

Les grandes options du projet de prolongement de la Francilienne ?

Les grandes options envisageables :
Tracés et consistances
Analyse coûts avantages
Bilans socio-économiques
Financement du projet
Problématique du péage

Les critères permettant de départager les tracés si l'on donnait suite au projet

- La satisfaction des objectifs
- Le respect des contraintes
- La minimisation des nuisances
- L'acceptabilité sociale
- Le coût

Les objectifs

- > Desservir les pôles régionaux et les zones d'activités économiques
- > Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne
- > Décharger les routes proches de la Francilienne
- > Améliorer la sécurité routière

La sécurité routière, justement, parlons-en !

La sécurité routière

L'amélioration de la sécurité routière :
l'un des objectifs du projet

→ **Débat :**

le projet permet-il d'améliorer la sécurité routière ?

Diagnostic du maître d'ouvrage : une forte insécurité routière

- ◆ sur la période 1999 - 2003
 - dans la zone d'étude :
plus de 2700 accidents, dont plus de 100 mortels
 - dans une zone élargie (avec A1, A86) :
plus de 6100 accidents, dont plus de 200 mortels
- ◆ les routes les plus accidentogènes
 - A1, A4 et A86 (*accidents légers*)
 - RN184
 - certaines RD en environnement urbain

L'impact du projet d'autoroute dans la zone d'étude, selon le maître d'ouvrage :

- une réduction de l'insécurité routière,
en terme de risque individuel
- une augmentation du coût total
de l'insécurité (nombre d'accidents x gravité),
du fait de l'augmentation de trafic

Résultats les meilleurs pour le tracé noir, du fait de l'insécurité de la RN184 aujourd'hui (mais l'étude ne tient pas compte de possibilités d'aménagement de la RN184 conduites par ailleurs)

◆ Des inquiétudes du public quant à l'augmentation du nombre d'accidents dans la zone d'étude

« Du fait de l'augmentation du trafic, il y aura forcément plus d'accidents »

Les Verts

« J'habite dans la zone d'études et je veux moins d'accidents et moins de voitures chez moi »

Une habitante de Carrières-sous-Poissy

➔ En particulier, quelle sécurité au niveau des zones d'échangeurs et des voies d'accès ?

Réponse n° 1 du maître d'ouvrage :

L'indicateur le plus pertinent pour apprécier les perspectives d'un projet routier en matière de sécurité routière, c'est le risque individuel

« Il faut mieux avoir 3 risques pour 1000 d'avoir un accident que 2 risques pour 10 »

→ le nombre d'accidents sert à repérer les situations anormales (défauts de conception de l'infrastructure)

Réponse n° 2 du maître d'ouvrage :

Globalement, une autoroute est plus sûre que d'autres types de voies routières (chaussées séparées, carrefours dénivelés, bandes d'arrêt d'urgence...)

1% du linéaire - 5% des accidents - 20% du trafic (France)

→ COPRA Herblay : mais, est-ce vraiment le cas pour une autoroute en zone urbanisée (fréquence des entrées/sorties, croisements d'autoroute...) ?

◆ Des interrogations du public sur le caractère incontournable d'une autoroute pour améliorer la sécurité routière

« Ne faut-il pas mieux commencer par optimiser l'existant ? »

Un élu de Maurecourt

Le cas de la sécurité dans les tunnels

Dans les tunnels, ce n'est pas la sécurité routière qui pose prioritairement problème en matière de sécurité, mais le contrôle des risques d'incendie (CETU)

