

Pose de la première pierre du prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne

26 janvier 2017



Contact

Nassime Azadeh

Chargée de communication du prolongement de l'A16

07 76 37 53 00 nassime.azadeh@sanef.com

UN PROJET PORTEUR D'AVENIR.....	2
CONNECTER LE NORD DE LA FRANCE À LA RÉGION CAPITALE	3
TROIS GRANDS AMÉNAGEMENTS	7
UN CHANTIER SOUS CIRCULATION	10
PLEINS FEUX SUR LA SÉCURITÉ.....	13
UN CHANTIER À VOTRE ÉCOUTE	15
LE GROUPE SANEF S'ENGAGE.....	17
UN PROJET INTÉGRÉ À SON ENVIRONNEMENT.....	19
PROTÉGER LA RESSOURCE EN EAU.....	21
MAITRISER LES NIVEAUX SONORES	23
LES OUVRAGES D'ART	25
LE GROUPE SANEF	28



« Le prolongement de l'A16 est un projet porteur d'avenir. Il justifie un chantier responsable à tous les niveaux ».

Lluís Deulofeu,
Directeur Général du groupe Sanef

Le prolongement de l'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne vise à améliorer la vie quotidienne des utilisateurs de la route et des habitants du territoire. Nous sommes fiers d'être en charge de la réalisation de ce projet car il porte une attention particulière au cadre de vie des riverains et au milieu naturel et paysager.

Nos équipes se sont mobilisées pour concevoir un projet fiable et performant, dans une logique d'écoute et de dialogue avec l'ensemble des acteurs.

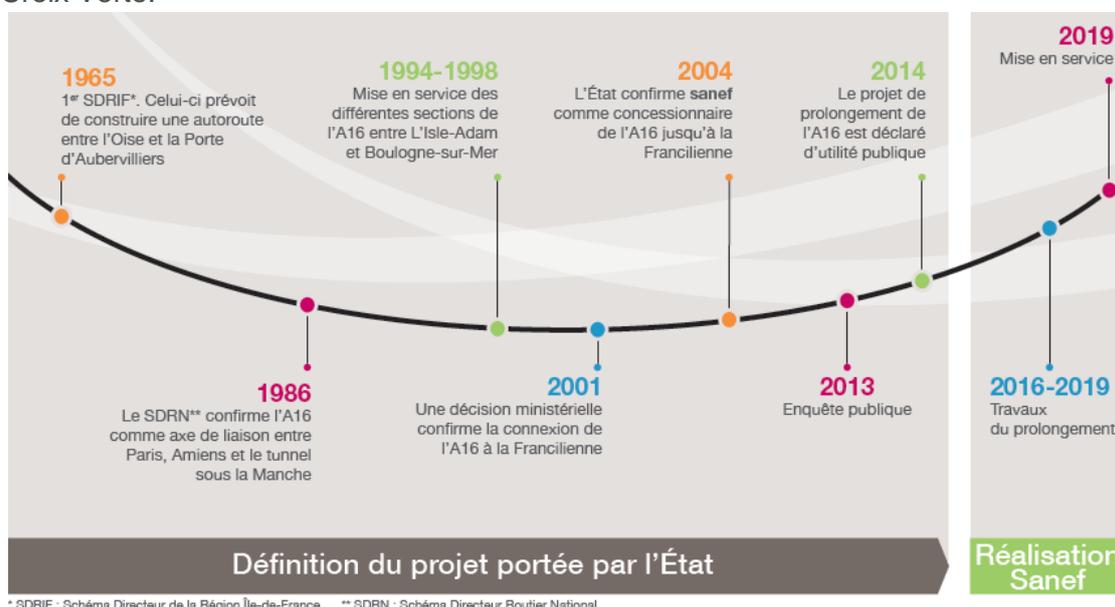
Le chantier est tourné vers la sécurité des riverains, des équipes travaux et des utilisateurs. La réalisation des travaux dans les meilleures conditions, avec la poursuite d'un objectif 0 accident, est la priorité du groupe Sanef.

Alors que le Grand Paris se met en mouvement, l'accessibilité des territoires du nord de l'Île-de-France est devenue primordiale. À partir de la fin de l'année 2019, l'A16 facilitera les liaisons interrégionales tout en renforçant le tissu socio-économique du Val d'Oise.

Autant de raisons de se rassembler autour d'un projet fédérateur. Tout au long du chantier, nous restons à votre écoute !

L'A16, une longue maturation

50 ans après le premier schéma directeur de la région Île-de-France, les travaux de prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne (RN104) sont lancés. Déclaré d'utilité publique le 11 décembre 2014, le projet constitue un aboutissement pour les riverains comme pour tous ceux qui attendaient une amélioration significative des conditions de circulation sur le secteur de la RN1 et de la Croix Verte.



Le temps des schémas et des consultations (1965-2004)

Les premiers schémas directeurs de la région Île-de-France (1965, 1976, 1984 et 1994) proposaient de relier l'A16 à la Porte d'Aubervilliers ou à l'A86 (La Courneuve). Peu à peu, la connexion à la Francilienne (RN104) s'est imposée. Entretemps, l'A16 est devenu un axe de liaison majeur entre Paris, Amiens et le tunnel sous la Manche.

La concertation et l'enquête publique (2004-2014)

Quatre tracés possibles ont été étudiés par l'État puis soumis aux élus, associations et acteurs socio-économiques à partir de 2004. Le choix de la variante B, consistant à faire passer l'A16 au nord de Maffliers, a été officialisé par décision ministérielle en 2008. La concertation s'est poursuivie entre 2010 et 2013, parallèlement aux études préalables. La réflexion s'est notamment portée sur les surfaces agricoles impactées par le projet, plus particulièrement à hauteur de la Croix Verte.

Un projet au plus près des réalités du territoire

Un nouveau tracé favorisant la préservation des espaces agricoles et l'optimisation des accès routiers a été élaboré et proposé par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF) dans le cadre de l'enquête publique menée au printemps 2013. Le franchissement en déblai de la voie ferrée Paris / Luzarches, la limitation du risque de report du trafic de transit sur l'axe A16 – RD78 – RN1 et le maintien d'une desserte de qualité pour Attainville ont été décidés afin de répondre aux attentes des riverains, des associations et des élus du secteur. Le prolongement de l'A16 a été déclaré d'utilité publique (DUP) le 11 décembre 2014.

