

TRANSPORTS

L'A 16 TRACÉ SA ROUTE VERS LA FRANCGILLENNE



À l'endroit précis où un ouvrage d'art permettra à l'A 16 prolongée de franchir la ligne SNCF Paris-Beauvais... Trois ans avant son ouverture fin 2019, la nouvelle autoroute imprime déjà fortement sa marque dans le paysage.

VAL-D'OISE Le chantier se déroule dans le Val-d'Oise mais il concerne directement la Picardie. Aux portes de Maffliers, le chantier de prolongement de l'A16 a débuté. Ouverture fin 2019.

Dire que certains avaient envisagé de la faire passer sous la Courneuve pour lui permettre de se brancher sur le périphérique du côté de la porte de la Chapelle... Les rêves fous évaporés, il a fallu se résoudre à cette dure vérité : l'autoroute A 16 qui débouche actuellement sur la RN1 à Maffliers, ne trouvera jamais de débouché direct sur l'agglomération parisienne. Tous simplement parce qu'il n'y a plus la moindre place disponible au cœur de la Seine-Saint-Denis.

À défaut de la raccorder au « péripth », l'État a donc choisi de faire déboucher l'A 16 sur la Francilienne, sorte de « pèrith de la grande couronne » qui contourne l'agglomération parisienne par le Nord et l'Est. Un pis-aller qui devrait déjà offrir une amélioration sensible à tous les usagers réguliers de l'A 16. Mais aussi, et peut-être surtout, aux riverains de la RN1 des communes de Maffliers et Montsoult (Val-d'Oise).

Eux, voient défiler quotidiennement 40 000 voitures qui s'arrêtent et redémarrent au gré des encombrements, à cinq feux trico-

lores qui se succèdent sur deux kilomètres. Au bout de ce parcours du combattant, l'épreuve finale. Le carrefour de la Croix-Verte, un gigantesque giratoire qui coupe littéralement en deux la « Francilienne ». Un schéma comme il n'en existe nulle part ailleurs en région parisienne : le croisement à niveau de deux axes majeurs. L'un nord-sud, relie Beauvais à Paris. L'autre, est-ouest relie Cergy à Roissy, 80 000 véhicules par jour en tout ! Aux heures de pointe, les bouchons s'étirent sur des kilomètres.

UN PLAT DE NOUILLES À 200 M €

C'est ce point noir que le raccordement de l'A 16 sur la Francilienne, à hauteur de ce giratoire de la Croix-Verte, se propose de faire sauter : « En séparant les flux locaux des flux de transit, nous gagnerons en fluidité, rappelle Jérôme Fossé, directeur de la construction à la Sanef, concessionnaire autoroutier chargé de la réalisation de ce prolongement. Au-delà, ce projet nous permettra aussi de supprimer le transit dans les communes de Maffliers et Montsoult, les riverains y gagneront en qualité de vie ». ■ PHILIPPE FLUKINGER

LE PROJET SE DÉCOUPE EN TROIS PHASES

Première étape

Sur trois kilomètres, l'actuelle RN 1 sera mise au gabarit autoroutier. Deux fois deux voies, des bandes d'arrêt d'urgence, des clôtures...

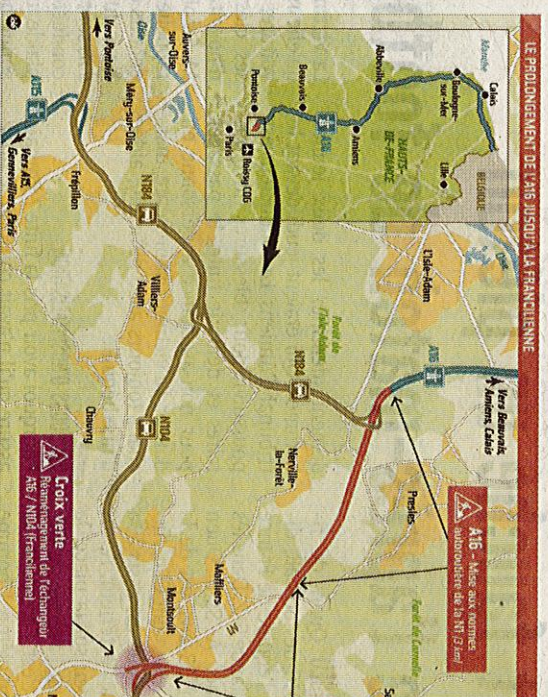
Deuxième étape

À l'entrée de Maffliers, l'A 16 quittera la RN 1 pour couper à travers champs. Trois kilomètres de voie nouvelle sur lesquels il faudra notamment franchir la ligne SNCF Paris-Beauvais, la ligne H du Transilien et à trois reprises le pipeline qui alimente Roissy.

