

Prolongement de la Francilienne

Deux tracés à haut risque pour la forêt

Si la nécessité de prolonger la Francilienne (A 104) entre Méry-sur-Oise (Val-d'Oise) et Orgeval (Yvelines) est aujourd'hui largement admise, plusieurs des tracés retenus constituent de graves menaces pour notre forêt qui accueille trois millions de visiteurs par an.

En effet, deux des cinq tracés envisagés, le tracé bleu et le tracé noir (lire la carte ci-contre), compromettraient gravement l'avenir de ce poumon vert de l'Ouest parisien.

Pour la Commission chargée du débat public, le projet de prolongement doit atteindre trois objectifs principaux.

D'une part, il doit desservir et relier les pôles régionaux de Roissy, Massy et La Défense et les zones d'activités de Cergy, Poissy et Saint-Quentin.

D'autre part, il doit répondre aux besoins de près de 4 millions de déplacements dans le bassin de vie Cergy/Poissy/Saint-Germain.

Enfin, il doit relier les infrastructures existantes A 13, A 14 et A 15.

La réalisation de ce prolongement est plus qu'urgente ! Aujourd'hui, en son absence, c'est la Route nationale 184, et la rue Albert-Priolet pour sa partie urbaine, qui "absorbent" le trafic de proximité et les camions en transit.

Soulager la RN 184

La RN 184 arrive à saturation de trafic aux heures de pointe du matin et du soir sur sa portion forestière (37000 véhicules/jour) et quasiment toute la journée sur sa portion urbaine entre la RD 190 et la RN 13 (28000 véhicules/jour), à Saint-Germain-en-Laye.

Cette situation pénalise la population saint-germanoise en coupant la partie ouest de la commune du centre-ville, perturbant les déplacements et aggravant les pollutions sonores et atmosphériques. La forêt n'est pas épargnée par cette voie : l'équilibre écologique de la faune et de la flore est bouleversé.

Enfin, les automobilistes et les routiers en transit empruntant la RN 184 subissent les dysfonctionnements de cette voie par la durée importante des temps de parcours (30 à 36 minutes entre l'A 15 et la RN 13 pour 17km soit une moyenne de 30 km/h) et par la dangerosité dans les carrefours ou sur la partie courante de cet axe (176 accidents occasionnant 17 morts et 277 blessés entre 1999 et 2003).

Les projections de trafic à l'horizon 2020 sont incompatibles avec les caractéristiques actuelles des voies et son environnement (45000



Voilà ce que nous promettent certains tracés : une autoroute coupant en deux la forêt, comme le fait l'A 13 dans la forêt de Marly !

véhicules/jour en forêt et 34000 véhicules/jour en portion urbaine).

Cet accroissement conjugué à l'ouverture par l'État, prévue en 2007, d'un échangeur sur l'A 14 à hauteur de la ville de Chambourcy dans le cadre du réaménagement de la RN 13 (qui augmentera de 40 % le trafic) tendrait à la saturation des axes de contournement de la ville (RN 13 et RN 184) et inciterait les automobilistes à utiliser la voirie locale comme échappatoire.

Les temps de parcours seraient donc dégradés (augmentation de près de 45 % soit plus de 50 minutes entre l'A 15 et la RN 13).

Les différents tracés

Chaque scénario est étudié selon quatre aspects : caractéristique du tracé, intégration dans l'environnement, réponse aux objectifs du projet, coût et fonction économiques.

Rouge

Il dispose de la plus grande portion de tracé en partie couverte ou semi-couverte (8km soit 36 % du tracé total) et d'une part importante de voie en déblai (11,5km soit 52 %).

Son intégration dans l'environnement est la plus aboutie sur les cinq projets et peut recevoir encore de nouvelles améliorations.

Il est le plus efficace en termes d'absorption du trafic, notamment de poids-lourds et de délestage des voiries locales. Il répond le mieux aux attentes des riverains et aux objectifs de l'État.

Enfin, ce tracé représente le meilleur rapport qualité/prix compte tenu de sa longueur : (1,5 milliard d'euros (M€)).

Depuis que les emplacements ont

été retenus dans le cadre des études, des constructions ont été autorisées le long du tracé. De ce fait, ce tracé dit "historique" se heurte à une forte opposition des riverains.

