

# La problématique d'Éragny

- > Eragny est d'ores et déjà "sinistrée" par la RN184
- > Les prévisions du maître d'ouvrage font état d'un accroissement probable du trafic de l'ordre de 45 % d'ici 2020
- > Eragny qui réclame la requalification de la RN184 en boulevard urbain est totalement opposée à un "tracé noir" (voir intervention sur les propositions de Pierre Jouatte)

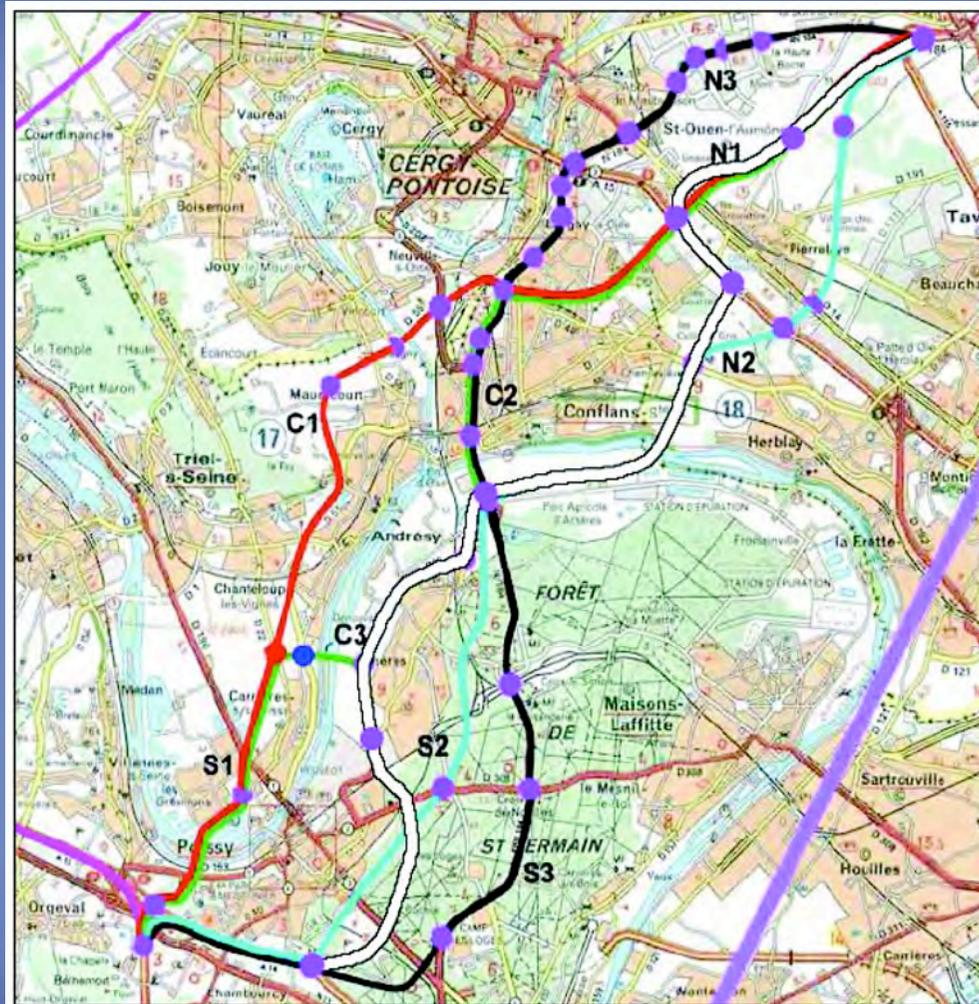
## La problématique d'Éragny (2)

- > La desserte des zones d'activité, l'allégement maximal du trafic sur la RN184, militent comme le préconisent par exemple le CG du Val d'Oise et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, en faveur de la réalisation complète du tronçon N1, c'est-à-dire jusqu'au «carrefour Norton»
- > Une telle hypothèse supposerait, pour être acceptable par une population qui semble loin d'y être acquise, que l'ouvrage soit réalisé totalement en tranchée couverte avec un soin tout particulier apporté à l'évacuation des gaz d'échappement

## Les trois hypothèses de traversée de la Seine

L'hypothèse d'un tunnel allant directement de Saint-Ouen-l'Aumône au nord d'Achères, n'a pas trouvé beaucoup de défenseurs.