Plus de 210 millions d'euros d'investissement

Estimé à 192 millions d'euros lors de l'enquête publique, le projet a bénéficié d'études affinées en phase d'avant-projet. Le montant de l'opération mis à jour s'élève à 210 millions d'euros TTC. Le financement du prolongement de l'A16 est entièrement pris en charge par le groupe Sanef.

Les acteurs du prolongement de l'A16

Le groupe Sanef est maître d'ouvrage du prolongement depuis la DUP (2014). En charge de l'ensemble des études et travaux nécessaires à la réalisation du prolongement, il en assure le financement, l'exploitation et l'entretien. Son contrat de concession est assorti d'une obligation de mise en service de l'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne (RN104) au terme de 5 années après la DUP, soit fin 2019.

L'État, à travers la DRIEA-IF, a réalisé les études préalables jusqu'à la DUP. L'exploitation et l'entretien de la RN104 et de ses accès seront gérés par la DiRIF (Direction des routes d'Île-de-France).

La DRIEA-IF est également chargée de la requalification de la RN1 en concertation avec le Conseil départemental et les communes.

Les collectivités territoriales conservent leurs attributions respectives. Le Conseil départemental du Val d'Oise assurera l'exploitation des giratoires et de la voirie circulaire de la Croix Verte.

Après des années d'études et de concertation, le projet est en phase de réalisation. Le chantier du prolongement de l'A16 a débuté à l'été 2016.

Des bénéfices attendus de longue date



Une meilleure connexion routière

La connexion des voies rapides et l'aboutissement du réseau autoroutier en Île-de-France sont le premier objectif du prolongement de l'A16. L'attractivité de la région capitale sera renforcée tandis que certaines liaisons interrégionales telles que Beauvais-Roissy ou L'Isle-Adam–Sarcelles gagneront en sécurité et en confort.

La Croix Verte plus fluide

L'accès direct à la Francilienne et le rétablissement de sa continuité, avec la suppression du giratoire de la Croix Verte, mettra fin aux encombrements récurrents à l'approche du carrefour. Le contournement de Maffliers et de Montsourt par la future A16 améliorera les conditions de circulation en amont de la Croix Verte. La traversée de ces communes sera rendue au trafic local. Les échanges entre la RD909 (Luzarches-Moisselles), la RD301 (Paris-Attainville) et la RN1 (L'Isle-Adam-Montsourt) gagneront également en fluidité.

Connecter le nord de la France à la région capitale

Un cadre de vie plus agréable

A la mise en service (2019), la circulation sera divisée par 7 sur la RN1 à hauteur de Montsoul et Maffliers. L'effet de coupure urbaine s'estompant, les riverains de la RN1 bénéficieront d'un cadre de vie largement amélioré. La requalification de la nationale en départementale y prendra toute sa place.

La sécurité d'abord

Utilisée aujourd'hui comme une voie rapide, la RN1 sera rendue à l'usage local pour lequel elle a été conçue et gagnera ainsi en sécurité.

La fin des ralentissements de la Croix Verte libérera également les communes voisines du trafic d'évitement, améliorant ainsi la sécurité des riverains du secteur.



Diminuer le trafic sur la RN1
pour améliorer la vie quotidienne des riverains

Transformer, prolonger, réaménager

L'A16 s'arrête aujourd'hui à L'Isle-Adam. La RN1, qui la prolonge, est la seule voie d'accès à la Francilienne. Cet axe sous-dimensionné supporte une circulation dégradée jusqu'à l'actuel carrefour de la Croix Verte, un secteur complexe à l'origine de nombreux embouteillages. Le prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne consiste à remédier à cette situation.

À partir de L'Isle-Adam, **l'actuelle RN1 sera mise aux normes autoroutières** jusqu'au nord de Maffliers. La transformation du linéaire existant sur près de 3 km permet de limiter les emprises sur les terres agricoles.

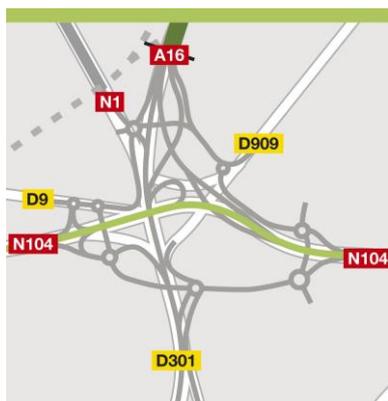
Un **nouveau tronçon d'autoroute** de 3 km environ contournera les communes de Maffliers et Montsourt par le nord, au plus près de la ligne ferroviaire Montsourt – Persan-Beaumont, jusqu'à l'actuel carrefour de la Croix Verte. La section de la RN1 ainsi détachée du tracé autoroutier (traversée de Montsourt et Maffliers) sera réaménagée par l'État. Libérée du trafic de transit, elle assurera une fonction plus locale.

Le carrefour de la Croix Verte, situé dans le périmètre des communes de Montsourt, Baillet-en-France et Attainville, sera entièrement modifié : l'A16, les voies rapides de la Francilienne (RN104) et celles de la RD301 seront directement connectées, sans rupture du flux de circulation. La distribution des voies départementales (RD9, RD909) et des communes sera assurée par une voirie circulaire et 8 giratoires.

La nouvelle section autoroutière sera libre de péage

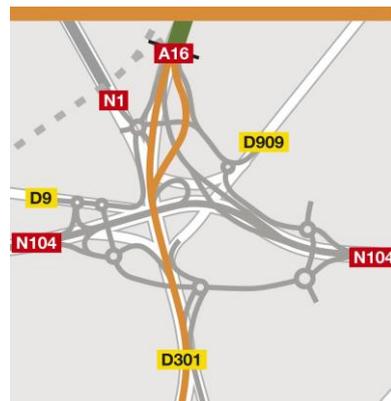
Zoom sur le futur échangeur de la Croix Verte

Le réaménagement de la Croix Verte permettra des liaisons directes entre les grands axes.



Continuité de la Francilienne (RN104) dans les deux sens de circulation avec la suppression du giratoire actuel de la Croix Verte.

Liaison directe entre l'A16 et la RD301.



Liaison directe entre l'A16 et la Francilienne (RN104) vers Roissy-Charles-de-Gaulle.

La Croix Verte, une réponse aux besoins locaux

Les communes proches du carrefour de la Croix Verte bénéficieront d'une même facilité d'accès aux voies rapides. La création d'une bretelle d'accès à la RN104 vers Roissy-Charles-de-Gaulle pour la commune d'Attainville permet d'assurer la continuité du service de la ligne express 95.18, conformément à la demande de la commune d'Attainville.



