de construction liés à l'ouvrage, les impacts sur l'hydraulique agricole, le réaménagement foncier des parcelles et leur inadéquation à d'autres formes de culture, les modifications microclimatiques.



Les impacts du projet en fonction des solutions de tracé¹

Les solutions A, B et C sont traitées séparément, selon les trois types d'effets analysés ci-dessus. Dans l'étude d'impact agricole, trois secteurs ont été identifiés : Nerville-la-Forêt, Maffliers et la Croix-Verte.

L'impact de la solution D n'a pas été aussi approfondi que pour les autres solutions dans la mesure où elle consiste en l'élargissement de la RN184 et nécessite beaucoup moins d'emprise sur les terres agricoles (8 ha à proximité de l'échangeur RN184/RN104).

Afin de simplifier la lecture, et par souci de lisibilité, les impacts sur l'espace agricole sont présentés sous forme de tableau

	Solution A	Solution B	Solution C	Solution D
Prélèvement	59 ha 16 exploitants concernés Type de culture(s) touchée(s) : polyculture essentiellement, sauf dans le secteur de la Croix-Verte, zone d'arboriculture, de maraîchage et de compostage	44 ha 13 exploitants concernés Type de culture(s) touchée(s) : polyculture essentiellement, sauf dans le secteur de la Croix-Verte, zone d'arboriculture et de maraîchage	59 ha 18 exploitants concernés Type de culture(s) touchée(s) : polyculture essentiellement, sauf dans le secteur de la Croix-Verte, zone d'arboriculture, de maraîchage et de compostage	8 ha Impact très faible en raison du peu d'emprises prélevées et de l'absence de nouvelles coupures.
Coupure	Impact fort sur le secteur de Maffliers : passage au milieu des îlots. Impact fort sur le secteur de la Croix-Verte : passage au milieu des îlots.	Impact moyen dans le secteur de la Croix-Verte : passage le long des infrastructures existantes. En revanche, la façade commerciale et l'accès à la vente sur place sont rendus plus complexes.	Impact fort sur le secteur de Maffliers : passage au milieu des îlots. Impact très fort sur le secteur de la Croix-Verte : passage au milieu des îlots et remise en cause totale de l'activité de maraîchage et de vente sur place.	
Effets connexes	Pollution atmosphérique potentielle et risque d'assèchement. Impact possible sur la coopérative CAPAFRANCE	Pollution atmosphérique potentielle et risque d'assèchement.	Pollution atmosphérique potentielle et risque d'assèchement. Impact possible sur la coopérative CAPAFRANCE	

¹ Pour en savoir plus, se référer à l'Étude agricole du Dossier des Études.

SYNTHÈSE

En conclusion, la solution C aurait l'impact le plus important sur l'activité agricole tant pour le prélèvement que pour les effets de coupure. La solution A, proche de la solution C, aurait également un impact fort. La solution B engendrerait moins de coupures et de prélèvements mais rendrait plus difficile l'activité de maraîchage et de vente sur place à la Croix-Verte. La solution D n'aurait quasiment pas d'impact sur les terres agricoles.



Compte tenu des causes anthropiques du réchauffement climatique, la France a ratifié, avec 140 pays, le protocole de Kyoto, entré en vigueur en 2005. A l'intérieur de la « bulle européenne », elle s'est engagée à stabiliser à l'horizon 2008-2012 ses émissions de gaz à effet de serre (notamment le CO₂) à leur valeur de 1990. Mais afin de s'inscrire dans une vision à plus long terme, c'est-à-dire une division par 4 des émissions d'ici 2050, retenue dans la loi d'orientation sur l'énergie, le plan climat, adopté en 2004 et revu en 2006, devrait permettre à la France de dépasser ses objectifs pour 2010.

Le secteur des transports, avec 27% des émissions, est le secteur qui produit le plus de gaz à effet de serre, avec une croissance de plus de 20% de 1990 au début des années 2000. La stabilisation récente est liée au ralentissement de la croissance économique, à l'amélioration technologique des véhicules, la hausse des prix des carburants et la réduction des vitesses pratiquées. La réduction significative des émissions requiert une contribution importante du secteur des transports, appuyée sur le progrès technologique et l'évolution des comportements.

