

L'évaluation socio-économique approchée

- ❑ Le coût de réalisation du projet

- ❑ Les principaux avantages et inconvénients :
 - Le trafic : gains de temps, entretien de la route et des véhicules

 - La sécurité routière

 - La pollution et l'effet de serre

Bilan socio-économique par rapport au scénario 2020 sans projet

Gain de temps	de +400 à +500
Pollution	+10
Sécurité routière	de +5 à +10
Coût de l'exploitation des véhicules	de -24 à +5
Effet de serre	de +3 à +6
Entretien routier	de +1 à +2
Bruit	de 0 à +0,1

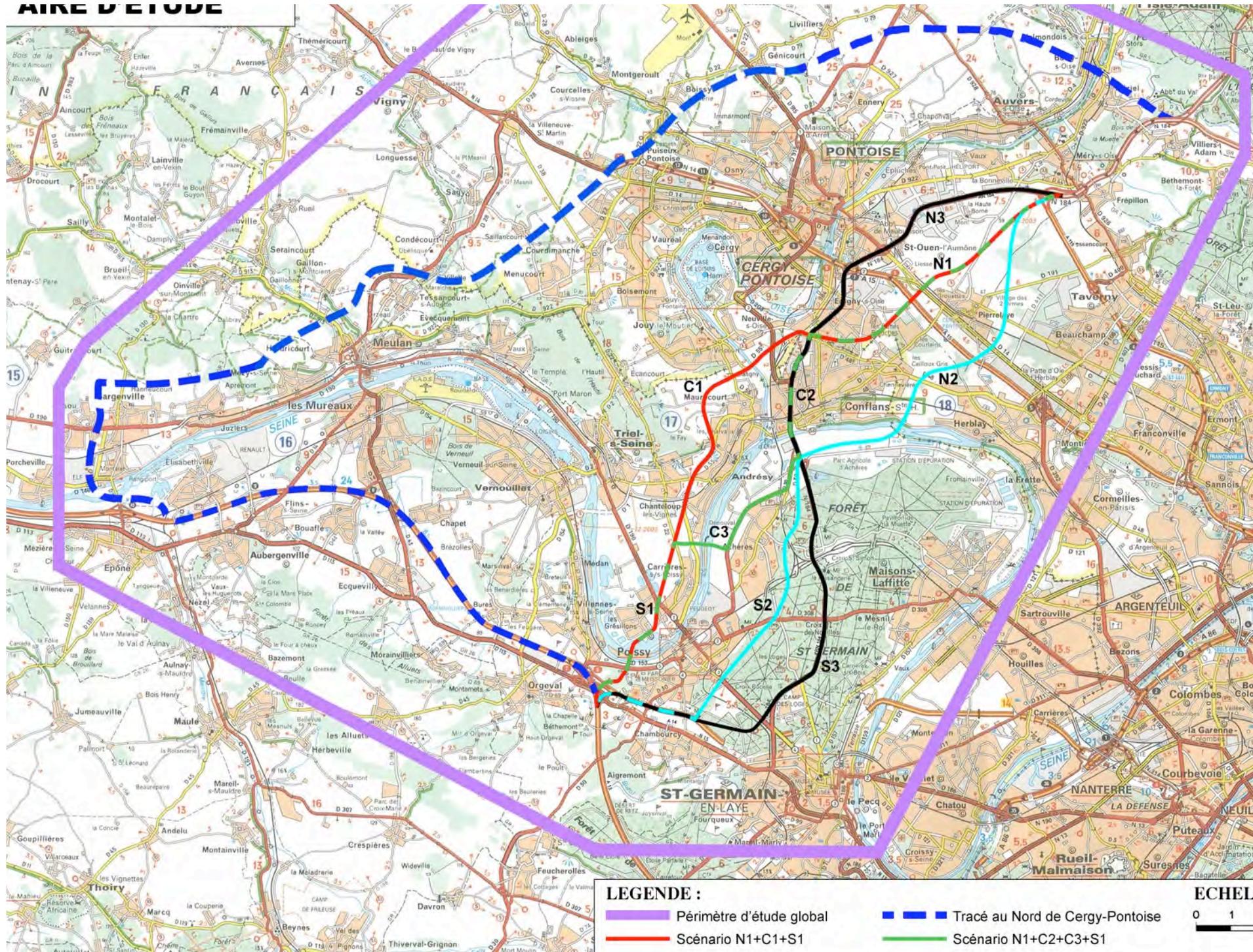
Prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

**Etude de sécurité pour le dossier
de débat public**

Plan de l'intervention

- L'étude d'impact
 - ◆ Aire d'étude et réseau de référence
 - ◆ Les enjeux et risques actuels
 - ◆ Méthode et hypothèses d'évaluation
 - ◆ Résultats et interprétations
- Question particulière:
 - ◆ Les autoroutes sont elles plus sûres que les autres routes ?

