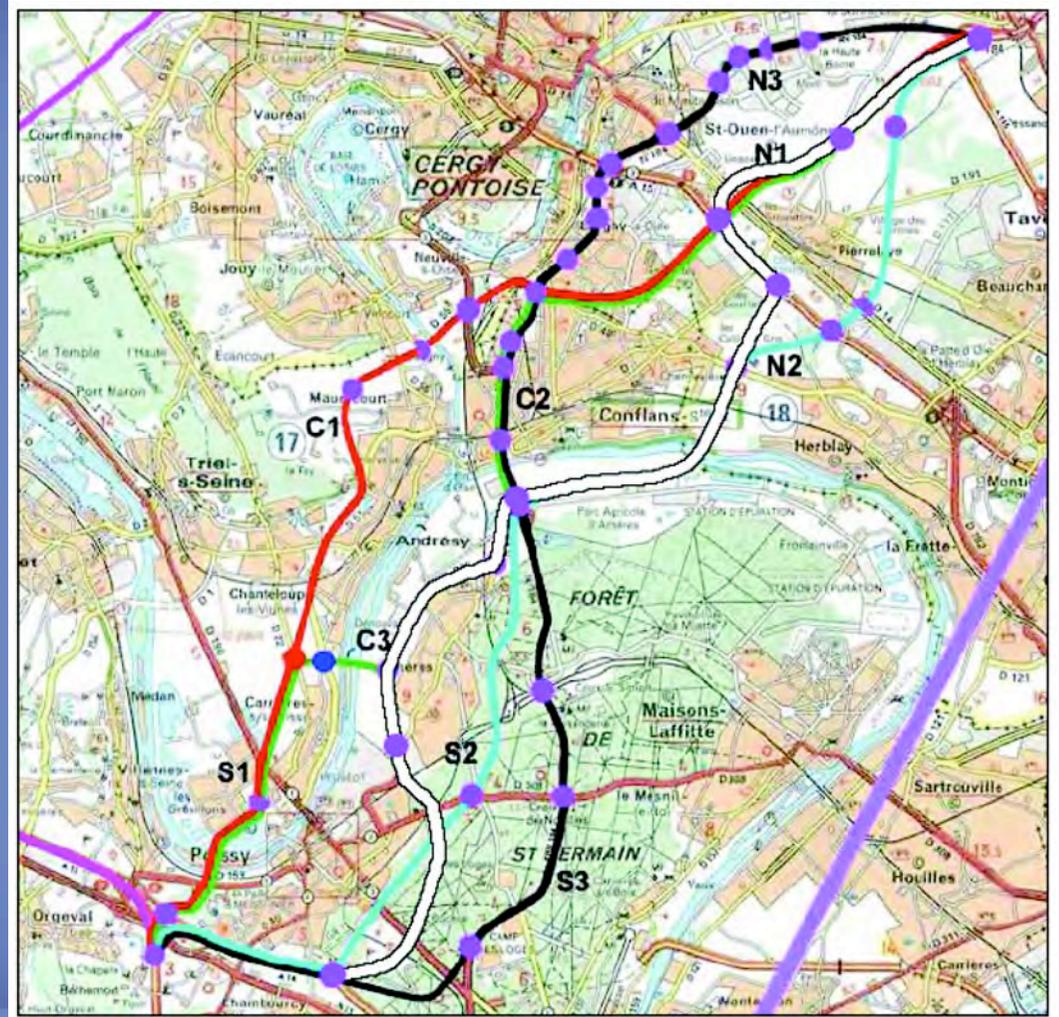


La proposition de la mairie d'Andrésy et de la CC2RS : «le tracé blanc»



