

Aménagement du Carrefour de l'Obélisque et de la RN36



Bilan de la concertation publique

menée du 14 décembre 2012 au 16 janvier 2013



Direction régionale
et interdépartementale
de l'équipement
et de l'aménagement
ÎLE-DE-FRANCE

DiRIF

**Direction des Routes Ile-de-France
DiRIF**

**2,4,6 Rue Olof Palme
94600 CRETEIL Cedex**

PREPARATION ET DEFINITION DES MODALITES DE LA CONCERTATION

Une réunion préalable de préparation de la concertation a été menée le 21 novembre 2012 par la Direction des Routes Ile-de-France (DiRIF), avec les représentants, élus et services, des collectivités directement concernées :

- le Conseil Général de Seine-et-Marne
- les Communautés de Communes de la Brie des Moulins, du Pays Créçois, du Val-Bréon
- les communes : Villeneuve-le-Comte, Voulangis, Villiers-sur-Morin, Tigeaux, Dammartin-sur-Tigeaux, Mortcerf, Neufmoutiers-en-Brie, La Houssaye-en-Brie, Villeneuve-Saint-Denis et Guérard

Ce comité a permis de proposer et de valider les modalités et le contenu de la concertation publique.

PHASE DE CONCERTATION DU PUBLIC DU 14 DECEMBRE 2012 AU 16 JANVIER 2013

INFORMATION DU PUBLIC

LE JOURNAL DE LA CONCERTATION ET LES AFFICHES

4600 exemplaires du journal de la concertation ont été distribués ou mis à disposition du public dans les communes concernées. Parallèlement, plusieurs panneaux d'affichages ont été mis en place dans les différents points clefs de chaque commune (mairie, commerces, arrêts de transports en commun, ...).

Ces éléments avaient pour objectif principal d'informer la population du lancement de la concertation sur le projet d'aménagement du Carrefour de l'Obélisque et de la RN36.

AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE L'OBLISQUE ET DE LA RN36

Concertation publique

Réunion publique
Mardi 18 décembre 2012
Villeneuve-le-Comte
20h30 - Salle des fêtes

PARTICIPEZ ET EXPRIMEZ-VOUS
du 14 décembre 2012
au 16 janvier 2013

Exposition, registre et documentation disponibles en mairie de Villeneuve-le-Comte :
Le lundi et le vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 16h
Le mercredi de 9h à 12h30 et de 14h à 15h
Le samedi de 9h à 12h

Dossier de concertation à consulter dans les mairies de Villeneuve-le-Comte, Voulangis, Villiers-sur-Morin, Tigeaux, Dammartin-sur-Tigeaux, Mortcerf, Neufmoutiers, La Houssaye-en-Brie

Direction des Routes Ile-de-France
DRIF
2,68 rue du 14 juillet
95800 NOISY-LESEC

Aménager le Carrefour de l'Obélisque et la RN36

Le projet d'aménagement du Carrefour de l'Obélisque et de la RN36 est soumis à concertation publique. Ce projet a pour objectif de faciliter la liaison entre Marne-la-Vallée et le Sud-Est de l'Ile-de-France.

Le contexte

- Une congestion récurrente du Carrefour de l'Obélisque aux heures de pointe
- Un trafic routier en hausse

Les objectifs

- Améliorer les conditions de circulation entre la RN36 et la RD215, au Carrefour de l'Obélisque
- Améliorer la desserte des pôles d'activités

Les contraintes et les enjeux

- Les contraintes environnementales
 - Un projet situé au cœur d'une forêt domaniale classée et dotée d'une certaine richesse écologique (faune, flore, hydrographie)
 - Un patrimoine historique (monument historique classé de l'Obélisque) et touristique (chemins de randonnées)
- Les enjeux de développement économique et de déplacement
 - De nombreux projets de développement économique au niveau de Marne-la-Vallée
 - Des carrefours saturés entraînant des reports de trafic dans les zones urbaines
 - Une activité économique présente au niveau du Carrefour de l'Obélisque (marché, salles de réception)
 - De nombreux accès résidentiels, agricoles et forestiers

Un Projet, des scénarios

Un scénario d'aménagement de la RN36 a été étudié afin d'améliorer les conditions de circulation aux différentes intersections rencontrées sur cette voie (Carrefour de l'Obélisque, RD215 et RD215).

Plusieurs choix d'aménagement sont soumis à l'avis du public. Le choix de la solution sera issu d'une analyse fine de nombreux critères. A l'issue de la concertation, un scénario sera retenu et approfondi.