Organisation du chantier : des rôles bien distribués

La maîtrise d'œuvre

Un groupement d'entreprises constitué de SETEC INTERNATIONAL, SETEC TPI et SERIA est en charge de la conception finale du projet et pilote l'intervention des entreprises sur site jusqu'à la mise en service.

Un allotissement en 9 marchés

Le groupe Sanef, en qualité de maître d'ouvrage, a organisé les travaux de prolongement de l'autoroute A16 en 9 marchés distincts. Ces marchés sont attribués à :

- Siorat / Guintoli / EHTP (travaux du ring de la Croix Verte)
- Agilis (Équipements et signalisation)
- Razel-Bec / Wiame Vrd / Baudin Chateauneuf (ouvrages d'art de la section neuve)
- NGE GC / Guintoli (ouvrages d'art de la Croix Verte)
- Vinci Construction Terrassement / Cochery / Chantiers Modernes Construction (ouvrage d'art de la RD 301)
- Construction du pont-rail sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau
- Aménagements paysagers

Les marchés de la section neuve et celui de la mise aux normes autoroutières de la RN1 sont en cours de désignation.

Des intervenants extérieurs hautement qualifiés

Une dizaine de prestataires extérieurs mène des missions spécialisées : investigations sur la faune et la flore, sondages géotechniques, diagnostics sur les ouvrages d'art, relevés topographiques...

Des échanges permanents

Le maître d'ouvrage entretient un contact régulier avec ses partenaires (chambre d'agriculture, services d'exploitation), le CSPS, les collectivités territoriales (DRIEA, Conseil départemental, communes, associations) et les riverains. Conformément aux engagements de l'État, le comité de suivi est tenu informé du déroulement du chantier.

La circulation routière maintenue

Le maintien de la circulation sur chacun des axes routiers pendant 42 mois de travaux a nécessité des études approfondies. Pour y parvenir, les équipes Sanef, mobilisent de nombreux métiers et compétences. La réussite du chantier passe également par la participation active des communes et des usagers de la route.

La continuité des itinéraires assurée

Le groupe Sanef a organisé les travaux de façon à maintenir le service routier dans tout le secteur de la Croix Verte et de la RN1. Un phasage particulièrement précis réduit au minimum les impacts sur la circulation. L'ensemble des trajets origine-destination est maintenu pendant le chantier.

Conservation d'une circulation à 2x2 voies

La circulation à 2X2 voies sur la Francilienne, la RN1 et la RD301 sera maintenue. Les épisodes de réduction des voies ou les rares fermetures à la circulation interviendront prioritairement la nuit, ou en heures creuses, et seront signalés à l'avance.

Des déviations adaptées

Des voiries provisoires permettront de dégager l'espace nécessaire à la réalisation de certains travaux.

La construction de la voirie circulaire de la Croix Verte s'accompagnera de déviations temporaires, la liaison entre tous les axes existants étant maintenue. Ces déviations seront indiquées par des dispositifs de signalisation et de guidage.



Voirie provisoire le long de la voie communale Attainville—Baillet-en-France

La priorité pendant les travaux : la sécurité !

Le chantier du prolongement de l'A16 est conçu et développé pour assurer la sécurité des riverains, des équipes travaux et des utilisateurs.

Pour la sécurité de tous, à l'approche des zones travaux : levez le pied !

Un chantier en deux temps

La voirie circulaire et les ouvrages d'art (2016-2018)

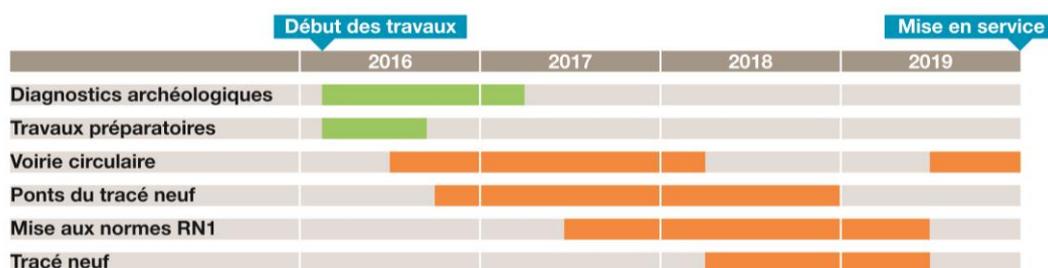
Le réaménagement du carrefour de la Croix Verte est la clé de voûte du prolongement de l'A16. C'est pourquoi les premières phases du chantier sont consacrées à la construction d'une partie de la voirie circulaire et des ouvrages d'art du futur échangeur. Le prolongement proprement dit a commencé à l'automne 2016 avec la construction des autres ouvrages situés sur le tracé de la nouvelle section autoroutière. Sur cet axe, cinq ouvrages d'art, dont un pont-route et un pont-rail, seront construits. Le pont-rail supportant la voie ferrée Paris-Luzarches sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. Ces opérations seront achevées au cours de l'année 2018.

Le prolongement (2017-2019)

Le tronçon autoroutier neuf sera construit à partir du croisement A16 / RD78. Il s'étendra sur 3 km jusqu'à la Croix Verte, en dehors de toute contrainte de circulation.

La mise aux normes autoroutières et environnementales de la RN1 entre l'échangeur de la RN184 et le croisement A16 / RD78 à Maffliers se fera sous circulation. L'opération s'étendra sur 3,2 km et débutera à l'été 2017.

Zoom sur le cadencement des travaux



En phase de travaux comme en période d'exploitation, Sanef fait de la sécurité des riverains, des équipes de travaux et des automobilistes sa priorité. Un coordonnateur en matière de sécurité et de prévention de la santé (CSPS) veille à l'intégration de la sécurité dans chaque phase de conception et de réalisation du prolongement de l'A16. Pour Sanef, la sécurité est un métier à part entière.

La sécurité, au cœur du prolongement de l'A16

Afin d'assurer la sécurité de tous, Sanef a organisé les travaux en différents marchés. Cet allotissement permet de bien séparer les zones de chantier et d'éviter ainsi que plusieurs activités simultanées se télescopent. Les interfaces avec la circulation sont évitées ou fortement limitées. Ces précautions interviennent dès le stade de conception du chantier. Elles ont une influence directe sur les flux de circulation et le déroulement des travaux.