AIRES D'ETUDE



LEGENDE :

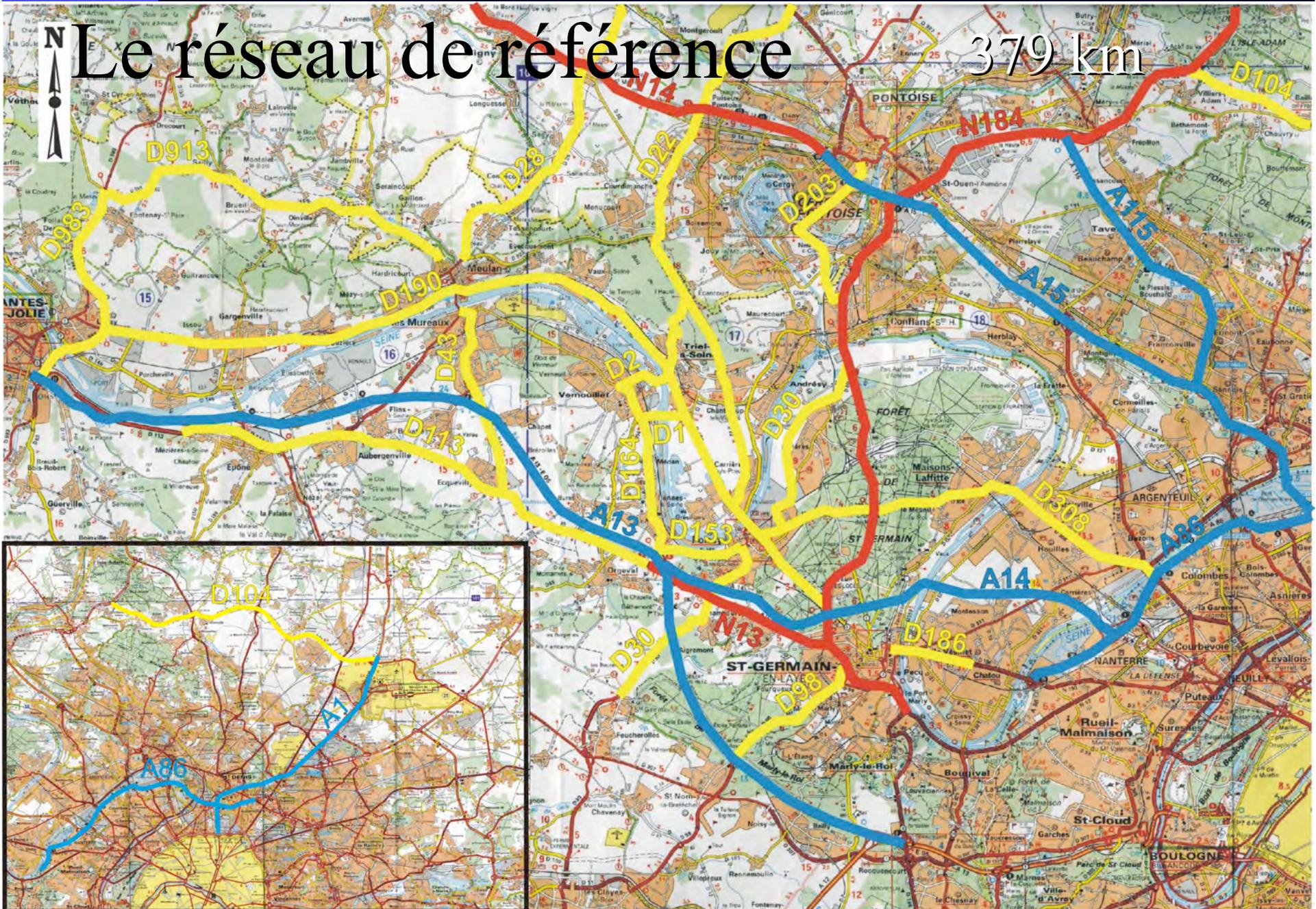
-  Périmètre d'étude global
-  Tracé au Nord de Cergy-Pontoise
-  Scénario N1+C1+S1
-  Scénario N1+C2+C3+S1
-  Scénario N1+C2+C3+S1

