



Résumé

Les études de trafic montrent que le tracé **rouge** est celui qui permettrait de soulager le plus efficacement le réseau autoroutier francilien, mais les effets du tracé **bleu** seraient très semblables comme ceux des tracés **vert** et **noir**, avec des performances légèrement moindres. Le tracé **violet** est difficilement comparable aux autres, puisqu'il est plus orienté est-ouest que nord-sud. La réalisation du projet se traduit par des gains de temps très évidents pour la desserte des pôles économiques\* de l'Île-de-France. Le scénario **rouge** est, à cet égard, celui qui offre les meilleures performances. Le scénario **bleu** a des performances assez proches, tandis que les scénarios **violet**, **vert** et **noir** ont des résultats plus modestes. Au vu des résultats d'ensemble des études, le tracé **violet** répond moins aux objectifs du prolongement de la Francilienne. Les effets du projet sur l'environnement et le cadre de vie ont été étudiés et les enjeux écologiques évalués. Des mesures sont, en particulier, prévues pour limiter la perception du bruit et les effets du projet sur le paysage urbain ou naturel, préserver la qualité des eaux mais aussi prendre en compte les risques naturels et technologiques. Les études montrent que les émissions polluantes diminuent en 2020 pour tous les polluants - principalement à cause de la modernisation du parc automobile - à l'exception du dioxyde de carbone, qui participe à l'effet de serre.

### 1. L'analyse des études de trafic, selon les différents scénarios d'aménagement présentés au débat public.

- Le trafic selon les différents scénarios d'aménagement.

**Le tracé rouge "rive droite-Chanteloup"**. D'après les études de trafic, le scénario **rouge** permettrait de soulager efficacement le réseau autoroutier francilien : il déchargerait en effet l'autoroute A86 et les radiales\* qui la desservent (les autoroutes A1, A15, A14 et A13 entre Rocquencourt et le boulevard périphérique parisien). Cependant, ce report augmenterait le trafic sur l'autoroute A13, entre les échangeurs d'Orgeval à

l'extrémité sud de la zone d'étude\* et celui de Rocquencourt à l'est.

En outre, ce tracé permettrait de réduire le trafic de la RN 184 : au nord, entre l'autoroute A115 et le nouvel échangeur au niveau d'Eragny-sur-Oise; au sud de l'échangeur avec la RD30 (avec une réduction de 20% à 25% du trafic).

**Le tracé violet au nord-ouest de Cergy.** Le tracé **violet** a des effets qui ne sont pas toujours comparables à ceux des autres scénarios, puisqu'il est plus orienté est-ouest que nord-sud. Par voie de conséquence, il ne permet pas, par exemple, de délester la RN184 de son trafic.

On constate qu'il disperserait le trafic sur une plus large zone que les scénarios du fuseau sud-est. Et, globalement, son attrait serait moindre que celui des autres tracés, puisque le trafic le plus élevé empruntant à l'heure de pointe\* le tracé **violet** (sur la section entre la RN184 et la RN14) serait d'environ 20% inférieur à celui des autres scénarios.

**Le tracé bleu par la plaine de Pierrelaye et la forêt de Saint-Germain-en-Laye.** Le trafic et les effets, sur les autres voies, du tracé **bleu** seraient très semblables à ceux du tracé **rouge**.

Le tracé **bleu** est plus proche, dans sa partie sud, de la RN184 que les tracés **rouge** et **vert**. Il drainerait donc un peu plus de trafic de la RN184 que le tracé **rouge**. En revanche, au nord, le tracé **bleu** permettrait un délestage moindre de la RN184. Globalement, le délestage sur tout le linéaire\* de la RN184 serait similaire à celui du tracé **rouge**.

Ce scénario inclut un nouvel échangeur avec l'autoroute A14, à environ trois kilomètres de l'échangeur actuel A13-A14 à Orgeval; ceci entraînerait un mouvement est-ouest indirect, via ces deux échangeurs, pour les usagers désirant

rejoindre l'autoroute A13.

**Le tracé vert "Eragny-Achères-Carrières-sous-Poissy"**. Le scénario **vert** est essentiellement constitué de tronçons nouveaux, auxquels s'ajoute une section intermédiaire existante réaménagée (la RN184 entre les croisements avec la RD55 au niveau d'Eragny et la RD30 au niveau d'Achères).

Les études de trafic montrent que ce scénario attirerait un trafic du même ordre de grandeur que le scénario **rouge**. Le tracé **vert** permettrait également de soulager l'autoroute A86 et les radiales\* qui la desservent (les autoroutes A1, A15, A14 et A13 entre Rocquencourt et le boulevard périphérique) et augmenterait le trafic sur l'autoroute A13, entre les échangeurs d'Orgeval et de Rocquencourt. Le projet entraînerait enfin une réduction de trafic d'environ 50% sur la RN184 dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

**Le tracé noir: le réaménagement de la RN184.**

Le scénario **noir** implique un aménagement sur place de la RN184 sur l'ensemble de l'itinéraire, avec l'ajout d'un tronçon neuf d'environ deux kilomètres, entre la RN184 (au niveau de la RD190) et l'autoroute A14, où un nouvel échangeur serait construit. Comme dans le scénario **bleu**, le nouvel échangeur avec l'autoroute A14, à environ trois kilomètres de l'échangeur actuel A13-A14 à Orgeval, entraînerait un mouvement indirect via ces deux échangeurs pour les usagers désirant rejoindre l'A13. Les études de trafic font apparaître que le trafic sur la RN184 réaménagée serait supérieur au trafic sur les autres tracés. Cependant, il reste inférieur à la somme des trafics sur la RN 184 non réaménagée et sur le projet dans les autres scénarios. Le scénario **noir** entraîne les mêmes effets sur le trafic régional et local que les autres scénarios, mais de manière moins prononcée.