Une signalisation spécifique

Chaque lot de travaux comprend un volet dédié aux équipements de sécurité et de signalisation. Le long des voies, des balisages délimitent chaque opération de terrassement, assainissement ou construction d'ouvrages d'art. Selon les secteurs, ces matérialisations peuvent prendre la forme de marquages au sol, glissières béton ou métalliques, ou séparateurs modulaires de voies. Les bifurcations ou limitations de vitesse sont signalées par des panneaux provisoires.

À chaque nouvelle section mise en service, un dispositif de signalisation définitive jalonne les nouveaux circuits.



5 panneaux à messages variables

L'installation anticipée de 3 panneaux à messages variables permettra aux usagers d'adapter leur conduite à l'approche des chantiers et de se tenir informés de tout événement relatif au prolongement de l'A16. Ces panneaux seront installés sur l'A16, à hauteur de l'échangeur de L'Isle-Adam, sur la RD301 et sur la RN104. À terme, 2 autres panneaux viendront compléter le dispositif et informeront en temps réel sur les conditions de circulation.

Des limitations de vitesse adaptées

Sur les tronçons en chantier, la limitation de la vitesse s'ajoute aux mesures particulières de signalisation des zones de travaux. Limitée à 70 km/h dans la plupart des situations, la vitesse peut être abaissée à 30 km/h sur les voies communales.

Le rôle du CSPS

Le coordonnateur sécurité et protection de la santé veille au bon déroulement du chantier et coordonne l'action de chaque intervenant. Il est le conseil en la matière du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre. À ce titre :

- Il rédige et met à jour le plan général de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé (PGCSPS).
- Il accueille chaque intervenant sur le chantier pour lui exposer les règles de sécurité et mener une inspection commune.
- Il vise les plans particuliers de sécurité et de protection de la santé des entreprises (PPSPS).
- Il préside le Collège Interentreprises de Sécurité, de Santé et des Conditions de Travail qui réunit tous les intervenants tous les 3 mois (CISSCT).
- Il rédige les Dossiers d'intervention ultérieure sur ouvrages (DIUO) et tient le registre journalier du chantier.
- Il réalise des visites impromptues afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures de prévention.

La priorité pendant les travaux : la sécurité !

Compte tenu de l'ampleur des travaux à réaliser, la diffusion d'une information en temps réel est une priorité. Qu'il s'agisse d'orienter les automobilistes tout au long de leur parcours ou de les aider à préparer leurs déplacements, le groupe Sanef a fait le choix d'une information en continu.

Le choix d'une information permanente

Le dialogue sur le prolongement de l'A16 se poursuit au-delà de la DUP. Des échanges permanents sont entretenus avec les municipalités, les acteurs économiques et les associations, et le seront jusqu'à la mise en service de l'A16.

L'information des riverains et des usagers réguliers de l'A16 et du secteur de la Croix Verte est un engagement du groupe Sanef. À titre d'exemple, les aménagements du prolongement, l'organisation des travaux et les outils permettant de suivre leur progression ont été présentés aux habitants des communes d'Attainville, Moisselles, Villaines-sous-Bois, Montsourt, Baillet-en-France Maffliers, Nerville-la-Forêt et Presles en mai 2016. Chaque étape clé de l'opération fait l'objet d'une information auprès des municipalités et si nécessaire auprès du grand public.

Un site internet dédié au chantier

Le site internet www.prolongement-a16.sanef.com permet de suivre l'actualité des travaux et d'anticiper ses déplacements grâce à la visualisation précise des zones d'intervention et des éventuels itinéraires de déviation. Il constitue également un trait d'union permanent entre le public et les équipes Sanef. Grâce à des photos et des vidéos tournées en immersion, il offre une vision concrète des différentes phases et des moyens techniques mis en œuvre et fait vivre les coulisses du chantier.

Un site internet dédié :

www.prolongement-a16.sanef.com



Inscription
aux alertes mail
et/ou newsletters



Réponses
aux questions
dans la FAQ



Itinéraires
de déviation en cours



Formulaire
de contact

Une équipe à l'écoute

Un espace de dialogue est proposé via le formulaire de contact et la ligne Info Projets (0 806 800 036). Les équipes chargées du projet sont à l'écoute des interrogations et répondent avec des informations actualisées.

Des alertes mail sur inscription

En complément de l'A16 Mag, lettre d'information du chantier adressée aux riverains, des mails d'alerte signaleront les interventions pouvant générer des impacts passagers. Disponibles sur inscription via le site internet du projet, ces messages permettent aux usagers de la route d'anticiper et de préparer leurs déplacements.

Une information efficace sur le terrain

Des panneaux d'information sont en cours d'installation en amont de chaque zone de chantier. Ils visent à assurer l'identification des travaux tout en procurant un niveau de sécurité optimal aux équipes travaux et aux usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, professionnels du transport ou exploitants agricoles.

À Montsault, un panneau d'information à destination des piétons et des usagers de la gare affichera tous les éléments utiles au suivi du chantier. Il sera installé place de la gare dès la fin de l'automne.

Une information en continu pour :

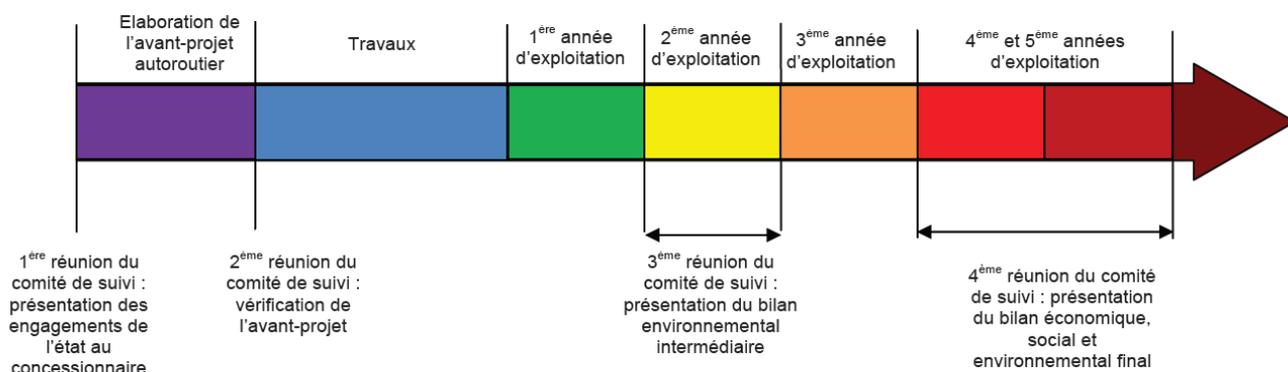
- Suivre l'avancement du chantier
- Dialoguer avec les équipes Sanef
- Anticiper les changements
- Circuler en toute sécurité

En tant que société concessionnaire, le groupe Sanef est chargé de la mise en œuvre des engagements de l'État en matière d'information, de sécurité ou de protection de l'environnement. Un comité de suivi, présidé par le Préfet du Val d'Oise, veille à la prise en compte de ces exigences.