ECHELLE

0 1

Le réseau de référence

379 km



Les enjeux sur le réseau de référence (période 1999 – 2003)

- 27 routes
- Longueur : 379 km
- Bilan global:
 - ◆ 6 109 accidents
 - ◆ 227 tués
 - ◆ 8700 victimes
 - ◆ 12% d'accidents graves

Répartition des risques

■ Autoroutes

- ◆ De nombreuses zones d'accumulations d'accidents (ZAAC) sur A1, A15, A86... 
- ◆ mais essentiellement des accidents légers

■ Routes nationales

- ◆ Enjeux sur la N184: taux d'accidents assez élevé et 11 ZAAC 

■ Routes départementales

- ◆ Taux d'accidents souvent élevés
- ◆ 1 tiers du coût total de l'insécurité
- ◆ Les enjeux concernent principalement la D190 (78), la D308 (78/95).

Estimation de l'impact de l'aménagement

Méthode et hypothèses

- Évaluation à l'horizon 2020
- Scénarios:
 - ◆ Un scénario de référence (« fil de l'eau »)
 - ◆ Les scénarios de prolongement: 
- Évolution du trafic
 - ◆ étude de trafic commune aux différents études d'impacts
- Niveau de sécurité en 2020
 - ◆ Évolution générale de l'insécurité : décroissance du risque de 6,3% / an)
 - ◆ Voies en service :
 - ◆ prolongement du risque actuellement observé sur la voie
 - ◆ Voies nouvelles / Francilienne :
 - ◆ risque moyen constaté sur les voies similaires en IDF, corrigé de l'évolution générale du risque

