



**PROGRAMME DE RECHERCHE
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES, PAYSAGES
ET ÉCOSYSTÈMES
ITTECOP**

Les infrastructures routières, les paysages et les écosystèmes,
recherche méthodologique à partir du cas des voies en projet
sur le territoire de Cergy -Pontoise.

Unir de façon logique l'apport de connaissances, les attentes sociales,
l'évaluation des impacts et la
réflexion sur un projet durable.

RAPPORT FINAL,
tome 1 : sommaire général, introduction, le cas d'exemple de
Cergy-Pontoise, octobre 2011

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : ANN CAROLL WERQUIN
ATELIER D'ENVIRONNEMENT THALÈS
133 BOULEVARD MALESHERBES, 75017 PARIS
01 40 54 00 21
wthales@club-internet.fr

Date d'engagement subvention MEEDDM : Convention de subvention n°0001652
notifiée le 03 décembre 2008

Montant du budget : 80 359,55 €

Subvention demandée : 64 287,64 €

Cofinancements : Atelier Thalès, Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

ONT CONTRIBUÉ À LA RECHERCHE :

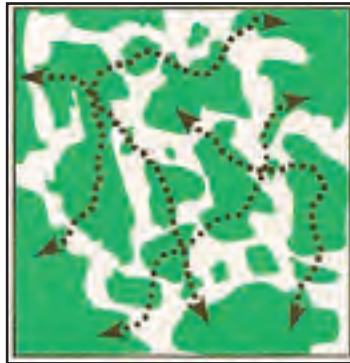
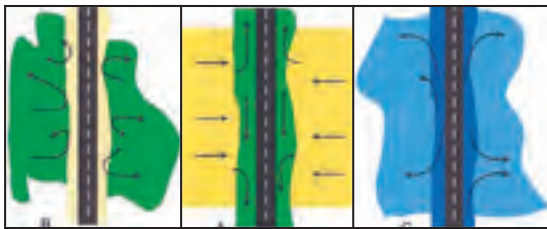
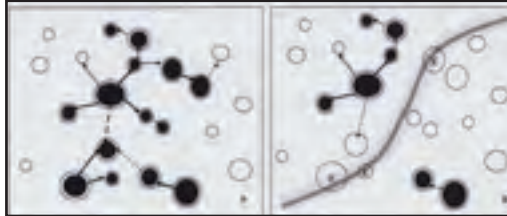
ATELIER D'ENVIRONNEMENT THALÈS. 133 BOULEVARD MALESHERBES. 75017 PARIS. TEL : 01 40 54 00 21 FAX : 01 40 54 04 50
Courriel : wthales@club-internet.fr (Ann Carroll Werquin, architecte et paysagiste, Alain Demangeon, architecte urbaniste),

CERGY-PONTOISE, L'AGGLOMÉRATION , COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE, B.P. 80309, 95027 CERGY-PONTOISE CEDEX (LUC RAIMBAULT, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT, ASMA OUMHAND, STAGIAIRE, JOSEPH SALAMON, URBANISTE, DIRECTEUR DU PÔLE ORGANISATION DE L'ESPACE ET DU PAYSAGE, AGNÈS BARBIERI, CENTRE DE DOCUMENTATION SUR L'URBANISME, MARINE LINGLART-LIME, ÉCOLOGUE, URBAN-ECO),

SYBRAND TJALLINGII, DOCTEUR EN ÉCOLOGIE TU DELFT UNIVERSITY, JOSEPH JONKHOF, ARCHITECTE-URBANISTE, ALTERRA, PAYS-BAS,

HERVÉ MINEAU, DOCTEUR EN ÉCOLOGIE, APHYLLANTHE INGÉNIERIE, 21 RUE DE LA MÉDITERRANÉE, 34160 SAINT-DRÉZÉRY.



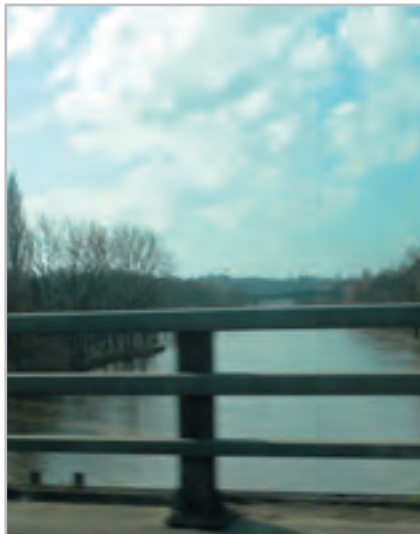


Les infrastructures routières, les paysages et les écosystèmes, recherche méthodologique à partir du cas des voies en projet sur le territoire de Cergy-Pontoise.

Unir de façon logique l'apport de connaissances, les attentes sociales, l'évaluation des impacts et la réflexion sur un projet durable.

Programme «ITTECOP»
programme 189-BOP «recherche» 18902C,
action 5, convention de subvention n°0001652.

Trois illustrations depuis le rapport du Cost 341, Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure, évoquant 1. l'effet cantonnement des infrastructures, 2. les trois schémas montrent, pour certaines espèces animales, soit l'effet répulsif des bas-côtés, soit leurs atouts pour se nourrir, s'abriter ou circuler ou encore le rôle qu'ils peuvent jouer pour la dissémination d'espèces invasives. 3. l'importance des circulations entre petits et grands espaces naturels. Cergy-Pontoise, quartier de la Préfecture, photo ACW.



L'ancienne ville nouvelle a cristallisé une forme moderne de la vie urbaine, où la desserte routière remplit un rôle structurant, où les équipements servants, tels les lignes à haute tension, et plusieurs formes d'occupation agricole et végétale des sols, trouvent leurs place, où l'architecture du 20^è siècle est très présente. Désormais ville à part entière pour les habitants, ils y apprécient des conditions de confort et d'agrément dans les espaces publics ainsi que les circulations piétonnières, le faible niveau sonore et la qualité des dimensionnements et des aménagements. Ce pôle urbain a déjà une histoire mais est loin d'être achevé, des liens et des fonctionnements se tissent désormais entre ces douze communes réunies en un syndicat, et la mise en cohérence de leurs variété et richesse d'images s'amorce. Les réflexions territoriales sur l'urbanisme portées par le SCOT et sur une ossature par les différentes mailles des réseaux de déplacement sont une occasion d'influer sur le paysage d'ensemble. Vues sur l'A 15 bordant le *Grand Centre*, les lignes HT qui traversent la communauté d'agglomération, l'un des premiers quartiers et son enveloppe végétale, l'Oïse, vers laquelle se tournent plus d'aménagements, l'un des boulevards urbains de l'ex ville nouvelle et son image typique -bld de l'Hautil-, la passerelle rouge de Dani Karavan, jalon tout récent du *Grand Axe*.

I. Impacts des infrastructures sur les paysages et les écosystèmes

Les questionnements issus d'une précédente recherche, l'objet de la présente recherche

11

Lutter contre la fragmentation à partir du rapport de l'action

17

européenne Cost 341 : La fragmentation, une cause directe d'atteinte à la biodiversité ;

Une mortalité par collision qui s'aggrave; Un rôle ambigu pour les bas-côtés végétalisés: attractifs pour la faune, et dangereux à cause de la mortalité routière; Le frein aux déplacements, effet majeur, est responsable du cantonnement des espèces; Pollutions et nuisances s'y ajoutent, les risques sont plus importants pour les populations animales fragiles; Les ouvrages de défragmentation prennent-ils en compte les différents effets induits de l'autoroute, comme la peur du bruit ou de la lumière des phares ...? L'effet-barrière est aggravé par d'autres phénomènes induits; Adopter des mesures de prévention de la mortalité animale; Une route bonne pour le paysage est souvent moins nocive pour les écosystèmes.

1 : Le cas d'exemple de Cergy-Pontoise 29**II. Le contexte de l'Ile-de-France, Eléments d'état des lieux** à partir du 29

projet de Schéma directeur. Un dynamisme économique; Une qualité du réseau routier; des transports en commun plus en retard; Une fragilité des espaces agricoles et ouverts; le statut de Ceinture Verte n'empêche pas la consommation d'espace.

Analyse d'A86 , une rocade qu'on a su améliorer

41

L'effet coupure est partiellement réduit La rocade innove, mais son rôle pour la métropole - repérage et présentation du paysage- est trop peu assumé. Les rocades :

BP, A 86, A 104 ; A 86 compose parfois avec son environnement et certaines sections récentes peuvent faire modèle ; Paysage : l'itinéraire d'A 86 offre une lecture faible; Le système autoroutier ne construit pas d'espace public ; La voie évoluera encore et accentuera son insertion urbaine.

III. CERGY-PONTOISE**• Cergy-Pontoise, formes, paysages et infrastructures**

53

Une agglomération variée dans ses tissus urbains et ses paysages, assez concentrée et offrant une bonne qualité de vie. Des infrastructures efficaces et structurantes, des réseaux hiérarchisés et multiples pour le déplacement ;

Un contexte de ville particulier ; Une relation de vis à vis marquée avec la nature et une structure de ville-jardin ; Le contexte d'abondance en nature et espaces verts incite à l'exigence vis à vis de ce patrimoine; Une bonne articulation au bassin d'emploi par l'A 15, grande maille et desserte d'agglomération ; Une agglomération dont l'organisation est polycentrique ; Un équilibre entre les différents modes de déplacement ; Un centre assez concentré ; La question du paysage urbain : quelques figures emblématiques pour l'agglomération, un ensemble de vues rapprochées distribuées par les voies, des limites plutôt nettes; Des infrastructures hiérarchisées, un réseau de voiries d'une bonne richesse formelle et globalement performant, sauf pour la RN184 ; Les routes renforcent la personnalité de l'agglomération et distribuent des images fortes et variées ; Un tracé pertinent du réseau des voies ; La circulation sur la RN 184.



la plaine agricole à l'ouest de Cergy-Pontoise

• **Cergy-Pontoise, Nature ordinaire et écosystèmes**

75

Une agglomération qui possède des espaces verts, des milieux naturels variés et un potentiel certain de biodiversité ; Une ville verte structurée par le couloir de l'Oise, Importance du site géographique et de la présence du réseau d'eau ; Une ville «verte»; L'inventaire du patrimoine des espaces naturels ; Les ZNIEFF et les ENS sur la communauté d'agglomération ; Les espaces naturels ; Expertise faunistique ; Les corridors biologiques ; Diagnostic agricole ; Evaluation des projets à venir, Propositions et recommandation pour les espaces naturels ; Objectifs de protection des espaces naturels et des corridors ; Propositions générales sur la promotion des usages de l'eau dans la ville ; A propos du schéma cyclable ; Recommandations par rapport aux projets de la Communauté d'agglomération ; Autres propositions ; La prise en compte des espaces agricoles.

• **Cergy-Pontoise, Projets routiers**

Intégrer les routes ; trouver des solutions alternatives correspondant aux nouveaux comportements ; que les projets de voirie servent à l'attractivité et la construction identitaire de l'agglomération.

95

Introduction : Un projet de mobilité en symbiose avec le projet d'agglomération.

A 15 : typique des années 1970, l'autoroute articule différents pôles

97

de l'agglomération dans un sillon vert, mais l'effet coupure qu'elle induit est préjudiciable pour les tissus et la vie urbaine. Une voie majeure pour les échanges entre l'agglomération ; Une maille maintenue dans le réseau autoroutier national ; Les qualités d'un couloir vert mais une coupure dans les tissus urbains. L'autoroute induit des contraintes pour la croissance urbaine ; Comment réduire l'effet coupure ? Les intentions du SCoT maintiennent la forme autoroutière et promettent une transformation à partir des abords et des échangeurs, Une charnière urbaine pour le Grand Centre ; Activer des relations entre projets et paysage de l'A 15 ; Aller vers la *parkway*, donner un paysage à l'espace de transition ; La profondeur de champ pourrait être élargie ; Evoquer la vie urbaine locale ; Améliorer la condition des écosystèmes ; Prévoir des passages pour la petite faune ; Couture urbaine et actualisation ; Conclusions sur l'A 15, enseignements généralisables.

A 104/La Francilienne à Cergy-Pontoise ; Un renforcement de l'armature

115

régionale, une opportunité pour soulager la N 184 et une nouvelle entrée, le passage supplémentaire d'une autoroute. A 104/La Francilienne, présentation générale ; Le processus du Débat Public de 2006 rend visible la position des citoyens et change la donne ; Le projet de tronçon ouest, longtemps rejeté, se heurte à la défense des territoires dont les habitants font une condition non négociable ; Les analyses du territoire cergypontain et de ses abords immédiats du point de vue des écosystèmes et des paysages ; Le point de vue de la communauté d'agglomération ; Une voirie autoroutière de plus mais un tronçon nettement moins nocif pour les milieux traversés ; Redonner forme d'avenue à la RN 184 ; Des incidences encore possibles sur l'environnement, qu'il faut prévoir, juguler et compenser.

V 88 ; Deux fragments de routes innovants au lieu d'un contournement :

131

Faire la voie au coup par coup et selon la nécessité. Plutôt qu'une continuité du réseau rapide, la qualité du milieu de vie prime et une écoroute est prévue. Dilemme et conflit sur l'espace : le cas du V 88 ; Retour en arrière : Le projet de 1996 ; Evolution progressive du gabarit et du tracé : changement de physionomie pour la section nord-ouest ; Abandon du tronçon central ; Une écoroute -réflexion intégrée et projet ambitieux- remplace désormais le tronçon sud ; Faire la route autrement s'impose ; Une route modèle car adaptée à la capacité d'absorption du site.

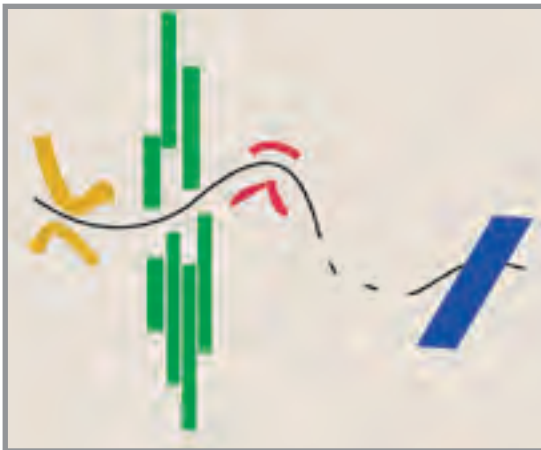
C 13/F13 ; une liaison entre l'A 13 et l'A 15 mais un projet impactant pour l'environnement

143

et cisailant le paysage, mis en sommeil depuis le Grenelle. Barreau Mantes/Cergy, éléments concernant l'ensemble de la liaison ; Arrivée sur Cergy-Pontoise : des enjeux d'intersection de corridor et d'entrée de ville ; Le débat national sur de tels barreaux autoroutiers.