Elle est coûteuse (1100 M€ en ordre de grandeur) et s'insère mal dans le réseau routier existant



## Les trois hypothèses de traversée de la Seine (2)

Le tracé blanc entre l'échangeur N1-A15 et Achères nord :

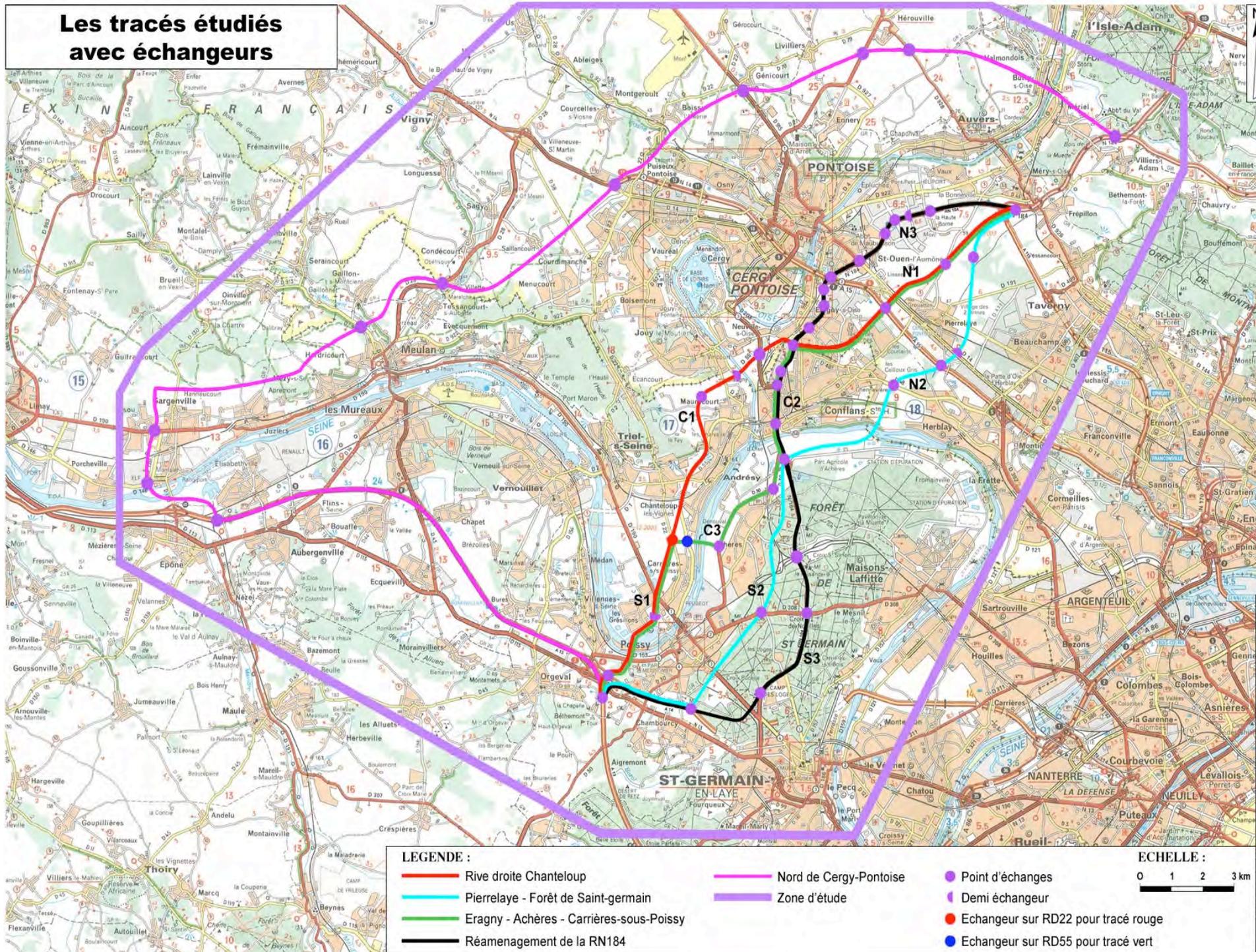
- > présenterait l'avantage (ou l'inconvénient ?) d'éviter Eragny et Conflans-Sainte-Honorine.
- > nécessiterait l'adjonction de deux voies supplémentaires à l'A15
- > rencontre une opposition déterminée des habitants de Pierrelaye et d'Herblay
- > est fortement contesté par le maire de Saint-Germain en raison de la destruction paysagère qu'entraînerait son passage dans la plaine d'Achères