Les impacts sur le cadre de vie et les activités humaines

Les impacts sur la qualité de l'air¹

L'étude des effets du prolongement de l'A16 sur la qualité de l'air a été réalisée pour les quatre polluants réglementés et caractéristiques de la pollution routière : les oxydes d'azote (NO_x*), le monoxyde de carbone (CO*), le benzène et les particules fines* (PM₁₀). Des campagnes de mesures réglementaires ont été réalisées en 2005, 2006 et 2007 pour le NO₂ et le benzène. Les modèles des quatre solutions ainsi que du scénario « Fil de l'eau » (c'est-à-dire sans réalisation du projet) ont été élaborés à l'horizon 2030, sur la base des hypothèses de trafic.

Compte tenu des évolutions technologiques attendues du futur parc automobile, les émissions en NO_x, CO et Benzène sont plus faibles de 45 à 88% à l'horizon 2030 par rapport à 2005. Cette baisse des émissions devrait engendrer une baisse de 25 à 87% des niveaux de concentration de ces polluants en l'absence de projet. Avec le projet, cette baisse est comprise entre 17 et 85%, avec des valeurs très proches pour les quatre solutions.

Concernant les PM₁₀, la baisse des émissions à l'échappement est compensée par la hausse des émissions dues à l'abrasion (pneus, freins, chaussée...) qui augmentent avec le trafic, si bien que l'émission totale de PM₁₀ croît de 59%. La hausse de l'émission en PM₁₀ devrait engendrer une augmentation des niveaux de concentration de 89% d'ici à 2030 en l'absence de projet, et de 111% avec le projet (valeurs similaires pour les quatre solutions). Dans tous les cas, les concentrations de ces quatre polluants restent en dessous des critères nationaux de qualité de l'air. En prenant des hypothèses maximalistes, les concentrations maximales attendues en 2030 pour les quatre solutions se situent entre 10% et 82% en dessous des valeurs seuils les plus contraignantes connues.

Du point de vue de l'impact sur la population, les indicateurs d'exposition de la population à la pollution routière (appelés IPP) diminuent fortement entre 2005 et 2030 ; l'IPP benzène diminue de 89% sans projet et de 88% avec projet et l'IPP NO_x diminue de 50% sans projet et de 40 à 43% avec projet. Les quatre tracés apporteraient de fortes diminutions de l'IPP aux abords de la RN1 à hauteur de Montsoult et de Maffliers. Cependant, la variante B, en se rapprochant de Montsoult, impacterait légèrement plus la population que les solutions A et C. Enfin, la variante D induirait les plus fortes hausses d'IPP au niveau des communes proches de

la Francilienne mais soulagerait davantage Presles, Maffliers et Villaines-sous-Bois.

Enfin, concernant le CO₂, principal gaz à effet de serre, les études prévoient une augmentation similaire à celle du trafic à l'horizon 2030 (+77% sans projet et de +89% à +93% avec projet) mais ne prennent pas en compte les engagements des constructeurs automobiles sur la réduction des émissions de CO₂.

Les impacts sur le bruit²

La comparaison entre l'état initial et les variantes du projet montre que toutes les solutions devraient être globalement favorables pour la population puisqu'elles écarteraient le trafic des zones habitées de la RN1. Afin de respecter les seuils réglementaires, seul un merlon à Maffliers serait nécessaire pour les solutions A, B et C. Afin que l'infrastructure n'apporte pas de nuisances supplémentaires, le maître d'ouvrage propose également un merlon à Baillet pour la solution D.

On note cependant qu'en se connectant à la Croix-Verte, la solution B maintiendrait des niveaux de bruit au-dessus de 50 et 55 dB(A) à Montsoult. De même, la solution D provoquerait des augmentations de bruit dans les communes limitrophes de la Francilienne, notamment au-dessus de 55 dB(A) à Baillet-en-France et Montsoult.

À l'inverse, les solutions A et C ne provoqueraient qu'une légère augmentation à Villaines-sous-Bois qui reste en dessous de 50 dB(A). Enfin, pour le tronç commun des solutions A, B et C, seule l'augmentation du trafic impacterait Presles et Nerville-la-Forêt qui resteraient aux alentours de 50 dB(A).

SYNTHÈSE

Toutes les solutions devraient avoir un impact global positif en termes de bruit, en éloignant le trafic actuel de la RN1 des zones urbaines. Concernant l'impact sur l'air, toutes les solutions devraient profiter de l'amélioration attendue du parc automobile, si bien que l'augmentation de trafic due à la suppression de la Croix-Verte devrait être peu dommageable à la qualité de l'air par rapport au scénario « Fil de l'eau ».