Tracé rouge "rive droite-Chanteloup"	Tracé violet "nord-ouest de Cergy"	Tracé bleu "plaine de Pierrelaye-forêt de Saint-Germain-en-Laye"	Tracé vert "Eragny-Achères-Carrières-sous-Poissy"	Tracé noir "réaménagement de la RN 184"
105700	78500	111500	104300	127200

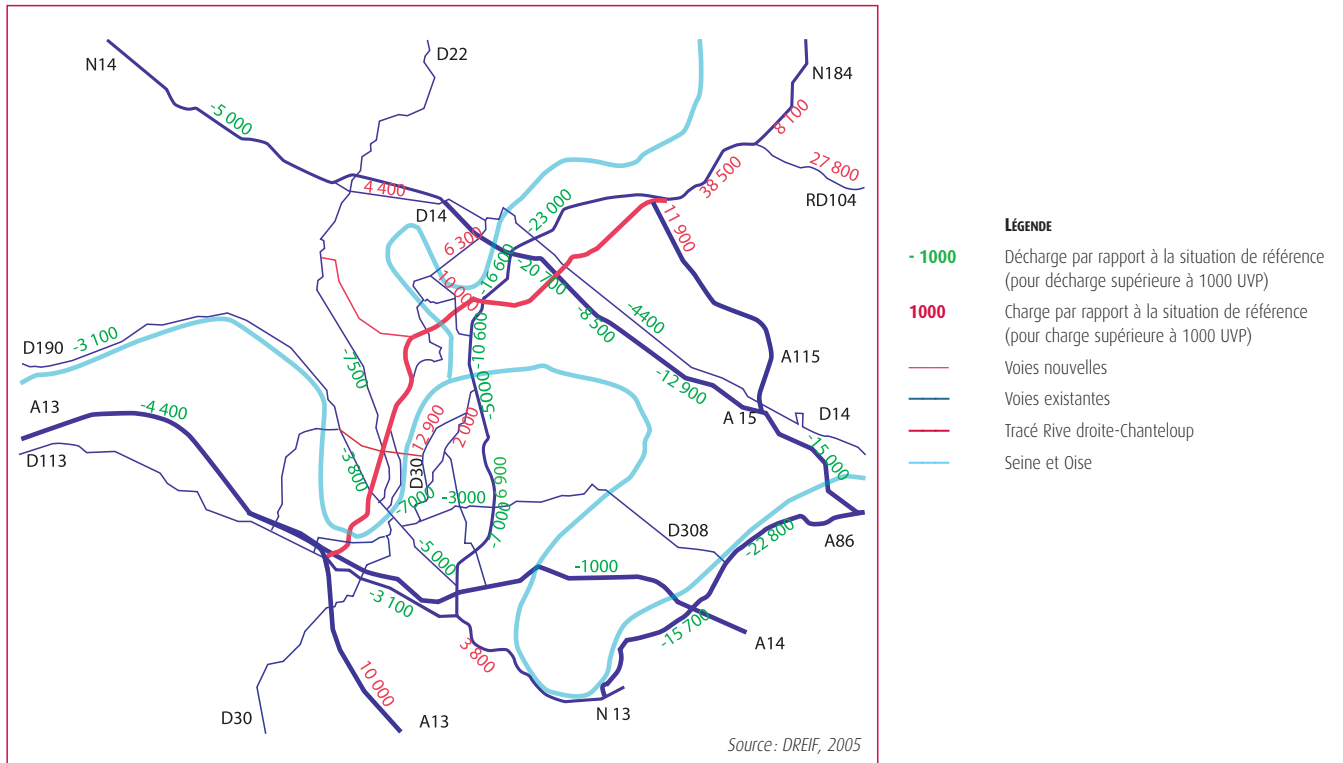
Trafic moyen journalier annuel dans les deux sens de circulation selon les différents scénarios.