Pour aménager le Carrefour de l'Obélisque, plusieurs variantes sont envisagées :

- Variante 1 : Variante gratuite à niveau de 33,00m
- Variante 2 : Variante gratuite à niveau de 45,00m
- Variante 3 : Désenclavement à 2x2 voies non élargissable
- Variante 4 : Désenclavement à 2x2 voies élargissable à 2x2 voies

L'ensemble des scénarios et variantes proposés représentent des choix importants pour l'avenir, il s'agit donc d'informer et d'écouter le plus largement possible tous les publics concernés par le projet pour que chacun puisse faire entendre son avis.

Calendrier

Fin 2012 : Concertation publique
Début 2013 : Bilan de concertation
Fin 2013 : Enquête publique

La concertation a également été annoncée sur le site internet de la DiRIF et de plusieurs communes (Tigeaux, Villiers-sur-Morin, ...).

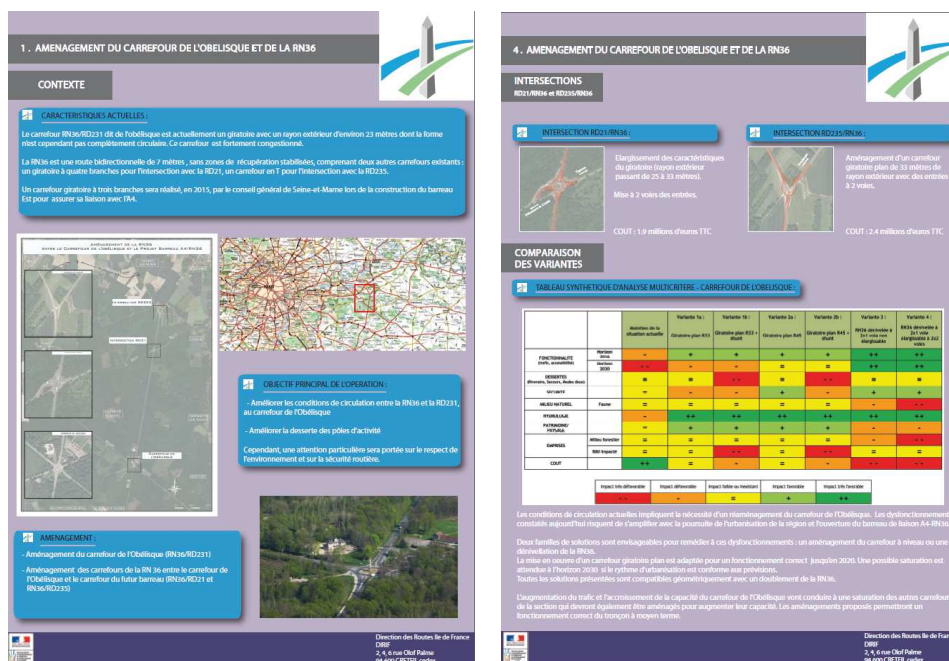
L'EXPOSITION

4 panneaux d'exposition ont été réalisés :

- le contexte (objet de la concertation, situation actuelle, objectifs du projet) ;
- un état des lieux des contraintes et enjeux de l'opération ;
- une présentation du projet et de ses variantes ;
- une comparaison des variantes.

Ces supports ont été installés dans le hall de mairie de Villeneuve-le-Comte dont les horaires d'ouverture étaient les suivantes :

- Le lundi et le vendredi : 9h00 à 12h30 - 14h00 à 16h00 ;
- Le mercredi : 9h00 à 12h30 - 14h00 à 19h00 ;
- Le samedi : 9h00 à 12h00.



LE DOSSIER DE CONCERTATION

150 dossiers de concertations ont été diffusés aux acteurs principaux, collectivités, administrations, associations et mis à la disposition du public en mairie de chaque commune concernée. Ce support était également téléchargeable sur internet à l'adresse suivante : <http://www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>



PARTICIPATION DU PUBLIC

LA REUNION PUBLIQUE

Une réunion publique a eu lieu en salle des fêtes de Villeneuve-le-Comte le mardi 18 décembre 2012 à 20h30, Rue Gaucher de Chatillon).

LE REGISTRE D'EXPRESSION

En complément de l'exposition, un registre a été mis à disposition du public en mairie de Villeneuve-le-Comte, pour recueillir les avis, remarques et observations.

LA MISE A DISPOSITION D'UNE ADRESSE MAIL

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via envoi par courriel (Concertation-RN36@developpement-durable.gouv.fr).

RESULTATS DE LA CONCERTATION

LA REUNION PUBLIQUE

Environ 30 personnes étaient présentes à cette réunion.