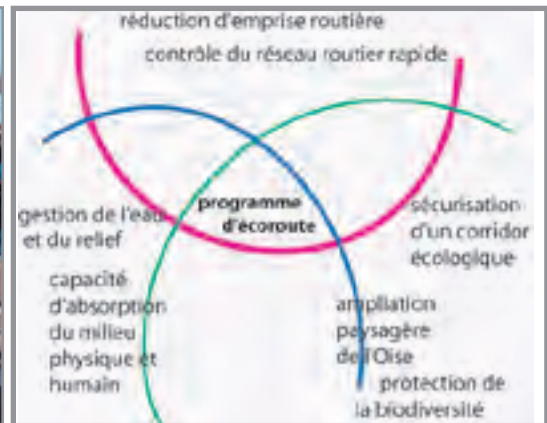
Bibliographie provisoire de la partie

148 7



Routes hybrides : resserrées, évasées vers le territoire, en viaduc ou en tunnel, ... les sections s'adaptent au territoire.

Barcelone : L'une des sections de la Gran Via (ouest) requalifiée : fragment encaissé pour avoir une rue de desserte (avec bus), des places (avec accès métro), de l'espace public et des espaces verts entre les logements et les services. Ailleurs (section est) des structures créent transition entre voie et logements et ajoutent les aménités (stationnement, tramway, espaces publics, passerelles).



Routes contrôlées : capacité et vitesse réduites, nuisance bruit et impacts sur le milieu humain et les écosystèmes minimisés par des dispositifs adéquats et compensés dans le programme.

Nice, requalification de la voie routière de corniche, suppression de 2 files voitures, ajout d'une piste cyclable sur trottoir et création d'un trottoir-promenade avec banc filant pour admirer le panorama.



Routes valorisantes pour l'environnement : elles apportent la desserte et des services au milieu de vie tels que transport en commun, espace public, parcs, réseau cyclable et promenades piétonnières, donnant au quartier des éléments de centralité favorable à son optimisation et un paysage urbain modernisé.

Barcelone, Diagonal/Mar, nouveau profil en travers créant une emprise tramway sur pelouse, une voie cyclable, des trottoirs-promenade, dans une ambiance de voirie parc : le quartier retrouve une dynamique.

2 : Aménagements exemplaires en milieux urbain et périurbain, fiches sur des routes hybrides et des dispositifs de contrôle des impacts

introduction

9

2.1. Neutraliser l'effet coupure des voies en ville -rocodes et pénétrantes urbaines- : redonner vie aux quartiers 13

- Espagne, les réponses de Barcelone :
 1. **La Gran Via**, section est : ajouter des structures pour augmenter les aménités publiques, 17
 2. **La Gran Via**, section ouest : montrer/cacher et rendre tolérable la présence autoroutière en ville, 19
 3. **Place Cerda** : rééquilibrer l'espace public, redonner le plaisir de circuler aux piétons. 23
- Pays-Bas :
 4. **L' autoroute A 2 à Maastricht** : des étages de voie rapide et de boulevard vert, installer une avenue-promenade pour un nouveau quartier. 27

2.2. Ne pas réduire la maille écologique, économiser l'espace et intégrer, en périurbain et en milieu naturel 35

- Suisse :
 - Lutte contre la fragmentation** : les mesures issues des études sur le morcellement du paysage, 35
 5. **Tunnel à Berne** pour la bretelle de sortie, ajout d'un park and ride et de services, 39
 6. **L'autoroute H20 - La Chaux-de-Fonds/Neuchâtel-**, une autoroute en plus sans réduire la maille écologique 43

2.3 : Restreindre les impacts, réparer et compenser, renforcer la présence d'espaces à forte valeur végétale pour les liaisons interurbaines 47

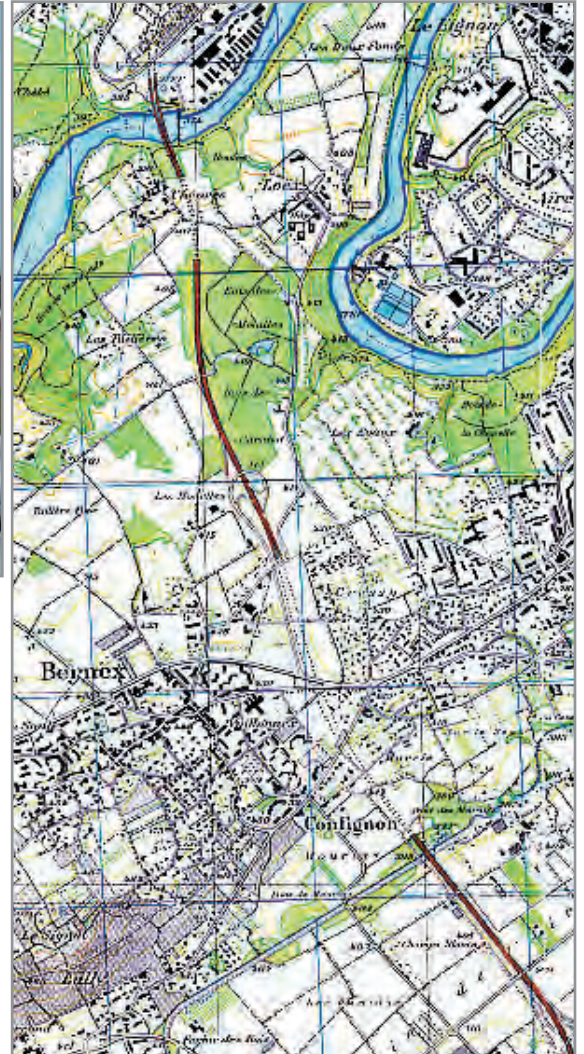
- Pays-Bas :
 8. **L'autoroute A 73 entre Venlo et Roermond**, les compensations, améliorations qualitatives pour les écosystèmes et la circulation des espèces, 47
- Italie :
 9. **Projet à Mestre/Venise d'un contournement** inscrit dans un secteur vert : des franchissements larges et des parcs publics assurent la transition . 53

3. Organiser la mise en valeur du territoire-paysage, donner envie de connaître les milieux traversés : monographies sur des routes panoramiques 55

- Etats-Unis : **10. Les parkways américaines** : les principes des routes touristiques et de l'avenue-parc en ville ;
- France : **11. A 75 (Clermont-Ferrand, Languedoc-Roussillon)** : articuler le paysage et le développement économique et touristique,
- Norvège : **12. Route touristique**, Aménagements récents pour une découverte de la nature sauvage

Synthèse et Conclusion 81

Avec quelles voies faire la ville durable ? Le système autoroutier classique risqué ; L'intégration, moyen de concilier circulation rapide et vie citadine ; Hiérarchiser et varier les formes à l'intérieur de l'urbain ; Des boulevards sur mesure : la forme adaptable d'une voie plurimodale où la voiture perd sa prééminence ; du bleu et du vert utiles dans le profil des voies structurantes ; Le Paysage comme bien culturel et social ; Une typologie neuve des voies urbaines se dessine. 9



Le Contournement de Genève (1993) ci-dessus et ci-contre, comme le Contournement d'Hastings (2006) sont deux autoroutes dont le projet au final a été transformé par le point de vue des habitants : à Genève, l'autoroute respecte les milieux riches de la presqu'île du Rhône ainsi que l'activité agricole et les villages, au point que la voie est désormais connue comme «autoroute invisible». A Hastings, les habitants ont âprement lutté contre une deux fois deux voies de 20 kms, arguant d'un impact social et culturel trop important : l'usage des lieux et paysages naturels -même en évitant le bord immédiat d'espaces humides remarquables (photo du bas)- allait disparaître et les mesures compensatoires n'arriveraient pas à créer d'aussi bonnes conditions pour les espèces. Le projet a été rejeté et le budget partagé entre une amélioration du transport public local et une voie de liaison raccourcie et de moindre capacité (2 x1 voie), avec piste cyclable et allée cavalière.



Deux cas d'exemples extraits du rapport d'étude de 2006.
 Contournement de Genève, dossier établi par l'atelier d'environnement Thalès,
 Contournement d'Hastings, étude de cas menée par Carolyn Harrison, Judy Clark et Derrick Coffee (Hastings, University College, London).

INTRODUCTION

Les questionnements issus de la précédente recherche, l'objet de la présente recherche

Lors de la recherche «*Les paysages et les écosystèmes dans les études et les réalisations routières : Regard sur les lacunes et les dysfonctionnements*» effectuée pour le Ministère de l'Ecologie et du développement durable en 2006 ¹, les lignes de faiblesse suivantes nous étaient apparues:

- **Les attentes des usagers insuffisamment considérées.** L'attachement des habitants à la nature ordinaire, à un cadre de vie associant des images de nature et de pratiques agricoles du passé récent était ignoré ou peu pris en compte ; les solutions qui pouvaient pallier de tels inconvénients étaient négligées, estimées soit coûteuses soit trop peu performantes par les instances décisionnaires,

- **Les études d'impact trop focalisées sur le fuseau routier** d'étude lui-même et ne parlant ni du long terme ni des atteintes aux ensembles du territoire. Les études considéraient les espaces protégés (sites inscrits ou classés et monuments) et dénotaient un manque assez fort d'informations sur les deux thèmes des écosystèmes et du paysage au niveau local. Certaines considérations générales figuraient dans les dossiers des projets routiers, mais pas des éléments d'importance comme par exemple les obstacles que représentent les routes de gabarit moyen actuel pour les insectes et la petite faune ou encore les fonctionnements écologiques concernant de façon générale le territoire de la voie.

- **Un traitement inégal pour le paysage dans les dossiers :** analyse et propositions. Si des progrès significatifs ont été faits pour certains grands tracés autoroutiers dans les décennies récentes, le paysage existant est peu considéré pour les voies neuves, particulièrement

dans le contexte urbanisé (entrées de villes et rocade, milieu périurbain considéré uniquement sous l'angle d'un territoire qui va être développé, urbanisé). Le paysage culturel n'est pas un objet de réflexion, Les caractères de géographie et morphologie pèsent peu par rapport aux critères techniques du projet, dans une majorité de cas,

- **La question de la fragmentation par les infrastructures** est quasi-systématiquement **absente ou mésestimée** dans les dossiers, pour les circulations animales comme pour la déstructuration des paysages.

Notre conclusion arguait qu'avec le développement des réseaux de voies larges (voies neuves créées, voies élargies), les impacts d'aujourd'hui étaient plus pénalisants que ceux d'hier et qu'un besoin émergeait pour de nouvelles exigences.

La question de la connaissance des espaces naturels et des écosystèmes progressant, celle du paysage gagnant en clarté avec la Convention Européenne du Paysage, le Débat public enrichissant les points de vue, il est souhaitable d'actualiser un corpus de savoirs et réfléchir aux nouvelles formes des voies, en s'appuyant sur des exemples.

1. Les paysages et les écosystèmes dans les études et les réalisations routières : Regard sur les lacunes et les dysfonctionnements, état des lieux de la connaissance et des attentes des acteurs sur l'impact des infrastructures de transport terrestre sur les paysages et les écosystèmes. MEDD-D 4E, Service de la Recherche et de la Prospective et D 2RT (Politiques territoriales et développement durable, PREDIT, Groupe O7, Impacts énergétiques et environnement, Atelier d'environnement Thalès, 2006.

voir <http://www.ittecop.fr>



Massif de Fontainebleau. En 1965, l'Académie des Sciences avait essayé, sans succès, de s'opposer à la venue d'A 6, coupant la forêt en deux, au motif que c'était rompre un équilibre et détruire une ambiance, détruire à tout jamais des groupements de faune et de flore uniques au Monde. Aujourd'hui, le massif subit la présence de 7 routes ayant un trafic journalier supérieur à 10 000 véhicules.

Ci-dessous Contournement de Meaux (plusieurs maîtres d'ouvrage, 2005) avec en point positif un long viaduc moins nocif pour passer la Marne au sud-ouest, et en points négatifs, la réduction des surfaces agricoles, la désorganisation des unités d'exploitation, la coupure d'unités paysagères, un effet de digue sur les champs, la suppression d'axes paysagers transversaux, de points singuliers et d'éléments de paysage, le risque d'ajouts de signalisation publicitaires ... Sur une part significative, les bas-côtés de la voie vont être ouverts à l'urbanisation.



Deux cas de la Recherche Atelier d'environnement Thalès, 2006.



Un objectif s'imposait à la suite de cette première recherche : Analyser comment se rénovent les modes d'intervention et le renouvellement des pratiques (aux différents niveaux d'étude, réalisation, concertation), identifier les éléments déclenchant les processus innovants. Il fallait pour cela s'adosser aux dossiers pionniers -principes et projets- élaborés ailleurs (une première sélection -Suisse, Pays-Bas et Angleterre- ayant été présentée).

Objectifs généraux de la présente recherche
La recherche a pour objectif l'exploration des modes récents de fabrication des infrastructures routières. Elle croise les avancées théoriques, les démarches innovantes et les aspects concrets du terrain afin de formaliser un corpus de données, base de propositions.

Sont regardées les questions concrètes que dressent les projets de voirie en termes d'impacts prévisibles sur les paysages et les écosystèmes, sur le territoire très réel de Cergy-Pontoise.

Par rapport à l'analyse des nombreuses voiries projetées et traversant le territoire de ce cas, sont renseignées, par enquêtes et reportages, d'autres démarches innovantes.

Ces deux étapes doivent servir la réflexion pour adapter les projets d'infrastructure et éviter certains impacts préjudiciables mis en relief pour l'environnement physique et sociétal d'un contexte urbain. Nous examinons les difficultés ou obstacles rencontrés et les pistes à explorer pour élargir la palette de formes des moyens de mobilité et infrastructures.

Questionnements :

- **Comment mieux utiliser la connaissance produite** récemment concernant le territoire et ses espaces, notamment sur les écosystèmes, sur les impacts et sur le devenir du contexte d'insertion et pourquoi ?

- **Peut-on transformer les dossiers des projets** de voirie :

- Pour qu'en émergent des projets moins nocifs quant aux impacts sur l'environnement, s'accordant avec les objectifs des territoires et les attentes des populations et devenant des projets urbains.