### Fiabilité des modes de calcul relatifs aux études de trafic.

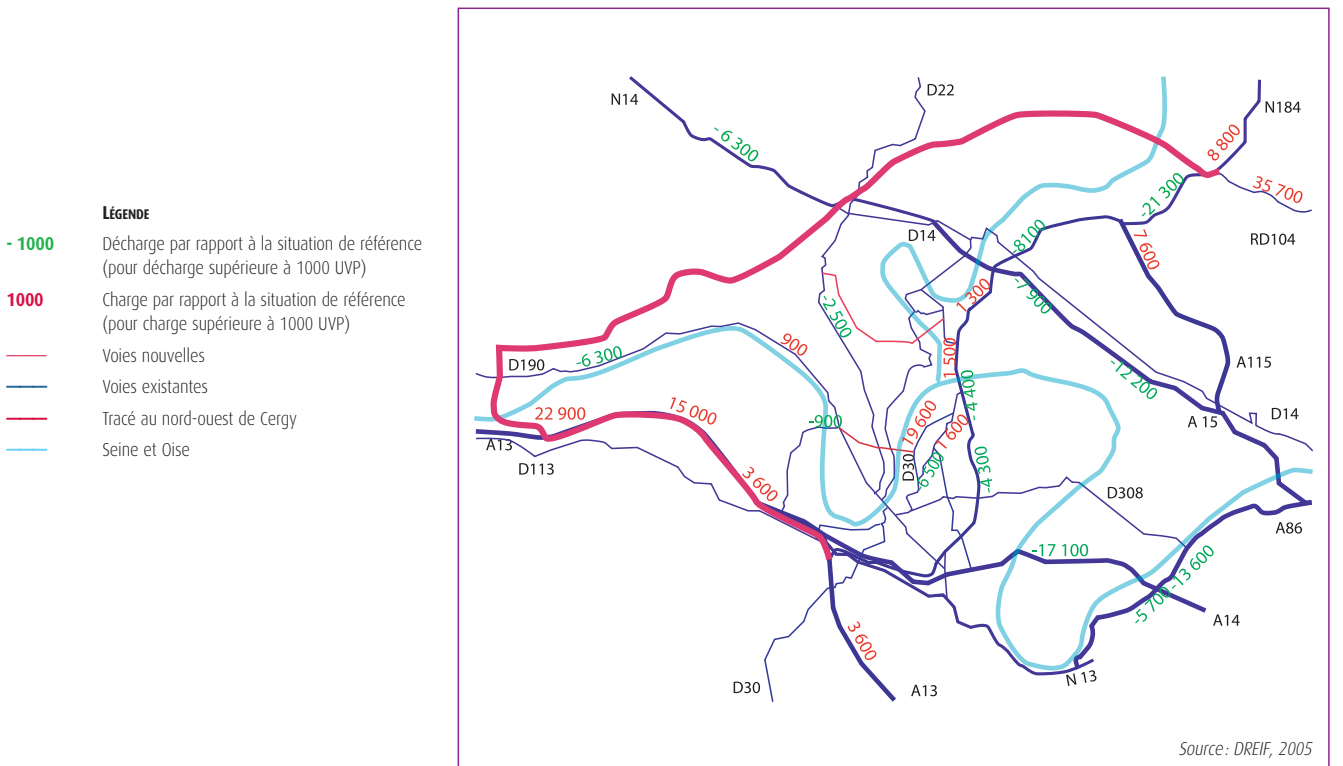
En 1998, la Cour des comptes a posé au ministère de l'Équipement la question de la fiabilité des modes de calcul utilisés par ses services. Pour y répondre, le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) du ministère a mené des investigations concernant les études de comparaison des trafics attendus et constatés sur 35 dossiers de liaisons autoroutières. Cette étude a conclu que près de 25% des prévisions peuvent être considérées comme excellentes (moins de 10% d'écart) et plus de 40% comme correctes (moins de 25% d'écart). Les écarts constatés se répartissent à peu près également entre sous-estimation et sur-estimation, avec une légère tendance à la sous-estimation du trafic (près de 55% des cas).

Les prévisions de trafic à long terme constituent un exercice techniquement difficile, dépendant fortement d'hypothèses macroéconomiques. Le maître d'ouvrage\* présente donc les résultats de ces études avec modestie, mais en cherchant à présenter le plus clairement possible l'ensemble des hypothèses qu'il a retenues pour mener à bien les calculs.

Charges et décharges du trafic routier à l'horizon 2020 par rapport au scénario de référence avec hypothèse des tracés présentés au débat.



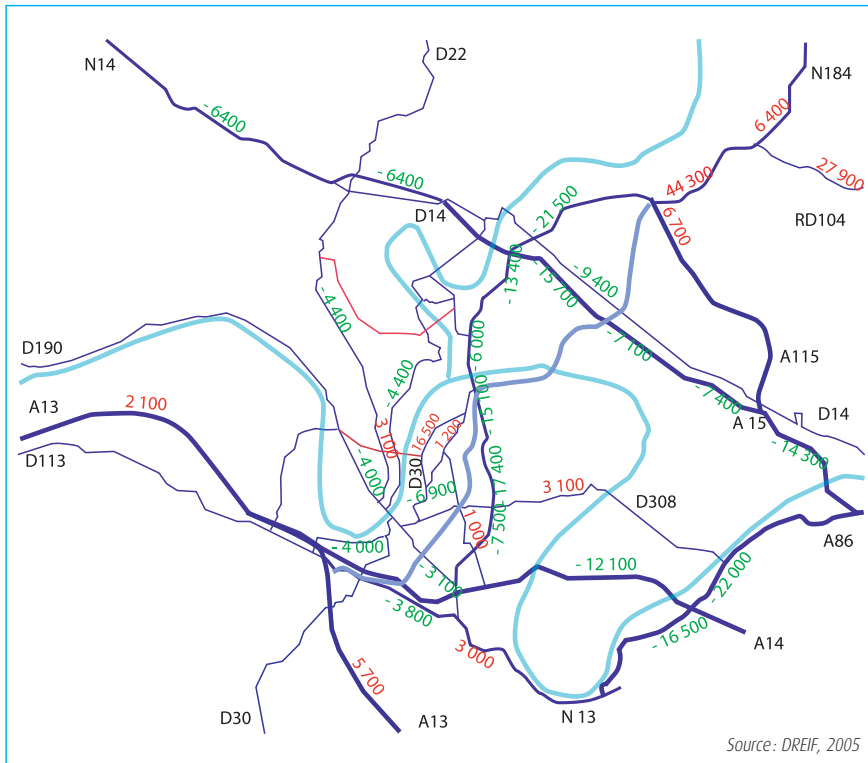
Charges et décharges de trafic routier à l'horizon 2020 par rapport au scénario de référence avec l'hypothèse d'un tracé rouge "rive droite-Chanteloup" (en TMJA).