REPRESENTANTS

Maîtrise d'Ouvrage

Eric DEBARLE	Responsable du service de modernisation du réseau (DiRIF)
Laurent CALVALIDO	Responsable du département de modernisation du réseau Est (DiRIF)
Laurent NICOLE	Responsable d'opération (DiRIF)

Collectivités

Monsieur CHEVALIER	Maire de Villeneuve-le-Comte
Monsieur BARBAUX	Conseiller général de Seine-et-Marne et Maire de Neufmoutiers-en-Brie
Monsieur HERMANN	Maire de Voulangis

Bureau d'études

Fabrice VANRULLEN	Chef de Projet
Louis VANUXEEM	Responsable volet infrastructures
Séverine CARLOT	Responsable volet environnement

DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE

- Mot d'accueil de Monsieur CHEVALIER, Maire de Villeneuve-le-Comte
- Présentation du déroulement de la séance par Monsieur DEBARLE, responsable du service de modernisation du réseau au sein de la DiRIF
- Rappel des principes de la concertation publique et le contexte général de cette étude par Monsieur CALVALIDO, chef de département au sein de la DiRIF
- Présentation des principales caractéristiques des variantes, sur la base d'un diagnostic de l'existant et d'une analyse des enjeux (synthèse du dossier de concertation)

Pour aménager le Carrefour de l'Obélisque, plusieurs variantes sont envisagées :

- Variante 1A : Variante giratoire à niveau de 33,00m
- Variante 1A : Variante giratoire à niveau de 33,00m avec voie de shunt RD231 Sud-Est - RN36 Nord
- Variante 2A : Variante giratoire à niveau de 45,00m
- Variante 2B : Variante giratoire à niveau de 45,00m avec voie de shunt RD231 Sud-Est - RN36 Nord
- Variante 3 : Dénivellation à 2x1 voies non élargissable
- Variante 4 : Dénivellation à 2x1 voies élargissable à 2x2 voies

Concernant la RN36, la conservation d'un profil à 2x1 voies suffit pour répondre à l'augmentation de trafic prévisible à l'horizon 2030 mais nécessite toutefois l'aménagement des carrefours avec les RD21 et RD235.

INTERVENTION DES ELUS

Monsieur BARBAUX indique la nécessité d'une mise en parallèle des calendriers de travaux et de mise en service des différents projets (Villages nature, Barreau Est, Carrefour de l'Obélisque) notamment en phase chantier pour l'apport des matériaux et pour les reports de circulation. Il tient à souligner également la forte présence d'un trafic de transit au sein de Villeneuve-le-Comte en raison de la saturation des carrefours giratoires présents sur son contournement. Des aménagements dissuasifs au trafic de transit sont à prévoir pour limiter ce flux de véhicules.

Monsieur CHEVALIER met en avant l'absence d'une réflexion globale sur l'ensemble de la zone par l'Etat que les différentes collectivités. Il estime que l'amélioration des conditions de circulation au niveau du Carrefour de l'Obélisque engendrera une saturation encore plus importante sur la RD231 (contournement de Villeneuve-le-Comte). Des aménagements sont donc à prévoir sur la RD231 pour obliger les usagers à éviter cet axe et devront être intégrés à l'étude du Carrefour de l'Obélisque. L'objectif est que les usagers empruntent la RN36 et le Barreau Est pour se rendre sur l'A4.

Monsieur CHEVALIER demande que soit démontré que la fermeture de la RD231 au niveau du Carrefour de l'Obélisque n'est pas la solution aux problèmes de congestion dans Villeneuve-le-Comte.

De même que Monsieur BARBAUX, il souligne le problème de l'accès au chantier Villages Nature qui a été prévu sur la base d'une desserte par l'échangeur n°14 complété au Sud et le Barreau Est. Or, ces derniers ne seront mis en service qu'en 2015 alors que la réalisation de Villages Nature doit débuter en 2013.

Par ailleurs, les élus ont rappelé la date initiale prévue de mise en service de l'aménagement du Carrefour de l'Obélisque et de la RN36 en 2015 avec un programme plus ambitieux.

Les élus précisent qu'ils sont favorables à une solution de giratoire plan qui est accepté par l'Architecte des Bâtiments de France du fait de son caractère plus apaisé et moins autoroutier.

LES REPONSES APPORTEES

Monsieur DEBARLE fait part de la complexité de la construction et de la gestion du réseau routier compte-tenu de la décentralisation et du nombre de collectivités concernées (Etat, départements, communes). La coordination de celles-ci s'effectue dans le cadre d'élaboration de documents de planification tels que le SCOT puis par réunion de coordination entre services. En terme de calendrier, la mise en service du Carrefour de l'Obélisque ne peut s'effectuer avant 2016, compte tenu des différentes procédures réglementaires précisées lors de la présentation.

