

III. 40 ANS D'ÉTUDES ET DE CONCERTATION.

Entre 1965 et 1988, plusieurs familles de tracés ont été étudiées. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT)* du 13 avril 1987 lance les études sur le projet. Le groupement Villexpress¹⁸ est désigné comme concessionnaire de l'A88, mais ses études sont rejetées parce qu'elles ne prennent pas suffisamment en compte l'intégration de l'ouvrage dans le site et la protection des riverains contre les nuisances. Le gouvernement décide l'organisation d'un débat "Bianco"^{**} (1994-1997), qui porte sur les grandes fonctions de l'infrastructure*, afin d'en éclairer les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Il porte sur deux fuseaux : nord-ouest et sud-est. Une décision ministérielle du 9 février 1995 retient alors le fuseau sud-est, une autre le 27 janvier 1997 le tracé en rive droite par la boucle de Chanteloup.

Les études lancées par la direction régionale de l'Équipement Ile-de-France (DREIF) sur ce tracé sont interrompues, en 1998, par une expertise d'un tracé alternatif nord-ouest. Celle-ci montre la faisabilité technique du tracé alternatif, mais sa conclusion précise qu'il est dissuasif pour les usagers de la Francilienne.

En février 2003, un rapport d'audit du Conseil général des Ponts et Chaussées privilégie la solution rive droite tout en soulignant qu'elle a un coût élevé, justifié par les mesures à prendre pour protéger l'environnement et les populations. Le 15 septembre 2004, le ministre de l'Équipement décide de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP)*.

1. Les grandes étapes d'évolution et de définition du projet.

- 1965-1988 : plusieurs familles de tracés sont étudiées.

Le projet d'une liaison autoroutière entre Méry-sur-Oise et Orgeval figure au premier schéma directeur* de la région parisienne en 1965.

Entre 1965 et 1988, sont lancées les premières études sur un projet autoroutier. Elles aboutissent à la réalisation de 1 100 mètres de chaussée pour franchir l'Oise à Neuville-sur-Oise, entre la RD 55 déviée et la RD 203.

C'est la décision du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT)* du 13 avril 1987 de réaliser, par voie de concession, la section autoroutière (A88) comprise entre l'autoroute A13 à Orgeval et la RN 184 à Frépillon, qui va réellement lancer les études sur le projet.

Le groupement Villexpress¹⁸, désigné le 19 avril

1988 comme concessionnaire de l'A88, poursuit les études, qui sont soumises à la consultation publique. Le projet présenté est alors critiqué parce qu'il ne prend pas suffisamment en compte l'intégration de l'ouvrage dans le site et la protection des riverains contre les nuisances. C'est à cette occasion que plusieurs associations se créent, pour s'opposer au projet.

En 1993, à l'issue de la consultation, le gouvernement décide que la solution présentée par Villexpress¹⁸ ne sera pas retenue et que des propositions de tracé de la Francilienne à l'ouest de Paris feront l'objet d'un débat "Bianco"^{**}.

- 1994-1997 : le débat "Bianco"^{**}.

Dans une première phase (1994-1995), le débat "Bianco"^{**} porte sur les grandes fonctions de l'infrastructure* en projet, afin d'en éclairer les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Il porte sur deux fuseaux : nord-ouest et sud-est. Une décision ministérielle du 9 février 1995 définit les fonctions de l'infrastructure* et retient alors le fuseau sud-est.

Dans la seconde phase du débat "Bianco"^{**} (1995-1997), les études détaillées de tracé de quatre variantes principales à l'intérieur du fuseau sud-est sont présentées. La décision ministérielle du 27 janvier 1997 retient le tracé en rive droite par la boucle de Chanteloup.

La direction régionale de l'Équipement Ile-de-France (DREIF) engage alors des études sur ce tracé. Mais, début 1998, elles sont interrompues par le nouveau ministre de l'Équipement dans l'attente des résultats d'une expertise d'un tracé alternatif nord-ouest demandée par le COPRA 184 (Collectif pour la protection des riverains de l'autoroute A184¹⁹), groupement d'associations locales opposées au projet.

- 1998 : l'expertise sur le tracé nord-ouest.