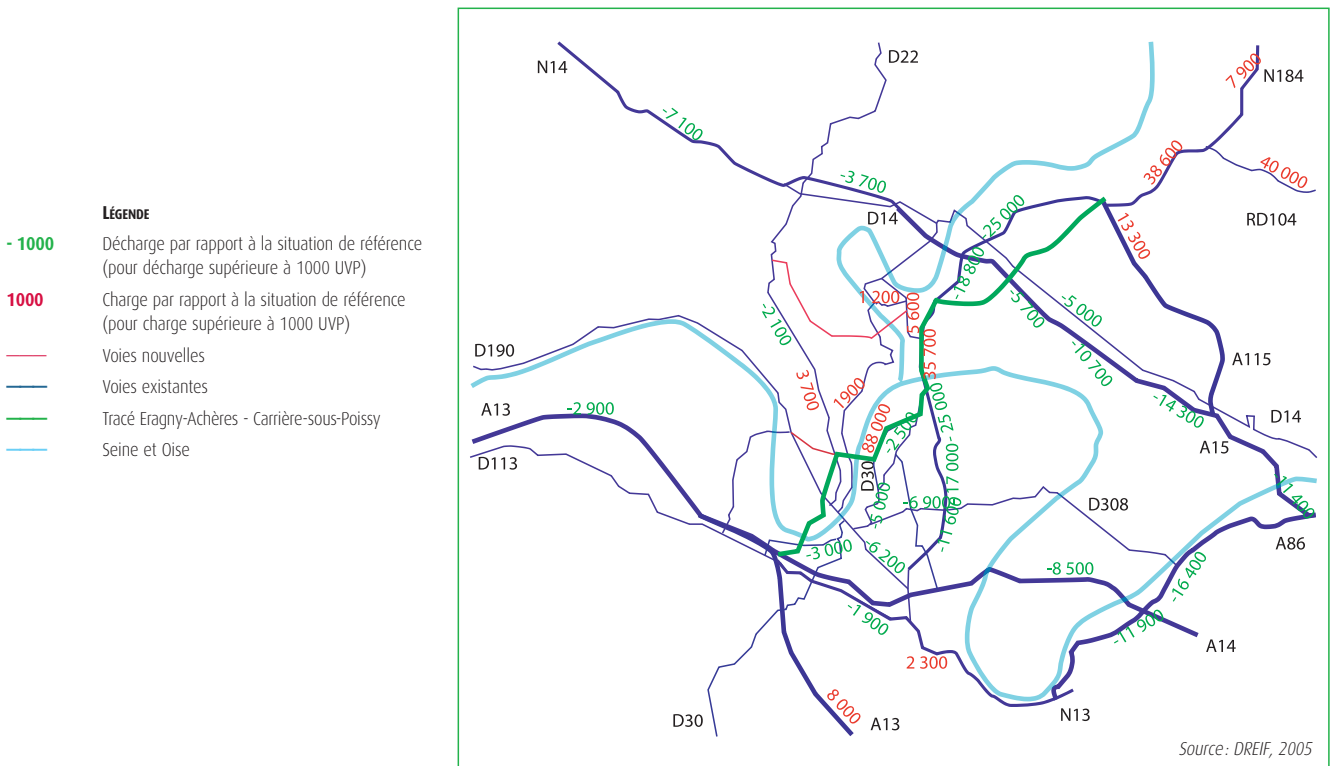
Charges et décharges de trafic routier à l'horizon 2020 par rapport au scénario de référence avec l'hypothèse du tracé violet "nord-ouest de Cergy" (en TMJA).

# La Francilienne

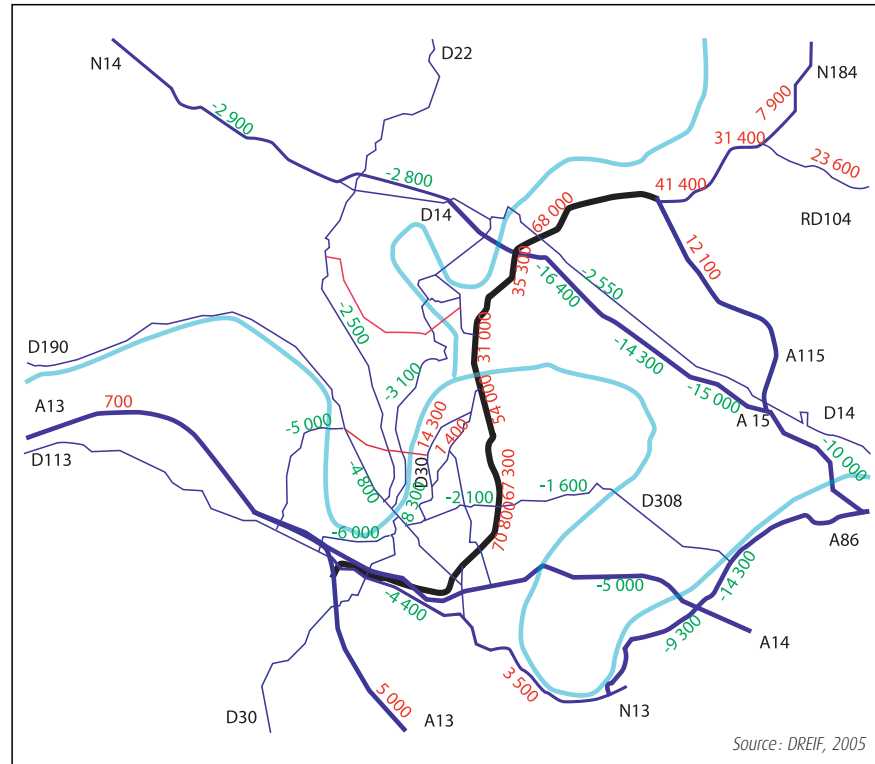
le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



Charges et décharges de trafic routier à l'horizon 2020 par rapport au scénario de référence avec l'hypothèse du tracé **bleu**, scénario par la plaine de Pierrelaye et la forêt de Saint-Germain-en-Laye (en TMJA).



Charges et décharges de trafic routier à l'horizon 2020 par rapport au scénario de référence avec l'hypothèse du tracé **vert** "Eragny - Achères - Carrières-sous-Poissy" (en TMJA).