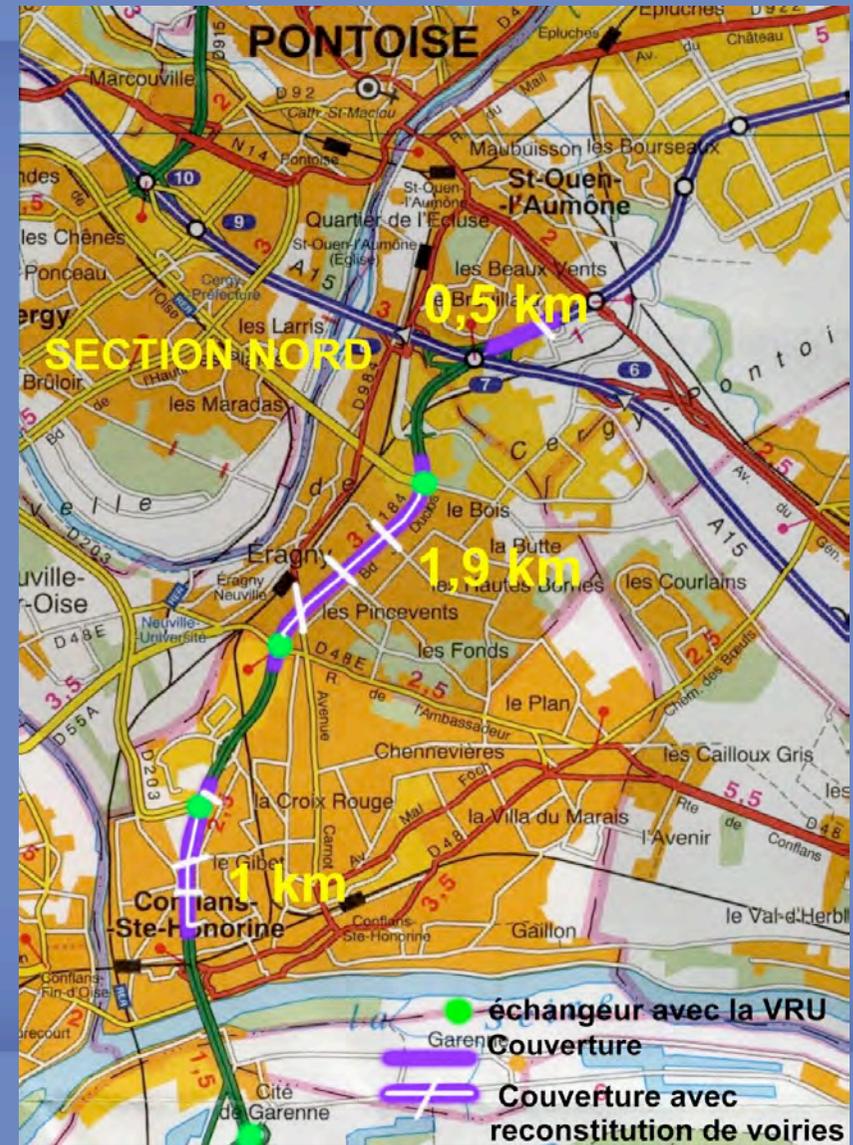
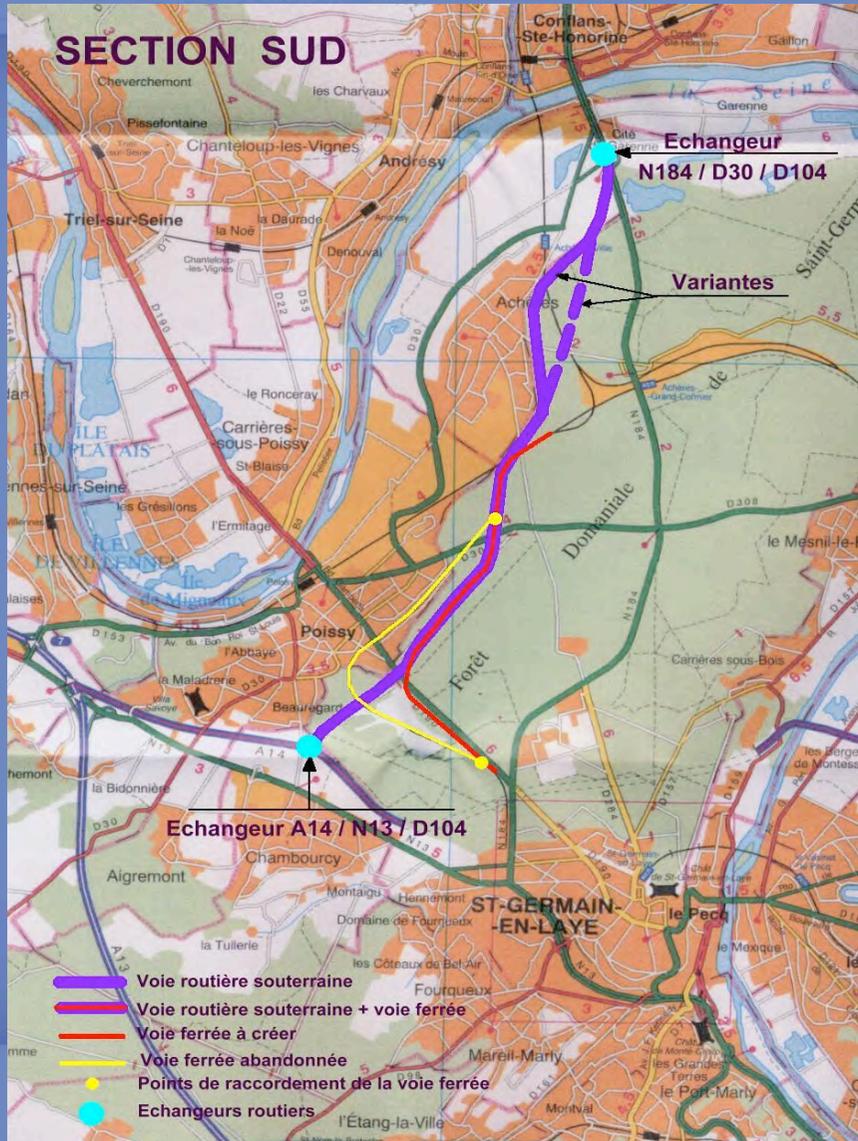
Le tracé blanc proposé par la mairie d'Andrésey et la CC2RS