Troisième étape

À la Croix-Verte, il faudra dessiner un raccordement de l'A 16 sur la Francilienne et créer parallèlement, un « ring » destiné à gérer les flux locaux. Un gigantesque plat de nouilles fait d'une succession de bretelles, de giratoires (huit !) de passages supérieurs et inférieurs qui englobera à lui seul quelque 200 M €.

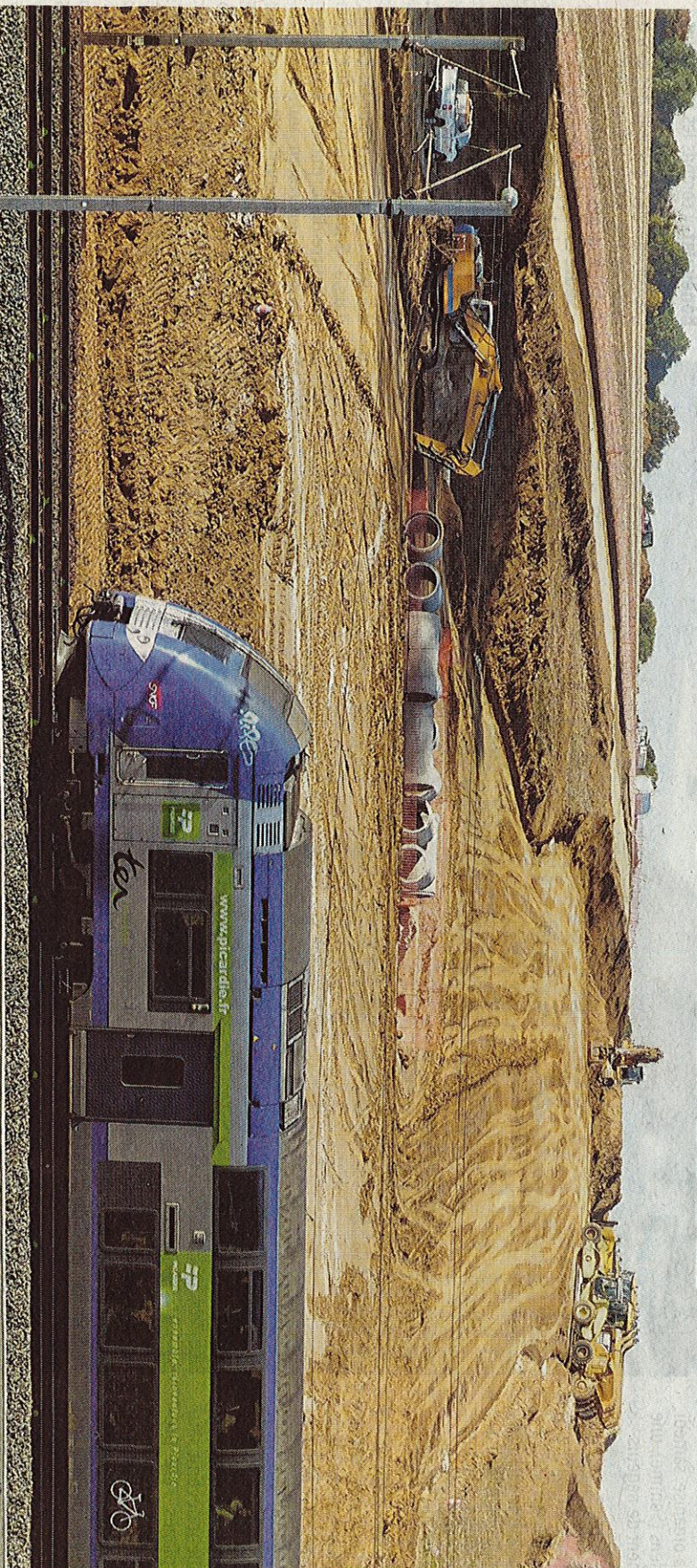
Ces deux derniers chantiers ont débuté. Bulldozers,



dumpers, scrapers... Au nord-est de Maffliers où l'A 16 prolongée croisera la ligne SNCF elle imprime d'ores et déjà sa marque de Louverture du prolongement est prévue l'opération à la Croix-Verte promet d'être complexe. À aucun moment, la circulation rompu

TRANSPORTS

L'A 16 TRACÉ SA ROUTE VERS LA FRANCGILLENNE



À l'endroit précis où un ouvrage d'art permettra à l'A 16 prolongée de franchir la ligne SNCF Paris-Beauvais... Trois ans avant son ouverture fin 2019, la nouvelle autoroute imprime déjà fortement sa marque dans le paysage.

VAL-D'OISE Le chantier se déroule dans le Val-d'Oise mais il concerne directement la Picardie. Aux portes de Maffliers, le chantier de prolongement de l'A16 a débuté. Ouverture fin 2019.

