

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



8. Les effets d'un prolongement de la Francilienne sur l'environnement et le cadre de vie.

• Les effets sur le niveau de bruit.

La réglementation impose au maître d'ouvrage* de veiller à ce que les niveaux du bruit subi par les riverains d'une infrastructure* routière nouvelle n'excèdent pas, s'ils sont précédemment en zone d'ambiance sonore modérée, 60 décibels²⁶ pendant la journée (entre 6 heures et 22 heures) et 55 décibels* pendant la nuit (entre 22 heures et 6 heures).

Les mesures envisagées pour limiter la perception du bruit consistent à réaliser des protections: couvertures, semi-couvertures (couverture d'une seule chaussée de circulation), écrans et buttes de terre. Ces protections pourront être complétées par des isolations de façades si, très ponctuellement, des riverains restent soumis à un niveau de bruit supérieur aux objectifs diurne et nocturne de 60 et 55 décibels*.

Ces protections peuvent combiner d'autres fonctions: les couvertures contribuent à favoriser l'unité urbaine ou l'intégration dans un environnement particulièrement sensible et modifient les conditions de la dispersion de la pollution atmosphérique.

• Les protections pour l'habitat.

Plusieurs tronçons des tracés étudiés sont proches de zones habitées qu'il faudra protéger des nuisances sonores causées par l'infrastructure* et le trafic qu'elle supporterait.

Le **tracé nord-ouest (tracé violet)**, bien qu'éloigné des agglomérations, passe à proximité de zones habitées: la vallée de l'Oise au nord de Mériel, les zones résidentielles de Courdimanche, les quartiers nord de Gargenville et d'Issou. Pour limiter les nuisances sonores au droit de ces zones, un tunnel de 3600 mètres pour le franchissement de la vallée de l'Oise, des tranchées couvertes de 1500 mètres au sud de la RN14 et de 800 mètres entre les habitations nord de Gargenville et d'Issou seraient réalisés.



Les Hautes Bornes.

Le **tronçon Nord 1 ou N1 (tracés rouge et vert)** passe à proximité du lotissement des Grouettes à Pierrelaye, du lotissement des Buttes Blanches à Herblay et traverse Eragny-sur-Oise entre la RN184 et les Hautes Bornes. Pour protéger les résidents des nuisances sonores, plusieurs protections devraient être réalisées: une couverture de 200 mètres sur le viaduc du ru de Liesse, une semi-couverture de 350 mètres au droit des Buttes Blanches et deux couvertures d'un total de 2100 mètres dans la traversée d'Eragny séparées par une ouverture de 100 mètres de long.

Le **tronçon Nord 2 ou N2 (tracé bleu)** traverse le coteau du Gaillon par une tranchée couverte*, puis franchit la Seine par un viaduc de 400 mètres dont 200 mètres sont couverts.



Le site du Gaillon.

Le **tronçon Nord 3 ou N3 (tracé noir)** utilise le tracé de la RN184 actuelle depuis Méry-sur-Oise jusqu'à l'entrée nord de Saint-Germain-en-Laye. Les zones urbanisées seraient protégées par des écrans acoustiques.

Le **tronçon Centre 1 ou C1 (tracé rouge)** passe sur le territoire des communes de Neuville-sur-Oise, d'Eragny, de Maurecourt, d'Andrésy et de Chanteloup-les-Vignes. Pour les protéger des nuisances sonores, il sera couvert sur 200 mètres à l'ouest de la RN184 et sur 500 mètres à l'ouest du passage sur l'Oise. Il comprendra ensuite une semi-couverture de 500 mètres au droit des Charvaux à Andrésy, qui se prolongera par deux couvertures d'un total de 1900 mètres à Andrésy et Chanteloup, séparées par une ouverture de 100 mètres de long.

Le **tronçon Centre 2 ou C2 (tracés vert et noir)** utilise le tracé de la RN184; il est équipé d'écrans acoustiques pour traverser Conflans-Sainte-Honorine et rejoindre la RD30 entre le sud de la Seine et le nord de la forêt de Saint-

Germain-en-Laye.

Le **tronçon Centre 3 ou C3 (tracé vert)** emprunte la RD30 aménagée entre la RN184 et l'ouest d'Achères. 1500 mètres seraient réalisés en tranchée couverte* dans la traversée de la zone la plus urbanisée d'Achères.

Le **tronçon Sud 1 ou S1 (tracés rouge et vert)** traverse le centre de Carrières-sous-Poissy, franchit la Seine puis passe à proximité de La Coudraie à Poissy. La traversée de Carrières-sous-Poissy serait réalisée en tranchée couverte* (800 mètres), tandis que le franchissement de la Seine et de l'île des Migneaux se ferait par un viaduc, couvert sur 500 mètres. Le tronçon suit ensuite le vallon des Migneaux en tranchée couverte* (250 mètres) à hauteur des châteaux des Migneaux et de Villiers, puis en semi couverture* (700 mètres) au droit de la cité de la Coudraie.

Les **tronçons Sud 2 (S2) et Sud 3 (S3), (tracés bleu et noir)** ne traversent que peu de zones urbanisées. Celles-ci seront protégées par des écrans acoustiques ou paysagers.