Comment inciter à prendre en compte dans ces dossiers la fragilité actuelle des milieux, la perte en biodiversité des territoires, pour faire émerger -en balance- la capacité d'absorption des milieux et des paysages ?

Comment sécuriser la stabilité des paysages vécus et aimés et une haute qualité environnementale des milieux de vie, au lieu d'une recherche de la plus grande performance en temps des outils de déplacement ?

- **Peut-on revoir les caractéristiques** des infrastructures routières, dans leur tracé, leur gabarit, leur rôle afin de les intégrer aux projets urbains et aller vers un fonctionnement de ville plus durable ; et comment ? Une telle démarche marque t-elle l'après-Grenelle ?

Quelles réflexions et outils proposer aux acteurs des voiries à partir du travail sur une situation réelle de terrain et un éventail de connaissance approfondi ?

- **Y a t-il valorisation des démarches et concertations** menées ailleurs (exemples étrangers novateurs) servant à bâtir des programmes de voies réellement intégrés ?

Objectifs de l'étude de cas Cergy-Pontoise

Justifier de faire muter le projet d'infrastructure tel que mené actuellement suppose de mieux mettre en valeur le processus de fragilisation voire de bouleversement qu'il peut avoir sur les paysages et les écosystèmes à moyen ou long terme.



Pont-nature du Crailo (sud d'Amsterdam). Les associations écologistes ont réussi à faire financer à la fois un passage à faune au-dessus d'une autoroute et d'un grand empattement ferroviaire et la création d'une zone de repos diversifiée pour de nombreuses espèces d'oiseaux, petits et grands mammifères. Cette réalisation remarquable est intervenue après le constat de perte en biodiversité non seulement par la consommation d'espaces précieux mais aussi par la fragmentation due aux infrastructures. Extrait du rapport d'étude de 2006 (dossier établi par S. Tjallingii et J. Jonkhof).



La première étape consiste donc à mieux connaître le territoire dans sa socio-économie, dans le vécu du paysage et dans les fonctionnements biologiques ; en fournir une analyse des points forts et des points faibles par rapport aux projets de voirie,

Les analyses portent ensuite sur les projets eux-mêmes :

- **Examiner les projets de voirie par rapport aux projets de l'agglomération** et non seulement en eux-mêmes, et réfléchir aux possibilités de lier projets de voirie et projets d'agglomération,

- **Explorer pour les projets en cours la possibilité d'une voie plus respectueuse des territoires** naturels et écosystèmes présents, en confortant les fonctionnements de ceux-ci pour l'avenir.

Les grandes infrastructures routières entrent, pour certaines, dans une deuxième vie. Après avoir constitué l'ossature de la région, fluidifiant les trafics et raccourcissant les distances, elles ont à assumer leurs atouts de mobilité, tout en maintenant ou inventant un processus d'intégration dans les tissus urbains, pour un développement plus soutenable.

C'est le cas à Cergy-Pontoise où de telles questions se posent non seulement pour les voies autoroutières mais pour d'autres axes, soit ayant été contraints de supporter plus de trafic que souhaitable vu leur contexte urbain, soit pour des boulevards dimensionnés larges qui font obstacle au fonctionnement convivial des tissus urbains et dont il faut augmenter l'urbanité au moment où augmente la part des modes doux.

Le territoire de la Communauté d'agglomération, grâce aux projets de voiries très différents les uns des autres, permet de pointer un nombre conséquent des problématiques d'infrastructures urbaines,

Il apporte face aux questions posées à Cergy-Pontoise un catalogue de bons exemples ou de démarches qui pourraient influencer d'autres projets.

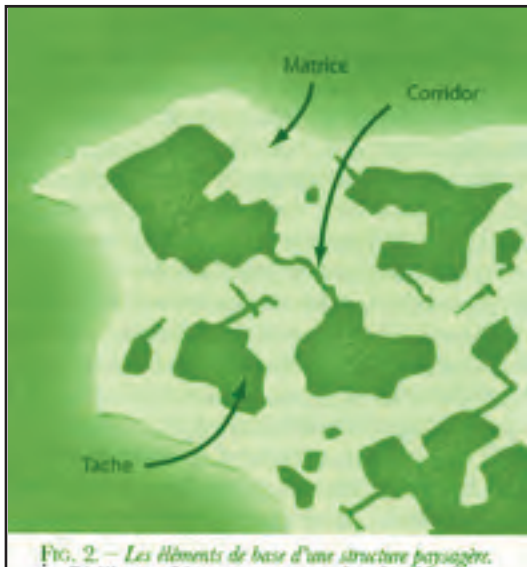
L'exemple facilite la compréhension des difficultés, des points de blocages et des lacunes remarqués précédemment dans les processus décisionnels.

D'autre part l'engagement conjoint de la Communauté d'agglomération dans la présente recherche aide à une dynamique.

La communauté d'agglomération, en association à Maurecourt, commune non rattachée à cette intercommunalité mais dont le territoire partage une même réalité géographique et des intérêts, a mis en oeuvre un processus novateur.

Elle souhaite nourrir la réalisation d'une « éco-route » pour une section de voirie dont le passage se situe dans une zone de territoire identifiée comme continuité écologique au niveau de la communauté d'agglomération comme au niveau du SDRIF (couloir de l'Oise).

Ce programme, ambitieux, est à même de faire modèle, car il contient tous les ingrédients des questions posées aux structures urbaines d'aujourd'hui.



Dessin extrait de Philippe Clergeau, *Une écologie du paysage urbain*, éd Apogée, 2007

P. Clergeau explique les interconnexions et rôles spécifiques des trois types d'éléments liés pour constituer le milieu de vie des espèces : la **matrice** est un espace naturel aux qualités indispensables pour non seulement assurer la survie de l'espèce mais lui permettre de se régénérer, la **tache** est un espace relais de moindre potentialité mais qui assure une fonction d'habitat importante, le **corridor** permet la circulation.

P. Clergeau prend l'exemple du massif forestier des Marches de Bretagne traversé par l'autoroute A 84 Rennes-Avranches. Le bocage a perdu la plupart de ses mésanges pendant le grand froid des années 1985-1986 et c'est à partir des populations forestières que se sont reformées des populations dans les haies. Ainsi un vaste espace de plusieurs centaines de kilomètres carrés, avec ses forêts, ses villes et ses zones agricoles, a joué un rôle important dans les dynamiques de population même si l'analyse du fuseau d'étude de l'autoroute ne révélait pas de présence d'espèces majeures ou de lieux rares.

C'est toute l'importance du problème de l'échelle qui se pose, l'échelle du territoire de fonctionnement écologique et qui doit solliciter le regard et les analyses .

P. Clergeau explique aussi que selon les espèces, un même élément de paysage pourra jouer le rôle de tache, de matrice et de corridor. Ainsi la haie dense est une matrice pour le chevreuil, un habitat pour le campagnol roussâtre et un corridor de déplacement entre deux bois pour l'écureuil.

LUTTER CONTRE LA FRAGMENTATION DES MILIEUX EN AUGMENTANT LA CONNECTIVITÉ

pour faire face au maillage toujours plus dense des routes

La fragmentation : Une cause directe d'atteinte à la biodiversité

La fragmentation est, mondialement, au coeur de préoccupations concernant les milieux et les paysages, pointée dans la lutte contre la perte de biodiversité et la protection des habitats ¹. Elle est aussi accusée d'affaiblir la cohérence visuelle des tissus urbains des aires métropolitaines.

Au Sommet de Rio (1992) a été adoptée une convention sur la diversité biologique. Depuis, la Commission Européenne, rappelant qu'habitats et biodiversité marchaient de pair, et rappelant la menace qui pèse en Europe (le risque de disparition de 38 % des espèces d'oiseaux et 45 % de tous les papillons notamment) a initié le réseau Natura 2000, opérationnel depuis 2004, qui va au-delà des directives Habitats et Oiseaux (datant de 1979) et elle impose aux Etats une obligation de résultats, tout en leur laissant le choix des stratégies et des mesures concrètes.

Pour renforcer les initiatives et les programmes, le Conseil de l'Europe a adopté en 2001 (Göteborg) la Stratégie paneuropéenne de la diversité biologique et paysagère qui sans introduire de réglementation supplémentaire donne un cadre et incite à renforcer les mises en oeuvre des programmes existants (Natura 2000, Convention de Berne, Convention européenne du Paysage, etc).

La directive européenne de 2001 ² a recommandé d'intégrer de telles préoccupations et le Conseil de l'Europe en adoptant en 2002 le sixième programme d'action communautaire ambitionnait de mettre un terme à l'érosion de la biodiversité en 2010. Ces différentes législations traduisaient les préoccupations, d'un état de fait qui ne s'est toujours pas amélioré.

La France a pour sa part adopté sa stratégie nationale pour la biodiversité en 2004.

La diminution de la biodiversité génétique s'observe avec les populations de nombreuses espèces qui ne cessent de décroître. Cette régression des espèces provient de la détérioration et du morcellement des habitats naturels où elles peuvent vivre et se reproduire, en parcelles de plus en plus petites et isolées.

Avec Natura 2000, la notion de réseau est là pour dire l'importance dans le processus vital des mouvements des populations faunistiques et floristiques et de la cohérence globale du réseau.

Car la fragmentation touche les habitats recensés en tant que tels, et aussi les «chemins ordinaires» et non protégés entre les différents habitats.

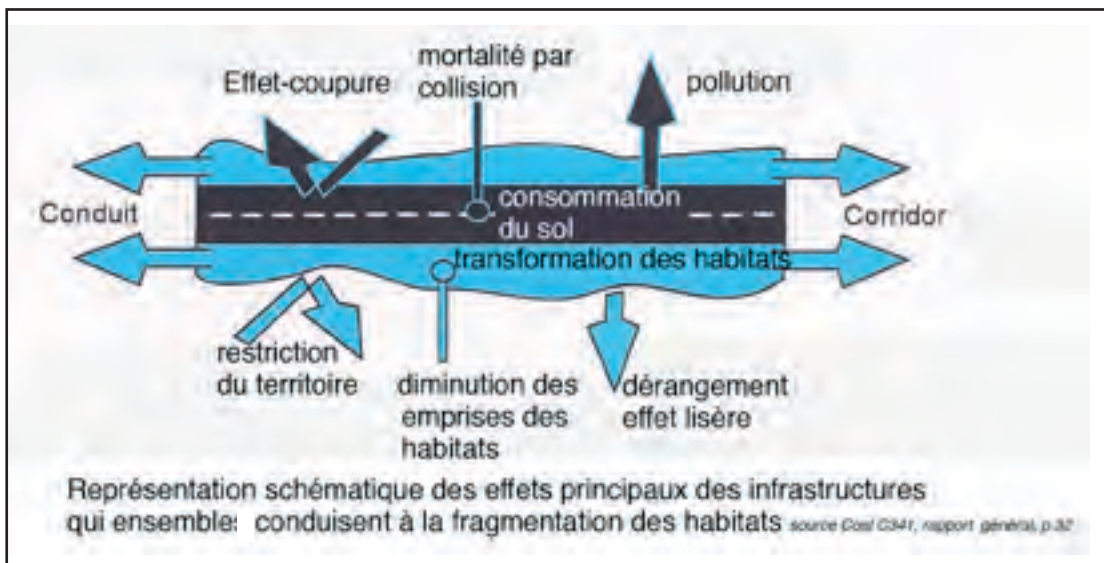
Il semble qu'il faille attacher autant d'importance au morcellement qu'au rétrécissement des habitats. La question de la fragmentation met en danger localement des populations et des espèces végétales, et porte atteinte à la chaîne écologique.

Les continuités «paysagères» s'opèrent par des espaces qui n'ont pas toutes les qualités avérées d'écosystème mais dont le rôle est primordial pour les déplacements. Une atteinte dans le réseau peut se révéler extrêmement grave.

Ces espaces ont la capacité de permettre aux espèces de circuler (pour survivre ou se

1. Il faut prendre le terme d'habitats sans le sens d'écosystème, c'est à dire un ensemble d'écosystèmes contigus entre lesquels s'effectuent des échanges de toute nature.

2. directive 2001/42/EC, sur l'évaluation des effets sur l'environnement de la planification et de la programmation (urbanisme, infrastructures).



Dessins extraits (et traduits) du rapport suédois du COST 341 montrant les effets des infrastructures sur la nature.

Résumé des commentaires :

Les impacts locaux sur les écosystèmes varient selon le type de l'infrastructure, les éléments du contexte, des formations paysagères et de la nature des habitats concernés. Les espèces (animales ou végétales) répondent aussi différemment -dans le temps et l'espace- aux transformations des conditions de leur environnement.

Les éléments d'infrastructure font eux-mêmes partie d'un ensemble dont les autres éléments peuvent amplifier les effets directs. De tels effets cumulatifs doivent toujours être analysés dans les études d'impact prévisionnel.

Les autoroutes peuvent consommer 10 hectares par kilomètre de voie construite (en considérant les bas-côtés, les talus, les stations-service). Les autres routes consomment en elles-mêmes moins d'espace mais leur réseau est très dense (il représente en moyenne en milieu rural de l'ordre de 95 % de l'ensemble des voies).

La prise en compte de l'existence de réseaux écologiques (c'est à dire de connexions entre des habitats par des corridors écologiques) figure dans les procédures d'urbanisme de nombreux pays européens. Elle a été spécifiquement reconnue comme nécessaire pour maintenir la biodiversité.

La référence à ces réseaux écologiques doit faire partie des données identifiées lors de travaux routiers afin d'obtenir leur maintien.

Comment répondre à la fragmentation par les infrastructures linéaires ?

- soit en abandonnant le projet tel qu'envisagé (abandon simple ou changement du tracé),
- soit en trouvant les moyens d'amoindrir les impacts directs et indirects,
- soit en les compensant par d'autres mesures.

d'après COST 341, rapport final, 2003.

régénérer), et aident à leur reproduction ou à compenser les problèmes de la diminution en taille des habitats.

Il semble donc être devenu indispensable de changer d'échelle afin de regarder la cohérence d'un réseau d'écosystèmes ; ainsi que d'être aussi vigilant sur les espaces de nature ordinaire qui permettent les circulations que sur la diminution en superficie des habitats labellisés ; enfin d'agir pour corriger, en défragmentant par exemple.

Ces orientations donnent lieu à des réflexions désormais plus importantes. La Recherche s'intéresse aux moyens de remédier à la fragmentation, au maintien des trames vertes ou corridors qui autorisent les mouvements des espèces ainsi qu'aux autres moyens de prévention à mettre en place.