Indicateurs d'évaluation

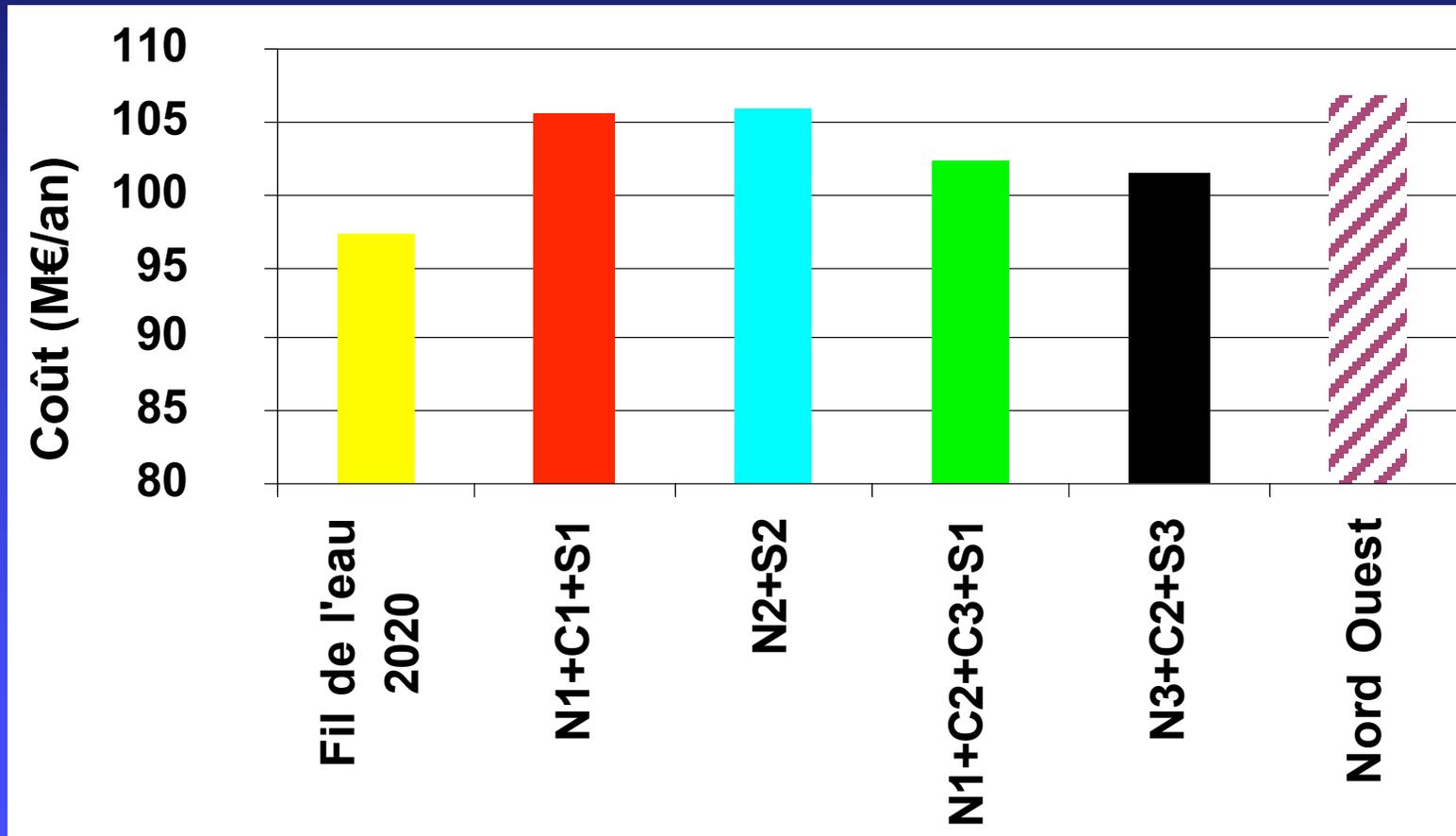
■ Coût de l'insécurité

◆ Valeurs « tutélares »