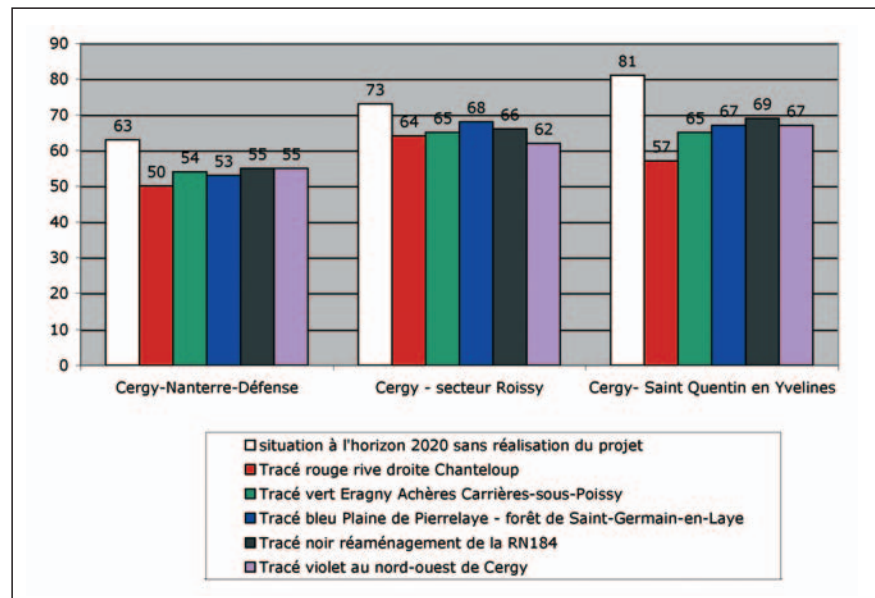


Source: DREIF, 2005

### LÉGENDE

- 1 000 Décharge par rapport à la situation de référence (pour décharge supérieure à 1 000 UVP)
- 1 000 Charge par rapport à la situation de référence (pour charge supérieure à 1 000 UVP)
- Voies nouvelles
- Voies existantes
- Tracé réaménagement de la RN184
- Seine et Oise

Charges et décharges de trafic routier à l'horizon 2020 par rapport au scénario de référence avec l'hypothèse du tracé noir, "réaménagement de la RN184" (en TMJA).



Temps de parcours en minutes entre les pôles de développement de l'Ile-de-France en 2020. Source: DREIF, 2005.

### • Quels gains de temps et d'accessibilité pour les pôles de développement ?

Le prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval répond aussi à la nécessité de mieux desservir les pôles économiques. Il permettrait d'améliorer les liaisons entre les départements du Val-d'Oise et des Yvelines, entre les pôles de Roissy-Charles-de-Gaulle, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les gains de temps envisageables ont été calculés à partir d'évaluations du temps de parcours entre les secteurs de Cergy, Nanterre, Roissy, Saint-Quentin-en-Yvelines et du Vexin.

À partir de la zone de Cergy, les scénarios rouge, bleu, vert et noir permettraient des gains de temps importants pour les déplacements vers l'est du Val-d'Oise, mais également vers les Yvelines et vers la proche couronne parisienne. Ces gains seraient toutefois plus limités pour le scénario noir.

À partir de Nanterre-La Défense, tous les scénarios, à l'exception du scénario violet, offriraient une meilleure accessibilité à la zone d'étude. Le gain de temps serait principalement lié à de meilleures conditions de circulation sur l'autoroute A86 ainsi que sur les radiales desservant cette rocade.

Depuis Saint-Quentin-en-Yvelines, le projet permet de diminuer les temps de parcours vers les zones du nord-ouest de l'Ile-de-France, mais de façon plus limitée à l'heure de pointe du soir en raison de la congestion du réseau routier. La desserte de Chanteloup par la liaison associée aux ponts de Triel et d'Achères, couplée pour certains des scénarios à la traversée de la boucle par le prolongement de la Francilienne (rouge et vert), permettrait d'améliorer les temps d'accès à cette zone.

Depuis le Vexin, le scénario violet offrirait les gains de temps de parcours les plus importants. Mais, le choix de ce tracé se traduirait très vraisemblablement par l'augmentation de la pression de l'urbanisation sur le parc naturel régional du Vexin.

La réalisation du projet de prolongement de la Francilienne se traduit par des gains de temps très évidents pour la desserte des pôles économiques de l'Ile-de-France.

Le scénario rouge est, à cet égard, celui qui offre les meilleures performances. Les autres scénarios ont des résultats plus modestes, mais qui restent appréciables.

### • Les effets des différents scénarios sur l'organisation du réseau de voiries.

La saturation du réseau routier de l'Ile-de-France provoque le report d'une partie des trafics longue distance sur des voies locales dont ce n'est pas la fonction. Le projet a, en particulier, pour objectif de faciliter la circulation sur la voirie secondaire en ramenant le trafic de transit et d'échange sur les voies rapides urbaines, qui ont vocation à l'acheminer.

Actuellement, 9 % du trafic situé sur le réseau primaire et secondaire (réseau routier hors voirie rapides urbaines) est sur un tronçon saturé ou en limite de saturation. Ce pourcentage passerait à 19 % à l'horizon 2020 sans prolongement de la Francilienne.

La réalisation du projet permettrait d'agir de manière significative sur cette situation. Les scénarios rouge, vert et bleu seraient alors les plus efficaces puisque les pourcentages de trafic longue distance sur des routes primaires ou secondaires saturées ou en limite de saturation, seraient ramenés respectivement à 13 et 12 %.

### • Les effets du projet sur le trafic de transit et d'échange.

Le prolongement de la Francilienne, en acheminant les trafics de transit et d'échange de la zone d'étude, permet de soulager les voies secondaires qui sont destinées en priorité à la desserte locale des territoires qu'elles traversent.

Le tracé violet attire un trafic de transit inférieur à celui que drainerait le tracé rouge mais supérieur à celui des autres tracés, sans pour autant soulager le réseau proche de la RN184 actuelle.

En revanche, les trafics internes sont nettement plus faibles sur le tracé violet que sur les autres tracés. Pour le trafic interne à la zone d'étude, c'est le scénario noir qui attire les volumes les plus importants : il cumule en effet les fonctions de l'infrastructure actuelle et celles du projet. Quant aux scénarios vert et bleu, ils attirent moins de trafic de transit et plus de trafic interne que le scénario rouge.