Nous évoquons ci-dessous plusieurs de ces recherches, conduites dans le cadre de l'action européenne COST¹ 341² et le livre de Philippe Clergeau, *L'écologie du paysage urbain*, qui aboutissent à un point de vue similaire dans leurs conclusions,

Analyse de la fragmentation des habitats résultant des infrastructures de transport

Le rapport de l'action Cost 341³ rappelle les concepts majeurs d'écologie et examine les aspects recensés de l'impact des infrastructures sur la vie sauvage, avec une perte directe en habitats (consommation d'emprise) et en individus, ainsi que les effets induits sur le milieu. Sols imperméabilisés et modifiés, bas-côtés perdant leurs fonctions d'habitat ou de corridor, effet lisière, effet barrière, apport de pollutions (toxines, bruit).

Le dérangement et la présence de l'obstacle de la route modifient l'organisation du territoire des espèces faunistiques et floristiques et leur circulation dans les entités paysagères.

Le rapport s'attache ensuite aux questions de l'échelle à considérer, des instruments et moyens de pallier les méfaits de la fragmentation, les aspects d'économie, avant les conclusions générales.

• une mortalité par collision qui s'aggrave

L'importance pour les espèces animales de la mortalité dans des collisions sur route, est loin d'être négligeable.

L'examen de données collectées pour ce Cost, montre qu'elle ne cesse d'augmenter, partout dans le monde. Le phénomène est encore relativement peu étudié pour de nombreuses catégories d'espèces, mais, lorsqu'on dispose de données, elles montrent des quantités parfois très importantes prélevées.

En Belgique, les écologistes ont estimé à 4 millions les vertébrés tués chaque année (J. & J. Davenport, d'après Rodts et al., 1998) aux Pays-Bas on parle d'un tribut de 2 millions d'oiseaux (idem, d'après Van den Tempel, 1993). Rappelons que de nombreux reptiles et amphibiens sont considérés en déclin en Europe⁴.

1. COST : programme européen d'actions intitulé Coopération Scientifique et Technique (COST)

2. L'action 341 a duré de 1998 à 2003. 15 pays dont la France (Virginie Billon du Cete de Lyon, Muriel Mastrilli du Conseil Régional du Nord Pas de Calais) ont participé. Un rapport de synthèse a été publié et chacun des pays a ajouté aux chapitres communs (l'introduction, les concepts clés, les effets des infrastructures par rapport à la perte et la fragmentation des écosystèmes) un chapitre propre à son contexte national, avec des éléments d'état des lieux sur la biodiversité et la fragmentation, sur les législations et actions, et des études de cas d'exemple.

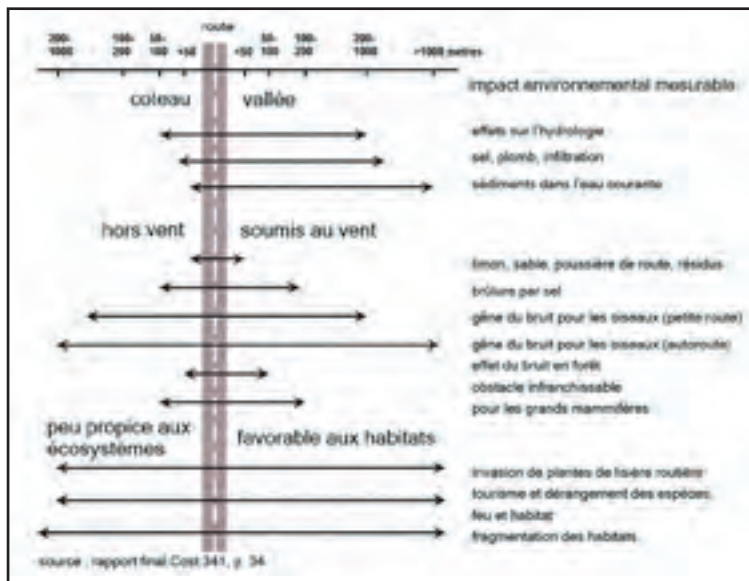
Des constats, observations et réflexions de même type continuent à nourrir le réseau IENE -Infra Eco Network Europe, réseau (sans but lucratif et non gouvernemental, abrité par le centre suédois pour la biodiversité), qui avait initié l'action Cost et qui réunit régulièrement des experts actifs dans le domaine de la connaissance des effets de la fragmentation par les infrastructures linéaires.

3. D'après les rapports de synthèse et notamment: Habitat fragmentation due to Transportation infrastructure, The Swedish National Review, rapport de synthèse établi pour la Suède, Ecology for transportation, J. & J. Davenport editors, Springer, the Netherlands, 2006, ISBN-10: 1-4020-4503-4

4. 59 % des amphibiens et 42 % des reptiles sont sur liste rouge de l'UICN (étude publiée pour la journée mondiale de la biodiversité (22/05/2009).



Passage à cervidés (élan, chevrete...) sur l'autoroute E6, près d'Uddevalla, Suède, photo Matthias Olsson, Cost 341. Le passage a été équipé de parapets opaques anti-bruit et les accès ont été élargis, après que des observations (implantation de cameras) aient montré que les animaux fuyaient lorsqu'ils entendaient du bruit ou n'arrivaient pas à trouver facilement le passage



les effets des autoroutes sur l'environnement : tableau issu du Cost 341, montrant des distances variables - et qui peuvent être importantes - pour les impacts, aggravés éventuellement par les conditions de milieu et de climatologie, et bien sûr de largeur d'emprise et de fréquentation des routes.

Certaines collisions provoquent des dommages aux automobiles et leur coût économique peut être conséquent (dans les pays du Nord, la collision avec des élans est fréquente, dans certains secteurs français c'est surtout avec des sangliers¹, voire des cerfs, etc... qu'elle occasionnera des dégâts). Mais beaucoup des collisions ne portent atteinte qu'aux animaux (vertébrés, blaireaux, hérissons ...)

La question des collisions est typiquement un résultat de la fragmentation des habitats par les infrastructures.

Lorsque des habitats attractifs (en nourriture, abris) sont situés sur les bas-côtés routiers de part et d'autre, les traversées augmentent et par là même le nombre des collisions, comme le montrent les comptages sur des infrastructures bordées de corridors écologiques. Il est donc nécessaire d'étudier la topographie des lieux et les qualités respectives des différents habitats.

L'importance du trafic automobile a des effets sur le nombre de collisions et sur le cantonnement des espèces. Avec un trafic faible et occasionnel, les animaux tâcheront de traverser et pourront -s'ils ont réussi dans leur tentative- s'absoudre des effets de la fragmentation mais si le trafic est intense et régulier, une bonne part des espèces adaptera son comportement et les animaux resteront cantonnés à un territoire plus restreint².

Il semble possible d'identifier des situations et des zones à risque par rapport au contexte et aux espèces (ainsi des enquêtes néerlandaises ont montré une forte mortalité de hérissons lorsqu'une autoroute suivait une voie de chemin de fer, ces talus sont réputés accueillants pour l'espèce, tandis qu'au Danemark les grands giratoires traités en zones forestières ont piégé renards et chevreux).

D'une façon générale les espèces qui apparaissent au comptage de mortalité routière sont celles qui vivent dans les bas-côtés ou se déplacent le long des routes (notamment campagnols, blaireaux, grands mammifères). Pour certaines espèces comme les rongeurs, les lapins, les renards, les moineaux, ou les merles, et même le cerf commun, la chevrete ou le sanglier sauvage, la mortalité routière peut souvent être considérée comme insignifiante car elle ne représente qu'environ

5 % de la mortalité totale. En revanche pour des populations d'espèces rares, elle peut parfois créer une cause majeure de risque.

De même que les aménageurs s'efforcent de fournir une route sûre pour les usagers, il serait souhaitable de contrôler les risques de mortalité pour la faune.

Lorsque de petites routes croisent des voies rapides par des ponts ou des tunnels, qui peuvent servir aussi à la faune, le nombre des collisions du secteur diminue.

Cette atteinte aux bonnes conditions de vie des populations animales ne semble pas prise en compte à hauteur des enjeux dans les études d'impact, où ne figurent presque jamais les questions de l'évaluation des effets mortels sur la faune du trafic automobile escompté.

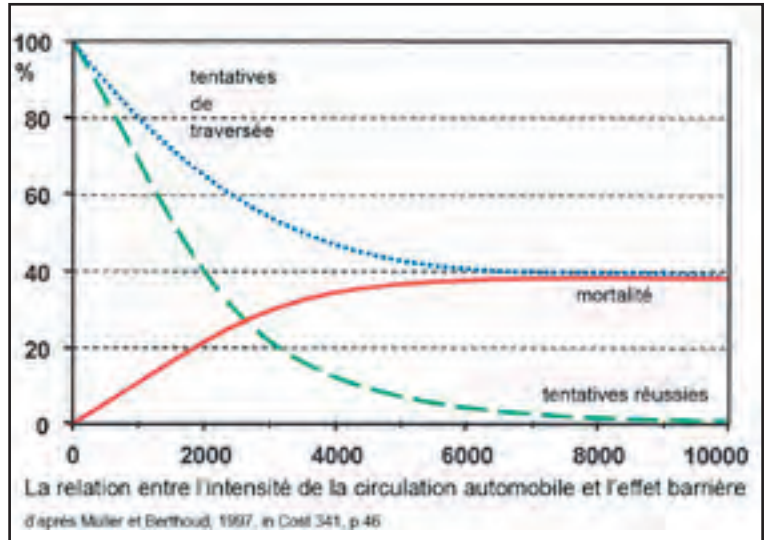
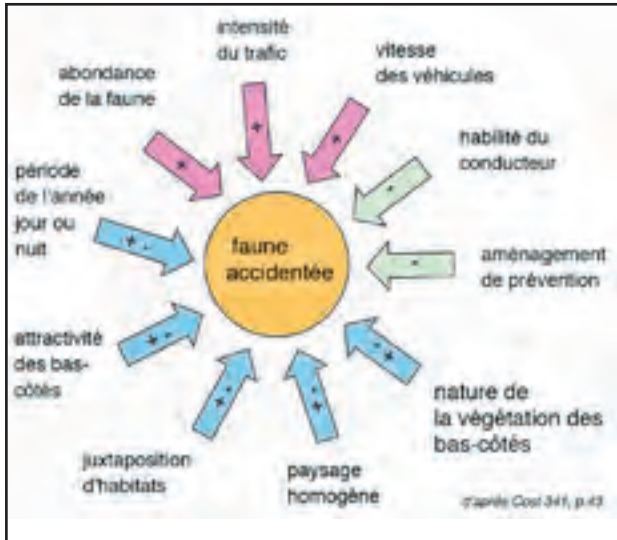
Des méthodologies sont proposées depuis les années 1990, établies par les scientifiques, mais les réticences à leur application sont nombreuses.

• Un rôle ambigu pour les bas-côtés végétalisés: attractifs pour la faune, et dangereux à cause de la mortalité routière.

Le rapport du Cost souligne une certaine ambiguïté concernant l'aménagement de buissons favorables à la faune sur les bas-côtés. En général de telles plantations peuvent résoudre des problèmes et servir d'habitat, de zone de reproduction et (ou) de couloir de circulation pour de nombreuses espèces, qui ne trouvent pas des conditions favorables ailleurs dans le milieu agricole. De telles plantations sont systématiquement mises en oeuvre en

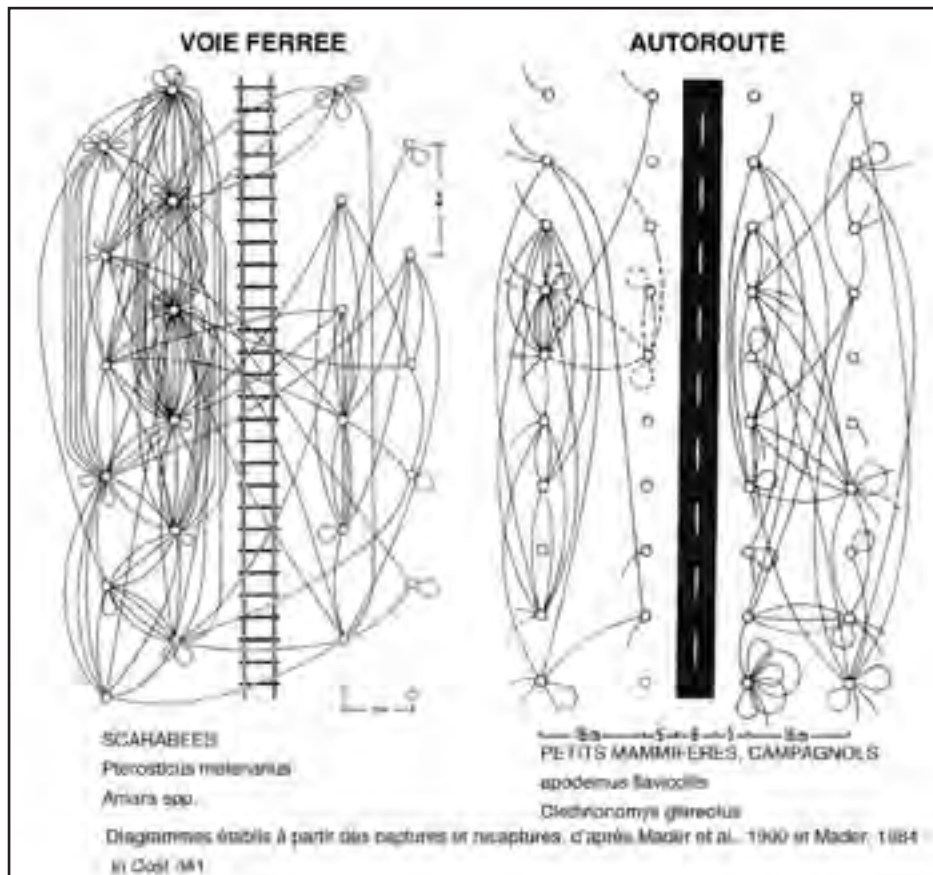
1. L'ONF fait état en 2009 de 50 000 collisions par an avec des sangliers et met en relation la forte augmentation de cette population avec la culture du maïs.

2. C'est ce qu'ont observé notamment les forestiers ONF et écologistes en massif de Fontainebleau. Cerfs et sangliers ont intégré le danger de traverser sur les routes majeures (le nombre de collisions y a fortement diminué) et les populations de sangliers se cantonnent désormais à des territoires fractionnés. Les cerfs vont se mettre dans la journée le long des routes les plus circulées, car entre plusieurs maux, ils préfèrent choisir le bruit routier au dérangement par les promeneurs, et renoncent à traverser. Les collisions ont lieu sur les petites routes moins circulées, surtout la nuit.



