

Versailles, le 12 juin 2006

Monsieur BERGOUGNOUX
Président
CPDP
Parc St Christophe, Pôle Galilée 3
10 avenue de l'entreprise
95 865 CERGY PONTOISE CEDEX

V1/DDET-SAT/100-06

Monsieur le Président,

Le débat sur les différentes variantes de tracé de l'autoroute A104 met actuellement l'accent sur la recherche de nouveaux tracés.

La CCI des Yvelines Val d'Oise, si elle comprend la volonté de rechercher des solutions alternatives, considère que le tracé inscrit au schéma directeur de l'Ile de France reste bien le meilleur. Il présente la meilleure efficacité économique. Ses emprises sont réservées. Il est de plus, sur presque toute sa longueur, parfaitement intégré. Aucun immeuble d'habitation collectif ou individuel n'est, le long de l'ouvrage, exposé à un niveau de bruit supérieur à 60 décibels, ce qui correspond à une ambiance sonore calme. Beaucoup de sections sont en tranchées couvertes comme à Eragny ou à Chanteloup-les-Vignes.

Toutefois, en deux endroits cruciaux, le tracé peut faire l'objet d'améliorations sensibles. Il s'agit des traversées de l'Oise à Maurecourt et de la Seine à l'Ile des Migneaux. C'est la contribution que la CCI souhaite apporter au débat sur les tracés. Il s'agit en fait d'un « nouveau » tracé technique, sensiblement amélioré par rapport au tracé historique dans sa configuration actuelle.

Traversée de l'Oise

A hauteur de la traversée de l'Oise, le projet actuel prévoit d'utiliser l'ouvrage existant de franchissement de la rivière, ouvrage implanté à faible hauteur et d'une longueur de 350 mètres. Au delà de l'ouvrage, le tracé se prolonge sur 400 mètres par un remblai de plusieurs mètres de hauteur qui comporte de plus un échangeur avec la D55. Ce remblai ne s'intègre pas de façon satisfaisante dans le paysage de la vallée de l'Oise entre Maurecourt et Jouy le Moutier. Il crée une réelle coupure. Dans le prolongement de ce remblai, la voie se poursuit en direction du plateau au sud ouest. Après l'échangeur avec la voie V88, la voie contourne Maurecourt et se dirige vers Chanteloup-les-Vignes où les conditions d'insertion redeviennent excellentes.

La chambre de Commerce et d'Industrie propose que l'autoroute A104 franchisse la vallée de l'Oise grâce à un ouvrage à haubans de 1200 mètres de longueur, implanté légèrement à l'ouest du pont actuel, comportant une portée centrale de 600 mètres et deux travées d'extrémité de 300 mètres, raccordée, l'une au Nord Ouest à la D203 et l'autre au Sud Ouest à la V88. L'ouvrage comporterait deux piles implantées sur la rive droite et la rive gauche de l'Oise. Une version un peu moins coûteuse consisterait à implanter trois piles au lieu de deux et de prévoir deux portées centrales de 400 mètres, prolongées par deux travées d'extrémité de 200 mètres. La dénivellation par rapport à l'Oise serait de 70 mètres. L'ouvrage comporterait des protections phoniques latérales, largement dimensionnées, pour éviter toute diffusion sonore.

L'intégration dans la vallée serait excellente. Les collectivités de Maurecourt et de Jouy le Moutier ne verraient pas leur paysage sensiblement modifié par rapport à la situation actuelle. Le pont actuel sur l'Oise serait utilisé pour assurer les échanges locaux entre la D203 et la D55. Cette liaison locale pourrait être prolongée vers le sud ouest en direction de la voie V88 au niveau de laquelle s'effectueraient les échanges avec l'A104.

Il n'y aurait alors plus d'échangeur dans la vallée entre l'A104 et la D55. Ce point me semble de nature à répondre aux attentes des riverains inquiets par ce projet.

A hauteur de la V88, l'A104 passerait en dénivelé. Ce dénivelé se prolongerait jusqu'au ru du Fay qui, compte tenu de sa profondeur, serait franchi sur une courte longueur en pont couvert. Au-delà du ru, la voie serait implantée toujours en dénivelé afin de ne pas créer d'effet de coupure et d'assurer des protections phoniques naturelles. Ce profil serait conservé jusqu'à l'emplacement, à hauteur d'Andrésy et de Chanteloup-les-Vignes, où il est prévu que la voie passe en tranchée couverte.

La francilienne serait dans ces conditions parfaitement intégrée à hauteur de Maurecourt et d'Andrésy et n'empêcherait plus aucune des liaisons locales en direction des coteaux de l'Hautil.

Traversée de la Seine

Le projet actuel prévoit un franchissement de la Seine grâce à un viaduc couvert de 400 mètres dont l'approche en venant du nord s'effectue par un remblai implanté au sein de l'Étang de la Galiotte et dont la poursuite vers le sud s'effectue par une tranchée couverte de 200 mètres débouchant sur le val en direction de l'échangeur de l'A13 et de l'A14.

Les dispositions adoptées ne sont pas parfaitement compatibles avec la qualité du site franchi. Dans ce cadre, nous suggérons, comme pour le franchissement de l'Oise, de prévoir un ouvrage à haubans ambitieux, de 1050 mètres de long, comportant deux portées centrales de 350 mètres et deux travées d'extrémité de 175 mètres. Les trois piles seraient implantées respectivement sur la berge nord de l'étang de la Galiotte, sur la rive droite de la Seine entre l'Étang de la Galiotte et le fleuve, sur la rive gauche de la Seine au sud de la D153. L'ouvrage se situerait à 40 mètres de hauteur. Aucune pile ne serait implantée sur l'Île des Migneaux. Au nord, la travée d'extrémité se raccorderait à une culée reliée à un léger remblai poursuivi par un dénivelé préparant le passage en souterrain sous la D190. Au sud, la travée d'extrémité s'achèverait sur une culée implantée en crête de vallon. La tranchée couverte actuellement prévue ne serait plus nécessaire. La voie se poursuivrait de façon très naturelle dans le vallon en direction des autoroutes A13 et A14.

Un viaduc d'une telle envergure peut être extrêmement élégant, ne pas interférer, grâce à sa hauteur, avec le paysage et constituer par sa modernité un contrepoint remarquable au caractère pittoresque de cette boucle de seine. L'exemple du viaduc de Millau est là pour rappeler qu'un site remarquable, la vallée du Tarn, peut être valorisé par un ouvrage exceptionnel.

Un tel ouvrage permettrait donc d'assurer une préservation totale du site de l'île des Migneaux. La transparence serait assurée et l'ouvrage couvert ne provoquerait aucune nuisance phonique.

Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir faire étudier ces propositions qui me paraissent de nature à conduire à un compromis de qualité. Une simulation en trois dimensions de l'insertion de ces projets permettrait d'en apprécier la qualité.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes meilleurs sentiments.

Patrick DEVERGIES
Vice Président - Trésorier