- > Au nord, il utilise le nord du tracé rouge jusqu'à l'A15, puis l'A15 elle-même et rejoint le nord d'Achères par un "tracé bleu amélioré »
- > Il emprunte ensuite le tracé vert et le prolonge sans traverser la Seine pour aboutir à un échangeur desservant les zones d'activité (PSA, GEFO...)
- > Passe en tunnel (sans échangeur) sous la forêt de Saint-Germain pour rejoindre l'A14 (faisabilité à établir)



La proposition de la mairie d'Andrésy et de la CC2RS : «le tracé blanc»

Les propositions de M. Pierre Jouatte



Les propositions de M. Pierre Jouatte

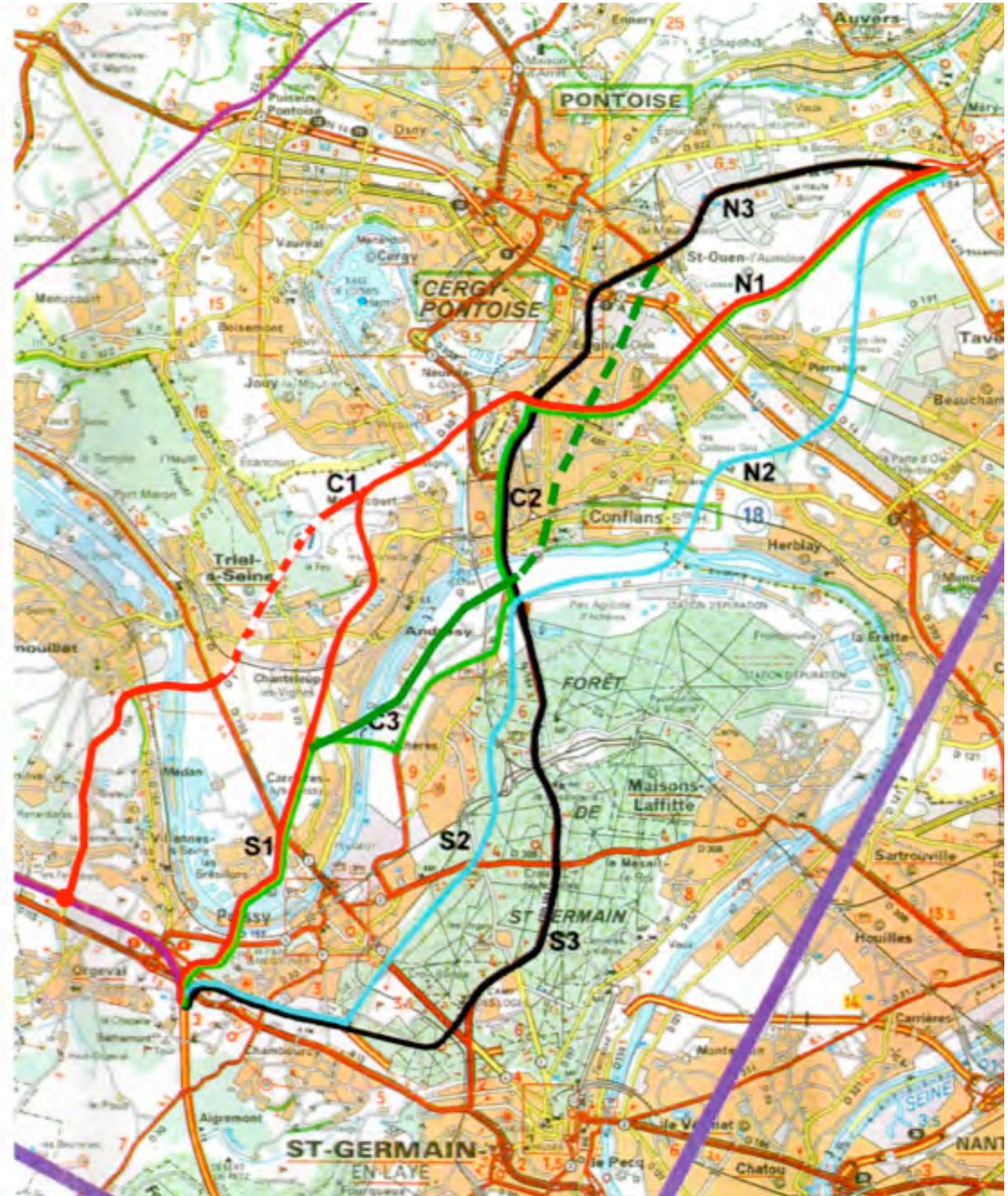
Dans le Val d'Oise, c'est un réaménagement de la N184, considéré comme économiquement peu efficace, pour la maîtrise d'ouvrage et au nord de l'A15 et comme totalement inadmissible à Eragny

«Le tracé proposé par M. Jouatte, c'est le tracé noir, ou plutôt un double tracé noir superposé en plein coeur de ville»

Roland Gros, premier maire adjoint d'Eragny

Dans les Yvelines, un couplage qui semble peu réaliste avec une remise en service de la liaison ferroviaire de Grande Ceinture substantiellement modifiée.