1

2



3

1. Schéma recensant les facteurs qui influencent le nombre des accidents pour la faune.

2. Modèle théorique du caractère répulsif de la route en fonction de l'intensité de la circulation (et du bruit et des mouvements). La ligne rouge indique que la mortalité pourrait diminuer et même disparaître si des barrières empêchant les traversées sont mises. En revanche le nombre des tentatives de traversée diminue en lien étroit avec l'augmentation du volume du trafic automobile (source Cost 341)

3. L'autoroute se révèle comme un mur pour certaines espèces qui sont dans l'incapacité de le franchir. A emprise égale, la voie ferrée est moins perturbante. Diagramme de mouvements d'insectes et de petits mammifères Cost 341.

Grande-Bretagne le long des autoroutes, et de nombreux inventaires menés par des écologues ont montré qu'elles palliaient l'appauvrissement du milieu agricole né des remembrements.

Il faut cependant aussi tenir compte du fait que plusieurs caractéristiques importantes distinguent les bas-côtés routiers des corridors 'naturels' et qu'ils n'ont pas tous forcément une aussi bonne aptitude à devenir une infrastructure écologique.

L'ambivalence vient de ce que les plantations peuvent aider au développement de la vie sauvage, mais peuvent aussi accroître la mortalité animale. La dangerosité de la route subsiste et l'attractivité de bas-côtés riches de nourriture et d'abris est un risque fort à faire courir à la faune.

Il faut chercher la maîtrise des risques, agir à titre préventif en organisant les parcours de la faune par une modification des abords en végétation des routes (ce qui parfois permet aussi d'améliorer la visibilité pour voir la survenue de grands animaux).

• Le frein au déplacement, effet majeur, est responsable du cantonnement des espèces. Pollutions et nuisances s'y ajoutent

En plus de la mortalité par collisions et des effets observés du dérangement, d'autres aspects de la fragmentation sont observés et notamment l'effet coupure responsable de la dégradation des conditions de vie et de reproduction de certaines populations végétales et animales, pouvant aller jusqu'à causer leur extinction.

Multiplier les routes importantes, c'est aussi augmenter les émissions de résidus de métaux lourds, les poussières qui se déposent le long des infrastructures et les sels de déneigement portant nettement atteinte au milieu et aux animaux.

Le bruit a un impact notamment sur les oiseaux, l'éclairage nocturne et celui des phares perturbe certaines espèces, et les changements dans le micro-climat ou la teneur en eau des sols après création de l'infrastructure affectent également les milieux. Il y a donc un travail important à faire par rapport à l'aménagement des bas-

côtés, pour empêcher les contaminations des terres agricoles, évacuer les résidus toxiques et renforcer les conditions favorables aux milieux.

A cause du bruit des voitures, des mouvements, de la perturbation chimique, et de l'obstacle de la route elle-même et de ses ouvrages d'accompagnement (fossés, puits, digues, clôtures. ..), les traversées effectuées par la faune ne représentent qu'une petite part de ce qu'elles seraient si la route n'était pas là.

Les routes peu larges qui reçoivent moins de 1000 véhicules/jour semblent peu faire obstacle. Lorsqu'elle reçoit entre 1 000 et 5 000 véh/jour, la route a un caractère répulsif pour la petite faune, des traversées ont lieu et peuvent occasionner des collisions. Autour de 5 000 véh.jour, il semble que l'obstacle s'impose à de nombreuses espèces, et lorsque la route comptabilise entre 5 et 10 000 véh/jour, elle représente une barrière réelle pour les animaux terrestres. Enfin les autoroutes recevant 10 000 véh/jour ou plus sont des barrières impraticables à la plupart des espèces.

• Les risques encourus résultant de l'effet barrière sont particulièrement importants pour certaines espèces ou pour des populations animales fragiles

Les espèces animales sont plus ou moins exposées à l'effet barrière. Les grands mammifères sont moins sensibles, en revanche la petite faune peut être totalement inhibée dans ses déplacements par la présence des routes. Les amphibiens, les reptiles et les petits mammifères sont sensibles à la largeur, la sécheresse et la chaleur du sol routier. Certains rongeurs se révèlent incapables de franchir même une route de 6 m de large supportant un trafic de 250 véh/jour, d'autres rongeurs et campagnols ne traverseront pas une voie pavée de 20 à 25 m/large, les animaux marins ne s'aventurent pas dans des caniveaux trop étroits.

Synthèse des principes et recommandations issus du COST 341:

- Les études préalables aux travaux routiers doivent considérer l'échelle qui permet de comprendre les connectivités biologiques existantes afin de les prendre en compte,
- Les procédures pour les études routières doivent permettre de faire apparaître les problèmes décelés par des experts très en amont des décisions,
- A cause de la complexité et de l'aspect crucial pour la vie sauvage des questions de fragmentation liées aux routes, il paraît nécessaire d'encourager vivement les échanges d'informations en Europe, sur les données et sur les mesures compensatoires,
- Il faut mieux considérer la question des ouvrages pour la circulation de la vie sauvage et ne pas la restreindre aux passages à cervidés : en adaptant les petites routes qui croisent les grandes, en prévoyant certains dispositifs peu coûteux ou en donnant certaines caractéristiques spécifiques à la route -un travail à mener avec des écologues-, on peut la rendre nettement plus poreuse pour certaines espèces,
- Il est nécessaire de faire du suivi et de l'évaluation des mesures compensatoires mises en oeuvre,
- On ne pourra répondre à la perte de biodiversité sans qu'intervienne le niveau politique et sans coordination interdisciplinaire, sans coopération scientifique et technique. L'implication du public par rapport aux choix est également essentielle.

Et les effets sur les insectes sont à l'heure actuelle très peu connus.

Les membres de l'action Cost estiment qu'il y aurait donc intérêt, lorsqu'on se trouve dans le fuseau d'étude en présence d'une population fragilisée, de reconsidérer la question du tracé de la voie ou de trouver d'autres moyens de rétablir la connectivité (écoducs, reconstruction de conditions appropriées ...).

• **Les ouvrages de défragmentation prennent-ils en compte les différents effets induits de l'autoroute, comme la peur du bruit ou de la lumière des phares ...?**

Devant l'augmentation des accidents de la route, des enquêtes de terrain se multiplient pour appréhender la pertinence des ouvrages existants, les moyens à mettre en oeuvre préventivement et les critères de construction des ouvrages à venir, tant pour les amphibiens que pour la grande faune, ou d'autres populations à risque.

L'observation, notamment en Suède ¹ (sur l'autoroute E4), des traces laissées dans la neige, ont montré que souvent, alors qu'ils s'étaient approchés du passage à faune, des élans avaient fui avant de traverser, probablement effrayés par le bruit du passage d'un véhicule.

Un récent ouvrage (sur l'autoroute E6, près d'Uddevalla, construit en 2000) a été pourvu de vitrage anti-bruit gris, opaque et haut de 2 m. Le passage, large (16 m au centre, 21 m sur les entrées, alors qu'initialement avait été prévu un chemin de 5m pour desservir une ferme) et long de 60 m. est garni de sable et des buissons servent à guider les animaux. Les observations (des traces et par radio-téléométrie) ont montré qu'il remplissait correctement sa fonction (pour les élans et les cervidés).

De tels passages, méticuleusement étudiés par rapport aux espèces concernées et au contexte

d'installation, sont efficaces pour contrecarrer la fragmentation due aux infrastructures, alors que l'installation de grillages et barrières le long des autoroutes, si elle n'est pas faite conjointement à la création de passages, ne fait souvent que déplacer les problèmes, y compris celui de mortalité chez la faune (observations en Suède, déplacement des accidents vers les routes nationales du secteur).

Pour les oiseaux, dans un territoire bocager, il est souvent possible de reconstituer des conditions favorables pour qu'ils puissent nicher de chaque côté de la route, et parfois ainsi éviter des passages sans porter atteinte aux populations animales.

L'effet barrière, aggravé par d'autres phénomènes induits

D'autres problèmes peuvent accroître la fragmentation, qui naissent soit de l'effet lisière et de l'envahissement par des espèces indésirables ² -les pestes-, souvent en remplacement d'espèces indigènes qui étaient autant d'éléments appréciables pour la chaîne écologique, soit des modifications du milieu qui elles-mêmes qui créent d'autres atteintes aux plantes (eau...) .

1. La question de la fragmentation des habitats est entrée dans le Code de l'Environnement en 1996, en Suède, ce qui permet de produire des études d'évaluation et mieux connaître les effets.

2. Tel le raisin d'Amérique qui prolifère le long des couloirs très lumineux qu'ouvrent les routes neuves. La journée mondiale de la biodiversité 2009 a eu pour thème les espèces exotiques envahissantes dont l'implantation et la propagation menacent les écosystèmes ou les espèces indigènes. C'est, pour l'UICN (union mondiale pour la nature), la troisième menace pour la biodiversité.

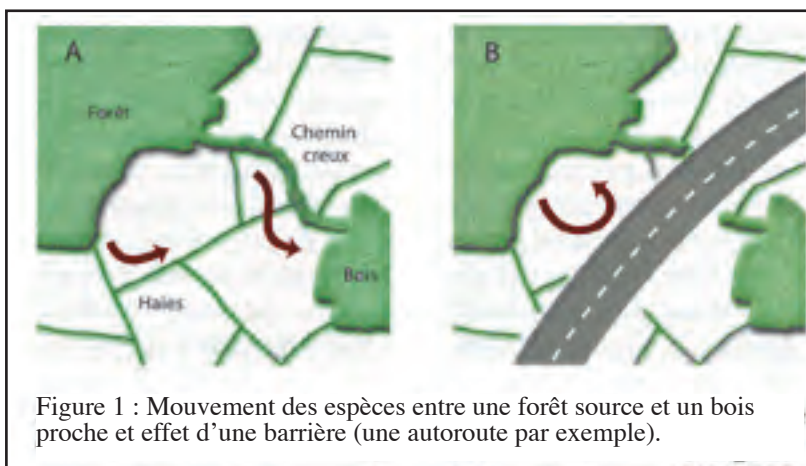


Figure 1 : Mouvement des espèces entre une forêt source et un bois proche et effet d'une barrière (une autoroute par exemple).

Dessin de Philippe Clergeau in *Une écologie du paysage urbain*, éd Apogée, 2007

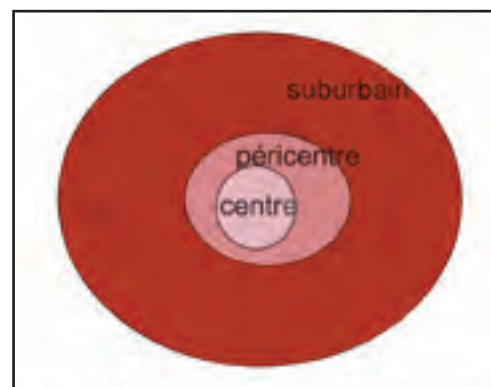
La question de la fragmentation oblige à raisonner non plus en opposition milieu urbain/milieu naturel mais en maillage, lequel peut s'établir par des espaces qui n'ont en eux-mêmes pas une richesse biologique extraordinaire.

Les mécanismes de la vie animale et végétale savent perdurer ou s'installer dans les espaces naturels sous condition que ceux-ci, unités disséminées, fonctionnent ensemble. L'armature est le moyen de les agréger à la façon d'un seul massif. Elle déploie en plus des atouts de paysage, la présence de plantes, surtout régionales, instaurant la vibration des saisons et une dimension de patrimoine.

Philippe Clergeau explique que même ce qu'on appelle ville est une mosaïque hétérogène.

Si dans le centre de la ville, le nombre des espèces chute brutalement, dans le périurbain et le suburbain -ces états du tissu urbain que les scientifiques identifient selon le pourcentage de sol perméable (voir ci-contre)-, la ville est rattrapée par l'environnement naturel qui la colonise. Des observations -ainsi celle d'Adams qui comptabilise 2,7 fois plus d'oiseaux dans la ville d'Oxford que dans les forêts proches¹- montrent même une biodiversité parfois plus forte en *tissu urbain* que dans les champs ou bois alentour. Petits passereaux et rats laveurs trouvent là plus de nourriture et moins de prédateurs que dans la campagne appauvrie par le remembrement et la rationalisation agricole. Il faut certes des conditions variées de ressources alimentaires et d'abris, mais les friches d'anticipation foncière (pour l'immobilier et les routes), surtout d'une certaine taille, peuvent y répondre et à partir de ces sites, les espèces se propagent si l'on a prévu passages, espaces de pause et corridors adéquats. Mais l'espace de la ville impose d'être regardé en prenant de la hauteur. C'est en changeant d'échelle que se comprennent les interpénétrations, qu'on voit les mouvements, la circulation des espèces et les manques dans le maillage vert. Il faut aussi pouvoir prédire les espèces qui circuleront dans les réseaux et savoir quelle biodiversité peut être encouragée.

¹. L. W. Adams, *Urban wildlife habitat, a landscape perspective*, Minneapolis, University of Minesota Press, 1994.



Au niveau international ont été adoptés les termes de centre-ville, périurbain et suburbain comme composant l'urbain et le terme de périurbain comme environnement de la ville, généralement une zone rurale plus ou moins naturelle, plus ou moins productive, plus ou moins construite.

Le centre-ville, bâti ancien, présente moins de 15 % de surface de végétation, le périurbain qui correspond à une couronne d'habitations où les jardins sont fréquents, jusqu'à 40 % de végétation et le suburbain où la végétation est présente à travers non seulement les jardins des lotissements mais aussi les grandes surfaces de pelouses entre les immeubles, les parcs, cimetières et terrains de sport, la surface de végétation peut atteindre 70%. La séparation entre l'urbain et le périurbain, la ville et le rural, est généralement déterminée par une distance moyenne entre habitations inférieure à 200 m, mais reste compliquée à dessiner pour la plupart des villes. Les limites extérieures du périurbain sont aussi de plus en plus difficiles à définir tant l'impact d'une grande ville s'étend loin et a tendance à rejoindre d'autres villes. (d'après P. Clergeau)

Garantir la possibilité de traverser pour la faune et la flore paraît indispensable alors que le maillage des voiries est toujours plus dense, partout, à la montagne et à la campagne comme en ville.