## Les trois hypothèses de traversée de la Seine (3)

Si le tracé vert devait être retenu, il conviendrait sans doute par rapport aux propositions initiales du maître d'ouvrage :

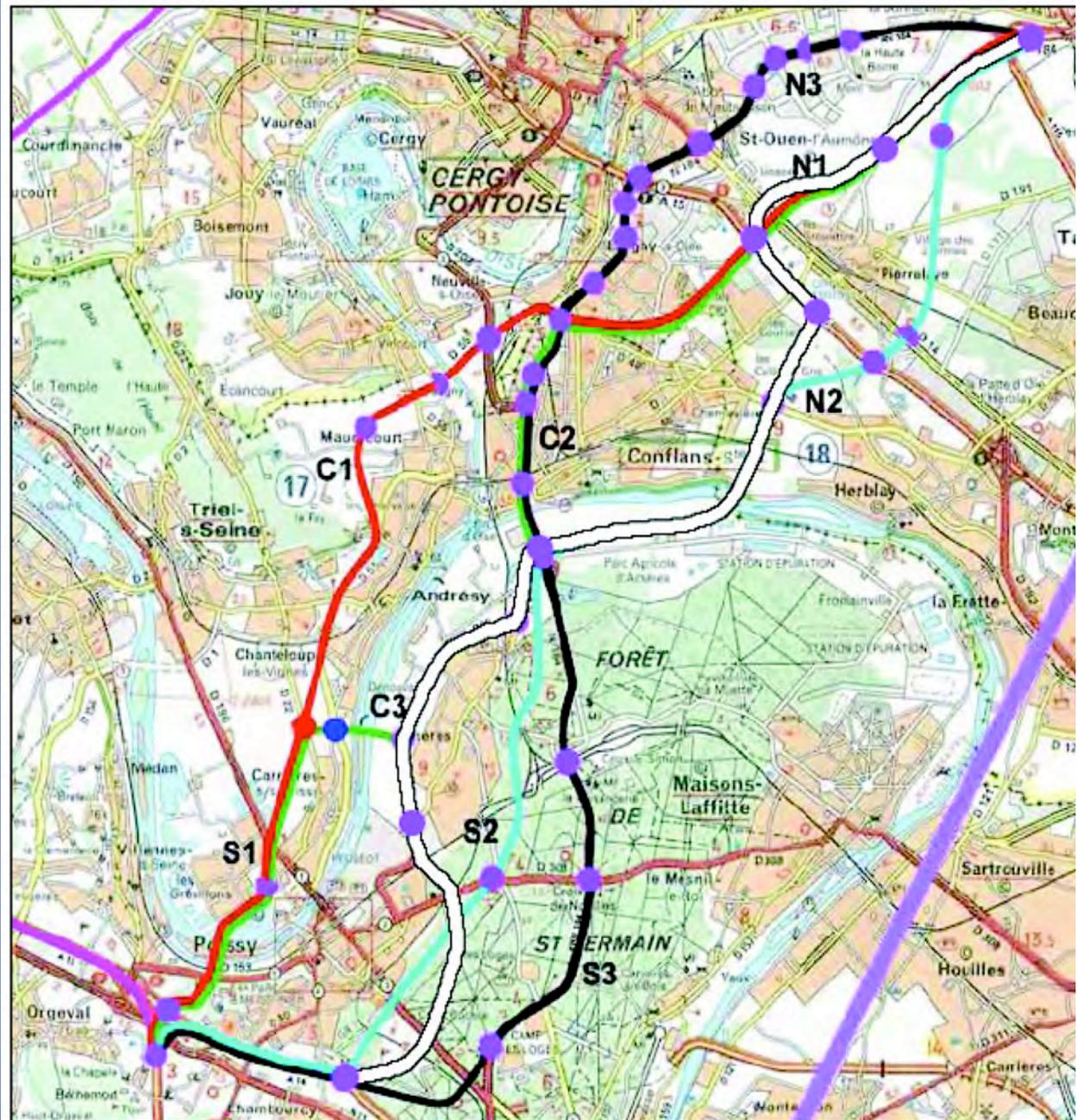
- > entre l'A15 et Eragny, d'assurer une protection renforcée (passage en tranchée couverte) des Buttes Blanches à Herblay et d'améliorer la protection phonique de l'A15
- > comme indiqué plus haut, de couvrir complètement l'A104 dans la traversée d'Eragny
- > de prévoir une tranchée couverte entre RD 203 et la voie SNCF à Conflans. Une variante plus acceptable pour les Conflanais pourrait être la réalisation d'un tunnel sous fluvial entre la RD 203 et Achères (surcoût 210 M€)