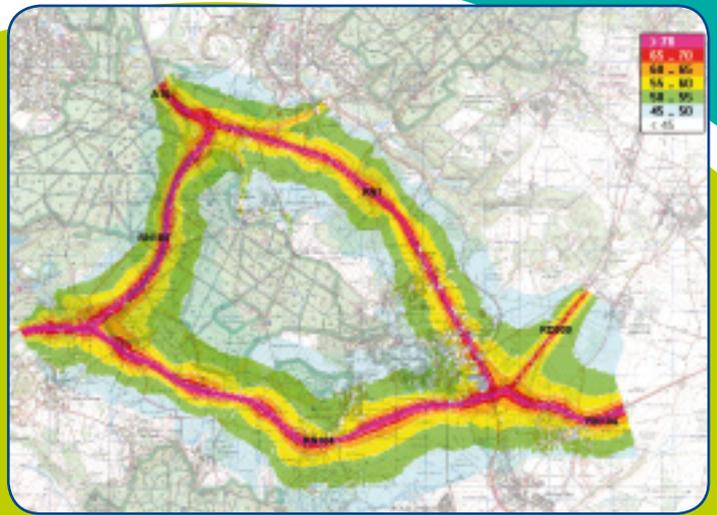
Localement, les impacts sont liés à la proximité des zones habitées ; à ce titre, les solutions A et C sont les plus éloignées des populations, la solution B se rapproche de Montsoult au niveau de la Croix-Verte et la solution D augmenterait les trafics sur la Francilienne à proximité des zones habitées (notamment Baillet-en-France).

¹ Pour en savoir plus, se référer à L'Étude d'impact sur l'air du Dossier des Études.
² Voir Étude Acoustique du Dossier des Études

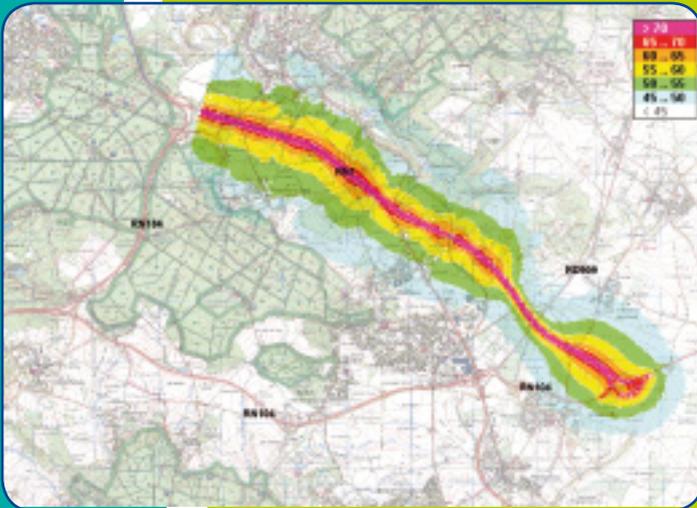




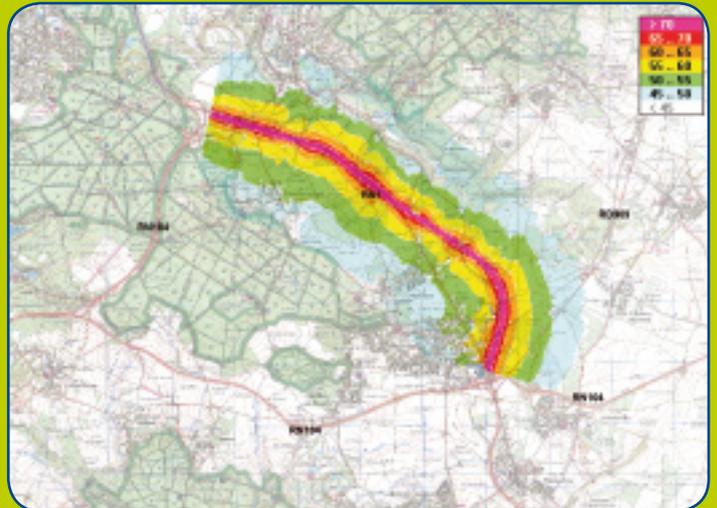
Source : Étude Acoustique
du Dossier des Études