La densité en routes s'accroît partout, et les routes existantes sont élargies régulièrement, augmentant la fragmentation et les difficultés de vie ou survie pour la vie sauvage. La réduction de la vitesse sur certaines routes peut amoindrir la mortalité, mais comme il paraît difficile de réduire le nombre de routes, il semble inéluctable qu'il faille s'orienter vers l'augmentation du nombre des passages à faune et des écoducs, si l'on souhaite réellement lutter contre la perte en biodiversité.

De solides mesures de prévention de la mortalité animale : un argument à utiliser lors de la présentation du dossier de l'infrastructure

Les chercheurs, notant que les automobilistes se sentent particulièrement concernés par le lourd tribut en animaux payé à la route, pensent que de mentionner les mesures de prévention des collisions dès le dossier pré-décisionnel, alors qu'on détermine les objectifs de qualité auxquels la route neuve devra répondre, est un argument à faire valoir.

Fragmentation et paysage, souvent une logique commune

L'équipe suédoise du Cost 341 fait remarquer que lorsqu'il y a eu une attention particulière portée pour éviter le bouleversement des grandes formes paysagères, cela a souvent été profitable aux habitats.

Les unités paysagères comme des bois, du bocage, ... sont des lieux d'habitat qui ont des chances de se maintenir lorsque le projet routier considère la structure paysagère d'ensemble et s'efforce de la transformer le moins possible, lors du tracé et des

travaux routiers, et lors des travaux connexes (remembrement) ou des aménagements résultants de la nouvelle qualité d'accessibilité du secteur (urbanisation, équipements).

Bien sûr, l'autoroute pourra quand même intercepter des flux de migration importants mais ceux-ci pourront être rétablis via des passages à faune, sans transformer toute l'organisation biologique d'un territoire.

Ceci s'observe également pour certaines grandes autoroutes interrégionales en France, en revanche dans la périphérie des villes, où le coût du foncier augmente, où les logiques d'urbanisation future ont une stratégie propre, la dimension du paysage actuel (qui a de fortes chances d'évoluer) est très peu considérée.

Il y a pourtant dans les périphéries urbaines des éléments résiduels de paysage qui pourraient avoir une capacité énorme à symboliser un héritage ou un respect de l'existant ou même une simple stabilité qu'apprécieraient les habitants.

D'autant que certaines de ces formes végétales ne sont pas reproductibles par les pratiques agricoles et disparaîtront à jamais.

Des réflexions et travaux bien intégrés pourraient aider à conjuguer un maintien avec une évolution voire une croissance de l'agglomération.

le cas d'exemple de Cergy-Pontoise

le contexte dynamique de l'ILE-DE-FRANCE,

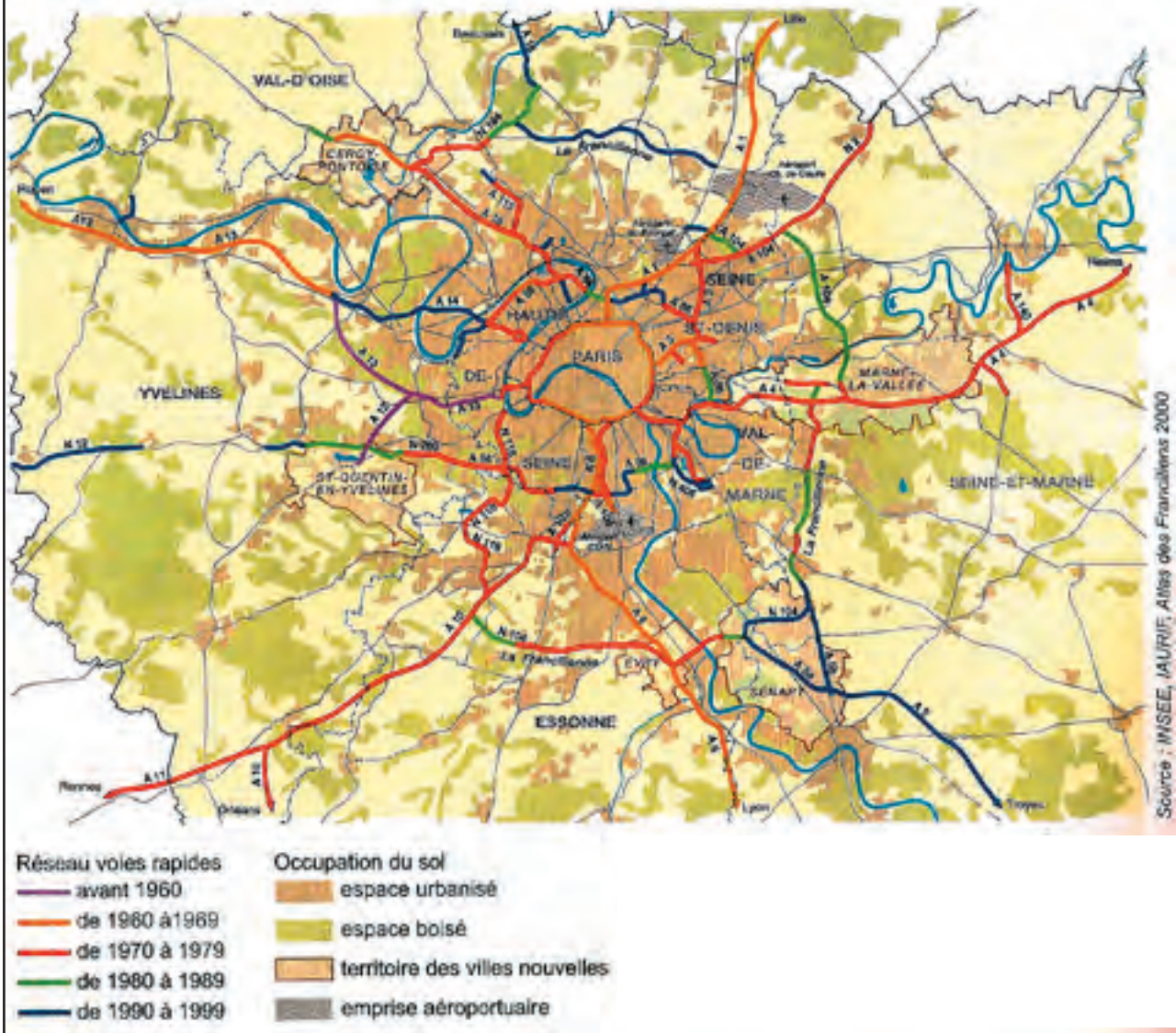
Exemple de la troisième rocade : A 86

Cergy-Pontoise, formes, paysages et infrastructures,

Cergy-Pontoise, nature ordinaire et écosystèmes,

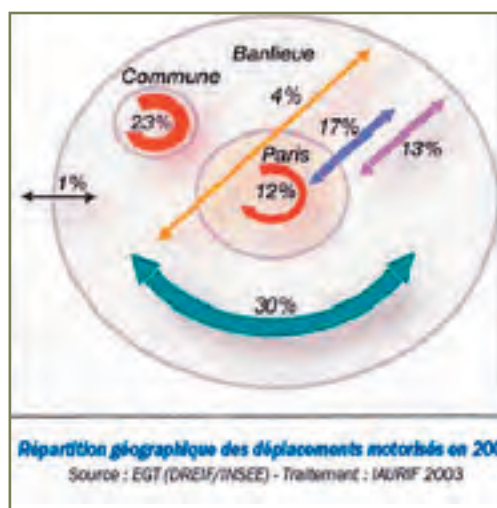
Cergy-Pontoise, les projets routiers.

Evolution du réseau de voies rapides d'Ile-de-France



Le réseau des voies rapides en Ile-de-France avec l'année de création, source : Atlas des Franciliens, 2000.

Grphe extrait de la Révision du Schéma directeur de la Région Ile-de-France, contribution sur les déplacements, Insee, Inrets, enquête nationale (SOeS), 2008.



LE CONTEXTE DE LA RÉGION FRANCILIENNE

une région dynamique, un maillage de routes plutôt satisfaisant, des atouts d'environnement à conforter

Eléments d'état des lieux à partir du projet de Schéma directeur (2008)

Un projet de schéma directeur de la région Ile-de-France - SDRIF- élaboré depuis la mise en révision en 2004 du SD de 1994 et fixant les priorités de développement jusqu'en 2030, a été voté par le Conseil Régional en 2008, mais n'a pas été approuvé. En novembre 2010, le Conseil d'Etat l'a jugé incompatible avec la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 et les lois du Grenelle de l'Environnement. Ce document qui peut néanmoins servir pour les SCoT et les PLU nourrit notre présentation de la région.

• Un dynamisme économique

L'Ile-de-France qui, sur 12 012 km² de territoire (1 281 communes), accueille 11.730.000 habitants (2011) a de nombreux atouts.

C'est une région économique majeure, dynamique, fortement peuplée, possédant un large éventail d'activités dans lequel la part des services est devenue largement prépondérante (83% en 2003). Elle a développé deux plateformes aéroportuaires (Roissy, Orly) et une plate-forme fluviale, est liée par des trains à grandes vitesses aux grandes capitales voisines (Londres, Bruxelles), possède un important réseau d'infrastructures (2100 km de routes nationales et autoroutes) doublé d'un assez fort réseau de transports en commun (dont 1400 km de voies ferrées et RER).

C'est également une destination touristique appréciée.

Pour l'Insee, les facilités d'accès aux transports et aux nouvelles technologies (Internet haut débit) font de l'Ile-de-France la région du Bassin parisien la plus performante en termes d'attractivité économique. En effet, de nombreux établissements sont créés et les emplois qu'ils génèrent sont relativement plus

importants en Ile-de-France, ainsi que dans un grand arc nord-ouest du Bassin parisien, alors qu'au sud et à l'est de l'Ile-de-France, la capacité à attirer et à retenir les entreprises et les emplois est plus faible. L'activité économique est liée à la forte densité de population (densité économique de 436 salariés au km²). Dans beaucoup de zones d'emploi, plus de la moitié de la population réside dans un pôle urbain, voire la totalité pour les zones d'emploi de la petite couronne.

Cette région continue à avoir besoin pour se développer d'une grande charpente de circulations (pour automobiles et de transports en commun) adaptée aux déplacements journaliers, aux destinations professionnelles et touristiques, tant pour différentes catégories de population que pour des marchandises.

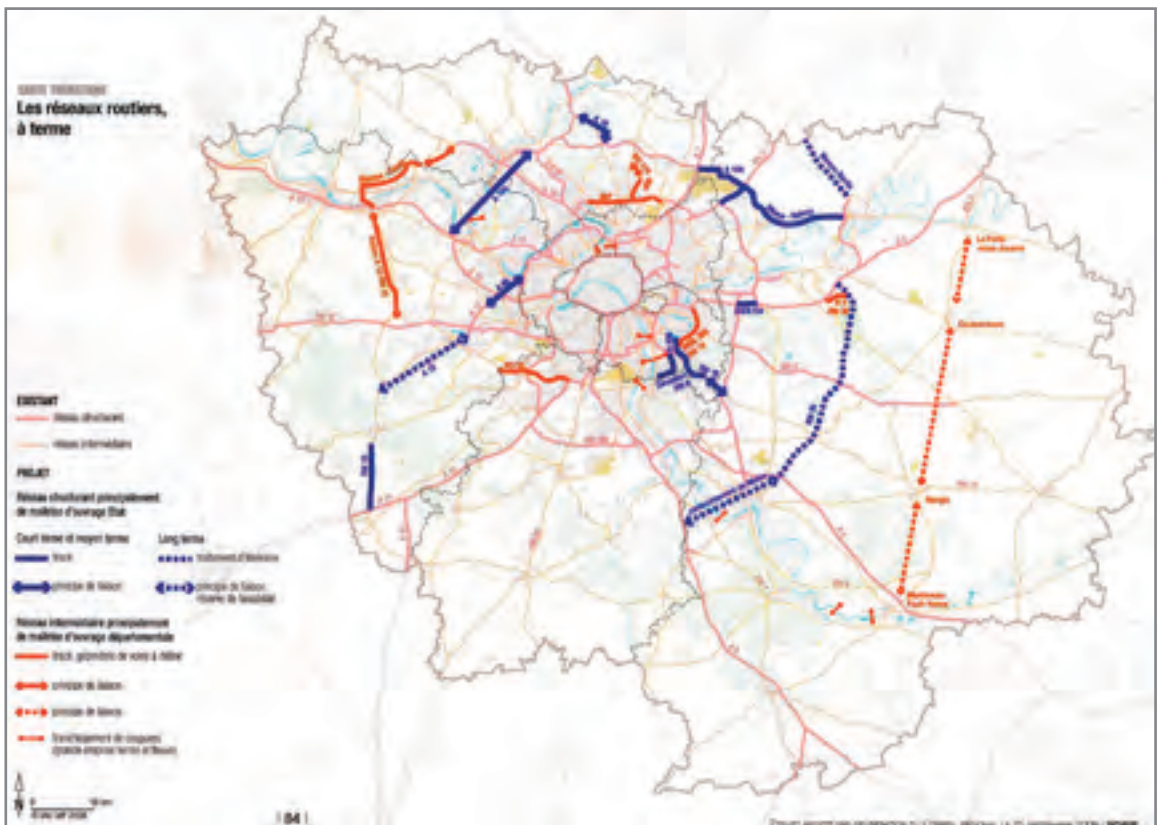
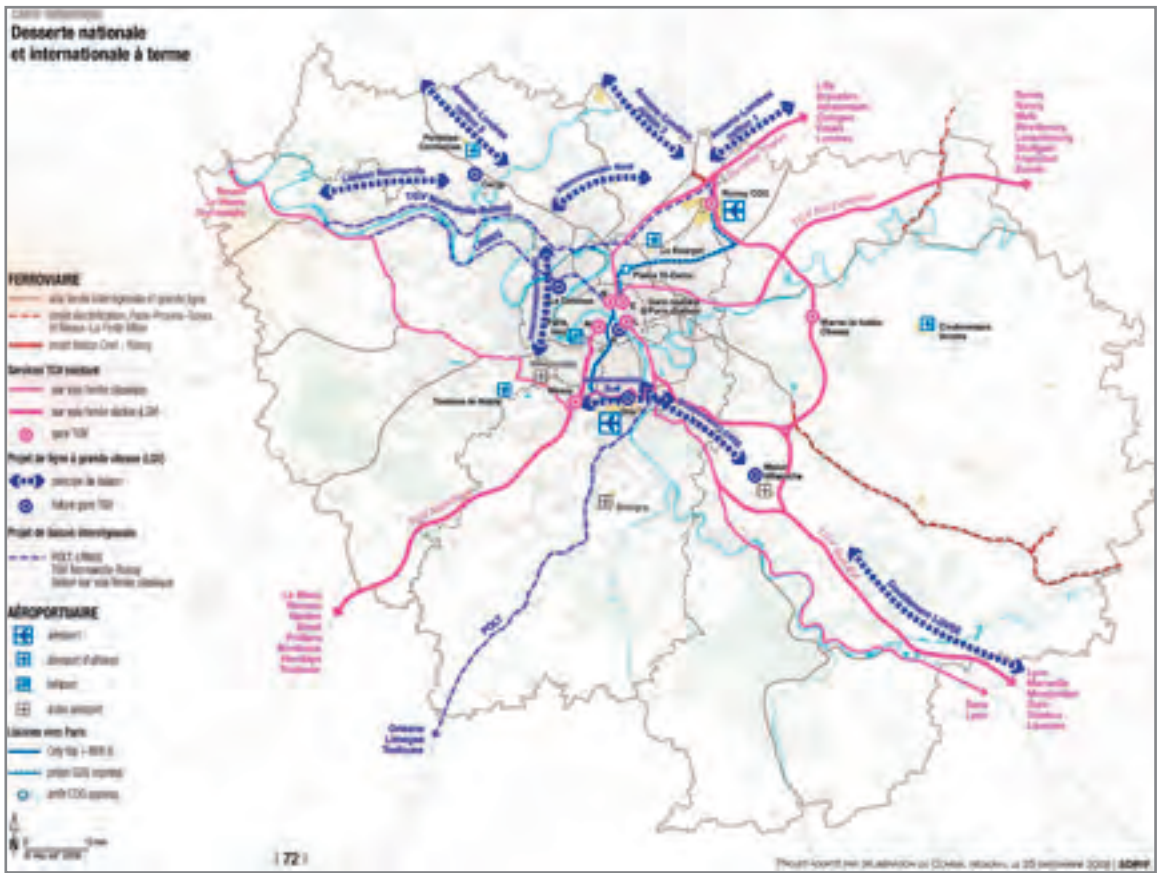
• Une qualité du réseau routier

L'accessibilité de la Région est un atout économique majeur.