Un comité de suivi diversifié

Avant et après les travaux

Le comité de suivi du chantier de prolongement de l'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne rassemble les représentants des communes et collectivités territoriales, des milieux économiques et des organisations professionnelles agricoles, ainsi que des acteurs syndicaux et associatifs. Il se réunit avant et après les travaux afin d'évaluer la bonne tenue des engagements.



Première réunion

La mise en place du comité de suivi résulte d'une décision ministérielle (16 juillet 2008). Il s'est réuni une première fois le 14 avril 2016, pour exposer les engagements de l'État et les moyens de réalisations prévus par le groupe Sanef.

Un bilan intermédiaire

La deuxième année suivant la mise en service du prolongement de l'A16, le comité de suivi établira un premier bilan intermédiaire. Axé sur la bonne application des mesures environnementales, ce bilan entre dans le cadre de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Après une première phase d'analyse et d'interprétation, un certain nombre de préconisations permettront de corriger les écarts éventuels entre les prévisions figurant au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et le service effectif de l'A16.

Prendre en compte l'évolution du territoire

4 à 5 ans après la mise en service, un bilan définitif exposera plus particulièrement les aspects socio-économiques et environnementaux issus du prolongement de l'A16 et s'assurera du respect de l'ensemble des engagements.

Un chantier transparent

L'information et l'accompagnement quotidien des riverains font partie des engagements de Sanef. En mettant en évidence tous les aspects techniques ou environnementaux du chantier, le site internet propose bien plus qu'un simple espace de dialogue.

Les engagements du groupe Sanef :
respecter le cahier des charges fourni par l'État et
informer l'ensemble des publics en continu

Le prolongement de l'A16 concentre l'ensemble des situations et des spécialités maîtrisées par le groupe Sanef. Il constitue un cas d'école, en matière environnementale notamment. Préservation de la faune et de la flore, protection de la ressource en eau, aménagements paysagers... le chantier s'inscrit dans le développement durable.

Préserver et mettre en valeur les paysages

Lorsque cela est possible, les projets d'infrastructure participent à la recombinaison végétale des espaces péri-urbains. Le prolongement de l'A16 est l'occasion de renforcer le caractère naturel et rural des environs de la vallée de Chauvry, de la Plaine de France et du massif des Trois forêts.

La réutilisation d'une partie du linéaire actuel de la RN1 évite de créer un tracé neuf sur 8 kilomètres. Aucun déboisement n'est prévu en dehors de l'élargissement - limité - des voies. L'impact sur le Bois Carreau a été minimisé et le bois de la Justice dans son ensemble est ainsi préservé.

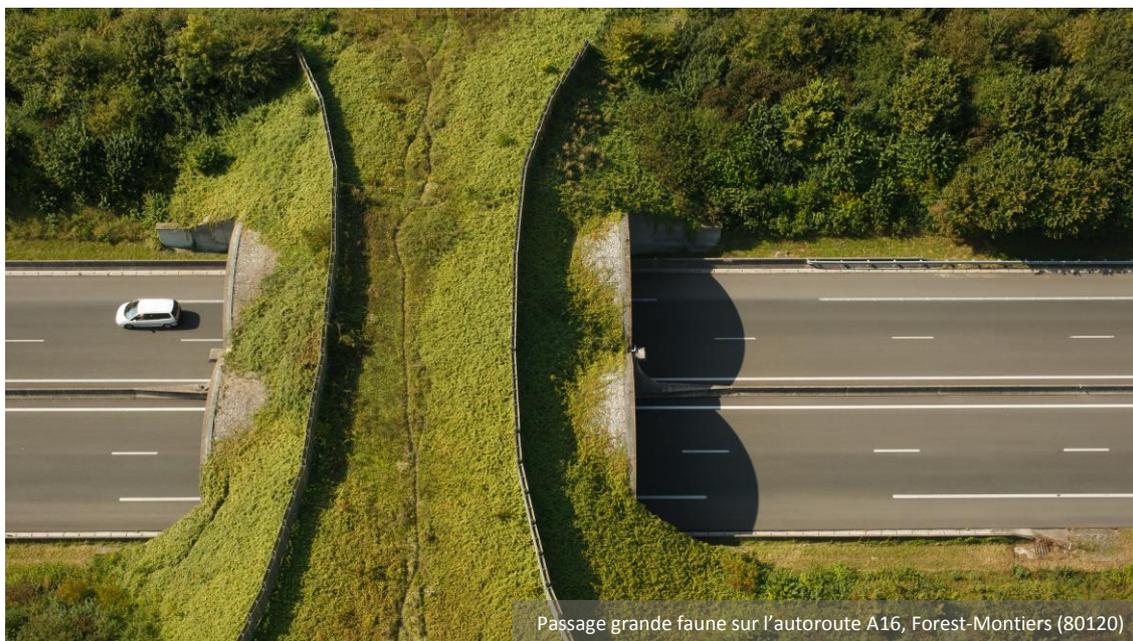
Des aménagements paysagers soignés

Les continuités écologiques et forestières aujourd'hui interrompues par la RN1 seront restaurées : la plantation de lisières étagées s'accompagnera de l'ensemencement des talus. Des haies arbustives seront aménagées avec des essences locales en plusieurs points du linéaire autoroutier ainsi qu'aux abords du nouvel échangeur de la Croix Verte. Les routes secondaires (RD909, RD64, RD78) seront bordées d'alignements simples ou doubles tandis que les opérations de reboisement s'étendront sur 6 hectares.

Protéger la faune, les espaces agricoles et la ressource en eau

Laissons passer les animaux !

Un passage pour la grande faune (cerfs, chevreuils, sangliers, etc) d'une largeur de 25 mètres sera créé au Bois Carreau. Il sera complété de 3 passages pour les renards, blaireaux et hérissons, ou encore d'une buse à chiroptères à Maffliers.