# Les tracés étudiés avec échangeurs



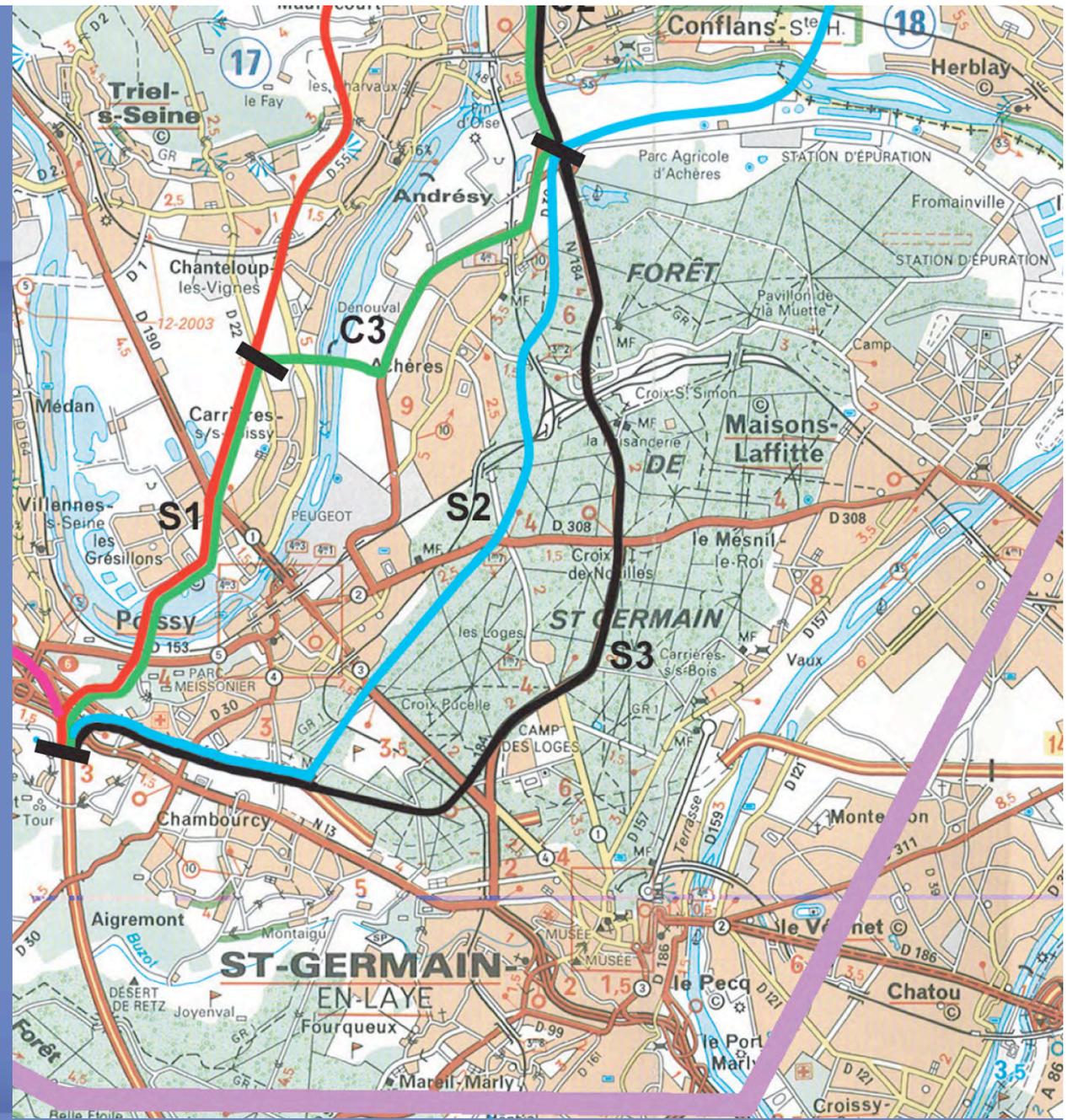
## Quelles solutions à partir du nord d'Achères ?