L'expertise montre la faisabilité technique du tracé alternatif et les possibilités de son intégration dans l'environnement, avec plusieurs variantes. Mais, sa conclusion précise : "Si le tracé présente un intérêt certain pour les liaisons entre la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et le nord de l'Ile-de-France vers la vallée de la Seine et le secteur de Mantes-la-Jolie, il est dissuasif pour les usagers de la Francilienne. Il entraîne en effet un doublement de parcours entre Méry-sur-Oise et Orgeval et s'éloigne des zones à desservir comme Cergy, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles. Il est

vraisemblable que la majorité des usagers continueraient dans ce cas à utiliser la RN184 dans les traversées de Saint-Ouen-l'Aumône, Eragny et Conflans-Sainte-Honorine, augmentant ainsi les difficultés de circulation dans l'agglomération de Cergy-Pontoise et à Saint-Germain-en-Laye".

- 2003 : le rapport d'audit du Conseil général des Ponts et Chaussées.

En février 2003, le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures* de transport, demandé par le gouvernement au Conseil général des Ponts et Chaussées, préconise l'achèvement au plus tôt des grandes rocade* et des grandes radiales* pour éviter d'une part que le réseau local soit envahi par le trafic de transit* et d'autre part que soit durablement dégradée l'accessibilité aux principaux pôles de vie et de développement économique. Le rapport privilégie la solution rive droite tout en soulignant qu'elle a un coût élevé, justifié par les mesures à prendre pour protéger l'environnement et les populations. Le projet n'étant pas retenu dans le contrat de plan 2000-2006, aucune étude nouvelle n'est engagée.

- 2004 : la saisine de la Commission nationale du débat public*.

Par une lettre en date du 15 septembre 2004, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer demande au préfet de la région Ile-de-France de coordonner la réalisation d'un dossier de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP)*.

2. Les thèmes et propositions qui ont émergé de la concertation.

- Les impacts du projet sur le cadre de vie.

C'est principalement sur le thème de l'intégration du projet dans le site et de la protection contre les nuisances que le collectif COPRA 184 et le Comité des élus contre l'autoroute A184 (CECA 184) se sont créés en 1992.

Pour les opposants, le projet Villexpress soumis à la concertation en 1990-1991 – voir ci-dessus – présentait trois défauts majeurs :

- le tracé se situait au niveau ou au-dessus du terrain naturel, sur 80 % de sa longueur ;
- le franchissement des voies principales rencontrées (voie ferrée Paris-Mantes via Conflans, RN184, A15, RN14) se superposait aux ouvrages existants ;
- les protections phoniques prévues (écrans et buttes de terre) étaient insuffisantes.

¹⁸ Un groupement d'entreprises privées qui associe Spie-Batignolles, Bouygues, la SAE, Campenon-Bernard et plusieurs banques privées.

¹⁹ La dénomination autoroutière du projet a varié avec le temps : A88, A184 et, depuis décembre 1995, A104.

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



Dans sa première phase, le débat "Bianco"^{*} (1994-1995) – voir en page précédente – a porté sur la comparaison des fuseaux sud-est et nord-ouest. Les grandes fonctions de l'infrastructure^{*} soumise au débat ont été analysées, afin d'en éclairer les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Actant de l'opportunité du projet, la majorité des élus s'est alors déclarée favorable à la réalisation du bouclage de la Francilienne. Les associations ont manifesté plus de réserves : c'est au nom des nuisances et des impacts sur le cadre de vie qu'elles ont contesté le bien-fondé du projet.

• Le fuseau sud-est est privilégié pour le trafic local.

La décision ministérielle du 9 février 1995, qui conclut la première phase du débat "Bianco"^{*}, retient le fuseau sud-est. Elle souligne qu'en l'absence de bouclage direct de la Francilienne (par le fuseau sud-est), un raccordement de celle-ci (par le fuseau nord-ouest) sur une 4^e rocade^{*} ne

pourrait soulager efficacement les voies locales de la zone d'étude^{*}.

Le cahier des charges qui accompagne la décision ministérielle du 9 février 1995 précise que "la qualité optimale reste l'objectif permanent des études, tant pour l'environnement humain que pour l'environnement naturel".

• Plusieurs variantes sont étudiées dans le fuseau sud-est.