Passage grande faune sur l'autoroute A16, Forest-Montiers (80120)

Préserver les surfaces cultivées

Le Val d'Oise restant le 11e département agricole français, il est important de limiter le prélèvement de surfaces cultivables. La réutilisation de voies existantes (RN1) et le passage au plus près de la voie ferrée (contournement de Maffliers et Montsourt) sont le fruit de nombreux échanges avec la profession agricole. Un certain nombre de chemins d'exploitation seront rétablis et mis au gabarit des machines actuelles, et 6 points de franchissement jalonneront l'A16. La communication avec les agriculteurs est maintenue pendant toute la durée des travaux.

Gestion de l'eau : un projet exemplaire

Le prolongement de l'A16 répond aux nombreuses mesures imposées par la Loi sur l'eau pour la protection des ressources en eau et le traitement des écoulements.

140, c'est le nombre d'espèces de mammifères terrestres, chiroptères, amphibiens, oiseaux et reptiles identifiés dans la zone du projet

La gestion et le traitement des eaux sont l'un des aspects essentiels du prolongement de l'A16. Le chantier intègre les normes les plus strictes en matière d'assainissement et de traitement, y compris en phase chantier pour éviter les conséquences d'un déversement accidentel.

Une législation stricte

Toute personne physique ou morale souhaitant réaliser un aménagement pouvant avoir des conséquences directes ou indirectes sur le milieu aquatique doit soumettre son projet à l'application de la Loi sur l'eau. Cette réglementation applicable depuis 1992 tient compte de nombreux sujets tels que l'assainissement, l'entretien des cours d'eau, la gestion des ruissellements, le traitement des eaux, la protection des écosystèmes aquatiques et des nappes souterraines ...

Un principe de séparation des eaux

Les dispositifs d'assainissement et de traitement des eaux prévus dans le cadre du prolongement de l'A16 répondent aux standards réglementaires. Le principe d'assainissement retenu consiste à séparer les eaux de ruissellement issues de la chaussée et celles des bassins versants naturels.

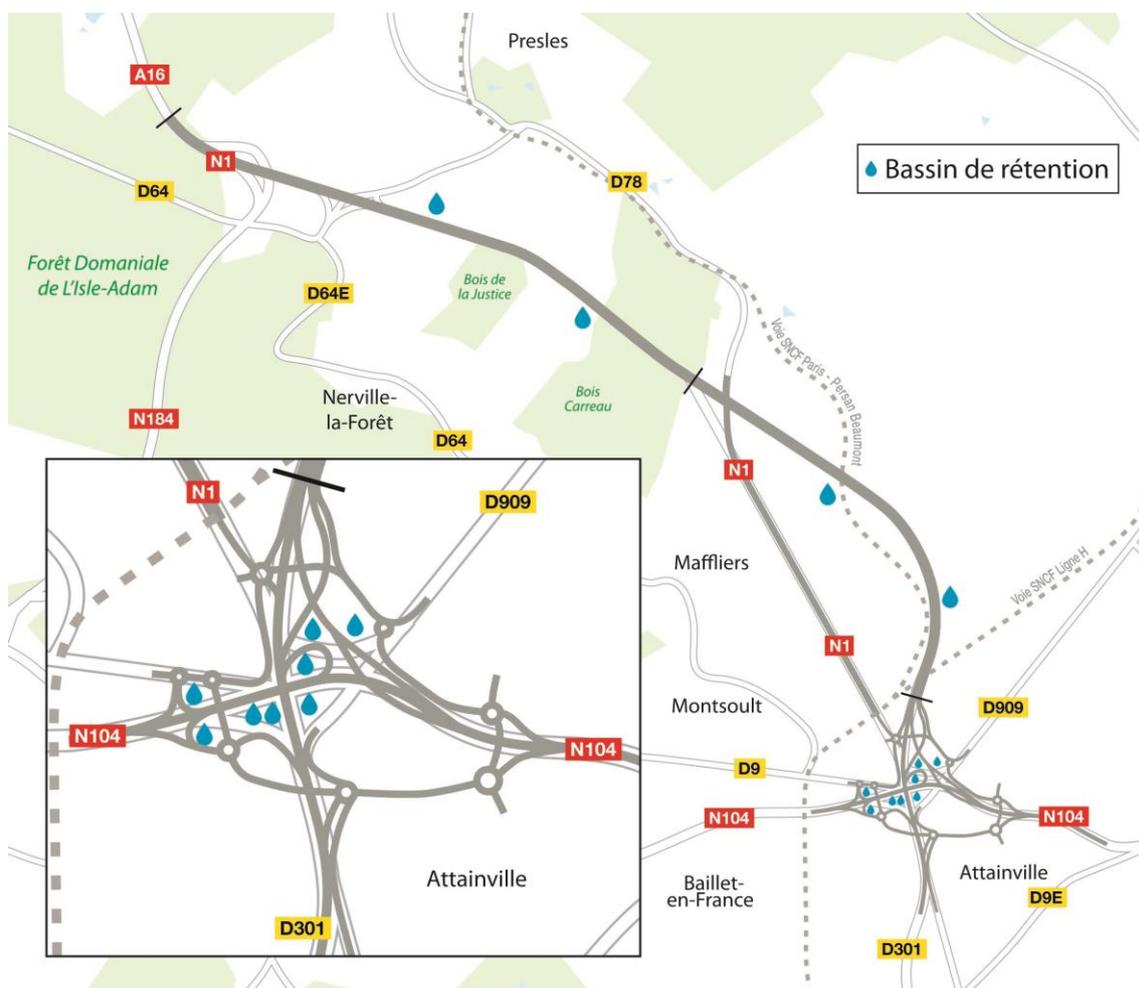
Les bassins de récupération et de traitement des eaux permettront d'atténuer les effets des événements pluvieux, traiter la pollution issue du trafic routier et circonscrire la pollution accidentelle en phase de chantier comme en phase d'exploitation.

Une capacité de 30 000 m³

Le prolongement de l'A16 accueillera 12 bassins de rétention. Équipés d'un système de rejet à débit régulé, ils assureront la récupération et le traitement des eaux de plateforme par séparation des hydrocarbures. Leur capacité totale dépasse 30 000 m³.