- > Le tracé noir S3
- > Le tracé bleu S2
- > La partie sud du tracé blanc
- > Le tracé vert



# La problématique de la forêt de Saint-Germain

- > Avec une croissance prévisible de plus de 20 % du trafic d'ici 2020, en l'absence de prolongement de la Francilienne, les infrastructures routières traversant la forêt seraient totalement congestionnées, même en l'absence de prolongement de la Francilienne au nord
- > La pire des hypothèses pour Saint-Germain serait que le prolongement se réalise dans le Val d'Oise et qu'aucune solution ne soit trouvée dans les Yvelines
- > La solution de base S3 du dossier du maître d'ouvrage est considéré comme inadmissible



# La problématique de la forêt de Saint-Germain (2)

- > S'il existe une solution permettant de concilier prolongement de la Francilienne et "reconquête de la forêt" (passage en tranchée couverte de l'A104 sur le tracé actuel de la RN184), elle serait coûteuse (plus de 1200 M€ pour la solution proposée par l'Association pour la protection des sites orgevalais), difficile et longue à mettre en oeuvre et ne résoudrait sans doute pas tout.
- > En tout état de cause, une telle solution traite moins bien que d'autres un certain nombre de questions telles que la décongestion de Poissy

## Le sud du tracé bleu (S2)

- > Passage en tunnel en lisière de la forêt
- > C'est une solution chère (1370 M€ jusqu'à l'échangeur avec l'A14 selon le maître d'ouvrage)
- > Protégerait-t-il aussi bien la forêt qu'on le dit ?  
La réalisation de l'échangeur avec la RD308 nécessiterait le déboisement d'une quinzaine d'hectares. L'impact des issues de secours et de ventilation n'est pas négligeable...
- > Ses fonctionnalités sont moins bonnes que celles d'autres tracés

## Le tracé vert dans Achères

- La proposition du maître d'ouvrage :  
passage en tranchée couverte approximativement  
sur le tracé actuel de la RD30. Reconstitution d'une voirie  
à usage local sur la couverture.
- Cette solution est compatible avec le PPRI,  
et ne nécessite pas de repenser un PGA laborieusement  
mis au point

## Le tracé vert dans Achères (2)

- > L'extrémité sud de la tranchée couverte déboucherait à proximité d'une cité HLM (1500 personnes) ce qui rendrait difficile de remonter sur un pont pour traverser la Seine. Une solution sous fluviale pourrait être envisagée (surcoût 140 M€)
- > De toute façon, le passage du tracé vert à Achères est jugé sans intérêt pour Achères et les Achérois "n'en veulent pas"

## Le sud du tracé blanc

- > Par rapport au tracé vert, il évite deux traversées de Seine, Carrières-sous-Poissy, l'île de Migneaux...
- > Par rapport au tracé bleu, la longueur de tunnel est plus faible et, en mettant un échangeur aux portes de PSA, il évite tout échangeur en forêt
- > Fonctionnellement, il semble répondre aux problématiques de Poissy et de Saint-Germain
- > S'arrêter à l'échangeur de l'A14 si cette solution est possible, serait plutôt une bonne idée car n'hypothéquant pas l'avenir
- > Mais il est cher : 1400 MF du nord d'Achères à l'A14

## Le tracé rouge «revisité»

La présentation dans le dossier initial du maître d'ouvrage d'un projet n'améliorant pas en terme de protection des populations le projet ayant fait l'objet de la décision de 1997 a soulevé une vague d'indignations que les explications données par le maître d'ouvrage sur sa démarche n'ont souvent pas réussi à endiguer.

Quoiqu'il en soit, à l'issue des réunions de proximité, le maître d'ouvrage a produit une liste d'améliorations ou de variantes envisageables dont il a chiffré le coût.

Tronçon		Coût
C1	Passage sous RER à Neuville	115 M€
C1	Passage sous RD 55 à Maurecourt	15 M€
C1	Prolongement TC sur Chanteloup (250 m)	40 M€
C1	Couverture de l'ouverture à Andrésy	10 M€
C1	Couverture 500 m au droit des Charvaux (Andrésy)	50 M€

A cette liste pourraient être ajoutées les améliorations des franchissements de l'Oise (70 M€) et de la Seine (50 M€) proposées par la CCIV

Mais, si l'on se réfère à ce qui a été dit au cours des réunions de proximité et **dont, bien entendu, la CPDP fera état de manière précise dans son rapport final,** les riverains potentiels trouveront encore bien des motifs à s'opposer à telle ou telle partie de ce tracé.