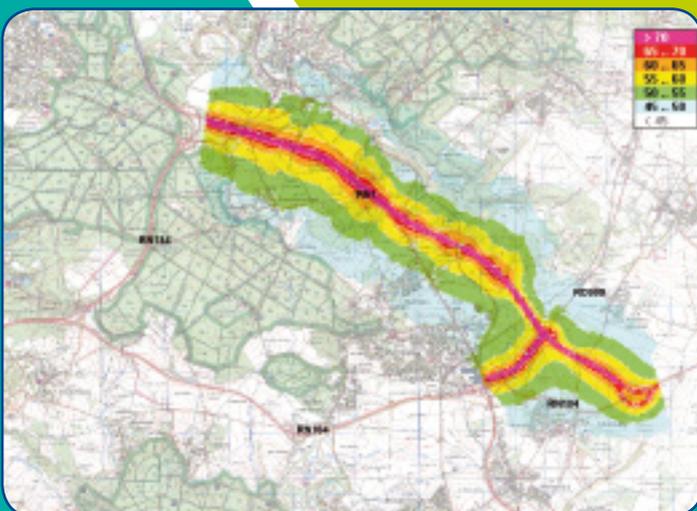
État initial acoustique
[en dB(A)] Période diurne



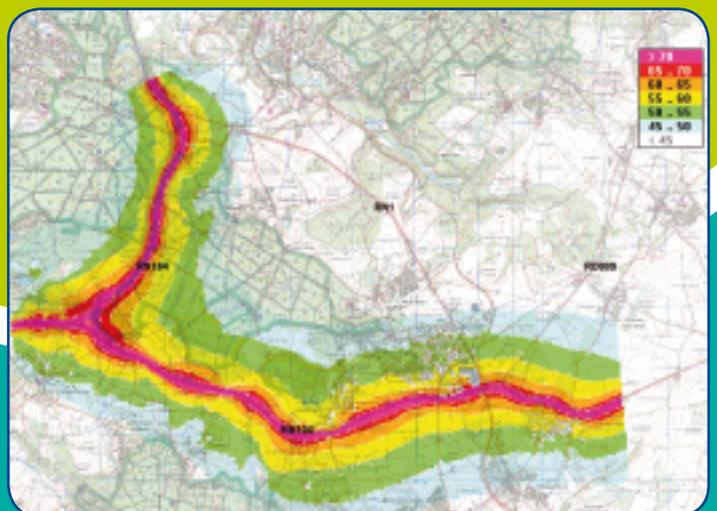
Impact acoustique en solution A (sans protection)
[en dB(A)] Période diurne



Impact acoustique en solution B (sans protection) [en dB(A)]
Période diurne



Impact acoustique en solution C (sans protection) [en dB(A)] Période diurne



Impact acoustique en solution D (sans protection) [en dB(A)] Période diurne

*Conformément à la réglementation, les cartes d'impact acoustique ne présentent que le bruit engendré par l'infrastructure nouvelle ou une infrastructure modifiée.



Les impacts sur l'environnement naturel¹

L'environnement naturel comprend le paysage et le patrimoine, la faune, la flore et les eaux souterraines et superficielles. Les paramètres clés de l'évaluation sont présentés afin de pouvoir déterminer les impacts pour chaque solution.



Remarques théoriques : les paramètres clés et la méthode retenue

Le patrimoine

L'impact sur le patrimoine se mesure par la proximité du projet d'infrastructure avec un site classé ou inscrit (covisibilité, intersection du périmètre du site). L'impact sur un site est également apprécié en fonction du niveau de dégradation pré-existant (autres infrastructures, zones de dépôt...) et en fonction de la sensibilité de la zone du site concernée (par exemple, intérêt majeur du château d'Écouen pour le site de la Plaine de France). Il faut noter également que, dans le contexte de l'Île-de-France, tout impact sur le patrimoine est jugé plus sévèrement, étant donné la rareté du patrimoine préservé.

Le paysage

L'intégration paysagère est évaluée en fonction du relief et du couvert végétal, de la trame viaire et ferroviaire, du bâti et des perceptions liées au projet. Selon les endroits et les solutions, le projet s'inscrit soit favorablement dans les lignes générales du terrain naturel soit, à l'inverse, il crée localement des « effets de coupure » et « effets de barrière ».

La flore

Les inventaires phytoécologiques se sont déroulés au printemps 2005 pour les solutions A, B, C et en octobre 2006² pour la solution D. L'étude a porté sur une bande d'environ 500 à 800 m de large, localement élargie pour englober les différentes solutions de tracés envisagées et l'ensemble des milieux potentiellement sensibles.

Les paramètres clés de l'évaluation sont :

- le niveau de valeur phytoécologique global des milieux traversés ;
- le degré d'intérêt des formations végétales traversées ;

² Un inventaire complémentaire est prévu au printemps 2007

¹ Pour en savoir plus, se référer aux Études sur la faune, la flore, l'insertion paysagère et l'Étude de Géotechnique et d'impact sur les eaux superficielles du Dossier des Études.