• La méthode utilisée pour évaluer les enjeux écologiques et paysagers de la zone d'étude*.

Pour apprécier les enjeux écologiques de l'aire d'étude*, l'étude sur les milieux naturels réalisée pour le projet soumis au débat public définit quatre niveaux de valeur.

- La valeur forte est attribuée à des espaces à éviter ou qui nécessitent des mesures compensatoires très importantes. Cette catégorie regroupe les ZNIEFF* de type I peu dégradées, les stations d'espèces végétales protégées et les habitats naturels riches en espèces peu fréquentes.

- La valeur assez forte est attribuée à des espaces nécessitant des mesures d'accompagnement importantes pour compenser les impacts. Ce sont les ZNIEFF* de type II, les ZNIEFF* de type I dégradées et d'autres espaces naturels abritant quelques espèces animales ou végétales peu fréquentes.

- La valeur moyenne est attribuée à des espaces nécessitant des mesures d'accompagnement relativement simples pour compenser les impacts. Il s'agit surtout de zones naturelles dégradées présentant des potentialités écologiques assez faibles.

- La valeur faible est attribuée à des espaces qui *a priori* ne nécessitent pas la mise en place de mesures d'accompagnement au titre des milieux naturels (espaces agricoles, boisements dégradés, etc.).

* C'est l'unité utilisée en acoustique pour définir une échelle d'intensité sonore.

La méthode d'appréciation de la sensibilité des paysages vis-à-vis du passage du projet dépend à la fois de la qualité de vie qu'ils procurent et de la faisabilité des mesures d'insertion envisageables. L'étude paysagère a donc distingué trois degrés de sensibilité :

- les paysages classés "très sensibles" regroupent soit des sites emblématiques, parfois rares, à l'origine d'une identité paysagère forte (les massifs forestiers, certains paysages en bordure de Seine), soit des zones fortement urbanisées difficilement modifiables ;
- les paysages dits "sensibles" offrent des vues lointaines sans pour autant posséder des caractéristiques particulières (les espaces ouverts sous pression urbaine, les parcs naturels régionaux* et les espaces ruraux) ;
- les paysages "peu sensibles", susceptibles d'accueillir une infrastructure* routière sans que cela mette en péril leur identité (paysages industriels, zones d'activités et paysages mités).

• **Les effets des différentes composantes du projet sur les paysages et les espaces protégés et sensibles.**

Le tronçon Nord 1 ou N1 (tracés rouge et vert) franchit, au nord de l'autoroute A15, le ru de Liesse par un viaduc couvert de 200 mètres. Il passe en bordure de la partie ouest de la plaine de Pierrelaye, qui possède un intérêt ornithologique ponctuellement "assez fort". Il prend ensuite en compte, par l'aménagement d'une tranchée couverte*, des boisements périphériques urbains d'intérêt écologique "moyen" mais bordés d'habitations (boisements au lieu dit des Hautes Bornes et bois de Chasse-Marée) avant son raccordement sur la RN184. La mise en place de mesures de réduction des impacts (boisements compensatoires, plantations de haies de part et d'autre de l'infrastructure* en zone rurale) permettrait toutefois sa réalisation.

Le tronçon N1 est cohérent au plan paysager car il correspond à la limite d'urbanisation prévue par les communes de Pierrelaye et de Saint-Ouen-l'Aumône. Le passage dans la zone urbanisée d'Eragny prévu en tranchée couverte* permettra de créer un paysage urbain de qualité (coulée verte, zones de loisirs etc.).

Le tronçon Nord 2 ou N2 (tracé bleu) coupe la partie de la plaine d'Achères qui possède un intérêt ornithologique ponctuellement "assez fort". Il traverse ensuite la partie nord de la ZNIEFF* de type I du parc agricole et des plans d'eau d'Achères. Le tronçon N2 a des effets plutôt défavorables au plan paysager car il scinde en deux la plaine de Pierrelaye et les espaces ouverts de la boucle de Saint-Germain-en-Laye (fondamentaux dans le paysage), avec des risques d'urbanisation induite le long de l'infra-

structure*. La traversée de la Seine et des paysages rares environnants pose également problème ; un parti architectural de qualité devra être recherché pour le viaduc.

Les **tracés des tronçons Nord 3 ou N3 et Centre 2 ou C2 (tracés noir et vert)** sont de loin ceux qui, au nord et au centre, présentent le moins d'inconvénients pour les milieux naturels. Par contre, l'élargissement de la RN184 accentuera la coupure des quartiers urbains.

Le **tronçon Centre 1 ou C1 (tracé rouge)** franchit l'Oise par un ouvrage d'art*. Il est le seul à traverser des espaces naturels sensibles²⁷ situés en périphérie de zones urbanisées. Ce tronçon présente de forts impacts sur les milieux naturels et sur les paysages. Il traverse le coteau de l'Hautil, dont le sommet est couvert par un boisement forestier, sur les communes d'Andrézy, Maurecourt et Chanteloup-les-Vignes. Si l'impact visuel du projet devrait être limité à partir d'Andrézy vers Chanteloup-les-Vignes (semi couverture puis tranchée couverte), l'intégration paysagère de la traversée de la plaine de Maurecourt s'avère plus difficile.