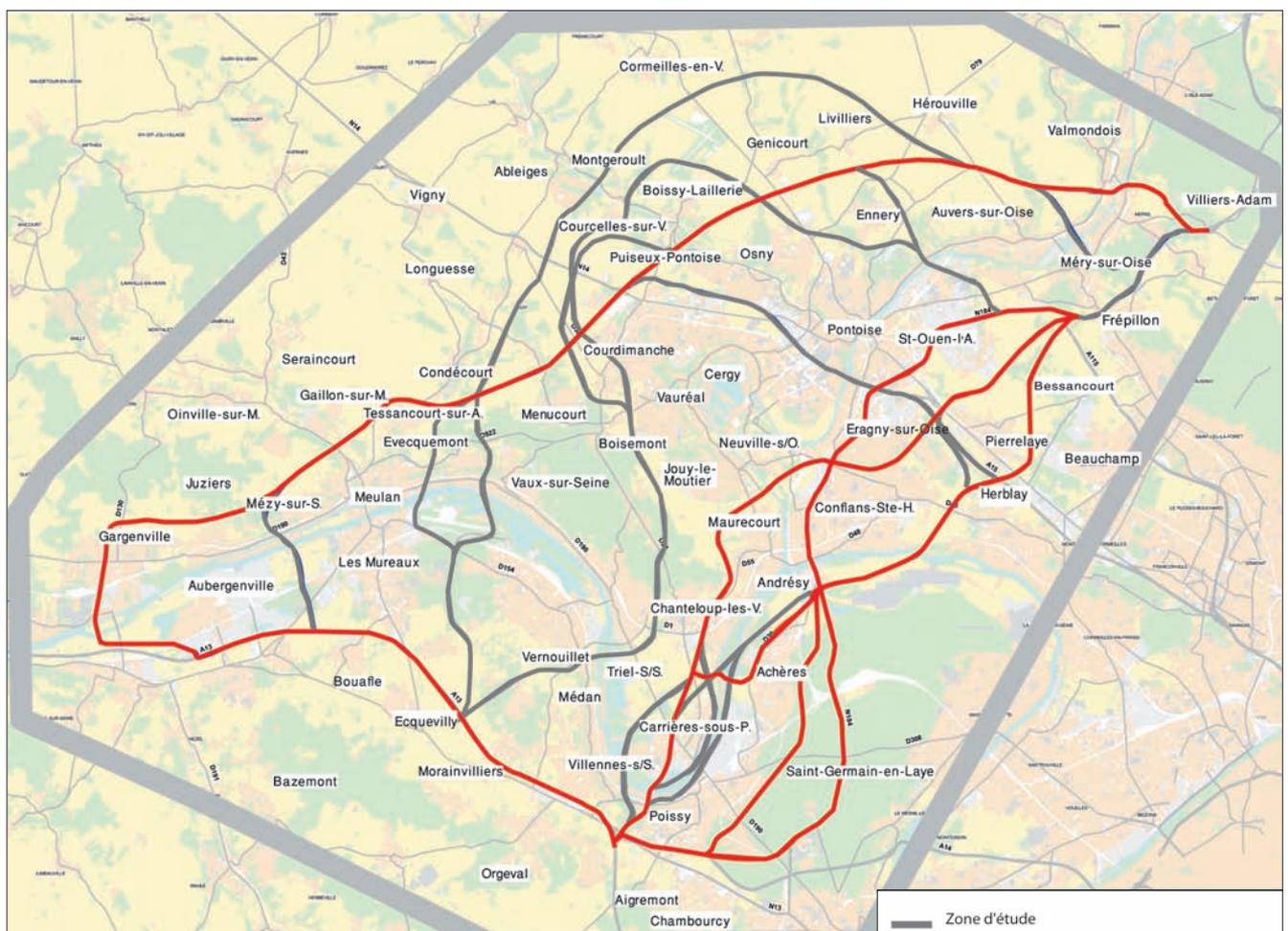
La seconde phase du débat "Bianco"^{*} (1995-1997) s'engage alors sur les études détaillées de tracé de trois variantes principales situées à l'intérieur du fuseau sud-est :

- une variante en rive droite de Seine,
- une variante en rive gauche de Seine,
- une variante dite "mixte".