- le nombre de stations d'espèces végétales d'intérêt patrimonial menacées ;
- des critères qualitatifs comme les risques de dégradation/ pollution des lisières et des zones humides situées en aval ;
- l'introduction éventuelle d'espèces végétales exotiques ou invasives.

La faune

Le continuum forestier s'étend de la forêt de Montmorency, dans le Val-d'Oise, aux forêts picardes. Toutes les variantes de tracé sont concernées par l'insertion de l'infrastructure dans ce milieu forestier. L'enjeu concerne le rétablissement du passage forestier de la forêt de Montmorency aux forêts picardes, aussi bien pour le cerf que pour deux autres ongulés : le sanglier et le chevreuil. Il devra également veiller à ne pas mettre en péril les espèces remarquables ou protégées (*voir page 15*).

Les eaux souterraines et superficielles

Cette partie du Val-d'Oise se situe entre les vallées alluvionnaires de l'Oise et de la Seine. À l'Ouest, la zone d'étude du projet longe globalement l'axe de deux vallées appartenant au bassin versant de l'Oise, celle du ru du Vieux Moutiers et celle du ru de Presles. Ces vallées peu urbanisées et à vocation agricole séparent des massifs forestiers tout en ménageant des corridors écologiques. À l'opposé, la partie orientale du projet, autour de Montsourt, correspond à l'extrémité septentrionale d'un vaste ensemble urbanisé qui s'étend au Sud jusqu'à la Seine via les anciennes vallées du Petit Rosne et du Croult. On dénombre trois enjeux liés à l'eau : la protection contre le risque d'inondation, la protection de la ressource pour l'alimentation en eau potable et la préservation des milieux aquatiques.



DÉFINITION DE LA VULNÉRABILITÉ DES NAPPES

La vulnérabilité d'une nappe correspond à la facilité avec laquelle elle peut être atteinte par une pollution. La pollution d'une nappe par une infrastructure routière peut être soit directe (infiltration verticale du polluant) soit indirecte (passage de la voie dans une zone d'alimentation de la nappe).

Pour évaluer la facilité avec laquelle un polluant peut atteindre une nappe et s'y propager, les principaux facteurs pris en compte sont les suivants :

- l'épaisseur et la nature des terrains surmontant la nappe ;
- les caractéristiques intrinsèques du milieu et les conditions dans lesquelles l'eau circule : type et valeur de la perméabilité, nappe captive ou libre, direction d'écoulement, etc. ;
- le mode d'alimentation des nappes : précipitations, déversement de nappes sus-jacentes, alimentation par des concentrations localisées du ruissellement (vallons), etc.