Les propositions d'aménagement de la RN36 visent à faire face à l'augmentation de circulation liée aux aménagements du Barreau Est et de Villages Natures en favorisant l'utilisation de cet axe plutôt que la traversée des zones urbaines et de la RD231.

On s'attend ainsi à une diminution du trafic sur la RD231 sans pour autant, supprimer complètement la congestion. Le Barreau Est va en effet constituer une alternative à la RD231 pour rejoindre l'autoroute A4 et le secteur IV de Marne-la-Vallée. Les usagers seront dirigés en priorité sur le Barreau Est.

Le Conseil Général sera consulté lors de la concertation interservices et sera donc informé des différentes remarques concernant le Barreau Est et la RD231. Toutes les concertations menées sur ce projet avec les différents acteurs ont pour but de trouver un consensus et de permettre une coordination entre les différents projets afin d'avoir des aménagements cohérents à l'échelle du territoire.

ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Circulation agricole

Plusieurs intervenants font part de leurs inquiétudes vis-à-vis de la circulation agricole (en traversée, accès et utilisation de la RN36). Aucun franchissement du Barreau Est pour les engins agricoles n'a été envisagé dans sa partie Ouest (seul un franchissement pour batraciens a été prévu).

Un programme de rétablissement des accès agricoles sera mis en place en cas de mise à 2x2 voies de la RN36. Toutefois, cet élargissement est jugé non prioritaire à court terme étant donné son coût et l'impact sur le milieu forestier.

La problématique de traversée de la RN36 sera étudiée pour les accès agricoles via les deux giratoires (RD21 et RD235).

Concernant le Barreau Est, cette remarque sur l'absence de franchissement agricole sera transmise au Conseil Général.

Trafic et déplacements

Comment sont réalisées les projections de trafic ?

Les projections de trafic sont basées sur les hypothèses d'urbanisation en Ile-de-France et de croissance en France et prennent en compte le trafic de transit sur l'échelle départementale et régionale. Les flux de circulation présentés intègrent la réalisation de la totalité de ces hypothèses d'urbanisation et sont réalisées aux différents horizons (2016, 2020 et 2030). Elles sont ainsi jugées maximalistes étant donné que l'urbanisation actuelle ne correspond pas aux prévisions qui avait été effectuées antérieurement.

Prendre en compte le développement de l'Ile-de-France n'est pas suffisant, des usagers viennent d'autres départements (Yonne, Aube,...).

Ces usagers sont comptabilisés dans l'état actuel. Etant donnée leur part faible dans le trafic actuel, leur évolution n'influencera pas les aménagements à réaliser.

Que deviendront les liaisons douces (chemins de randonnées, voies cyclables,...) ?

Elles seront maintenues voire complétées grâce aux carrefours giratoires. Un aménagement paysager sera également intégré au projet d'aménagement du Carrefour de l'Obélisque.

Durée des travaux

Quelle sera la durée des travaux ?

La durée de travaux et les contraintes de circulation dépendront de l'aménagement retenu. La circulation de la RD231 et de la RN36 sera maintenue. La durée de travaux est évaluée à 6 mois en cas de giratoire plan et 2 ans en cas de dénivellation. Dans ce dernier cas, des voies provisoires seront mises en œuvre pour maintenir la circulation.

Plusieurs intervenants font part de leur avis favorable à la création d'un giratoire au niveau de l'intersection RN36-RD235 permettant ainsi de sécuriser ce carrefour.

Ils s'inquiètent cependant du caractère autoroutier d'une dénivellation du Carrefour de l'Obélisque et font part de leur scepticisme concernant l'impact du projet s'il ne s'intègre pas dans le cadre d'un programme d'aménagement plus global du secteur (report des problèmes).

LES EXPRESSIONS ECRITES

Un total de 24 contributions a été recueilli pendant la durée de la concertation (13 courriels, 7 observations écrites dans le registre de concertation et 4 courriers adressés à la DiRIF).

REMARQUES GENERALES

Un contributeur estime qu'il a été laissé peu de temps entre le début de la concertation (vendredi 14 décembre) et la réunion publique (mardi 18 décembre) pour donner son avis.

Les avis et remarques du public pouvaient être formulés durant une période d'un mois entre le 14 décembre 2012 et le 16 janvier 2013. La réunion publique permet de présenter le projet à l'oral et d'échanger à chaud. Les participants disposaient donc de près d'un mois pour faire leurs observations par écrit suite à la réunion publique.

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN36

Le projet d'aménagement de la RN36 ne fait pas l'unanimité. 4 contributions insistent sur la nécessité de préserver la forêt domaniale, ses parcours de randonnées ainsi que l'Obélisque.