Violet

Il dispose d'une partie couverte ou semi-couverte intéressante (7km soit 12 % du tracé total) et d'une part importante de voie en déblai (28km soit 50 %), mais il emprunte plus de 15km de l'A 13, entre Aubergenville et Orgeval, déjà fortement saturés.

Il s'implante à proximité du parc naturel du Vexin et s'éloigne de la zone d'étude. Il ne répond donc pas aux objectifs de l'État. Il n'absorbera pas autant de trafic que les autres tracés et n'apportera pas de délestage sur les voiries locales.

Enfin le coût de tracé est élevé : 2,1 M€.

Vert

Il dispose d'une faible partie couverte ou semi-couverte (5km soit 22 % du tracé total) et d'une part équivalente de voie en déblai ou en remblai (respectivement 8,5 km et 8 km).

Son impact sur la portion urbaine de Conflans-Sainte-Honorine semble pénalisant pour l'environnement immédiat au vu de la coupure créée par une autoroute urbaine.

Son implantation dans la plaine de la Seine à Achères s'oppose aux prescriptions de l'État en matière de Plan de protection contre les risques d'inondations.

Il ne répond pas efficacement aux objectifs d'intérêt général présentés l'État en terme d'absorption de trafic et de délestage des voiries locales. Enfin, le faible kilométrage des par-

ties couvertes ou semi-couvertes du tracé rend son coût comparable au tracé "rouge" (1,5M€).

Bleu

Il dispose d'une partie couverte ou semi-couverte intéressante (7km soit 30 % du tracé total) et d'une part intéressante de voie en déblai (9,5km soit 41 %).

Il s'écarte de la zone d'activités de Cergy, ce qui est très pénalisant en termes de développement économique pour la ville nouvelle.

Il met en évidence de trop grandes incertitudes techniques sur la portion du tunnel sous la forêt de Saint-Germain, tant en matière de conditions de sécurité (réalisation de tranchées ouvertes comme pour l'A 14) que d'implantation des échangeurs avec les voies départementales. De plus, la juxtaposition de ce nouvel ouvrage avec l'A 14 soulève des problèmes d'environnement aux abords de Poissy (espaces réservés, bassins de rétention, déboisement de centaines d'hectares de forêt!).

Il apporte la plus mauvaise réponse aux objectifs de l'État en termes d'absorption de trafic et il nécessite de "revenir" sur ses pas pour gagner Orgeval dans des conditions qui ne sont même pas étudiées.

Enfin, le coût de tracé est élevé : 2,1 M€.

Noir

Il présente la plus faible partie couverte ou semi-couverte (3,6km soit 40 % de tracé total) et la plus faible partie de voie en déblai (2,2 km soit 9 %).

Il est le plus pénalisant pour la portion urbaine de Conflans-Sainte-

Honorine et transforme la Route nationale 184 en autoroute dans la forêt, coupant de fait cet espace boisé en deux, bouleversant ainsi l'équilibre écologique de la faune et de la flore.

Il soulève autant de questions que le tracé "bleu" pour la portion en tunnel dans la forêt aux abords de l'A 14.

Les valeurs estimées en termes d'absorption de trafic sont très élevées (près de 100 000 véhicules/jour) en comparaison des autres scénarios (entre 30 000 et 20 000 véhicules/jour). Il nécessite de "revenir" sur ses pas pour gagner Orgeval.

Son faible coût (1,1M€) doit être relativisé car il fait l'impasse sur "l'enfouissement" des voies.

Alors ?

Le projet "rouge" dit "historique" semble donc le seul scénario pouvant répondre efficacement à l'ensemble des critères de déplacements urbains, d'aspect socio-économique et d'environnement pour le prolongement de la Francilienne.

Mais pour répondre aux observations légitimes de certains riverains, il peut être encore amélioré sur le plan qualitatif, s'agissant notamment des protections contre les nuisances.

Ce tracé est le seul réalisable en dix ans compte tenu de l'état d'avancement de son étude, de son tracé et de sa longueur (22km).

Cependant, le projet actuel ne peut être considéré que comme un prolongement et non un bouclage. Les caractéristiques de l'A 13, en particulier entre Rocquencourt et Orgeval, ne pourront à terme absorber l'augmentation du trafic. La Francilienne doit se boucler à l'ouest de Saint-Quentin.