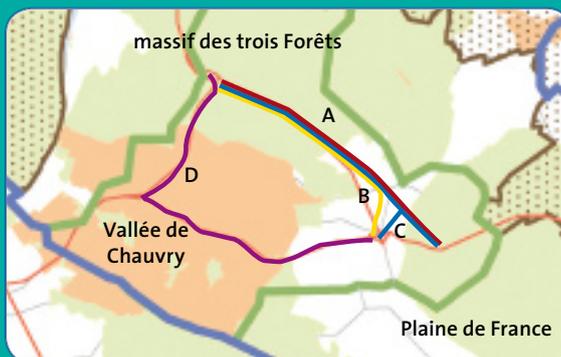


La comparaison des impacts des solutions sur l'environnement naturel

	Solution A	Solution B	Solution C
Impact sur le patrimoine	<p>Impact faible. Traversée du site inscrit du Massif des Trois Forêts peu dommageable (infrastructure existante).</p> <p>Impact fort Pénétration dans le site de la Plaine de France : intégration de l'échangeur A16-Francilienne à soigner, notamment vis-à-vis de la vue depuis le château d'Écouen</p>	<p>Impact faible. Traversée du site inscrit du Massif des Trois Forêts</p>	<p>Impact faible. Traversée du site inscrit du Massif des Trois Forêts</p> <p>Impact fort Pénétration dans le site de la Plaine de France : intégration de l'échangeur A16-Francilienne à soigner, notamment vis-à-vis de la vue depuis le château d'Écouen</p>
Impact sur le paysage	<p>Impact modéré pour le paysage, le visuel de la coupure dans la plaine agricole étant atténué par le passage en déblais*.</p> <p>Impact visuel fort au niveau de la zone d'échanges A16-Francilienne.</p>	<p>Impact faible : le tracé côtoyant de près la voie ferrée, l'infrastructure peut être partiellement dissimulée.</p>	<p>Impact fort au niveau de la RD909 avec suppression des rangées d'arbres en bordure de la Plaine de France.</p> <p>Impact visuel fort au niveau de la zone d'échanges A16-Francilienne.</p>
Impact sur les eaux souterraines et superficielles	<p>Plan de Prévention des Risques d'Inondation de Presles à prendre en compte.</p> <p>Enjeu de préservation des caractéristiques environnementales du marais du ru de Presles (inventorié en ZNIEFF de type 1).</p> <p>1250 m de zone de vulnérabilité des nappes souterraines traversées.</p>		
Impact sur la végétation	<p>Impact globalement modéré en raison du fort degré d'artificialisation de la zone traversée.</p> <p>Impact potentiel sur deux espèces protégées : la doronic à feuille de plantain et la doradille langue-de-cerf.</p>		
Impact sur la faune	<p>Petite faune et oiseaux : impact potentiel sur les oiseaux et les amphibiens au niveau du Bois Carreau.</p> <p>Grande faune : impact positif : le projet permettrait de rétablir le passage de la grande faune entre la forêt de Carnelle et la forêt de L'Isle-Adam.</p>		



Source : DREIF



Impact des 4 solutions sur les sites inscrits et classés

PROCÉDURES NÉCESSAIRES AUX TRAVAUX EN SITE CLASSÉ

La Vallée de Chauvry a fait l'objet d'un classement afin d'éviter tout nouveau projet d'infrastructure dans ce site. Ce régime de protection engendrera des contraintes fortes pour la réalisation de l'infrastructure même si les impacts sont limités par l'utilisation principale d'emprises actuelles. Deux procédures devraient être mises en œuvre :

- préalablement à l'enquête d'utilité publique, le maître d'ouvrage devra recueillir les observations du Ministre chargé des Sites, au titre de l'article L. 341-14 du Code de l'environnement.

Ces observations sont émises sur avis des instances locales compétentes : architecte des Bâtiments de France, Direction Régionale de l'Environnement et Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites ;

- après enquête publique et amendements éventuels du projet, le maître d'ouvrage devra recueillir une autorisation de travaux au titre de l'article L. 341-10 du Code de l'environnement. Cette autorisation est délivrée sur décision ministérielle après nouvel avis des instances locales compétentes, voire de la Commission Supérieure des Sites. Cette procédure d'autorisation peut s'échelonner sur une année, compte tenu des motifs du classement de la Vallée de Chauvry et de l'importance du projet. À ce stade, rien ne permet de présager de l'avis du Ministre.

Concernant le site inscrit de la Plaine de France dont le classement est envisagé, il est à noter qu'une « instance de classement » au titre de l'article L. 341-7 du Code de l'environnement est possible. Celle-ci, décidée au niveau du cabinet du Ministre en charge de l'Écologie, a pour effet de traiter, pendant une durée d'un an non renouvelable, toutes les demandes de travaux déposées de la même façon que si le site était effectivement classé.

SYNTHÈSE

Les espaces concernés par le prolongement de l'A16 sont sensibles à la fois aux impacts sur le patrimoine, sur le paysage, mais aussi aux impacts sur l'eau, la faune et la flore.

À ce titre, la solution B est celle qui préserverait le mieux l'environnement. Les solutions A et C, identiques à la solution B sur leur partie commune, nécessiteraient une attention particulière pour l'insertion de l'échangeur A16-Francilienne dans le site inscrit de la Plaine de France. La solution D, en pénétrant dans la forêt domaniale de L'Isle-Adam et dans le site classé de la Vallée de Chauvry, aurait des impacts très forts qui seraient cependant amoindris par la préexistence de l'infrastructure.