Au vu des résultats des études de trafic, le tracé violet passant au nord de Cergy-Pontoise répond moins bien aux objectifs assignés au prolongement de la Francilienne.

### • Les trafics de transit et d'échange sur la RN184.

Le trafic de transit. Sauf dans le cas du tracé noir, dans tous les scénarios présentés au débat et même en l'absence de réalisation du projet, les trafics de transit restent limités sur la RN184.

Le tracé noir basé sur le réaménagement de la RN184 attire un trafic de transit sur un itinéraire qui, dans le cas où l'infrastructure ne serait pas réalisée, n'en supporterait pas (trafics entre la RD30 et la RD308) ou peu (trafic entre les autoroutes A15 et A115) à l'horizon 2020.

	Tracé rouge	Tracé violet	Tracé vert	Tracé bleu	Tracé noir	Situation à l'horizon 2020 sans réalisation du projet
Pourcentage du trafic longue distance* sur des voies non autoroutières à saturation ou en limite de saturation	13 %	17 %	13 %	12 %	15 %	19 %

Niveau de saturation du réseau routier de la zone d'étude, hors voies rapides urbaines\*. Source: Etude de trafics DREIF, novembre 2005.

	Tracé rouge	Tracé violet	Tracé vert	Tracé bleu	Tracé noir
Transit	27 500	21 400	18 600	20 000	12 900
Echange	45 700	35 700	44 300	48 600	52 900
Interne	34 300	21 400	41 400	42 900	61 400
Total	105 700	78 500	104 300	111 500	127 200

Répartition des trafics moyens journaliers en uvp\*, en fonction des scénarios (dans les deux sens de circulation). Source: Etude de trafics DREIF, novembre 2005.

	Sans projet	Tracé rouge	Tracé violet	Tracé vert	Tracé bleu	Tracé noir
Transit	2 100	400	NS	1 000	300	13 900
Echange	35 800	17 000	27 400	16 200	19 400	67 800
Interne	45 000	41 100	46 400	39 100	40 200	64 100
Total	82 900	58 500	73 800	56 300	59 000	145 600

Les trafics moyens journaliers sur la RN184, entre les autoroutes A15 et A115, exprimés en unité de voiture particulière (uvp\*).

# La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



	Sans projet	Tracé rouge	Tracé violet	Tracé vert	Tracé bleu	Tracé noir
<b>Transit</b>	NS	100	NS	NS	NS	9 300
<b>Echange</b>	5 800	3 500	5 600	1 500	2 300	31 000
<b>Interne</b>	31 800	25 900	27 000	18 100	16 500	57 900
<b>Total</b>	37 600	29 400	32 600	19 600	18 800	98 200

Les trafics moyens journaliers sur la RN184, entre la RD30 et la RD30E (forêt de Saint-Germain-en-Laye), exprimés en unité de voitures particulière (uvp\*). NS = non significatif.

**Le trafic d'échange\***. Pour l'accueil des trafics d'échange\* sur la RN184 entre les autoroutes A15 et A115 et au nord de la RD308, les tracés **rouge**, **vert** et **bleu** ont des performances comparables.

Le trafic d'échange\* sur la RN184 est très limité au sud de la boucle de la Seine. Ceci est particulièrement vrai dans le cas des tracés **rouge**, **vert** et **bleu** (entre 1 500 et 3 000 véhicules par jour); pour le tracé **violet**, ce trafic d'échange\* reste identique à ce qu'il serait à l'horizon 2020 sans réalisation du projet (de l'ordre de 5 800 véhicules par jour). Par contre, le tracé **noir** accueillerait un trafic d'échange\* sur la RN184 beaucoup plus important.

## 2. Le scénario en rive droite, retenu par décision ministérielle en 1997 : le tracé **rouge** "Éragny-Chanteloup"

### • Les caractéristiques du tracé.

Arrêté par la décision ministérielle du 27 janvier 1997, le tracé **rouge**, long de 22 kilomètres, relie Méry-sur-Oise à Orgeval en passant par Éragny-sur-Oise et la boucle de Chanteloup.

Constitué d'une voie nouvelle à 2x2 voies, élargissable à 2x3 voies, il est composé de la combinaison de trois tronçons.

**Nord 1 (ou N1)**. Ce tronçon, long de 8,5 kilomètres, prend son origine au niveau de l'échangeur entre l'autoroute A115 et la RN184, contourne Pierre-laye par l'ouest avant de franchir l'autoroute A15, traverse Éragny-sur-Oise pour aboutir au sud d'Éragny-sur-Oise au niveau de l'échangeur actuel entre la RN184 et la RD48E.

Il assure des échanges avec :

- l'autoroute A115 et la RN184 à Méry-sur-Oise,
- la future voie d'accès au Parc d'activités des Béthunes de Saint-Ouen-l'Aumône,
- l'autoroute A15 à Pierre-laye,
- la RN184 et la RD 48° à la limite d'Éragny-sur-Oise, de Neuville-sur-Oise et de Conflans-Sainte-Honorine.

**Centre 1 (ou C1)**. Ce tronçon, long de 8 kilomètres depuis le sud d'Éragny-sur-Oise, traverse Neuville-sur-Oise, franchit l'Oise au niveau du pont de la RD55, passe en extrémité de Maurecourt et dans le coteau de l'Hautil à Andrésy pour atteindre le milieu de la boucle de Chanteloup à la hauteur de l'échangeur avec la future voie départementale est-ouest.

Il assure des échanges avec :

- la RD203 à Neuville-sur-Oise,
- la RD55 à Maurecourt et Jouy-le-Moutier,

- la future voie primaire V88 de l'agglomération de Cergy-Pontoise à Maurecourt,
- la future voie départementale est-ouest à Carrières-sous-Poissy.