Un système d'assainissement spécifique en phase chantier

Un système d'assainissement avec bassin de récupération et de traitement des eaux est mis en place. La préservation des eaux souterraines et superficielles est également assurée par l'imperméabilisation des aires de stockage d'hydrocarbures et de stationnement. Des procédures de dépollution et d'évacuation des déchets sont prévues en cas de déversement accidentel.



12 bassins pour :

- Réduire les conséquences des événements pluvieux
- Traiter les eaux de ruissellement
- Confiner toute pollution accidentelle

La maîtrise des émissions sonores fait partie intégrante du projet de prolongement de l'A16. Plusieurs mesures sont prises pour atténuer les nuisances actuelles subies par les riverains et minimiser l'impact sonore de la nouvelle infrastructure.

RN1 : vers une baisse significative des émissions sonores

À Montsault et Maffliers, la suppression de l'important trafic de transit réduira fortement les nuisances sonores subies par les riverains. Le contournement de ces communes par l'A16 et la fin des encombrements de la Croix Verte mettront fin aux traversées de village par les poids-lourds et les véhicules légers de transit.

Des mesures concrètes de réduction à la source

Attainville : rehausse du merlon existant

Après la tenue de réunions publiques d'information en mai 2016, le conseil municipal d'Attainville a délibéré favorablement sur le projet de rehausse et d'aménagement paysager du merlon (butte de terre) existant le long de la bretelle vers Roissy. La reprise du merlon comprend un rehaussement du merlon existant (soit une hauteur de 4,5m à partir de la chaussée) ; le prolongement du merlon vers l'ouest, jusqu'au giratoire et l'ajout d'un merlon vers l'est, derrière la station-service.

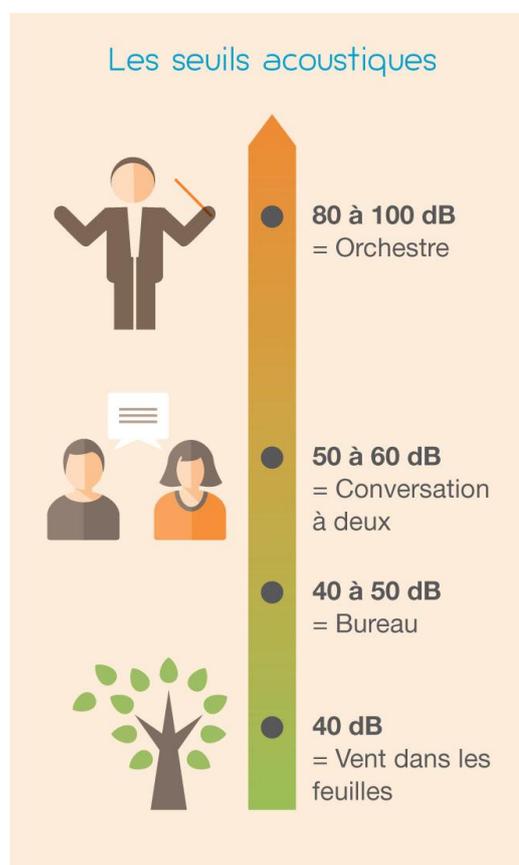


Un « merlon » acoustique à Maffliers

Un merlon paysagé de 300 mètres de long sera édifié à Maffliers, au lieu-dit Poirier Rouget, afin de respecter les seuils réglementaires qui s'appliquent à la création d'une infrastructure neuve en zone d'ambiance sonore modérée.

Contrôler les seuils réglementaires

La contribution sonore d'une nouvelle infrastructure doit respecter des seuils réglementaires définis par la loi 92-1444 du 31 décembre 1992, le décret 93-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995 pour une infrastructure neuve. La première étape consiste à mesurer le niveau sonore de l'environnement actuel afin d'établir un état initial et de caractériser la zone d'ambiance sonore préexistante (qui permet de déterminer les seuils réglementaires à ne pas dépasser par le projet). Des modélisations sont ensuite réalisées pour déterminer les niveaux acoustiques à long terme, soit 20 ans après la mise en service. Après la mise en service de l'A16, de nouvelles mesures permettront de contrôler le respect des seuils réglementaire et de mettre en place des mesures correctives le cas échéant.



S'assurer, une fois les travaux terminés, que le niveau sonore de la circulation respecte les seuils réglementaires est une obligation du groupe Sanef

Quatorze ouvrages d'art jalonnent l'A16 entre L'Isle-Adam et la RN104. Ces réalisations multiples mettent en œuvre des procédés techniques variés et mobilisent de nombreux métiers. Objectif : assurer la continuité des voiries, des voies ferrées, des chemins de randonnée, des passages de faune ou encore des accès agricoles.

4 catégories d'ouvrages

Tout le long de l'A16, 14 ouvrages d'art permettront de rétablir les circulations, qu'elles soient routières, ferroviaires, agricoles, pédestres ou animales. Lors de sa mise en service, l'A16 comprendra 4 types d'ouvrages d'art, soit 9 ouvrages routiers, 2 ouvrages ferroviaires et 1 passage grande faune auxquels s'ajoutent les différents ouvrages hydrauliques.

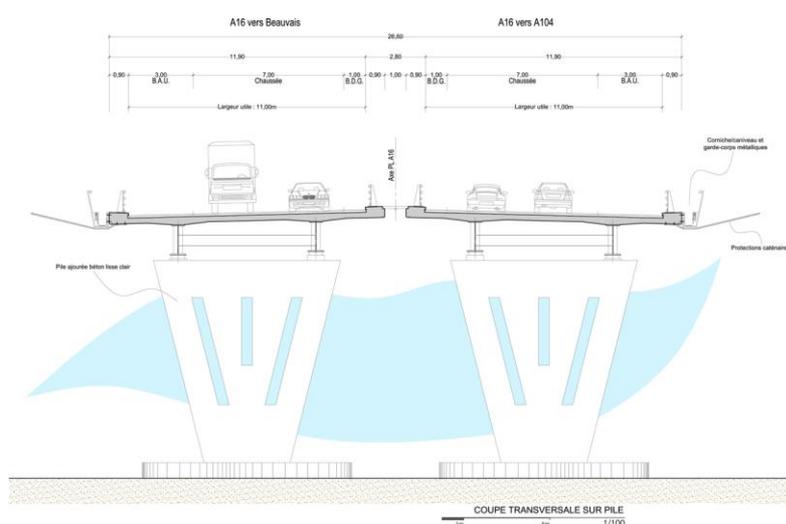
La route et le rail

Un pont-rail pour passer sous la ligne Paris-Luzarches

Dans la partie sud de la section neuve, les premiers travaux de terrassement sont destinés à créer une plateforme servant à l'assemblage du pont-rail qui supportera la voie ferrée Paris-Luzarches. Cet ouvrage, sous lequel passera l'A16, sera de type « tablier à poutres latérales métalliques », un choix adapté à la fréquence élevée des circulations ferroviaires et aux contraintes de circulation durant le chantier. La maîtrise d'ouvrage sera assurée par SNCF Réseau pour une livraison à l'été 2018.