- Accident mortel : 1,3 M€
- Accident grave : 0,2 M€
- Accident léger : 0,04 M€

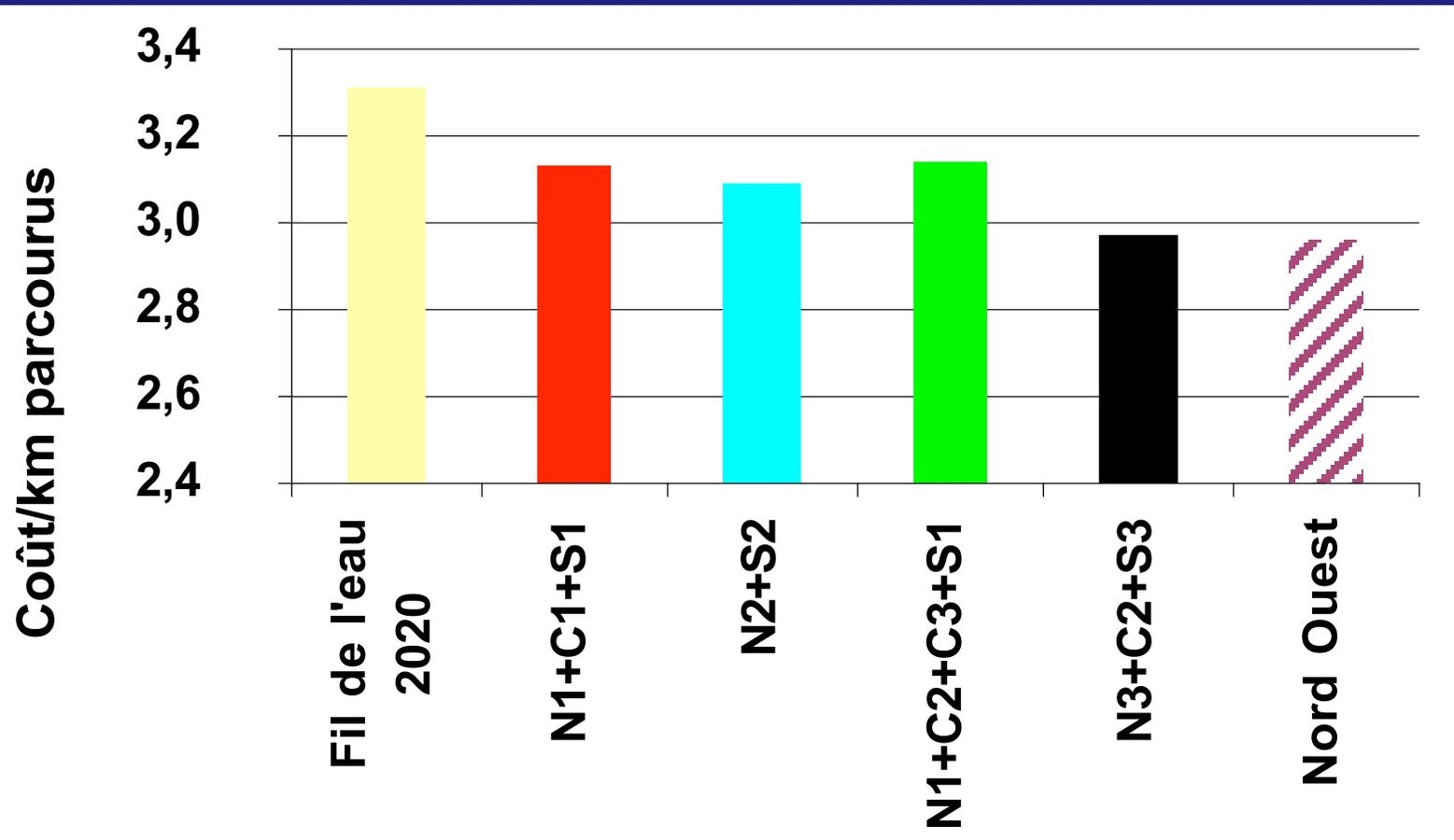
Résultats (1/2)