La proposition du Comité PROFILE



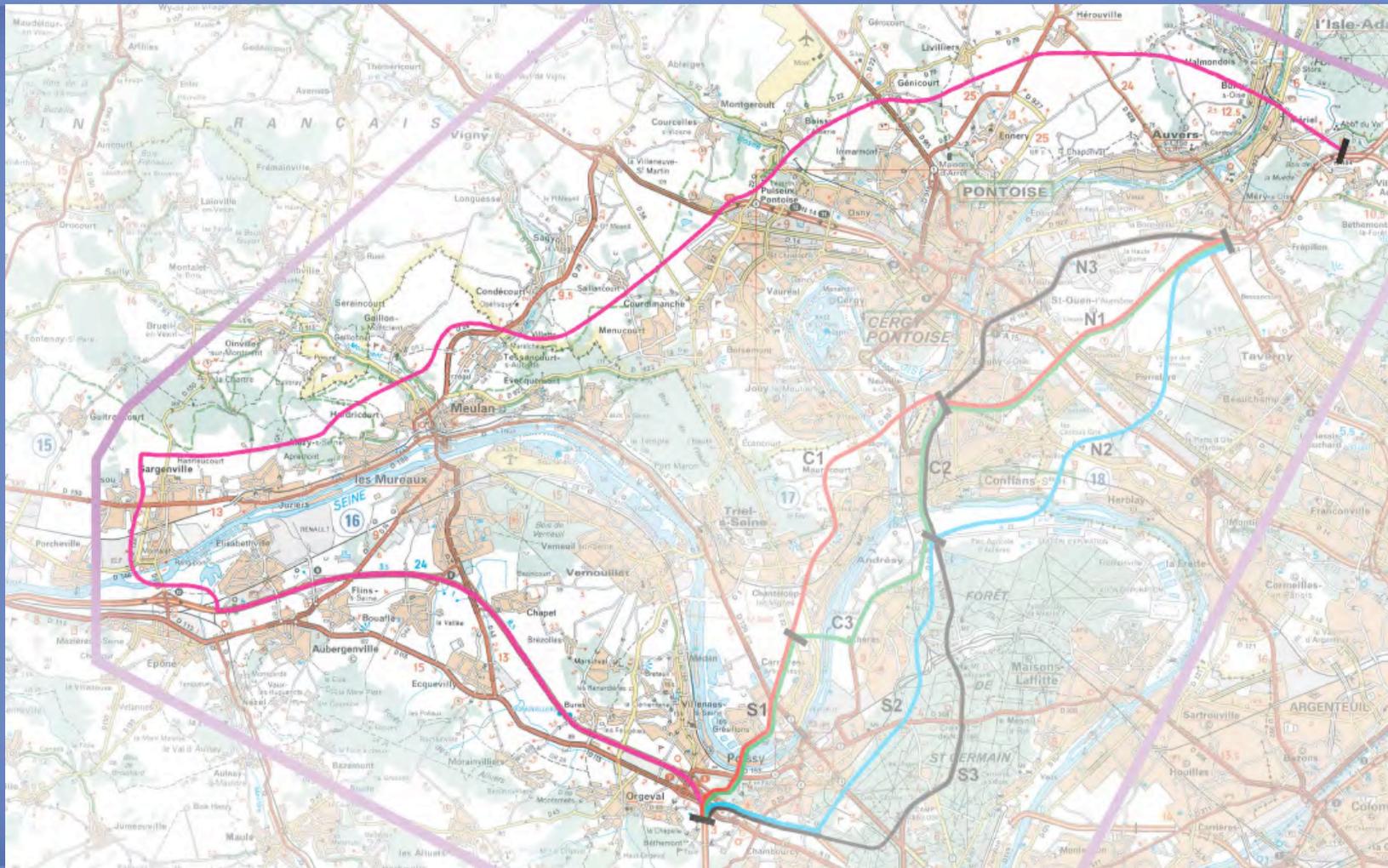
La proposition du Comité PROFILE

Elle peut être considérée comme une variante du tracé rouge

En passant en tunnel sous l'Hautil,
elle "économise" le sud du tracé rouge
et 50 % du tracé rouge central

Elle est techniquement faisable, d'après la maîtrise d'ouvrage
mais nécessite de passer très profondément sous l'Hautil.

D'où un surcoût par rapport au tracé rouge initial
de l'ordre de 700 millions d'euros



Le tracé «violet» : deux propos entendus en réunion de proximité

*"Oui à l'A104 dans les champs de betteraves
et les champs de patates"*

Refrain entendu à Maurecourt

*"Je me demande comment on a pu imaginer un tracé comme celui-là
qui est en contradiction totale avec une réalité non seulement économique,
mais écologique. Je voudrais vraiment qu'on m'explique comment
on peut encore oser aujourd'hui présenter ce type de tracé"*

Une habitante de Mériel

Le tracé «violet» : la conclusion du maître d'ouvrage

*« Après tout ce que l'on a pu entendre,
je me vois mal mettre aujourd'hui dans un rapport :
"Monsieur le Ministre, je vous conseille
de prendre le tracé violet,
on s'était complètement trompés dans nos études" ».*

M. Eric Debarle à Mériel

Peut-on imaginer un tracé «nord-ouest» plus satisfaisant

La question est soulevée (entre autres)
par le cahier d'acteurs de Conflans-Sainte-Honorine

Le maître d'ouvrage pense avoir étudié beaucoup
de variantes sans qu'aucun contournement nord-est
n'apporte de réponse vraiment satisfaisante
à ses objectifs.