Un pont-route pour franchir la ligne H du Transilien

Un pont-route de 87 mètres composé de deux ouvrages parallèles enjambera la ligne H du Transilien. Chaque ouvrage recevra deux voies de circulation (7 m de large) et une bande d'arrêt d'urgence de 3 m. Les poutres métalliques supportant les tabliers emploieront pour la première fois dans une construction Sanef un acier autoprotecteur qui, en s'oxydant, se couvre d'un voile protecteur stable dans le temps. La pérennité de ce procédé permet de diminuer significativement la fréquence des opérations d'entretien, réduisant les risques sur la circulation ferroviaire et routière.

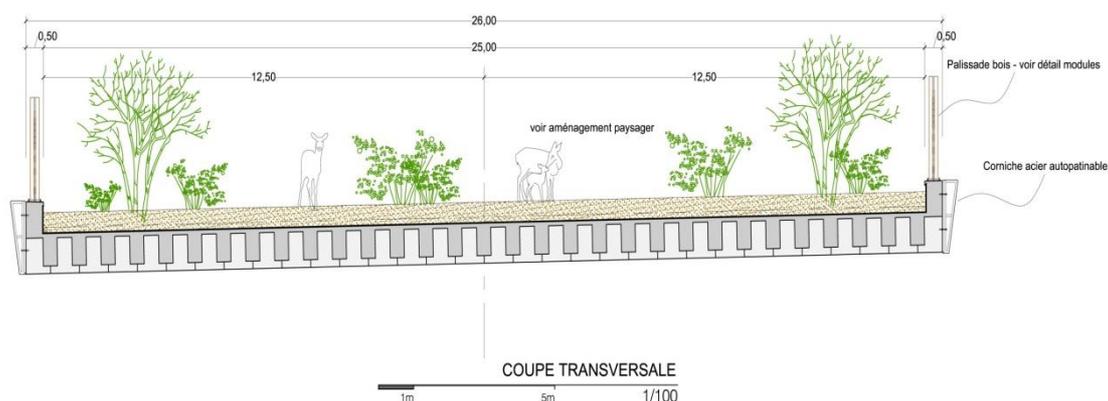


Assemblés sur une plateforme située à l'ouest de la voie ferrée, les tabliers seront mis en place par translation longitudinale (méthode du « lançage »). L'opération occasionnera une coupure du trafic SNCF pendant un week-end.



Un ouvrage de grande largeur pour la grande faune

Un passage « grande faune » de 25m de large et 36 m de long franchira l'autoroute A16 à hauteur du bois Carreau. Sa réalisation intervient dans le cadre de d'élargissement de la RN1. Le tablier sera réalisé à partir de poutres préfabriquées dont l'assemblage se fera de nuit et par demi-chaussée afin de limiter les impacts sur la circulation. L'ouvrage recevra une couche de terre végétale forestière, des arbustes, quelques enrochements et bûches favorisant le passage des animaux.



Le tablier sera bordé d'écrans anti-vue en bois résineux. Des corniches et plaques en acier autopatinable recouvriront les rives de tablier et de pile centrale. A l'abri de l'autoroute sur les plans acoustique et visuel, le passage de grande faune assurera une continuité écologique et végétale.



À la Croix Verte, passer sous la RD301

Entre Attainville et Baillet-en-France, un pont routier de 48 m environ permettra l'implantation, sous la RD301, de la voirie circulaire de la Croix Verte, d'une voie agricole et d'un passage piétons/cyclistes. Les conditions particulières de réalisation de l'ouvrage sont dictées par le maintien du trafic sur la RD301 et la limitation des impacts sur la circulation agricole. A ce titre, le dispositif de chantier comprend un ouvrage provisoire de déviation de la RD 301. L'ouvrage définitif sera constitué d'éléments préfabriqués en béton armé assemblés sur site. Les travaux auront lieu dès la fin de l'année 2016.

3 000 hommes et femmes sont mobilisés chaque jour pour assurer l'ensemble des missions de construction, d'exploitation, de sécurité et de maintenance des grandes infrastructures routières.

Sanef est un groupe gestionnaire d'autoroutes et un opérateur de services.

Sanef fait partie du groupe Abertis, premier opérateur mondial de gestion d'autoroutes et de télécommunications, le groupe Sanef exploite 2 063 km d'autoroutes, principalement en Normandie, dans le Nord et l'Est de la France. Le groupe emploie environ 3 000 personnes pour un chiffre d'affaires de 1,626 milliard d'euros en 2015.

Principales filiales : Sapn, eurotoll, Bip&Go

Sanef en chiffres en 2015

3 000 collaborateurs
2 063 km d'autoroutes en exploitation
1,626 milliard € de chiffre d'affaires
1,2 millions de badges Liber-t
210 millions d'euros d'investissements en 2015
72 aires de services, 124 aires de repos

Sanef et l'A16, déjà une grande histoire

Appelée aussi « l'Européenne », l'autoroute A16 relie le Val d'Oise à la frontière belge près de Bray-Dunes (Nord), sur 312 km. La construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A16 entre Boulogne-sur-Mer et l'Île-de-France (219 km) est concédée au groupe Sanef en 1990. La mise en service intervient en 1993, entre Boulogne-sur-Mer et Dunkerque puis en 1997 pour les derniers kilomètres jusqu'à la frontière belge. En 2001, l'option d'un raccordement de l'A16 avec la Francilienne (RN104) est choisie par décision ministérielle. En 2004, le groupe Sanef est désigné concessionnaire du prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne. Après un débat public en 2007, le tracé définitif du prolongement est choisi par l'État le 16 juillet 2008. Le prolongement de l'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne a été déclaré d'utilité publique le 11 décembre 2014.

Contact presse :

Nassime Azadeh
Tél : 03 44 63 72 17 ou 07 76 37 53 00
Mail : nassime.azadeh@sanef.com