**Sud 1 (ou S1)**. Ce tronçon, long de 5,5 kilomètres depuis le milieu de la boucle de Chanteloup, traverse Carrières-sous-Poissy, franchit la Seine au-dessus de l'île des Migneaux, remonte le vallon séparant la cité de la Coudraie à Poissy des parcs des châteaux de Fauveau et des Migneaux à Villennes-sur-Seine et se raccorde finalement à l'échangeur d'Orgeval (A13/A14).

Il assure des échanges avec :

- la RD190 à Carrières-sous-Poissy,
- les autoroutes A13 et A14 à Orgeval.

### • Les fonctions de desserte du tracé.

Le tracé **rouge** dessert plusieurs agglomérations et pôles d'urbanisation (Pierre-laye, Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise, le sud de Cergy-Pontoise, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy et Poissy) et divers pôles\* d'activités (Béthunes et Liesse à Saint-Ouen-l'Aumône, Bellevues à Éragny-sur-Oise, Boutries et l'université de Neuville-sur-Oise, la plaine de Carrières, les usines Peugeot à Poissy).



Église de Maurecourt.



Exemple de viaduc sur l'A14, à Carrières-sur-Seine.



Exemple de tranchée couverte en milieu urbain, sur l'A14 à Carrières-sur-Seine.

	Tranchée couverte	Tranchée semi-couverte	Viaduc couvert	Viaduc non couvert	Section courante et en déblai*	Section courante et au sol ou en remblai*
<b>Tracé rouge Éragny-Chanteloup</b>	5,25 km	1,55 km	1,2 km	1 km	11,15 km	1,85 km



**Tronçon NORD 1**

Les représentations graphiques de l'ensemble des tracés sont plus précises que le niveau de détail des études actuelles. Les études ultérieures pourraient apporter des modifications des caractéristiques des tracés.

Source: IGN - Orthophoto, 2003.

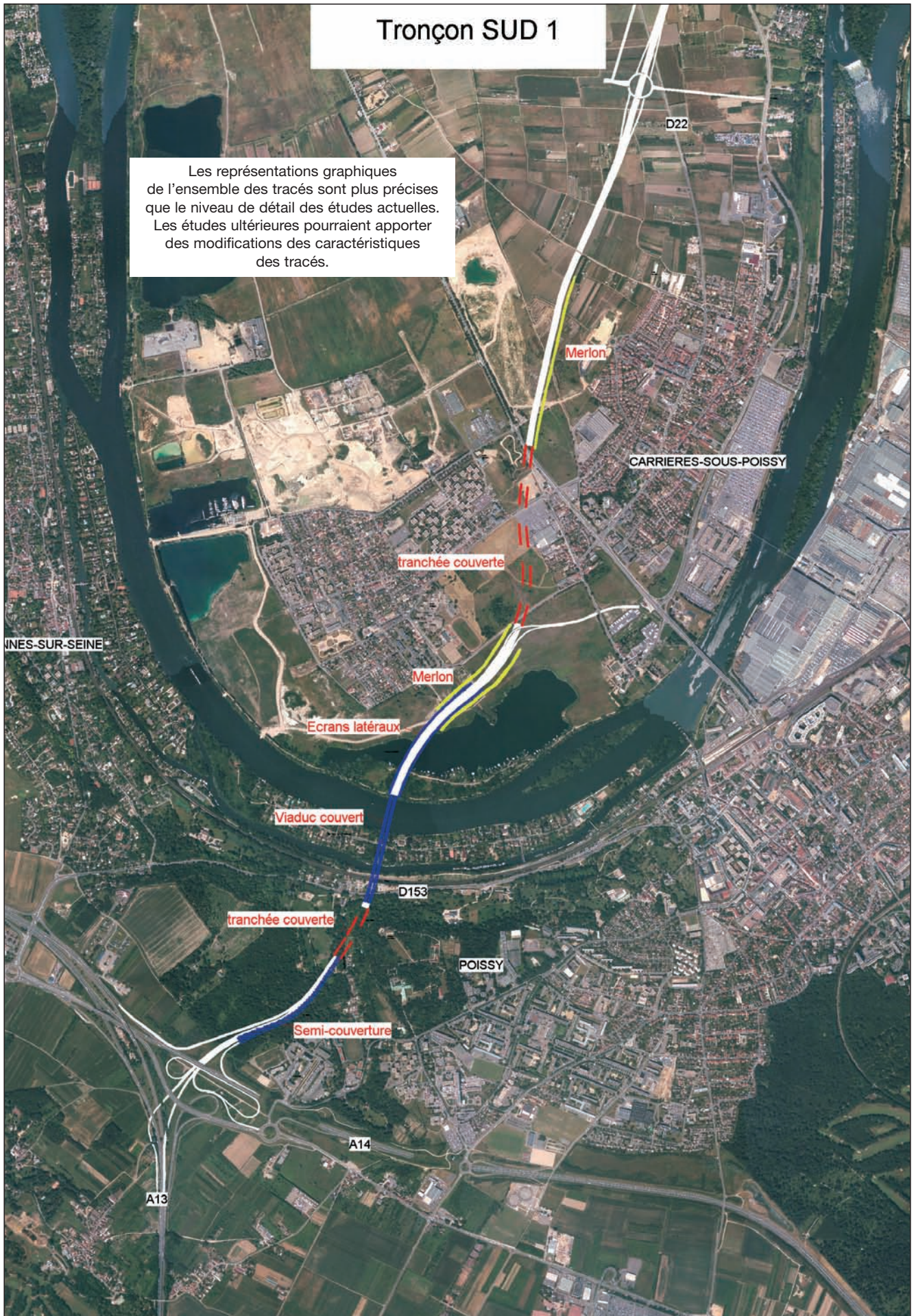
# Tronçon CENTRE 1



Source : IGN - Orthophoto 2003.