Légende

- Zone d'étude
- Tracés soumis au débat
- Variantes examinées précédemment



Le prolongement de la Francilienne commence à Mériel

Entendu à la réunion de proximité de Mériel

Jean Bergougoux :

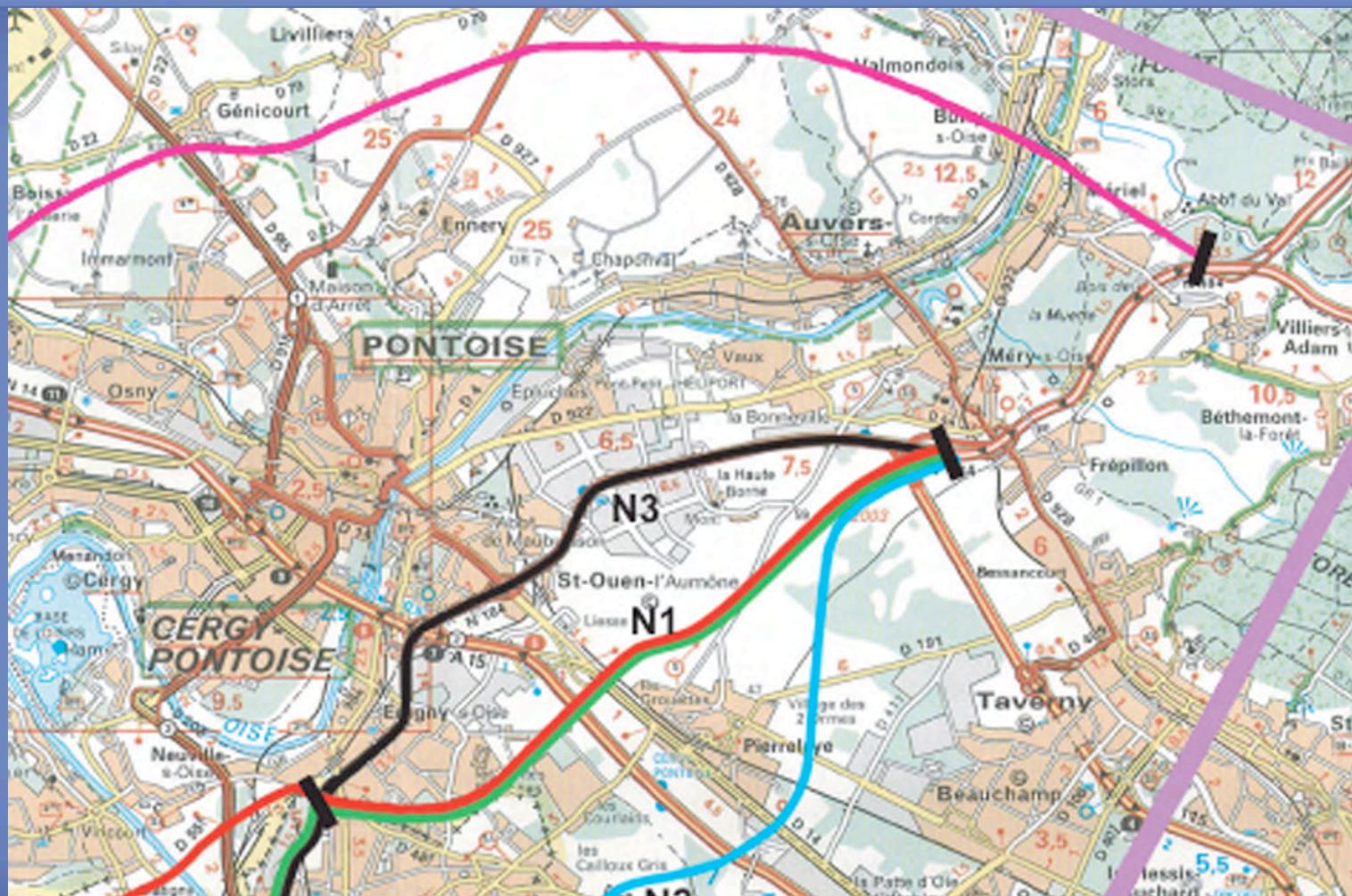
- "Pour parler simplement, cela veut-il dire que les riverains de cette partie seront traités à égalité avec ceux qui seraient riverains d'une portion d'infrastructure nouvelle ou d'une RN 184 réaménagée ?