Indicateur d'enjeux: coût total de l'insécurité



Résultats (2/2)

Coût de l'insécurité / parcours total réalisé



Conclusions et explications

- Scénarios de prolongement :
 - ◆ Une réduction du risque individuel
 - ◆ Une augmentation du coût de l'insécurité (enjeux)
 - ◆ Des écarts relativement modérés
 - ◆ Bilan le plus favorable pour le scénario *noir* (ASP de la N184)
 - ◆ Scénarios au sud-est de Cergy (rouge, vert, bleu) peu différents en termes de sécurité
- Explications:
 - ◆ Trafic reporté
 - ◆ Allongement de parcours (*nord ouest*)
 - ◆ Amélioration de la sécurité sur N184 si ASP
- Limites de l'étude
 - ◆ Pas de prise en compte des possibilités de requalification
 - ◆ Non prise en compte de la baisse de trafic diffuse

Les autoroutes sont-elles vraiment plus sûres que les autres routes ?

Valeurs IDF (1999-2003)

- Taux d'accidents mortels
- Taux d'accidents graves
- Taux d'accidents légers

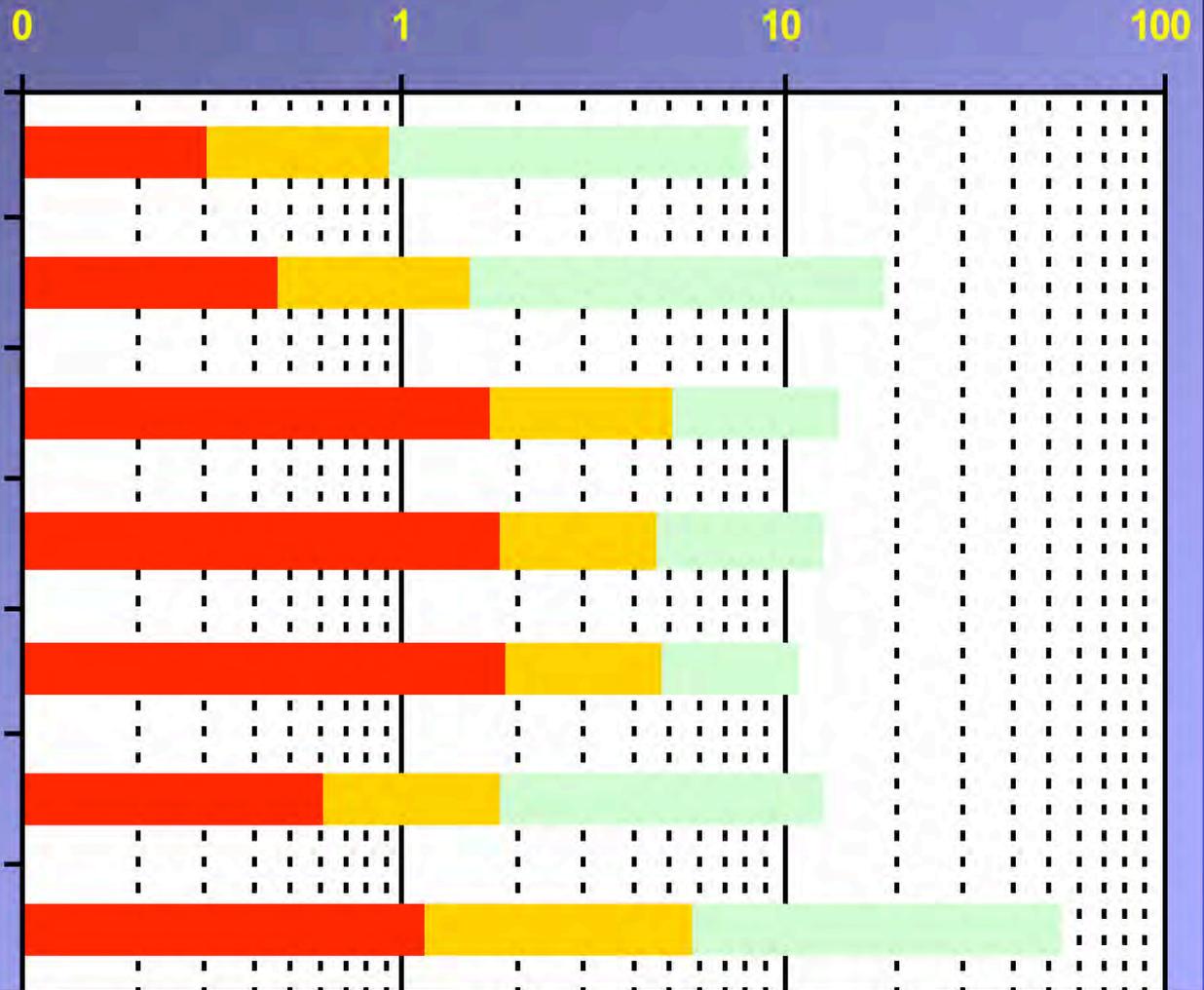
Autoroute de dégagement

RN interurbaine à 2 voies

RN interurbaine à 3 voies

RN interurbaine à 4 voies

RN interurbaine à 2x2v



Merci de votre attention

Qualité de l'air : la méthode

1. **Mesures sur le terrain**
(dioxyde d'azote, benzène)
2. **Évaluation des concentrations**
(émissions et météorologie)
3. **Comparaison des variantes**
(Indice Population - Pollution)
4. **Calcul du coût de la qualité de l'air et de l'effet de serre**

Trois scénarios

- Situation actuelle (2003)
- Situation de référence (2020 sans projet)
- Situation 2020 avec projet (5 tracés)

Les résultats

- Avec ou sans projet en 2020 :
la qualité de l'air est améliorée
- Avec le projet :
les objectifs de qualité sont respectés
sauf dioxyde d'azote et PM10 près des routes

Moyens de protection contre la pollution

□ Piéger la pollution :

Rideaux de végétation et jardins filtrants

Revêtements en oxyde de titane

□ Retenir la pollution :

Obstacles physiques (écrans anti-bruit)

Étude Air complémentaire

- Zone d'étude élargie : + 200 000 personnes
- Pollution de fond = région parisienne
- Résultats comparés avec le terrain

Indice Pollution - Population

- Benzène et PM10 :

pas de population exposée à des dépassements de l'objectif qualité

- Dioxyde d'azote :

1 % de la population exposée à un dépassement de l'objectif qualité

Évaluation économique du projet

Situation avec projet / Situation de référence

□ Coût de la pollution :

+ 12 %

+ 10 millions d'euros

□ Coût de l'effet de serre :

+ 15 %

+ 4 millions d'euros

Les émissions

- ❑ Situation de référence / situation actuelle :
baisse des polluants
- ❑ Tracé bleu : proche du scénario de référence
- ❑ Tracé violet : émissions les plus importantes

Les concentrations

- ❑ Benzène et PM10 (avec et sans projet) :
niveaux < objectifs de qualité en 2020
- ❑ NO2 (avec et sans projet) :
niveaux > objectifs , près des routes
- ❑ Pour tous les polluants (tous tracés):
à partir de 300 m = pollution de fond

Étude Air complémentaire

- Zone d'étude élargie : + 200 000 personnes
- Pollution de fond = région parisienne
- Résultats comparés avec le terrain

Les émissions

- ❑ Situation de référence / situation actuelle :
baisse des polluants
- ❑ Tracé bleu : proche du scénario de référence
- ❑ Tracé violet : émissions les plus importantes

Les concentrations

- ❑ Benzène et PM10 (avec et sans projet) :
niveaux < objectifs de qualité en 2020
- ❑ NO2 (avec et sans projet) :
niveaux > objectifs , près des routes
- ❑ Pour tous les polluants (tous tracés):
à partir de 300 m = pollution de fond