Le Carrefour de l'Obélisque (RN36/RD231) est un petit giratoire qui supporte un trafic important et avec des phénomènes de congestion récurrents. La mise en service prévue en 2015 de la liaison A4-RN36 augmentera sensiblement le trafic sur la RN36. A cela s'ajoute le développement du Val Bréon, du secteur IV de Marne-la-Vallée, de Villages Nature et la création à plus long terme d'un troisième parc Disney, induisant une augmentation encore plus conséquente de la circulation sur la RN36. Il est donc impératif d'aménager le Carrefour de l'Obélisque et les intersections RN36/RD21 et RN36/RD235 pour faire face aux augmentations de trafics.

Les différentes variantes d'aménagements ont un impact sur les bois et forêts. Le projet prévoit d'aménager uniquement les carrefours de la RN36 afin de limiter l'impact sur le milieu naturel environnant. Les liaisons douces seront maintenues voire améliorées grâce aux carrefours giratoires. Un aménagement paysager sera également intégré au projet d'aménagement du Carrefour de l'Obélisque.

La majorité des avis convergent cependant sur la nécessité d'aménagement de la RN36, notamment pour répondre aux besoins en termes de déplacements pour les habitants de la vallée du Grand Morin mais également de Disney et Villages Nature. Toutefois, l'étude semble souffrir de quelques imprécisions sur :

- les modélisations de trafic et en particulier, le trafic des poids lourds, les évolutions en provenance d'autres départements et les perspectives d'urbanisation ;
- les mesures de réduction du trafic qui sont reprises dans le cadre du SDRIF 2030, la loi Grenelle 2 et le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France ;
- les répercussions sur les axes environnants (RD231 en contournement de Villeneuve-le-Comte, autoroute A4, ...) ;
- les mesures environnementales qui demeurent imprécises voire inexistantes pour apprécier leurs faisabilités et leurs intérêts ;
- la prise en compte des problématiques agricoles et sylvicoles (traversées, emprunt des routes par les engins agricoles, accès aux parcelles) ;
- l'impact des travaux qui seront réalisés parallèlement à ceux de Villages Nature et du barreau de liaison A4-RN36 induisant des difficultés supplémentaires de circulation ;
- le mode de financement et le financeur du projet.

L'aménagement des carrefours de la RN36 et notamment du Carrefour de l'Obélisque va permettre d'améliorer les conditions de circulation au niveau des intersections, qui sont aujourd'hui des points de blocage et sources de report des automobilistes vers d'autres itinéraires de shunt non adaptés (RN4 puis RD96 dans Neufmoutiers-en-Brie et Villeneuve-le-Comte, par la RD21 via RD20 ou RD216 dans Mortcerf, Dammartin-sur-Tigeaux et Tigeaux).

A l'issue de la concertation, un scénario sera retenu sur la base de l'analyse multicritère et des avis recueillis. A partir des études de l'état initial réalisées, l'étude de l'impact du projet permettra de répondre de manière plus précise à ces effets du projet sur le milieu naturel et le milieu humain.

Des mesures de réduction d'impact sur le milieu naturel et le milieu humain seront mises en œuvre. Le projet prévoit, notamment, le rétablissement des accès existants sous réserve de conditions de sécurité satisfaisantes, notamment pour les chemins d'exploitation situés au niveau de chaque intersection réaménagée. Les exploitants seront consultés au même titre que les services de secours pour étudier la meilleure position des accès. Dans le cadre de l'aménagement du barreau de liaison A4-RN36, un ouvrage de rétablissement des cheminements agricoles est d'ores et déjà prévu à proximité de la RN36.

Les conditions de financement du projet sont en cours d'élaboration.

L'aménagement des différentes intersections aura irrémédiablement un impact sur l'état actuel ce qui soulève diverses interrogations sur :

- l'impact sonore et visuel, en particulier pour les établissements de loisir et habitations situés à proximité du Carrefour de l'Obélisque ;
- l'impact sur les propriétés privées aussi bien en termes d'emprises que d'accès ;
- le préjudice causé durant les travaux ainsi qu'à long terme (diminution de l'activité due à la proximité des aménagements et aux charges de trafics) et sur les conditions d'indemnisation, notamment en cas d'expropriation partielle ;
- le devenir du radar situé sur la RD231 aux abords du Carrefour de l'Obélisque.

En fonction des résultats de l'analyse des effets du projet sur le bruit, des mesures seront mises en œuvre conformément à la réglementation.

Des aménagements paysagers sont prévus en particulier au niveau du Carrefour de l'Obélisque.