Le **tronçon Centre 3 ou C3 (tracé vert)** franchit la Seine par un ouvrage d'art*. Ce tronçon présente peu d'impacts sur les milieux naturels, d'autant que des mesures de réduction d'impact (boisements compensatoires, aménagement écologique de la tranchée couverte*, plantations de haies de part et d'autre de l'infrastructure* en zone rurale) faciliteraient son insertion. Le passage au-dessus de la Seine et de ses paysages naturels sera délicat et demandera un effort particulier de recherche architecturale pour l'ouvrage d'art*.

Le **tronçon Sud 1 ou S1 (tracé rouge)** parcourt la plaine de Carrières-sous-Poissy, puis en tranchée couverte* une zone urbanisée. Ce tronçon



L'étang de la Galiotte.

traverse ensuite l'étang de la Galiotte au sein d'une ZNIEFF* de type II avant de franchir la Seine à hauteur de l'île des Migneaux. Cette dernière a une valeur écologique "assez forte", et ceci d'autant plus qu'une espèce végétale protégée (la cuscute d'Europe) est susceptible de se développer sur l'emprise du projet. Le tronçon traverse ensuite, en partie en tranchée couverte*, le vallon des Migneaux, dont l'intérêt écologique est également "assez fort". Ses impacts sur les milieux naturels sont significatifs, mais peuvent être réduits par la mise en place de mesures fortes de réduction d'impact (mesures de pérennisation des zones écologiques limitrophes, déplacement des espèces protégées).

L'étang de la Galiotte et l'île des Migneaux présentent, au plan paysager, une sensibilité particulière ; ce qui nécessitera la réalisation d'un ouvrage d'art* de grande qualité architecturale.

Le tronçon Sud 2 ou S2 (tracé bleu) traverse la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye en tunnel. Au nord de la gare de triage d'Achères, il traverse des boisements calcicoles* présen-



Exemple d'insertion paysagère à hauteur de l'île des Migneaux.

²⁷Site présentant des qualités certaines, compte tenu de l'intérêt des biotopes présents ou de ses caractéristiques paysagères ou esthétiques.

²⁸Boisements qui se développent bien sur les sols acides.

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



tant un intérêt écologique "très fort". Au sud, les boisements acidiphiles²⁸ présentent un enjeu écologique moindre, mais néanmoins "assez fort". La réalisation d'une tranchée couverte nécessiterait de déboiser une partie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et créerait des nuisances temporaires (lors des travaux) et permanentes (liées à l'exploitation de l'infrastructure*), qui viendraient s'ajouter à celles qui sont actuellement liées à l'activité de la RN184. Seul le passage en tunnel a donc été envisagé.

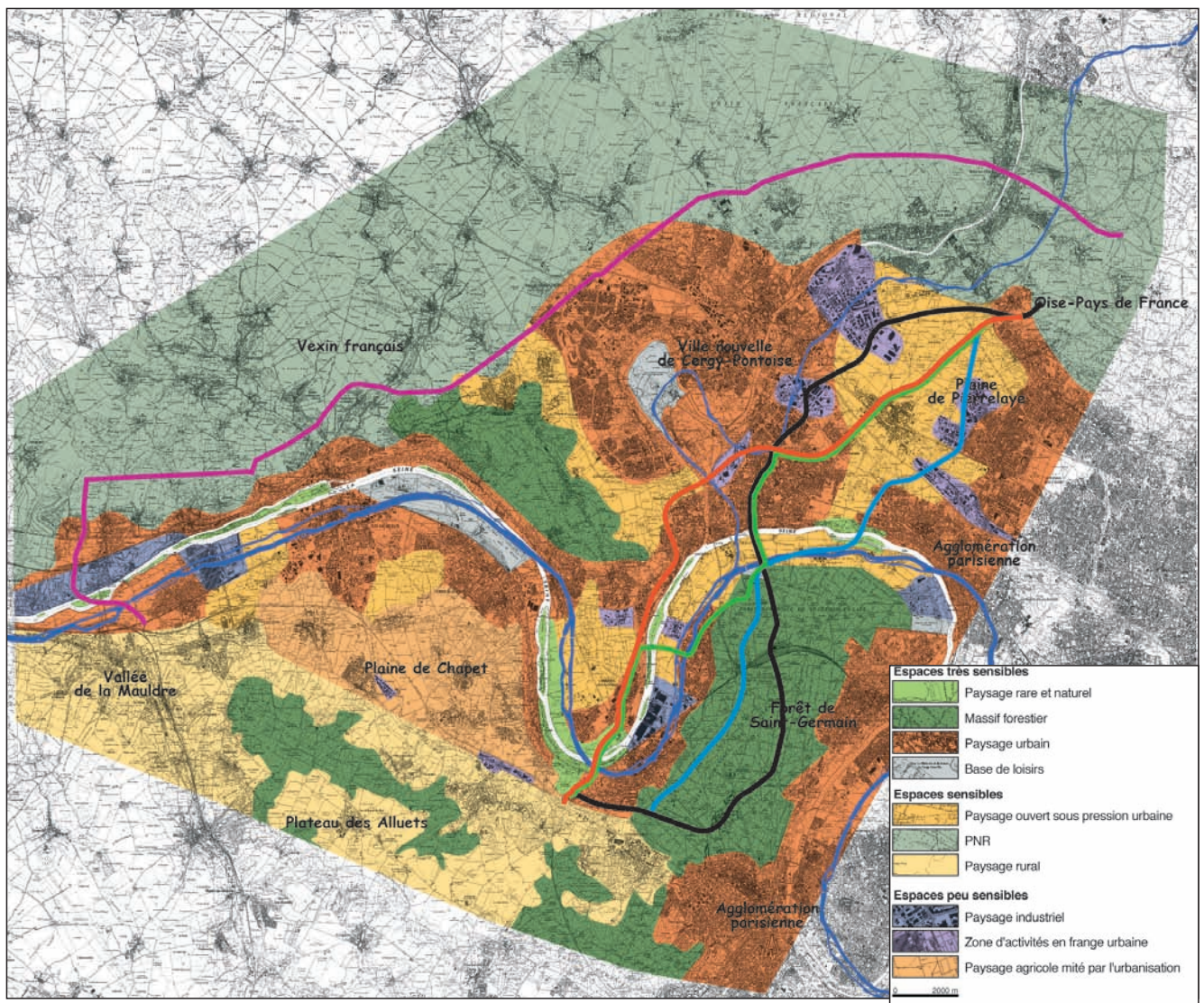
Le **tronçon Sud 3** ou **S3 (tracé noir)** traverse les mêmes boisements calcaïques* que le tronçon Sud 2. Au sud, il approche de secteurs présentant également un "très fort" intérêt écologique et paysager (avec en particulier la présence de hêtraies "cathédrales"). La réalisation de ce tronçon