Eric Debarle :

- Tout à fait"

Coût estimé : environ 120 M€

De Méry-sur-Oise à l'A15



De Méry-sur-Oise à l'A15

- > Les difficultés de circulation sur la RN184 et leurs répercussions locales sont dès aujourd'hui bien réelles
- > Ces difficultés vont aller croissant : le maître d'ouvrage prévoit un accroissement de 45 % du trafic entre Méry et la zone des Béthunes entre 2003 et 2020
- > Etant donné la faible part du trafic de transit dans le trafic total, le tracé nord-ouest ne soulage guère la RN184
- > Trois solutions restent en présence : N1, N2, N3, de coûts à peu près équivalents. N1 apparaît comme la plus efficace. De surcroît, beaucoup d'oppositions sont apparues au N2 et au N3.
- > Il faudrait, si ce tracé devait être retenu, traiter de manière satisfaisante la protection des 300 pavillons des Grouettes

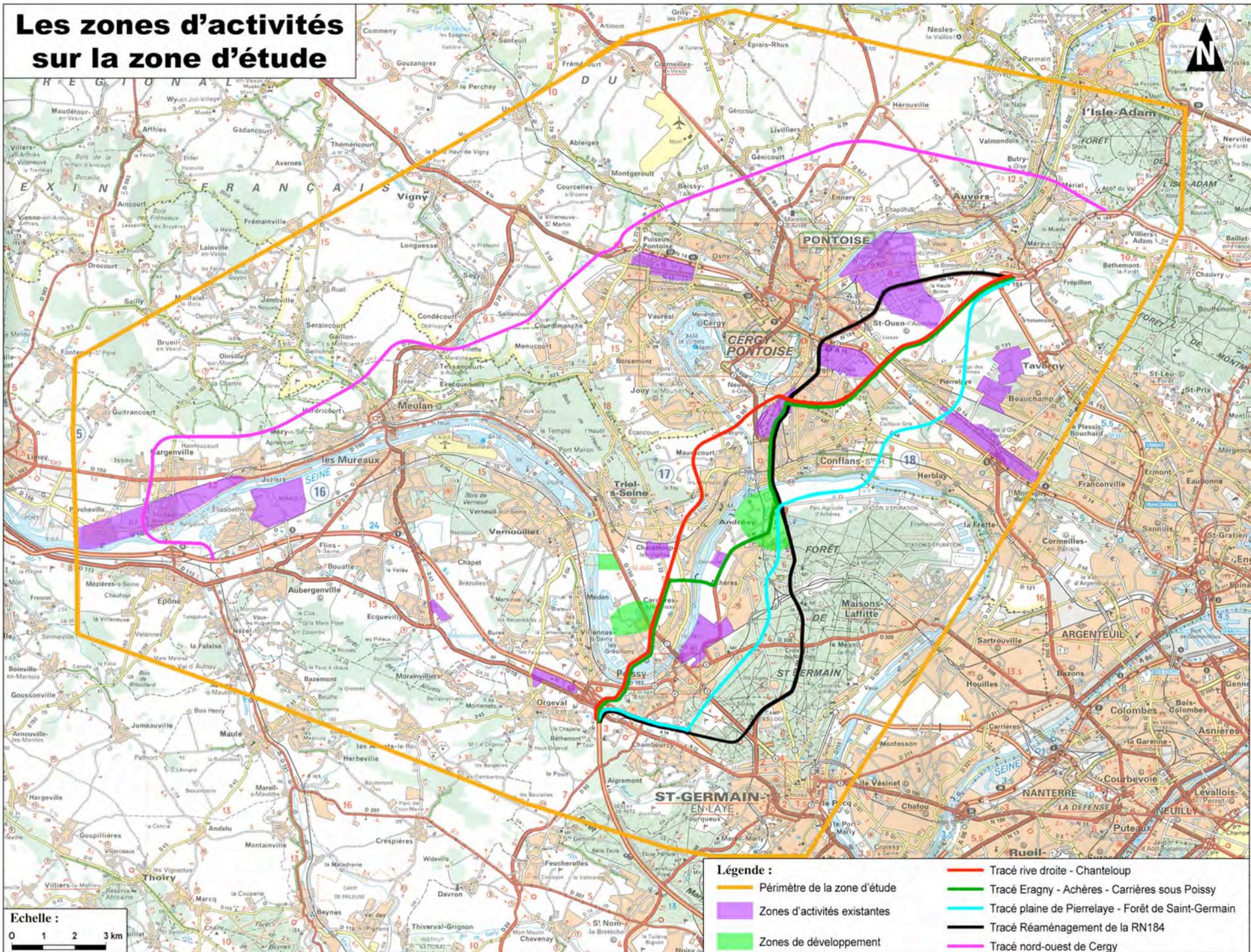
Un choix crucial : faut-il traverser la Seine ?