Afin de conserver le fonctionnement des activités, leurs accès seront maintenus et les nuisances seront réduites pendant les travaux. Les indemnités en cas d'expropriation seront déterminées par France Domaines en fonction des prix pratiqués au moment de la vente.

Le devenir du radar situé sur la RD231 ne dépend pas de la réalisation du projet.

Bien que la concertation porte uniquement sur l'aménagement des carrefours de la RN36 entre le Carrefour de l'Obélisque et la RD235, le reste de la RN36 et sa potentielle mise à 2x2 voies demeure source de questionnements, en particulier :

- l'intersection entre la RN36 et RD436 aujourd'hui dangereuse et accidentogène (compte tenu de sa configuration et des charges importantes de trafic) pourrait être supprimée au profit de la création d'un échangeur entre la RN36 et la RD216, au niveau du Pont du Limodin ;
- la RN36 vers Fontenay-Trésigny et la RD231 vers Pézarches nécessitent un réaménagement (notamment des aires de repos et des remblais pour ralentir le passage de la grande faune) ;
- initialement, le projet consistait à doubler la RN36 du Barreau Est jusqu'à l'Obélisque dans la continuité des liaisons vers Vaudoy et la Zone Industrielle de Coulommiers d'une part et Melun d'autre part.

A contrario, on note plusieurs positions défavorables (3 contributions) au doublement de la RN36 en raison de l'impact significatif sur les boisements situés de part et d'autre de la chaussée au profit d'une amélioration de la liaison Carrefour de l'Obélisque/Autoroute A4 par la RD231.

Les variantes proposées sont compatibles avec une éventuelle mise à 2x2 voies de la RN36. La variante 1 n'est cependant pas compatible avec une dénivellation de la RN36. Toutefois, cet élargissement de la RN36 aura un impact significatif sur les zones naturelles présentes de part et d'autre de la chaussée, notamment sur les boisements et habitats d'espèces protégées.

Dans une perspective d'élaboration d'un projet cohérent aussi bien en termes d'aménagement que de calendrier, une concertation entre les différentes collectivités concernées (Communes, Département, Etat, ...) sera également menée afin d'étudier, de manière plus précise, les problématiques de déplacements. Les dysfonctionnements situés hors de la zone d'étude ne pourront toutefois pas être traités dans le cadre de cette opération.

AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE L'OBELISQUE

Un contributeur considère que la réalisation d'une voie d'évitement du giratoire entre la RD231 Sud-Est et la RN36 Nord ne paraît pas être une option intéressante. Il estime que les usagers de la RD231 et de la RN36 traversent le Carrefour de l'Obélisque sans échanges. De plus, ce projet d'aménagement provoquera des problèmes de sécurité avec un cisaillement entre la voie d'évitement et l'accès aux commerces et habitations situés au Nord-Est du carrefour. Enfin, cette voie d'évitement apparaît comme une solution pour résoudre les problèmes du matin des usagers de la RD231 sans qu'aucun aménagement ne soit prévu dans le sens inverse pour le soir.

Le bilan de concertation fait apparaître 6 positions favorables à la dénivellation du Carrefour de l'Obélisque, au vu de l'étude et des prévisions de trafic simulées :

- les variantes 3 et 4 sont jugées plus appropriées pour l'écoulement du trafic actuel et à venir ;
- les variantes 1 et 2 seront dépassées à moyen ou long terme et nécessiteront des travaux supplémentaires ;
- les travaux de dénivellation seront plus longs et plus coûteux mais seront réalisés en une seule phase ;
- la dénivellation pourra s'inscrire dans le cadre d'une mise à 2x2 voies de la RN36, partie fonctionnelle du contournement Est de l'Île-de-France entre les autoroutes A1 et A19 via Senlis, Meaux et l'A5.

A contrario, 5 contributions estiment que cette dénivellation est trop pénalisante sur le milieu naturel et en terme de coût.

En cas de « non-dénivellation », le coût de la variante 3 pourrait être réparti sur les futurs aménagements des différentes infrastructures prévues (Disney, Villages Nature, centre commercial, ...).

La dénivellation du carrefour permettra de répondre à la demande de trafic prévisionnelle à tous les horizons. Cette dénivellation va néanmoins nécessiter des emprises supplémentaires par rapport aux giratoires plans, notamment sur les boisements et engendrer une modification de la perception visuelle de l'Obélisque.

La variante 2A apparaît être le meilleur compromis permettant un impact modéré sur l'environnement, un fonctionnement assuré jusqu'en 2030 et un coût modéré. Toutefois, le rayon extérieur pourrait être réduit à 40 mètres, plus satisfaisant en termes de sécurité et d'impact sur l'environnement, tout en étant compatible avec un doublement de la RN36.