L'irrigation de la région par un réseau autoroutier a été mise en œuvre dans la seconde moitié du 20^e siècle, avec la création de trois rocade d'autoroutes -le BP, A 86, A 104- liant Paris et sa région avec le reste de la France, et avec de nombreux barreaux locaux.

Les travaux entrepris ne sont pas tous achevés. Il manque quelques tronçons autoroutiers pour rendre le réseau cohérent. en Ile-de-France, le réseau de voiries rapides urbaines devrait être complété avec le prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Poissy-Orgeval, celui de l'autoroute A12 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les-Essarts-le-Roi, le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne, et l'aménagement de la liaison vers l'est parisien et Marne-la-Vallée en cohérence avec le développement d'un réseau structurant local de la ville nouvelle.

A noter que certains projets routiers figurant



32 Les liaisons ferroviaires rapides et les réseaux routiers prévus au projet 2008 du SDRIF

au SDRIF de 1994 ont été abandonnés (carte ci-contre).

• **Des transports en commun plus en retard**, par rapport aux pays de l'Europe du nord, et surtout par rapport aux objectifs de réduction climatiques.

La complémentarité entre les modes (liaison rapide entre le ferroviaire et l'aérien) nécessite d'être amélioré, les réseaux de transports en commun manquent d'offre en rocades. Le réseau est performant au centre puis s'étiole en périphérie, provoquant des distorsions entre lieux d'habitat et lieux d'emploi. Des améliorations des transports collectifs sont en cours ou programmées (voir plus loin). Les projets emblématiques étant le métro rapide prévu dans le cadre du Grand Paris et les différents tramways et bus rapides prévus par la Région. L'harmonisation de ces deux projets est prévu.

Il faut répondre aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre. En 2006, les émissions agrégées des six principaux gaz à effet de serre de la France se situaient 4 % en dessous de celles de 1990. Au sein de l'Union européenne à 27, les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de 8 % depuis 1990. L'Allemagne, le



Royaume-Uni et la Suède ont le plus contribué à la réduction des émissions dans l'Europe des 15, qui a ainsi atteint un quart de son objectif.

La France qui souhaite réduire par 4 ses émissions de gaz à effet de serre¹ d'ici à 2050 voit dans les questions de mobilité une part des solutions.

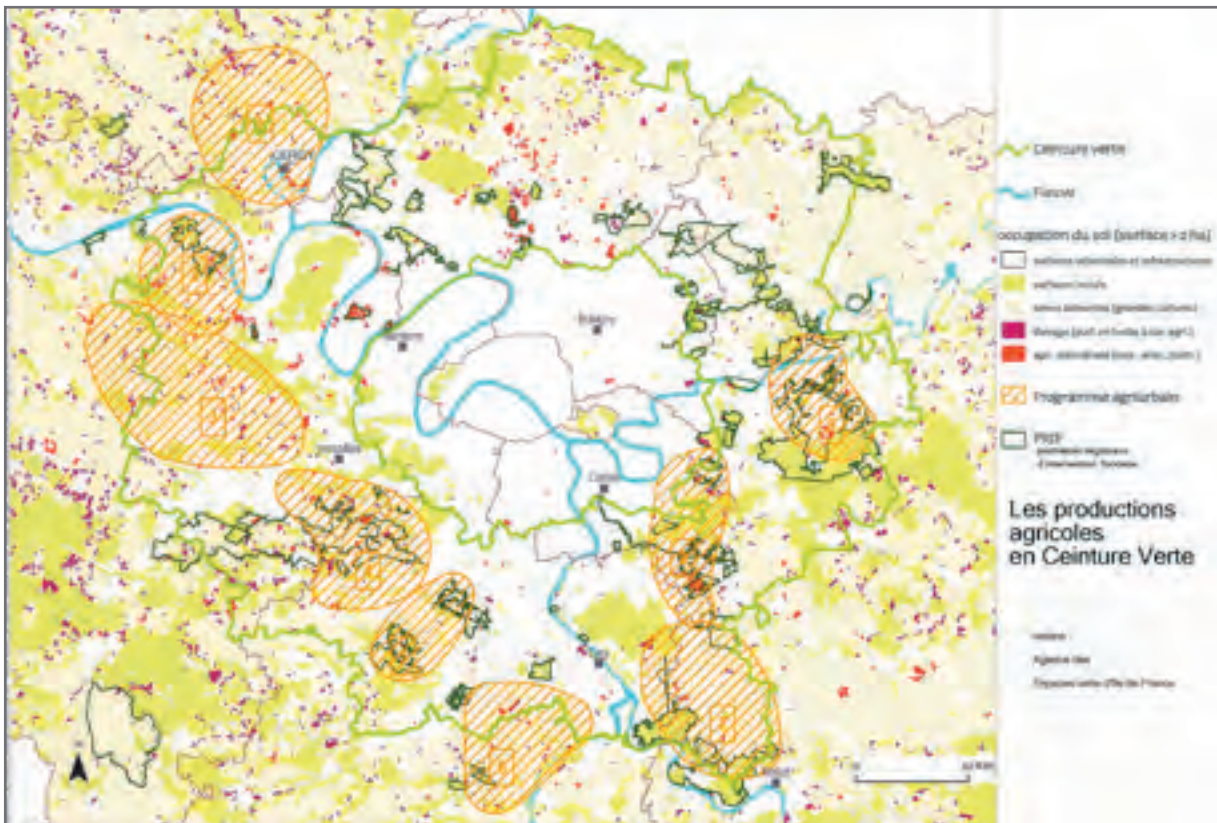
• **un réseau cyclable et des liaisons vertes programmées**

Le SDRIF prévoit de créer des véloroutes ayant des franchissements adaptés ainsi qu'un important réseau de voies cyclables, notamment en première et deuxième couronnes où il est à l'heure actuelle quasi inexistant. A

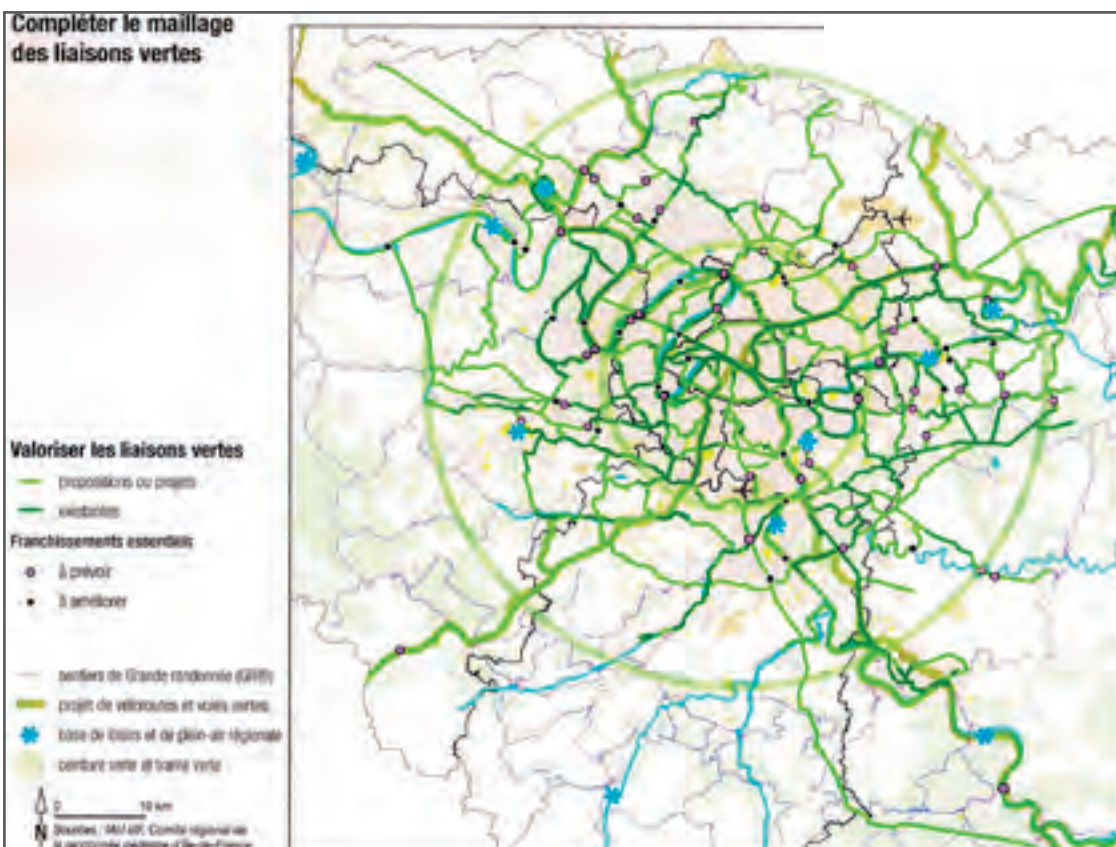
La carte du réseau cyclable structurant à terme montre un ambitieux maillage de voies douces à créer



1. Loi du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique française puis dans le Plan Climat du Gouvernement. Cette loi dispose que “ la lutte contre le changement climatique est une priorité de la politique énergétique “



Compléter le maillage des liaisons vertes



noter que Cergy-Pontoise, comme d'autres villes nouvelles sont mieux dotées.

Enfin un ambitieux programme de liaisons vertes est prévu pour conforter le système des espaces ouverts urbains, agricoles, forestiers et naturels, pour restaurer des continuités dans la trame verte d'agglomération, notamment le long des corridors fluviaux. Sur la carte générale de destination des sols ces liaisons vertes sont reportées avec un graphisme permettant d'identifier les continuités écologiques et paysagères (larges bandes) des coupures d'urbanisation (qui peuvent servir aux circulations agricole et de loisirs.

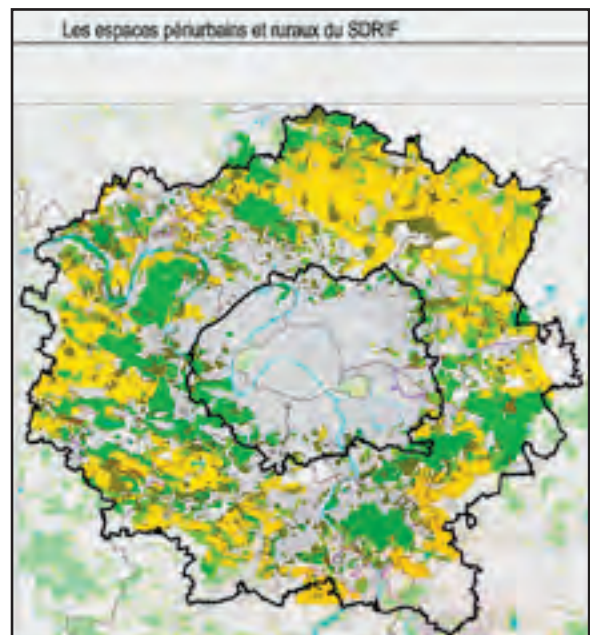
• **Une fragilité de la surface encore agricole et des espaces ouverts ; le statut de *Ceinture Verte* n'empêche pas la consommation d'espace**

L'Ile-de-France est une région où l'agriculture couvre encore plus de 50 % du territoire, (même si elle n'occupe que 7 600 agriculteurs). Avec la production de blé (surtout en Seine-et-Marne), les cultures maraîchères et l'horticulture, la production agricole régionale couvre globalement plus de 20 % des besoins du marché francilien.

Environ 15 % de la surface Agricole Utile (SAU) -94 700 ha en 1979- se situe dans une couronne appelée *Ceinture Verte*, le reste était au-delà, dans la *Couronne rurale*.

L'appellation *Ceinture Verte* remonte aux années 1980 et a été développée par le Plan Vert de 1995 approuvé par les élus.

Cet espace à enjeux, a été nommé ainsi en référence aux ceintures vertes britanniques parce que certains voudraient qu'elle possède des objectifs similaires. Dès sa création, il a été spécifié qu'avec cette ceinture verte francilienne on souhaitait endiguer l'extension urbaine et éviter le développement en tâche d'huile, si caractéristique de l'Ile-de-France. Mais elle n'a jamais été considérée un espace «sacro-saint» comme celles de Grande-Bretagne (dans lesquelles les autorisations de construire sont extrêmement rares, exception faite pour la construction de l'autoroute de contournement -M25-, autorisée sous Madame Thatcher).