- > Si l'on choisit de rester sur la rive droite, il n'y a pas de réelle alternative au "tracé rouge" de bout en bout. Tout ce que l'on peut faire est d'essayer de l'améliorer le plus possible
- > Si l'on choisit de traverser la Seine, la problématique s'enrichit :
 - où et comment traverser la Seine ?
 - comment continue-t-on ?

A-t-on de bonnes raisons *a priori* pour préconiser de traverser la Seine

- > oui, au moins deux ont été avancées :
 - desservir les zones d'activités actuelles (PSA) ou futures (plateforme multimodale d'Achères) de la rive gauche
 - être au plus près de l'axe dont l'on souhaite alléger le trafic, la RN184
- > mais sont-elles vraiment déterminantes ?

Les zones d'activités sur la zone d'étude



- Légende :**
- Périimètre de la zone d'étude
 - Zones d'activités existantes
 - Zones de développement
 - Tracé rive droite - Chanteloup
 - Tracé Eragny - Achères - Carrières sous Poissy
 - Tracé plaine de Pierrelaye - Forêt de Saint-Germain
 - Tracé Réaménagement de la RN184
 - Tracé nord-ouest de Cergy

Echelle :
0 1 2 3 km

Source: Michelin - Le 0905005 - Les zones d'activités sur la zone d'étude.psd - VUOTIGES

Traverser la Seine pour mieux desservir les zones d'activités de la rive gauche

"Une question aux chambres de Commerce.... j'ai du mal à saisir comment vous pouvez défendre un tracé rive droite (le tracé rouge) dans les Yvelines, puisque les activités économiques sont du côté rive gauche"

M. Pierre Cardo, député-maire de Chanteloup-Les-Vignes

Pour le maire d'Achères pourtant, nul besoin d'autoroute pour desservir le projet de plateforme multimodale : *"....L'incidence sur le trafic routier sera de 500, voire 1000 véhicules/jour sur un trafic qui avoisine aujourd'hui 13 000 véhicules sur la RD30."*

Traverser la Seine pour mieux décongestionner la RN 184 ?

Les calculs du maître d'ouvrage confirment bien l'intuition : les "tracés rive gauche" décongestionnent mieux la RN184 en forêt de Saint-Germain que le tracé rouge rive droite.

En l'absence de prolongement de la Francilienne, le trafic prévu en 2020 est de 45 000 véhicules par jour au nord de la RD308 et de 32000 véhicules par jour au sud de la RD308.

Le tracé vert procure un allègement de 22 000 véhicules/jour, contre 18 000 pour le tracé bleu et 15 000 pour le tracé rouge

A noter que le tracé bleu est défavorisé dans cette comparaison par le manque d'efficacité de sa partie nord

Comment pourrait-on franchir la Seine ?

Dès lors que l'on a choisi N1 entre Méry et l'A15, trois solutions :

- le tracé vert éventuellement amélioré par un passage en sous fluvial à Conflans-Sainte-Honorine
- le tracé blanc
- un tunnel direct entre Saint-Ouen-l'Aumône et Achères dans l'esprit de la proposition des ACF

Ces deux dernières hypothèses ont en commun de ne pas passer par Eragny.

Les tracés étudiés avec échangeurs