Solution D
<p>Impact fort Traversée du site inscrit du Massif des Trois Forêts dommageable : déboisement d'environ 10 ha en forêt domaniale de L'Isle-Adam.</p> <p>Impact fort Traversée du site classé de la Vallée de Chauvry : une très grande attention à prévoir pour minimiser les effets des travaux sur le site.</p>
<p>Impact fort dans la forêt. L'élargissement impacte les lisières le long de la RN184 et le nouvel ouvrage nécessite un déboisement mais qui pourrait être compensé par le reboisement d'anciennes chaussées.</p> <p>Impact modéré pour le complément d'échangeur car il bénéficie d'un site à l'écart de toute perspective significative. Mais son intégration devrait faire l'objet d'un examen attentif.</p> <p>L'élargissement de la Francilienne ne remet pas en cause la bonne intégration actuelle.</p>
<p>Vulnérabilité du milieu globalement moindre Mais impact potentiel sur le ru du Vieux Moutiers (zone du vallon de Stors) qui présente un intérêt biologique majeur (zone humide au sens de l'article L211-1 du Code de l'environnement).</p> <p>1040 m de zone de vulnérabilité des nappes souterraines traversées.</p>
<p>Risques les plus importants, en raison d'une consommation d'espace forestier plus grande, d'un remaniement des lisières et de risques de pollution du ru du Vieux Moutiers.</p>
<p>Les impacts sur la petite faune et les oiseaux seront connus pour le débat public. (étude en cours)</p> <p>Grande faune : impact positif : le projet permettrait d'améliorer le passage de la grande faune au niveau de la RN184 (par un réaménagement des deux passages existants ou par un nouvel ouvrage).</p> <p>Les réaménagements de la RN1 faciliteraient les traversées entre les forêts de Carnelle et de L'Isle-Adam.</p>



➔ Les coûts et la rentabilité socio-économique¹

Les coûts d'investissement des quatre solutions de tracé tiennent compte du nouveau tronçon d'autoroute jusqu'à la Francilienne, de l'aménagement global du carrefour de la Croix-Verte et de la requalification complète de la RN1.

Coût du projet

	Solution A	Solution B*	Solution C	Solution D
Prolongement de l'A16	125 M€	115 M€	150 M€	125 M€
Requalification de la RN1	10 M€	10 M€	10 M€	20 M€
Réaménagement du carrefour de la Croix-Verte	25 M€	20 M€	30 M€	25 M€
Coût approximatif global (valeur 2004)	160 M€	145 M€	190 M€	170 M€

(valeurs données à titre indicatif)

* La part du carrefour de la Croix-Verte liée à l'A16 (bretelles, ouvrages d'art...) est incluse dans le coût du prolongement de l'A16.

L'objet de l'évaluation suivante est d'estimer l'intérêt de la réalisation d'un projet sous l'angle socio-économique. La comparaison avantages / désavantages inclut tous les acteurs concernés par le projet. Pour les usagers on répertorie les améliorations de temps de parcours mais aussi les gains en termes de confort et de coût d'exploitation des véhicules. Pour le reste de la collectivité (et notamment les riverains), on tient compte des gains en termes de sécurité routière et des nuisances en termes de bruit, de qualité de l'air et d'effet de serre.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Cette évaluation est fondée sur la comparaison entre la situation « fil de l'eau » et les situations « avec projet » pour chaque solution.

Le calcul socio-économique et tous les paramètres nécessaires sont pris conformément à deux documents de référence du Ministère de l'Équipement :

- l'instruction-cadre du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, relative à l'harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructure de transport ;
- pour les aspects qui ne sont pas réglés par cette instruction-cadre, la circulaire d'application n°98-99 du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne.

Deux horizons d'analyse sont pris en compte : 2015 et 2030, correspondant aux deux horizons des études de trafic.

Cette méthode relativement complexe, ne permet pas d'intégrer tous les critères, certains étant difficilement quantifiables (impact sur le développement économique, impact sur le cadre de vie et par conséquent sur le prix du foncier).

¹ Pour en savoir plus, se référer à l'Étude de socio-économie du Dossier des Études



DES GAINS DE TEMPS POSITIFS

Aux deux principaux horizons d'analyse, il s'avère que les gains de temps réalisés sur l'ensemble du réseau modélisé sont positifs, quelle que soit la solution. À titre illustratif, sur l'année complète et sur l'ensemble du réseau modélisé, la mise en service de l'opération permettrait d'économiser 2 millions d'heures passées par les véhicules dans la circulation, en 2015, et 4,8 millions d'heures en 2030.

En plus des avantages en temps de parcours, il faut également tenir compte des gains liés à l'amélioration du confort apportée par la nouvelle infrastructure. Du fait des reports de circulation depuis les voiries secondaires vers la nouvelle infrastructure, le bilan pour les usagers est positif, quelle que soit la solution.