AMENAGEMENT DES CARREFOURS RN36-RD21 ET RN36-RD235

Comme pour le carrefour giratoire de l'intersection RN36-RD21, le carrefour RN36-RD235 a été récemment réaménagé avec une voie de tourne-à-gauche mais les automobilistes ne l'utilisent pas correctement d'où un questionnement sur les aménagements prévus.

Le giratoire présente un meilleur niveau de sécurité qu'un carrefour plan ordinaire. En effet, l'aménagement d'un carrefour giratoire contribue à la facilité des mouvements tournants et à la modération de la vitesse.

RETOUR DES COLLECTIVITES

MAIRIE DE TIGEAUX

Doublement indispensable de la RN36 lorsque le barreau de liaison A4-RN36 sera réalisé permettant de sécuriser la route et de diminuer les flux à travers les petits villages.

Position favorable :

- au projet de doublement du carrefour RD21/RN36, témoignant bien de la nécessité de doubler la RN36 ;
- au projet d'aménagement du carrefour RD235/RN36.

L'amélioration de la capacité des carrefours et principalement du Carrefour de l'Obélisque contribue à la diminution des flux de shunt à travers les agglomérations et à la sécurisation des intersections.

MAIRIE DE VILLENEUVE-LE-COMTE

Avis sur le projet d'aménagement du Carrefour de l'Obélisque et de la RN36 :

- La commune rappelle l'engagement du préfet de région quant à la réalisation de l'aménagement du Carrefour de l'Obélisque et de la mise à 2x2 voies de la RN36 pour l'ouverture du projet Villages Nature.
- La concertation répond au premier objectif mais ne traite pas du second. Les élus regrettent cette absence de parole et réitère l'urgence à traiter la question du doublement de la RN36.
- Compte tenu du projet Villages Nature et des aménagements prévus de développement des modes alternatifs sur la RD231, les élus estiment que la RD231 entre l'Obélisque et l'échangeur n°13 ne doit plus jouer un rôle de voie de desserte principale pour les automobilistes vers Marne-la-Vallée. La commune rappelle sa demande d'interdire la circulation automobile entre le Carrefour de l'Obélisque et le premier carrefour giratoire de la déviation de Villeneuve-le-Comte.
- Le conseil municipal demande que puissent être intégrés au projet des travaux d'aménagement supplémentaires visant à pénaliser le trajet par la RD231 qui demeure aujourd'hui le chemin le plus court vers l'A4.
- Les problèmes de circulation imposent une réflexion globale sur les transports et ne peuvent être résolus en une succession d'aménagements sans cohérence.

Le doublement de la RN36 n'est pas retenu par les financeurs à court terme. Une concertation entre les différentes collectivités (Etat et Conseil Général principalement) sera mise en place pour étudier de façon plus précise les problèmes de circulation du secteur.

Avis sur les scénarios proposés :

- Les variantes 1A et 1B sont insuffisantes en terme de capacité.
- La variante 2A présente l'avantage de répondre en partie aux problèmes de fluidité du carrefour et de présenter un impact acceptable en terme d'intégration paysagère. Quelques doutes subsistent sur la fluidité d'écoulement d'un tel carrefour.
- La variante 2B présente l'intérêt de proposer une invitation pour les utilisateurs de la RD231 à emprunter la RN36 mais la traduction spatiale semble avoir été conçue pour disqualifier ce scénario. La commune est convaincue que des aménagements reposant sur ce concept sont possibles et qu'ils doivent être étudiés.
- Les variantes 3 et 4 semblent apporter une meilleure réponse quant à l'écoulement du trafic venant de la RN36 mais elles présentent un impact visuel très défavorable en terme d'intégration paysagère. Elles posent la question du comportement des automobilistes venant de la RD231 qui risquent de rester sur cet axe.

Les élus demandent, au minimum, qu'une étude de circulation soit engagée afin de prendre en compte tous les impacts de l'amélioration du fonctionnement du Carrefour de l'Obélisque. Ils demandent également que le projet prévoie les aménagements nécessaires pour diminuer les nuisances liées au trafic sur l'ensemble du parcours Carrefour de l'Obélisque - A4, y compris à l'intérieur des bourgs.

Une optimisation du tracé de la voie d'évitement dans le cas de la variante 2B pour réduire l'emprise conduit à créer un point critique en terme de sécurité. Des études de trafic complémentaires pourront être engagées dans le cadre de réflexions avec les collectivités.

CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Bien qu'il s'agisse d'un document volontairement non technique, le Conseil Général de Seine-et-Marne estime que le dossier souffre de quelques manquements et notamment sur l'origine des dysfonctionnements sur le Carrefour de l'Obélisque.