## Tronçon SUD 1

Les représentations graphiques de l'ensemble des tracés sont plus précises que le niveau de détail des études actuelles. Les études ultérieures pourraient apporter des modifications des caractéristiques des tracés.



Source : IGN - Orthophoto 2003.



### 3. Le tracé violet au nord-ouest de Cergy, étudié en 1998.

#### • Les caractéristiques du tracé.

D'une longueur de 56 kilomètres, le tracé violet prend son origine au niveau de l'échangeur RN184-RD104 (La Francilienne) de Villiers-Adam, franchit la vallée de l'Oise en passant au nord de Mériel, au nord d'Ennery, et au sud-est de Boissy-l'Aillerie, contourne par le nord l'agglomération

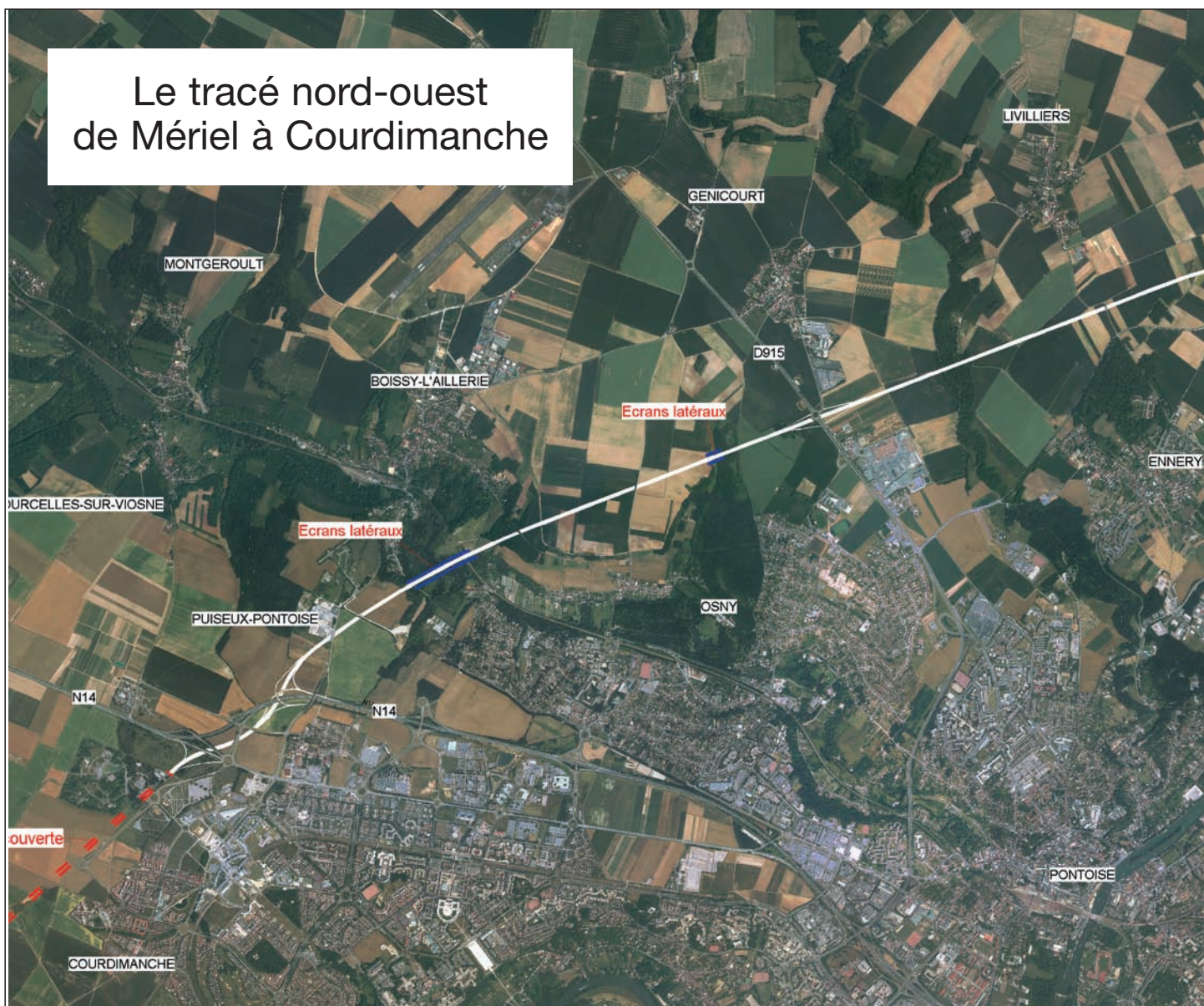
de Cergy-Pontoise puis se poursuit jusqu'au nord-ouest de Gargenville. Il traverse ensuite la Seine puis la Mauldre avant de se raccorder à l'autoroute A13 pour rejoindre l'échangeur d'Orgeval (A13/A14).

Il se compose ainsi de 41,5 kilomètres de voies nouvelles à 2x2 voies élargissables à 2x3 voies et de 15,5 kilomètres de voies existantes.

Le tracé violet assure des échanges avec :

- la RN184 à Villiers-Adam,
- la RD928 entre Auvers-sur-Oise et Hérouville,
- la RD915 au sud de Géricourt,
- la RN14 à l'ouest de Puiseux-Pontoise,
- la RD28 à Tessancourt-sur-Aubette,
- la RD913 au nord de Meulan,
- la RD190 entre Gargenville et Issou,
- l'autoroute A13 à l'est d'Épône.

	Tranchée couverte*	Tunnel	Viaduc non couvert	Section courante et en déblai*	Section courante et en remblai* ou au sol	Autoroute A13
<b>Tracé violet nord-ouest</b>	3,05 km	3,6 km	3,35 km	28,2 km	2,3 km	15,5 km



Source: IGN - Orthophoto, 2003.