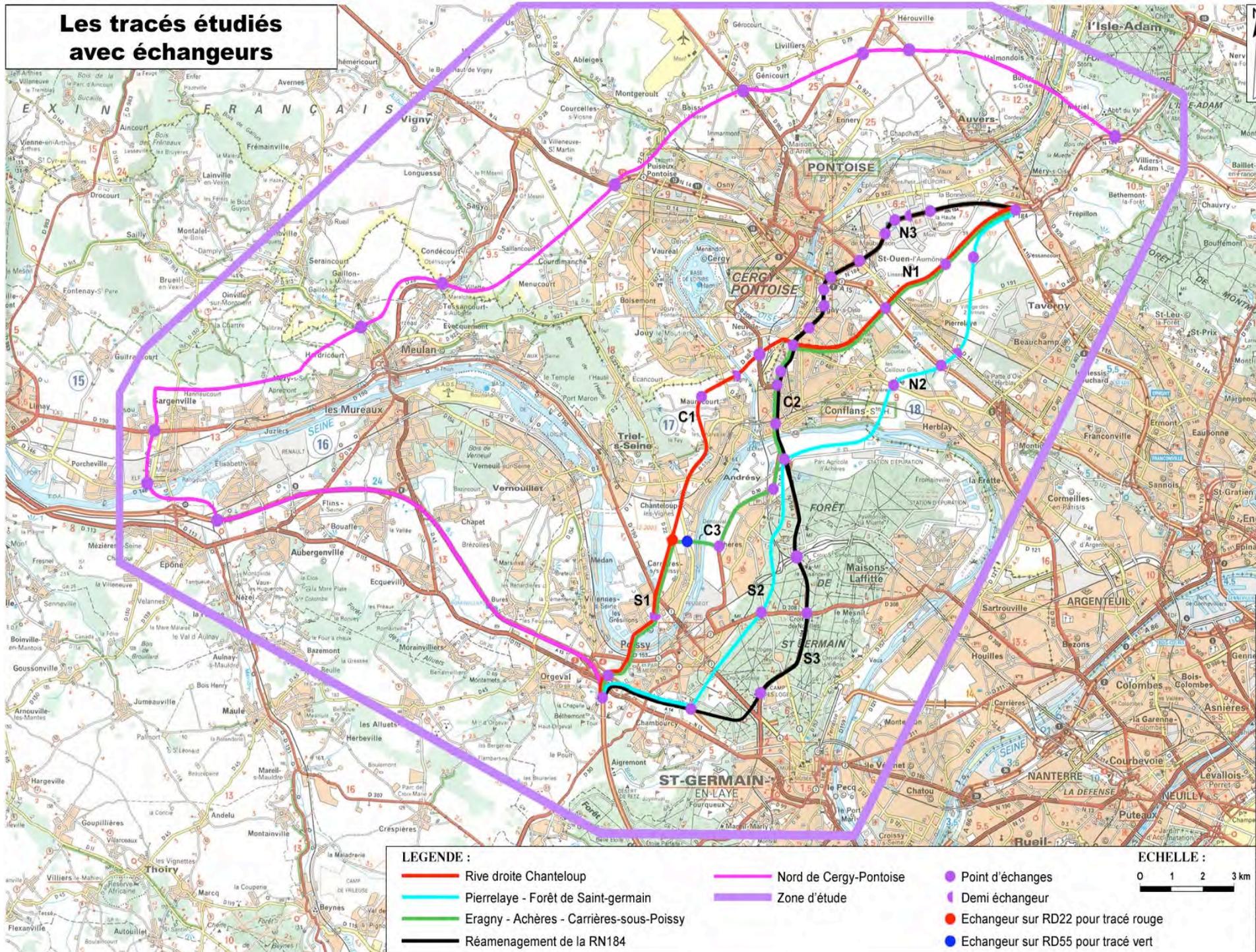
→ de nombreux progrès et une forte évolution de la réglementation depuis l'accident du Mont-Blanc (1999)

Implications pour un projet d'autoroute :

- séparer les 2 sens de circulation (2 tubes parallèles)
 - aménager des issues de secours tous les 200 mètres pour regagner la surface ou accéder à une autre galerie
- Prévu par le maître d'ouvrage

Les tracés soumis au débat par le maître d'ouvrage

Les tracés étudiés avec échangeurs



Les propositions apparues au cours du débat

Des possibilités d'amélioration des tracés soumis au débat

Améliorations et variantes étudiées
par le maître d'ouvrage

Propositions de la CCIV, concernant
le franchissement de l'Oise et de la Seine

Variantes chiffrées par le maître d'ouvrage

Tronçons	Nature	Coût
Hors tronçons	Mériel-Méry	120 M€
Hors tronçons	Raccordement par tunnel sur A13 en haut d'Orgeval	600 M€
N1	Couverture sur l'ouverture à Eragny	10 M€
N1	Eloignement des Grouettes à Herblay	NS
N1	Couverture au droit des Buttes blanches (Herblay)	50 M€
N2	Préservation des carrières d'Herblay	20 M€
N2	Franchissement de Seine en tunnel	280 M€
N2	Préservation ZAI d'Achères	250 M€
N3	Tranchée couverte dans Eragny	225 M€
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€
C2	Tunnel entre RD 203 et Achères	360 M€
C2	Tranchée couverte à Conflans entre RD 230 et voie SNCF	150 M€
C3	Passage sous fluvial Achères Andrésy	140 M€

Propositions d'amélioration de la CCIV

- > Amélioration de la traversée de l'Oise grâce à un ouvrage à haubans de 1200 m s'intégrant mieux dans le paysage
- > Amélioration de la traversée de la Seine par un ouvrage à haubans s'intégrant mieux dans le paysage et évitant toute implantation de pile sur l'Ile de Migneaux

Des idées novatrices

- > Proposition des ACF : «la sixième solution»
- > Proposition de la mairie d'Andrésy : «le tracé blanc»
- > Proposition de l'association pour
la protection des sites orgevalais
- > Proposition de l'association PROFILE
- > Proposition de M. Pierre Jouatte

cndp

Commission particulière
du débat public
Francilienne



La proposition des Automobile-clubs de France : «le sixième tracé»

- > Utilise le tracé noir N3 jusqu'à l'A15
- > Puis un tunnel de 6 km partiellement sous fluvial allant directement de Saint-Ouen-l'Aumône à Achères-nord (coût 1 100 millions d'euros)
- > Se termine à partir du nord d'Achères par la partie sud du tracé vert