En cours de concertation, une variante supplémentaire via la forêt de Saint-Germain-en-Laye sera présentée. Ces quatre scénarios sont décrits

puis analysés en fonction de leurs impacts sur l'environnement et, plus particulièrement, en matière de nuisances sonores et de pollution atmosphérique. C'est pourquoi, le cahier des charges, qui accompagne la décision ministérielle du 27 janvier 1997 retenant le tracé rive droite, prévoit des tronçons couverts et semi couverts, des protections phoniques, des mesures d'insertion paysagère.

Ce tracé est retenu car, selon la décision ministérielle, "il apparaît comme le meilleur compromis, du point de vue des fonctions à assurer, de l'aménagement local et du dé-lestage des voies urbaines saturées. Les autres tracés présentent une moindre attractivité pour les trafics locaux et soulagent donc de façon moins efficace les voiries locales à l'intérieur de la zone d'étude^{*} et en particulier la RN184. De plus, le tracé rive droite favorise le mieux l'accessibilité aux emplois et aux services ainsi que la desserte de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise".



Les tracés envisagés.
Source : DREIF, 2005.

• Un tracé alternatif au nord-ouest ?

Le tracé alternatif examiné à la demande du COPRA 184, reprend partiellement celui qui était prévu au schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)* de 1994 pour créer une voie nouvelle passant au nord-ouest de Cergy-Pontoise.

En 1998, le rapport d'expertise sur ce tracé alternatif a demandé un réexamen des projets précédemment étudiés dans le fuseau sud-est, en proposant de tenir compte des pistes suivantes :

- le financement du projet est à examiner dans deux hypothèses, avec ou sans péage ;
- le réexamen du tracé par la forêt de Saint-Germain-en-Laye, demandé par diverses associations, doit faire l'objet d'une étude approfondie à mener en concertation avec les organismes et les élus concernés ;
- la reprise de l'étude du tracé rive droite doit être menée, en concertation étroite avec les élus et les associations concernés, dans un double objectif : d'une part coordonner cette variante avec les projets du département des Yvelines et de l'agglomération de Cergy-Pontoise ; d'autre part améliorer son intégration pour atteindre un niveau comparable à celui proposé pour le tracé alternatif.

Si les associations opposées au fuseau sud-est mettaient en valeur le faible impact du tracé alternatif sur les zones urbanisées et l'importance du trafic de transit* sur cet axe, la conclusion de cette expertise maintenait que le tracé alternatif ne pouvait se substituer, en termes de fonctions, au projet de bouclage nord-ouest de la Francilienne.

• L'évolution du coût des tracés par la boucle de Chanteloup.

Tracé	Longueur	Estimation de coût (valeur 2005, en millions d'euros)
Villeexpress de base (1990)	22 km	400
Rive droite (1996)	22 km	900
Rive droite (décision ministérielle de 1997)	22 km	1 000

Tableau comparatif de diverses variantes examinées entre 1990 et 1998 pour le tracé du schéma directeur.
Source : DREIF, mai 2005.

• Quelle cohérence avec le réseau local existant ?

Lors de la première phase du débat "Bianco"* , l'évaluation socio-économique de chacune des trois options (rive droite par la boucle de Chanteloup, rive gauche par la plaine d'Achères et tracé "mixte") faisait apparaître que le prolongement de la Francilienne soulagerait très efficacement le trafic sur les voies locales du secteur. Pourtant, la problématique de la cohérence du projet avec le réseau local existant est restée un sujet de préoccupation constante pour les élus et les associations participant à la concertation.

Dans sa décision du 9 février 1995, le ministre précise que la complémentarité du projet avec le réseau local et la reconquête des routes existantes constituent des enjeux importants de l'étude des tracés.

Le thème de la cohérence du projet avec le réseau local a fait l'objet d'une présentation spécifique, lors de la deuxième phase du débat "Bianco"* . Pour les trois tracés envisagés, sont exposées les solutions possibles pour redonner à la voirie locale un caractère plus urbain. L'analyse de chacune des trois options étudiées faisait apparaître que toutes soulageaient le trafic sur les voies locales à l'intérieur de la zone d'étude* . ●