Il en va de même bien sûr pour la partie commune au sud des tracés rouge et vert, notamment parce que, en l'état actuel de ses études, le maître d'ouvrage n'est pas en état de proposer une alternative sous-fluviale au viaduc couvert qui franchirait la Seine au niveau de l'île de Migneaux.

# Coûts, bilans socio-économiques, financement

# Les coûts d'investissement

A ce stade, il serait illusoire de prétendre à une grande précision. Nous dirons simplement que :

- > en faisant l'enveloppe de toutes les améliorations évoquées en cours de débat, les tracés « rouge » et « vert » (sans l'option sous-fluviale à Conflans-Sainte-Honorine) sont d'un coût équivalent : 2 milliards € à très peu près
- > le tracé « blanc » dans son entièreté pourrait coûter un peu de 2,2 milliards € s'il s'arrêtait à un échangeur sur l'A14 (solution non acquise)
- > le coût du tracé « bleu », frôlerait, les 2,5 milliards €
- > La proposition ACF arriverait quant à elle à un coût de 2,4 milliards €

# Les bilans socio-économiques

- > Les principes du calcul des bilans socio-économiques et leurs conditions d'application sont définis par « *l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport* » en date du 25 mars 2004.
- > Classiquement, interviennent dans ce bilan actualisé les gains de temps que l'on pourrait obtenir grâce à l'infrastructure envisagée, les coûts d'entretien et l'impact du projet sur les coûts d'exploitation des véhicules, l'insécurité routière, l'effet de serre, la pollution de l'air, les nuisances sonores.

# L'intérêt et les limites des bilans socio-économiques

- > On peut lire dans l'instruction cadre : « ...*le bilan socio-économique... fournit un critère simple et pertinent de cohérence.* » Mais aussi :
- > « *Bien entendu, ce bilan socio-économique doit être complété par la présentation des impacts qui ne peuvent être monétarisés, tels que les effets sur l'aménagement des territoires, les sites et les paysages...* »  
« *Le bilan socio-économique est une bonne mesure de l'efficacité socio-économique du projet. La concertation quant à elle doit être orientée pour en apprécier l'acceptabilité sociale.* »

## Les résultats du maître d'ouvrage

En appliquant cette instruction cadre, le maître d'ouvrage a calculé le « bénéfice actualisé » par euro investi pour les différents tracés.

Tracé noir	15 euros
Tracé rouge	12 euros
Tracé vert	9 euros
Tracé blanc	9 euros
Tracé des ACF	8 euros
Tracé bleu	8 euros

- > Pour tous les tracés, la « rentabilité socio-économique » de l'investissement est très bonne : « l'argent investi ne serait pas gaspillé » conclut le maître d'ouvrage.
- > Mais le critère n'intégrant pas tous les éléments à prendre en compte dans la décision et, notamment, ceux qui conditionnent l'acceptabilité sociale, le classement doit être considéré avec circonspection. Par exemple, le tracé « noir » qui arrive en tête parce que son coût d'investissement est faible ne peut probablement pas être considéré comme une bonne solution.

# Le financement

Au stade du débat public, il est très rare pour un projet de cette nature qui, au delà de l'Etat, concerne différentes collectivités territoriales, d'obtenir des indications claires sur les mécanismes de financement qui pourraient être retenus. Jusqu'à ce jour, nous avons appris, ce qui n'est pas une grande découverte, que trois modes de financement sont possibles :

- > L'utilisation des crédits budgétaires
- > Le partenariat public-privé
- > La concession, qui implique un péage

## La question du péage

Dans ce contexte, seule la question du péage pouvait prêter à débat. **Les prises de position furent unanimement négatives** avec trois types de justifications :

- > L'égalité de traitement avec d'autres secteurs de la Francilienne
- > Le souci de l'efficacité économique, le maître d'ouvrage ayant annoncé que pour un péage de 8 €, l'utilisation de la nouvelle infrastructure pourrait être réduite de 50 %
- > La complexité de la mise en place d'un système de péage compte tenu des fonctionnalités attendues du projet.

## Une conclusion unanime : quarante ans, ça suffit !

Les tergiversations autour de ce projet, dont certains vont jusqu'à dire qu'elles mettent en cause « la continuité de l'Etat », ont été très dommageables. On attend, à l'issue de ce débat public, une décision claire :

- > l'Etat entend-il, oui ou non, donner suite au projet de prolongement de la Francilienne ?
- > Si oui, selon quelle option ?

Un signe fort du caractère irrévocable de cette décision, serait la libération immédiate des emprises réservées dès lors qu'elles deviendraient inutiles.