aggraverait les risques importants de collision avec la grande faune et engendrerait une coupure définitive de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

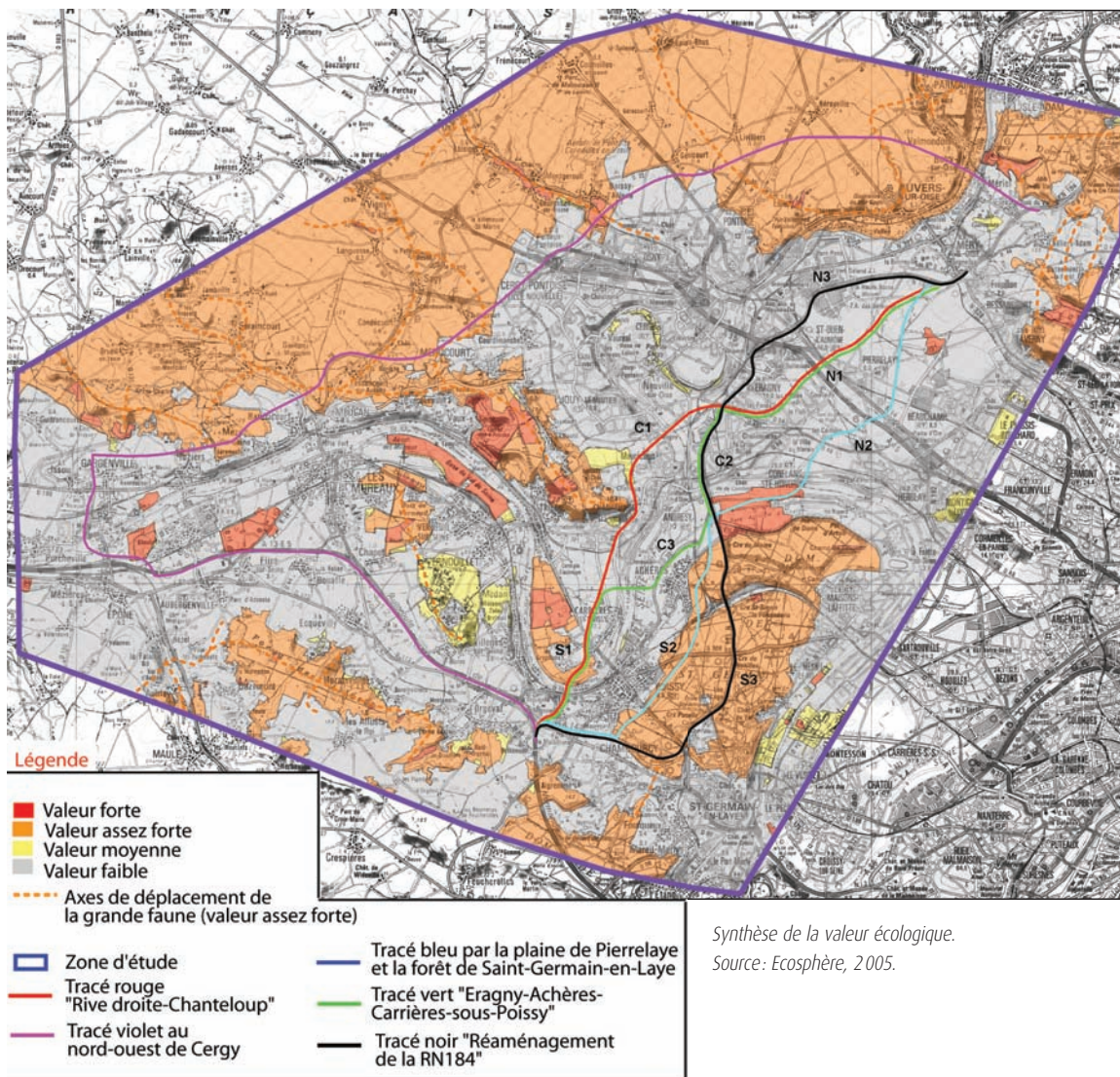
Le **tracé nord-ouest (violet)** traverse un territoire qui présente de forts enjeux environnementaux aussi bien écologiques que paysagers.