Les dysfonctionnements du Carrefour de l'Obélisque existant qui provoquent des retenus de véhicules sur plusieurs kilomètres sur la RD231 Sud-Est aux heures de pointe le matin et sur la RD231 depuis Villeneuve-le-Comte aux heures de pointe le soir sont dus à la taille et la forme du giratoire. L'anneau n'est utilisé que sur une seule file et la largeur des îlots est trop faible pour laisser le temps aux usagers de s'insérer sur l'anneau en sécurité lorsqu'un autre véhicule est engagé.

Carrefour de l'Obélisque

Pour l'aménagement en giratoire, si la géométrie avec un rayon de 33m (variante 1A) est moins impactante pour l'environnement, seule celle avec un rayon de 45m (2A) permet d'assurer un fonctionnement correct jusqu'en 2030 malgré quelques difficultés à prévoir et est compatible avec une éventuelle dénivellation à 2x1 ou 2x2 voies.

Néanmoins, cette dernière a l'inconvénient en tant que carrefour plan de ne pas inciter à emprunter l'itinéraire via la RN36 et la barreau de liaison A4/RN36 en offrant un itinéraire plus court pour rejoindre l'A4.

La tendance actuelle en matière de sécurité est plutôt à réduire la taille des grands giratoires afin d'éviter la prise de vitesse excessive des véhicules sur l'anneau ainsi qu'à réduire le nombre de voies sur l'anneau pour limiter les entrecroisements.

Les variantes 1B et 2B proposant une voie d'évitement du giratoire entre la RD231 Sud-Est et la RN36 Nord ne sont pas acceptables en terme de sécurité.

Concernant les configurations dénivelées, ces variantes ont l'avantage de favoriser l'itinéraire direct par la RN36 vers le barreau de liaison A4/RN36. Elles sont en revanche moins satisfaisantes en termes d'impact sur l'environnement et d'insertion paysagère et très onéreuses.

Toutes préservent l'avenir en permettant à plus long terme un élargissement à 2x2 voies de la RN36 si nécessaire et une dénivellation de la RN36 pour la géométrie plan avec un rayon de 45 m. De ces différentes propositions, la variante 2A apparaît comme celle qui semble présenter le meilleur compromis (impact modéré sur l'environnement, insertion satisfaisante, fonctionnement relativement préservé jusqu'en 2030, coût modéré). Le rayon pourra être néanmoins réduit à 40m plus satisfaisant en termes de sécurité et d'impact sur l'environnement.

Carrefours RN36/RD21 et RN36/RD235

Concernant la reconfiguration des autres carrefours, la géométrie proposée permet une amélioration des conditions de circulation actuelles et un fonctionnement correct jusqu'en 2030 avec le profil actuel de la RN36. Il n'est toutefois pas précisé si l'aménagement est compatible avec un élargissement futur et les autres aspects ne sont pas traités (impact sur l'environnement notamment).

Enfin, il n'est pas évoqué clairement l'élargissement de la RN36 à 2x2 voies, projet pourtant inscrit au SDRIF. En revanche, la réalisation d'un site propre pour transport en commun sur cette même voie n'est plus à l'ordre du jour.

La mise à 2x2 voies de la RN36 ne peut être réalisée pour les raisons citées précédemment. Toutefois, les aménagements proposés sont compatibles avec un éventuel doublement de la RN36 (dénivellation possible du Carrefour de l'Obélisque et 2x2 voies avec giratoires plans pour les autres carrefours).

Les impacts sur l'environnement des deux autres carrefours sont très faibles. Toutefois, à partir des études de l'état initial réalisées, l'étude de l'impact du projet permettra de répondre de manière plus précise aux effets du projet sur le milieu naturel et le milieu humain.

CONCLUSION

Le maître d'ouvrage s'oriente vers une solution qui permettra d'assurer une fluidité du trafic suffisante avec un bon niveau de sécurité en limitant l'impact sur l'environnement : espaces naturels, patrimoine architectural, hydrologie, activités commerciales, ...

Cette solution consiste à construire au Carrefour de l'Obélisque un giratoire de 40 mètres de rayon extérieur, soit une dimension minimale pour respecter les caractéristiques géométriques nécessaires à l'écoulement du trafic avec des conditions de sécurité satisfaisantes et restant compatible avec une éventuelle mise à 2x2 voies de la RN36.

Cet aménagement est complété par l'augmentation de la taille du carrefour giratoire RN36/RD21 et la création d'un giratoire au niveau de la RD235.



Direction des Routes Ile-de-France
DiRIF
2,4,6 Rue Olof Palme
94600 CRETEIL Cedex