Indicateurs de rentabilité

Millions d'euros (valeur 2000)	Bénéfice actualisé à la Mise en Service	Taux de Rentabilité Interne (TRI)	Bénéfice actualisé par euro investi	Avantage net à l'année de la Mise en Service
Variante A	1 450	29,6%	11,4	35
Variante B	1 605	32,0%	13,9	34
Variante C	1 517	28,3%	10,0	40
Variante D	901	20,9%	6,7	18

Avantage net* : il se compose de la somme des avantages des usagers de la route (temps, confort, frais de fonctionnement, dépréciation des véhicules), de la collectivité (recettes fiscales et sécurité). Cette somme se voit ensuite diminuée des dépenses d'entretien et d'exploitation (hors taxe) actualisées et des nuisances induites (bruit, pollution atmosphérique, effet de serre).

Bénéfice actualisé* : mesure de l'utilité du projet pour la collectivité. C'est la différence entre la somme actualisée sur toute la durée du projet (jusqu'en 2060) de tous les avantages nets d'une part et des coûts économiques globaux d'autre part.

Bénéfice actualisé par euro investi* : Rapport entre le bénéfice actualisé à la date précédant la mise en service et le coût économique d'investissement actualisé global. Il permet de comparer des projets indépendants entre eux.

Taux de rentabilité interne* : valeur du taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé. Si ce taux est supérieur au taux défini par le Commissariat Général au Plan, le projet est intéressant pour la collectivité.

SYNTHÈSE

Avec des coûts assez proches, les quatre variantes proposées pour le prolongement de l'A16 devraient être parfaitement rentables du point de vue socio-économique pour la collectivité, étant donnés les gains de temps qu'elles procurent. Chaque Taux de Rentabilité Interne (TRI) est très sensiblement supérieur au taux de 4% fixé par le Commissariat Général au Plan, taux à partir duquel on considère que l'opportunité socio-économique de réaliser le projet est avérée.

La solution D présente cependant un intérêt socio-économique moindre que les solutions A, B, et C, d'autant plus que plus de la moitié de ses bénéfices actualisés sont dus à la suppression du giratoire de la Croix-Verte.





LA GESTION DES TRAVAUX PENDANT LA PHASE DE CHANTIER

Contrairement aux impacts listés précédemment, les travaux pendant la phase du chantier sont provisoires et réversibles.

Les voiries locales interceptées feraient l'objet de déviations provisoires, de manière à assurer une transparence complète du projet par rapport aux liaisons existantes entre localités. La circulation des engins s'effectuerait au maximum dans les emprises et, le cas échéant, sur les voiries locales. Dans ce cas, toutes les mesures seraient prises pour assurer la sécurité sur la voie empruntée (signalisation, nettoyage des chaussées).

Cependant, l'impact du chantier sur les usagers serait variable d'une solution à l'autre. Plus le tracé interférerait avec le réseau routier, plus l'impact serait fort.

Ainsi la solution A resterait la moins perturbatrice pendant la phase de travaux, la solution C entraînant des nuisances au niveau de la RD909.

La solution B nécessiterait un phasage très complexe au niveau de la Croix-Verte. La circulation, déjà très problématique, y serait encore détériorée pendant une durée assez longue (deux à trois ans).

Pour la solution D, en plus du réaménagement de la Croix-Verte, les travaux d'élargissement devraient perturber la circulation de la RN184 et de la Francilienne pendant tout le chantier. Elle nécessiterait une période de chantier plus longue que les autres solutions. L'impact sur la fluidité du trafic devrait être non-négligeable. Sur la RN184 où les emprises sont réduites, il conviendrait aussi de limiter l'emprise nécessaire à la réalisation des travaux qui serait prélevée sur les espaces boisés. Les emprises du chantier devraient donc être fortement contraintes. Ces contraintes devraient rendre la circulation très difficile dans certaines phases du chantier et pourraient induire un report du trafic sur la RN1.





CONCLUSION

Les quatre solutions de tracé proposées au débat public répondent de manière satisfaisante aux objectifs en améliorant les temps de parcours, en supprimant les points de congestion et en déchargeant les voiries locales (à des degrés divers cependant, notamment pour la solution D, moins performante). Quel que soit le tracé retenu, la RN1 serait délestée de son trafic de transit et permettrait une requalification précieuse pour la qualité de vie des habitants de Montsoulst et de Maffliers. Par contre, chaque solution entraînerait un aménagement différent à la Croix-Verte.

Les quatre solutions auraient des impacts plus ou moins forts sur l'environnement, et particulièrement sur le patrimoine pour la solution D qui traverserait un site classé. Chaque solution aurait également un impact spécifique sur l'espace urbain et sur l'espace agricole. Patrimoine, cadre de vie, espace agricole, espace urbain et milieux naturels pourront être utilement discutés lors du débat public.