Le projet devra notamment tenir compte :

- du classement du territoire en parc naturel régional* ;
- du franchissement des vallées de la Viosne, de l'Aubette et du Montcient ;
- de la présence, de part et d'autre de la Seine, de plusieurs ZNIEFF* à éviter avant de rejoindre l'autoroute A13.



Synthèse de la sensibilité paysagère sur la zone d'étude.
Source : Catherine Bleuze et Guillaume Sevin, 2005.



Synthèse de la valeur écologique.
Source: Ecosphère, 2005.

• Les effets du projet sur la qualité des eaux.

Le risque d'inondation. Les différents tracés sont concernés par au moins un plan de prévention du risque inondation (PPRI)* lors des traversées des cours d'eau. Une partie du linéaire* des tracés **bleu, vert, rouge** et **violet** est située dans le champ d'expansion des crues*.

Le projet devra intégrer le risque d'inondabilité en proposant une infrastructure* qui prenne en compte les écoulements naturels. Il devra également être compatible avec le réseau navigable à grand gabarit de la Seine et de l'Oise, qui impose des hauteurs d'ouvrage minima afin de ne pas gêner la progression des convois fluviaux. L'aménagement - lié au projet d'infrastructure* - des petits bassins versants (Aubette, Montcient, Viosne, pour le tracé **violet** et ru de Liesse pour les tracés **rouge, vert** et **noir**) ne devra ni modifier le régime des eaux ni accentuer les phénomènes d'érosion.

Les ressources en eau potable. Tous les scénarios, à l'exception du tracé noir, intègrent dans leur zone d'étude* des périmètres de protection rapprochée de captage*. Dans ces périmètres sensibles, les eaux (pluviales et usées), les déversements accidentels, ainsi que les activités associées à la phase de travaux devront être gérés de façon à ce que les polluants ne puissent atteindre la ressource. Pour les tracés **violet, vert** et **rouge** qui traversent le périmètre de protection* immédiat des captages* de Meulan ou de Poissy, un itinéraire superficiel, en déblai* ou en souterrain, serait incompatible avec la protection de la ressource en eau. Il nécessiterait un passage en viaduc, moyennant certaines précautions (points d'appui interdits dans le périmètre de protection* immédiat, limités dans le périmètre de protection* rapproché, attention toute particulière durant la phase travaux). La traversée de périmètres de protection* éloignés est globalement

compatible avec un projet autoroutier, moyennant des aménagements particuliers, notamment dans le cadre du tracé **violet** qui traverse les champs captants* de la nappe alluviale d'Aubergenville.

L'environnement des cours d'eau. Dans ce contexte particulier, le troisième enjeu majeur du projet d'infrastructure* routière est de préserver les caractéristiques environnementales des cours d'eau compris dans la zone du scénario **violet** (Aubette, Montcient et Viosne) et de participer à la reconquête des milieux déjà fortement anthropisés (Mauldre pour le scénario **violet** et ru de Liesse pour les tracés **vert** et **rouge**). Le tronçon **Nord 1 (N1)** devra ainsi intégrer les enjeux de la traversée de la Liesse, à hauteur de Pierrelaye.

De manière générale, le réseau d'assainissement pluvial de la route devra être conçu afin de gérer l'eau de ruissellement le plus en amont possible (infiltration, stockage) et de ne pas perturber, en

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



termes de qualité et de quantité, le milieu récepteur. Les impacts potentiels peuvent être limités voire évités moyennant la mise en œuvre de techniques adaptées (ouvrages de dépollution, équipements de sécurité routière).

• Les risques naturels et technologiques.

Les sols pollués. La présence de sols pollués sur un tracé routier implique des contraintes techniques et réglementaires importantes; elle nécessite une réflexion préalable sur le devenir des matériaux pollués qui seront excavés.

Le ministère de l'Ecologie et du Développement durable réalise des inventaires des sites qui ont

abrité des activités de type industriel (dans la base de données Basias), des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif (base de données Basol).

33 sites de la zone d'étude* du projet sont inscrits dans la base de données Basol, dont 14 dans le Val-d'Oise et 19 dans les Yvelines. Seuls deux sites font l'objet de mesures d'urbanisme de type servitude d'utilité publique* et plan d'intérêt général. La densité des points Basias (sites ayant été occupés par des activités de type industriel) est forte dans la zone d'étude* et à proximité des tracés étudiés. Aucun site Basol, à

l'exception de l'entreprise Total à Gargenville, ne se situe au voisinage des tracés.