Dire que certains avaient envisagé de la faire passer sous la Courneuve pour lui permettre de se brancher sur le périphérique du côté de la porte de la Chapelle... Les rêves fous évaporés, il a fallu se résoudre à cette dure vérité : l'autoroute A 16 qui débouche actuellement sur la RN1 à Maffliers, ne trouvera jamais de débouché direct sur l'agglomération parisienne. Tous simplement parce qu'il n'y a plus la moindre place disponible au cœur de la Seine-Saint-Denis.

À défaut de la raccorder au « péripth », l'État a donc choisi de faire déboucher l'A 16 sur la Francilienne, sorte de « pèrith de la grande couronne » qui contourne l'agglomération parisienne par le Nord et l'Est. Un pis-aller qui devrait déjà offrir une amélioration sensible à tous les usagers réguliers de l'A 16. Mais aussi, et peut-être surtout, aux riverains de la RN 1 des communes de Maffliers et Montsoult (Val-d'Oise).

Eux, voient défiler quotidiennement 40 000 voitures qui s'arrêtent et redémarrent au gré des encombrements, à cinq feux trico-

lores qui se succèdent sur deux kilomètres. Au bout de ce parcours du combattant, l'épreuve finale. Le carrefour de la Croix-Verte, un gigantesque giratoire qui coupe littéralement en deux la « Francilienne ». Un schéma comme il n'en existe nulle part ailleurs en région parisienne : le croisement à niveau de deux axes majeurs. L'un nord-sud, relie Beauvais à Paris. L'autre, est-ouest relie Cergy à Roissy, 80 000 véhicules par jour en tout ! Aux heures de pointe, les bouchons s'étirent sur des kilomètres.

UN PLAT DE NOUILLES À 200 M €

C'est ce point noir que le raccordement de l'A 16 sur la Francilienne, à hauteur de ce giratoire de la Croix-Verte, se propose de faire sauter : « En séparant les flux locaux des flux de transit, nous gagnons en fluidité, rappelle Jérôme Fossé, directeur de la construction à la Sanef, concessionnaire autoroutier chargé de la réalisation de ce prolongement. Au-delà, ce projet nous permettra aussi de supprimer le transit dans les communes de Maffliers et Montsoult, les riverains y gagneront en qualité de vie ». ■ PHILIPPE FLUKINGER

LE PROJET SE DÉCOUPE EN TROIS PHASES

Première étape

Sur trois kilomètres, l'actuelle RN 1 sera mise au gabarit autoroutier. Deux fois deux voies, des bandes d'arrêt d'urgence, des clôtures...

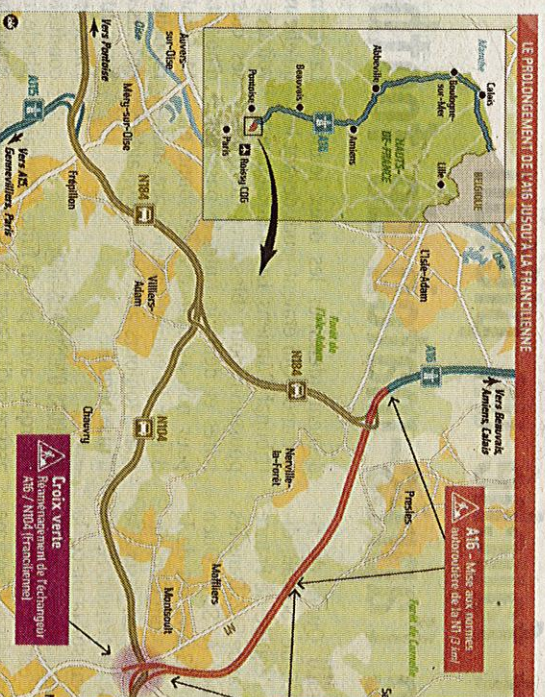
Deuxième étape

À l'entrée de Maffliers, l'A 16 quittera la RN 1 pour couper à travers champs. Trois kilomètres de voie nouvelle sur lesquels il faudra notamment franchir la ligne SNCF Paris-Beauvais, la ligne H du Transilien et à trois reprises le pipeline qui alimente Roissy.

Troisième étape

À la Croix-Verte, il faudra dessiner un raccordement de l'A 16 sur la Francilienne et créer parallèlement, un « ring » destiné à gérer les flux locaux. Un gigantesque plat de nouilles fait d'une succession de bretelles, de giratoires (huit !) de passages supérieurs et inférieurs qui englobera à lui seul quelque 200 M €.

Ces deux derniers chantiers ont débuté. Bulldozers,



dumpers, scrapers... Au nord-est de Maffliers où l'A 16 prolongée croisera la ligne SNCF elle imprime d'ores et déjà sa marque de Louverture du prolongement est prévue l'opération à la Croix-Verte promet d'être complexe. À aucun moment, la circulation rompu