Le projet devra également prendre en compte la contamination des champs d'épandage* (Carrières-sous-Poissy - Chanteloup-les-Vignes, Pierrelaye - Bessancourt, plaine agricole d'Achères) par les eaux usées brutes (polluants métalliques) du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP).

Dans le cadre de travaux routiers, la problématique de la pollution des sols est essentiellement liée au devenir des matériaux pouvant être excavés.

Les risques technologiques.

Etablissement	Commune	Activité	Types de risques
Géovexin	Gargenville	Stockage souterrain de GPL	Explosion, incendie
Total France	Gargenville	Dépôt d'hydrocarbures	Explosion, incendie
SIAAP Usine de Seine Aval	Achères	Usine de traitement des eaux (stockage de biogaz)	
Saint-Gobain Abrasifs	Conflans-Sainte-Honorine	Fabrication d'abrasifs	Ampère Industries
Saint-Ouen-l'Aumône	Dépôt de produits chimiques	Incendie chimique	
Rastello	Pierrelaye	Dépôt de GCL	
Magasins généraux de France	Saint-Ouen-l'Aumône	Dépôt de gaz inflammables liquéfiés	

Dans la zone d'étude*, sept sites industriels sont classés Seveso:

La directive Seveso.

L'accident de Seveso (une petite ville située près de Milan en Italie) en 1976 a été à l'origine de deux directives européennes, la première datant de 1982. La seconde directive, dite Seveso 2, publiée en 1996, vise la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses. Cette réglementation fixe des obligations aux Etats et aux exploitants des établissements concernés: identification des dangers et des risques, prise en compte des effets "domino", mise en place d'une politique de prévention des accidents majeurs et d'un système de gestion de la sécurité, réalisation de plans d'urgence, information préventive des populations concernées, maîtrise de l'urbanisation, inspections et contrôles par les autorités administratives. L'identification d'une industrie dans le cadre de cette directive constitue le plus fort classement en termes de risque industriel.

Le projet soumis au débat traverse des périmètres assujettis à des mesures spécifiques, pour la réalisation de constructions ou d'ouvrages. Cela concerne trois établissements Seveso classés en "seuil haut": les entreprises Géovexin et Total France à Gargenville et Ampère Industries à Saint-Ouen-l'Aumône.

Le seuil haut correspond à un classement des établissements selon une directive européenne du 9 décembre 1996; il soumet l'établissement concerné à servitude d'utilité publique. Celle-ci peut entraîner l'interdiction des constructions ou ouvrages, la subordination des possibilités de construire à des prescriptions techniques, la limitation des effectifs employés dans les installations industrielles et commerciales créées ultérieurement.

Les tracés **violet** et **noir** traversent respectivement les périmètres Seveso de Total France-Geovexin et d'Ampère Industries. À Gargenville, le tracé **violet** traverse le périmètre de la zone industrielle où sont

interdites, a priori, les modifications d'infrastructures* routières existantes. Le passage en souterrain pourrait être une solution. À Saint-Ouen-l'Aumône, le tracé **noir** traverse un périmètre qui, a priori, n'empêche pas l'extension de l'infrastructure* existante.

• Les effets sur la pollution de l'air.

La comparaison des émissions de polluants entre le scénario actuel et le scénario 2020 sans prolongement de la Francilienne révèle que les émissions polluantes diminuent en 2020 pour tous les polluants à l'exception du dioxyde de carbone (CO₂): Cette réduction s'explique par le renouvellement

progressif du parc automobile avec des véhicules plus "propres" et par la reformulation des carburants. Pour la grande majorité des polluants étudiés, ces diminutions dues aux améliorations technologiques sur les véhicules sont plus importantes que les effets pénalisants des augmentations de trafic.

L'évolution à la hausse du trafic à l'horizon 2020 entraîne, par contre, une augmentation de la consommation énergétique et des émissions de dioxyde de carbone CO₂ de l'ordre de 10%. Si cet accroissement des émissions en CO₂ n'a pas d'incidence du point de vue sanitaire, il participe à l'effet de serre.

Oxydes d'azote (NOx)	Particules (PM)	Composés organiques volatils non méthanique (COVNM)	Benzène	Monoxyde de carbone (CO)
- 40 %	- 50 %	- 65 %	- 80 %	- 60 %

Réduction (en %) des émissions polluantes d'ici à 2020.

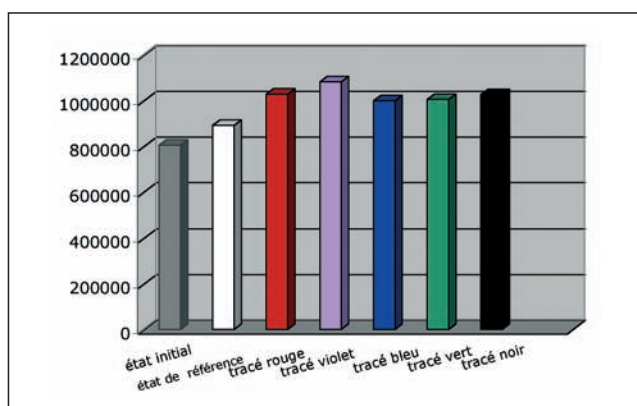
La méthode de l'étude des effets du projet sur la qualité de l'air.

L'étude des effets du projet sur la qualité de l'air a été réalisée grâce aux logiciels IMPACT 2.0 de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et ADMS. Roads 2.0. Ces logiciels permettent de faire un bilan des émissions et des consommations de carburant pour une infrastructure* routière, d'évaluer la concentration des polluants dans l'air et ainsi de comparer différents horizons d'étude ou scénarios.

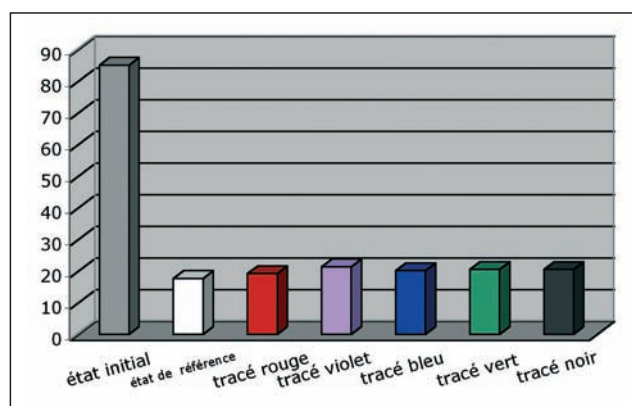
Pour cela, plusieurs paramètres sont pris en compte :

- l'évolution dans le temps de la composition du parc automobile : le renouvellement du parc par des véhicules plus propres au fil des années et par la reformulation des carburants ;
- la vitesse moyenne : les bas régimes (vitesses inférieures à 30 kilomètres/heure) émettent plus de polluants urbains par le CO, le CO² et les COV. Pour les véhicules à essence, les émissions de NOx augmentent avec la vitesse moyenne alors que l'effet inverse est observé pour les véhicules fonctionnant au diesel ;
- l'influence de la climatisation, dont les émissions tendent à devenir non négligeables avec la généralisation des véhicules qui en sont équipés.

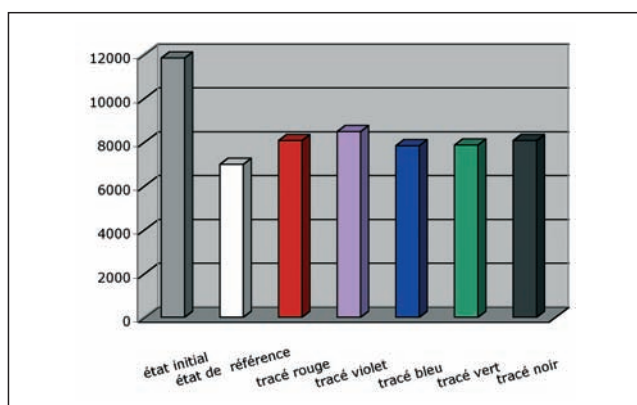
L'utilisation de ce modèle fait aujourd'hui l'objet d'un consensus au niveau européen.



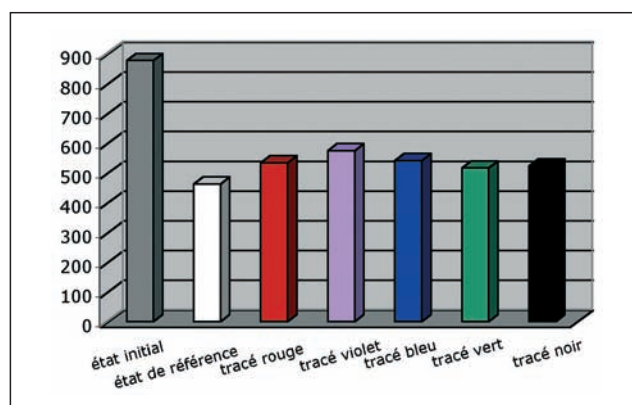
Consommation (en Kg équivalent pétrole/jour).



Benzène (en Kg/jour).



Oxyde d'azote (en Kg/jour).



Particules (en Kg/jour).

Les différents scénarios permettent de fluidifier le trafic sur les voies locales et ainsi d'augmenter la vitesse moyenne, contribuant à une diminution des émissions de CO, CO² et COV par véhicule. La comparaison des différents tracés avec le scénario 2020 sans le prolongement de la Francilienne montre une augmentation sensible

de la consommation énergétique, pour l'ensemble des scénarios, de l'ordre de 15 % en moyenne, due à l'augmentation des trafics.

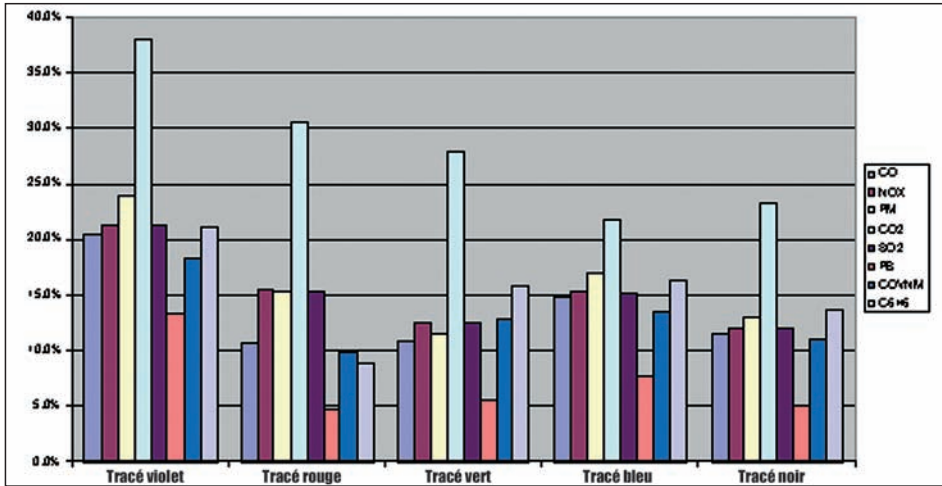
On constate par rapport au scénario de référence une augmentation des émissions de la majorité des polluants, de l'ordre de + 10 % à + 24 %, avec un accroissement plus important pour le dioxyde

de carbone CO² (de + 12 % à + 38 %).

À cause de sa longueur, le tracé **violet** au nord-ouest de Cergy est celui qui présente le plus fort taux d'augmentation des émissions par rapport au scénario de référence (sans prolongement de la Francilienne).

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



Comparaison en % entre les états projetés et le scénario au fil de l'eau.

Aux extrémités de tunnel, les concentrations de polluants peuvent être importantes. Un système de ventilation adapté permettra de réduire la pollution de proximité à ces endroits.

Quel que soit le scénario, la concentration en benzène* reste inférieure à la valeur limite et même à l'objectif de qualité*; la concentration en PM10* est inférieure à la valeur limite, mais peut être, en certains endroits, supérieure à l'objectif de qualité*. Par contre, les concentrations en dioxyde d'azote*

peuvent dépasser la valeur limite, ce qui est une situation courante pour les axes supportant un fort trafic. Des études plus approfondies devront être réalisées pour savoir si des bâtiments sont dans ces secteurs de fortes pollution, notamment:

- pour le tracé **rouge**: Carrières-sous-Poissy, Poissy, et l'intersection avec l'autoroute A15;
- pour le tracé **violet**: l'intersection avec l'autoroute A15 et Gargenville;

- pour le tracé **vert**: Conflans-Sainte-Honorine, Eragny, Carrières-sous-Poissy et l'intersection avec l'autoroute A15;
- pour le tracé **bleu**: l'intersection avec l'autoroute A14 et l'intersection avec la RN184;
- pour le tracé **noir**: l'intersection avec l'autoroute A15, Eragny, Saint-Ouen-l'Aumône et la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

• Les effets du projet sur la sécurité routière:

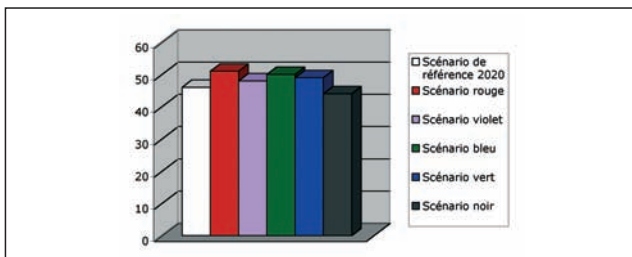
Plusieurs indicateurs sont utilisés par l'étude sécurité routière.

- Le taux d'accidents mesure le risque d'accident du point de vue de l'usager (risque par kilomètre parcouru). C'est un indicateur du niveau d'insécurité intrinsèque d'une section. Il s'exprime en accidents pour 100 millions de véhicules-km (ou 100 millions de kilomètres parcourus). L'étude sécurité routière part du postulat de la baisse du taux d'accident jusqu'en 2020 au même rythme qu'au cours des années passées, soit avec un taux de décroissance de 6,3 % par an.
- Les coûts socio-économiques des accidents sont établis à partir du coût moyen d'un accident mortel, grave ou léger.
- La gravité des accidents comme le nombre d'accidents graves (somme des accidents mortels et des accidents comportant au moins 1 blessé grave²⁹) pour 100 accidents corporels.

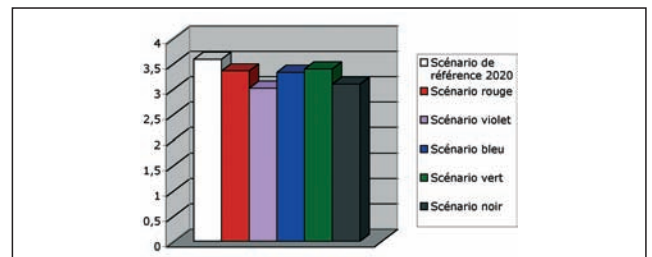
Tous les scénarios de prolongement présentent un niveau de risque rapporté au kilomètre parcouru inférieur à celui du scénario de référence 2020 de

10 à 20 %. Le risque individuel est plus faible du fait qu'une partie du trafic se reporte (ou se crée) sur des voies plus sûres. Cependant, le nombre global

d'accidents peut être plus important du fait d'une augmentation du trafic entraînant un coût global souvent plus fort que pour le scénario de référence.



Coût (en millions d'euros) par scénario.



Coût par kilomètre parcouru.

²⁹ Mais non mortels pour éviter les doubles comptages.