Mais ce secteur est fortement sollicité par l'urbanisation francilienne, la circulation de transit et les équipements ¹.

Entre 1979 et 2000, la SAU en Ceinture verte est passée de à 76 300 ha, soit une perte de 19 %. Les cultures spécialisées ont reculé plus vite qu'ailleurs dans le secteur Seine-Aval et Montmorency-Cergy.

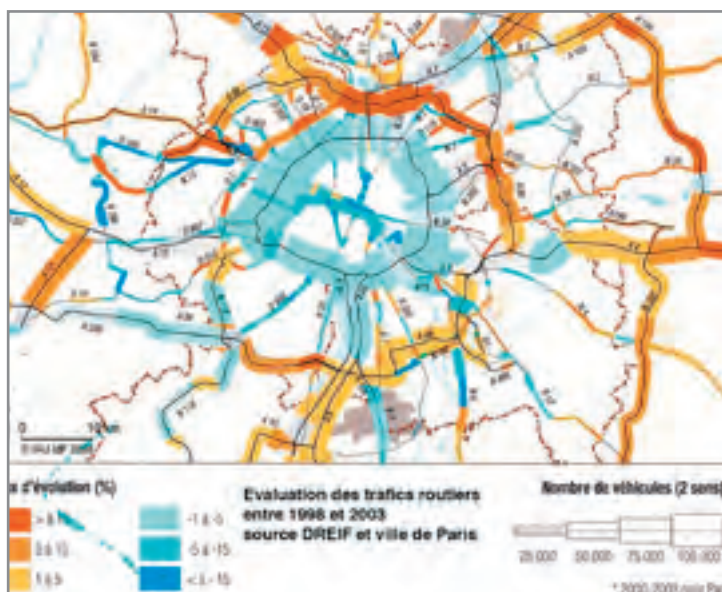
La Ceinture Verte d'Ile-de-France présente le handicap d'être depuis 1970, l'espace de l'autoroute et de la voie rapide.

Les radiales tout comme la Francilienne, rocade autoroutière de contournement de l'agglomération centrale, se sont développées au cœur de la ceinture verte.

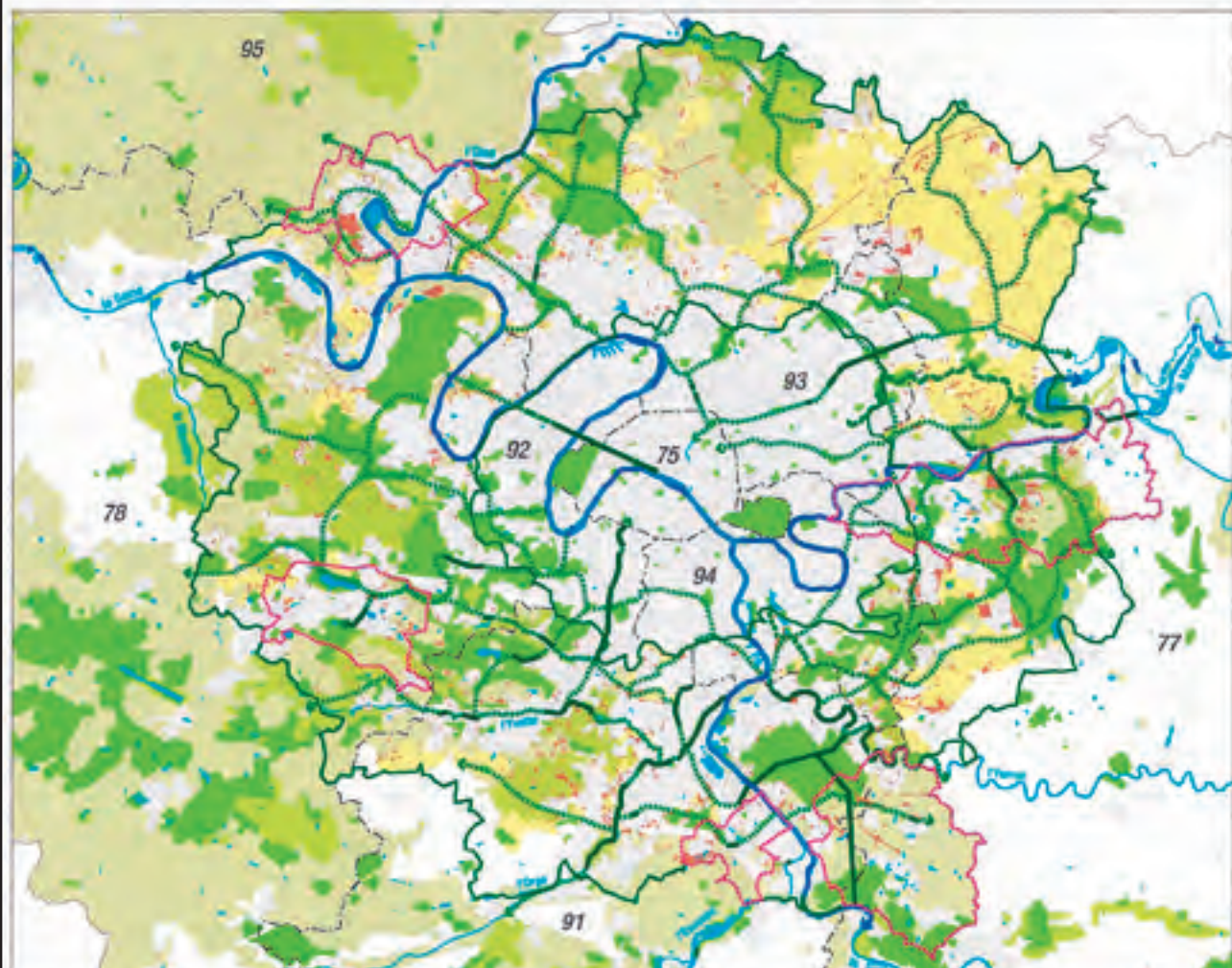
L'espace Ceinture verte est aussi celui des routes départementales. C'est sur ce réseau autrefois essentiellement rural que se font les déplacements locaux à l'échelle des bassins d'emploi et des bassins de vie.

L'augmentation du trafic routier sur les voies principales, radiales comme tangentielles, y est particulièrement forte.

1. D'après : « La ceinture verte d'Île-de-France, un espace de vie à réinventer, Éléments pour un nouveau partage de l'espace périurbain dense ». Document Iau, déc 2005, p. 18 et suivantes. et Documents du Conseil économique et social régional d'Ile-de-France, d'évaluation environnementale (2008, établis pour le colloque du 3/02/2009).



Reconnaissance des espaces ouverts et des liaisons de la Ceinture Verte



Ainsi entre 1982 et 2002, il est passé de 24 900 à 40 100 véhicules/jour sur la N6 dans sa traversée de la forêt de Sénart, de 67 700 à 129 000 sur l'A12 dans sa traversée de la Plaine de Versailles, de 55 300 à 138 000 sur l'A15 à hauteur des buttes du Parisis, ou encore de 15 300 à 55 900 sur la N104 (Francilienne) entre l'A10 et la N 20.

La circulation automobile depuis le début du 21^è siècle faiblit dans Paris et sur son périphérique mais augmente en moyenne et grande couronnes, et l'augmentation dans ces espaces franciliens devrait encore continuer dans les décennies à venir (carte ci-contre).

Les voies situées en ceinture verte n'ont pas toujours fait l'objet de requalification à la hauteur de leurs nouvelles fonctions urbaines, l'encombrement et la vitesse de circulation augmentent, la fragmentation des espaces aussi, les circulations douces manquent.

Les 5 villes nouvelles franciliennes sont situées dans la ceinture verte, comme le sont les deux plateformes aéroportuaires.

Les réseaux rapides favorisent également les nouvelles implantations résidentielles et la Ceinture verte est donc un espace de transit et d'échange où certaines fonctions économiques trouvent intérêt à se développer.

La Ceinture verte francilienne, un espace où les continuités pour les espèces animales et végétales et l'agriculture sont mises à la portion congrue

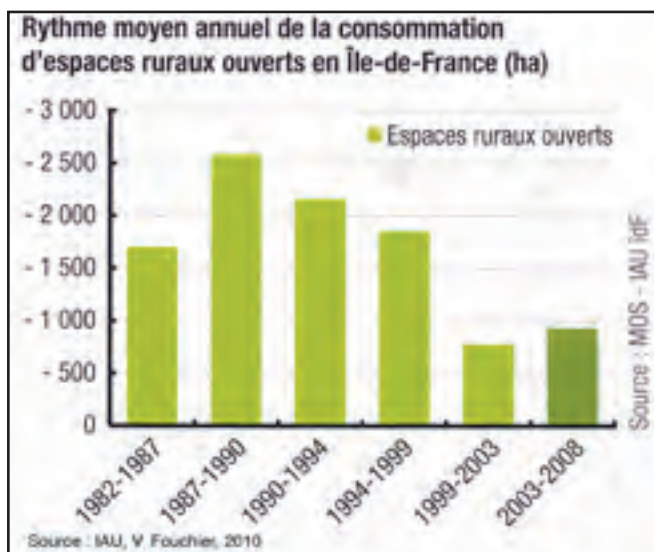
On souhaitait aussi avec ce statut protéger les entités paysagères des territoires et les fonctionnements de la nature et lier entre eux les espaces ouverts. Mais la ceinture verte est un projet partenarial et non contractuel, et nombre d'obstacles ponctuels ont freiné sa pérennisation.

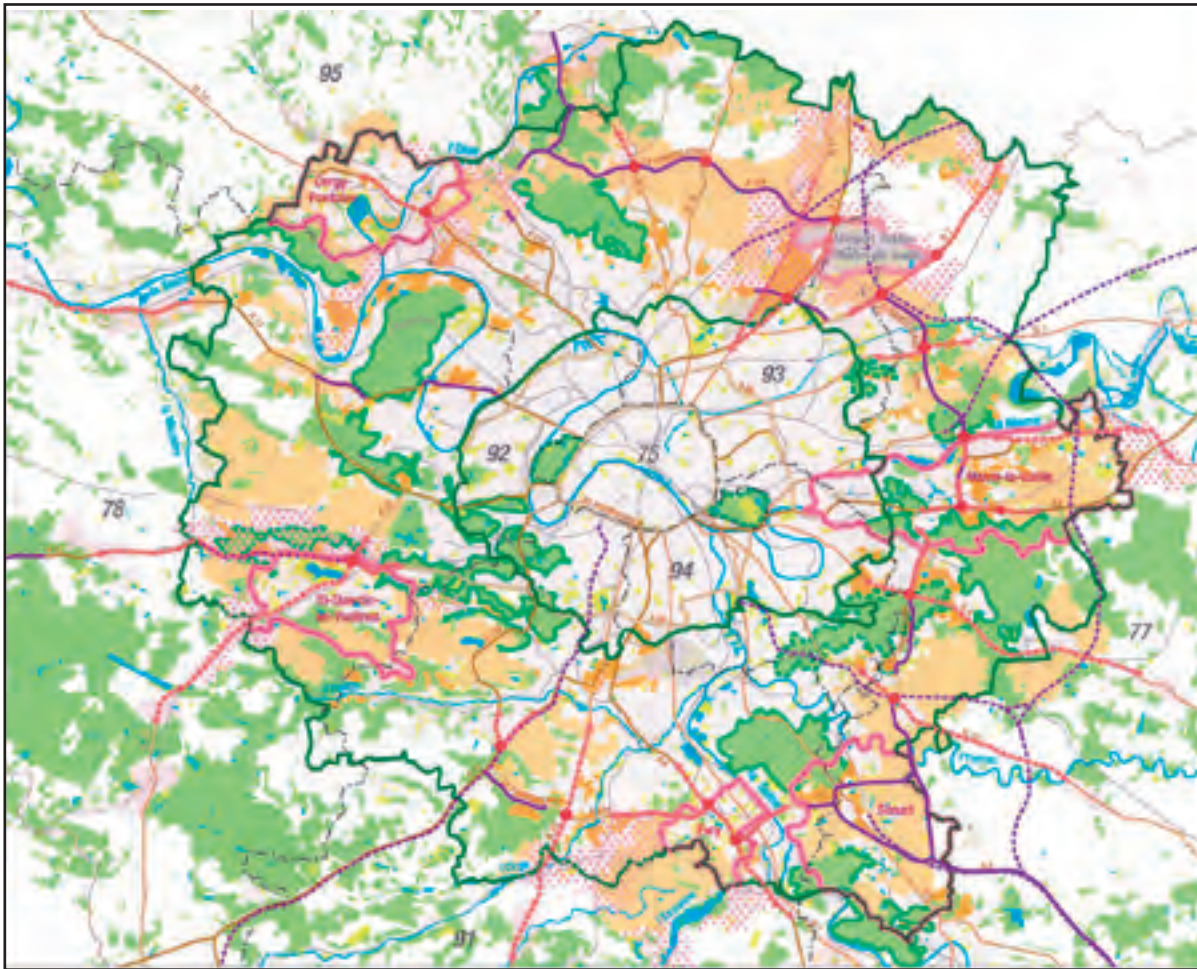
Une politique d'acquisition-protection est mise en oeuvre notamment au travers de l'outil PRIF : périmètres régionaux d'intervention foncière (soit en 2002, pour 45 PRIF, l'inscription porte sur 22 500 ha) s'ajoutant aux outils habituels (ENS: espaces naturels sensibles et interventions SAFER) et utilisant les subventions des collectivités et d'autres partenaires (dont des associations, via l'Agence des Espaces Verts).

Pour le nouveau SDRIF, les rapports d'experts préparatoires ont souligné la nécessité de maintenir et de développer, dans la Ceinture Verte, les continuités entre les différents espaces ouverts, boisés, naturels ou cultivés: continuités biologiques (faune et flore), continuités agricoles (circulation des matériels d'exploitation), continuités récréatives (circulations douces, ...). Il est aussi souhaité qu'on développe une agriculture respectueuse de l'environnement, et qu'il y ait renforcement du lien entre l'agriculture et la population francilienne.

Mais on peut tirer un bilan contrasté de l'évolution des espaces naturels en ceinture verte depuis 1995 (date du Plan Vert) : la ceinture verte, vue l'importante consommation d'espace, n'a pas semblé exister pour le contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Des espaces boisés ou naturels ont été sauvegardés mais des routes sont venues en cisailer d'autres.

Une politique de meilleur gestion, non pas de tous les espaces mais des maillons stratégiques (voir ci-contre le schéma





Les pressions sur les espaces
de la Ceinture Verte,

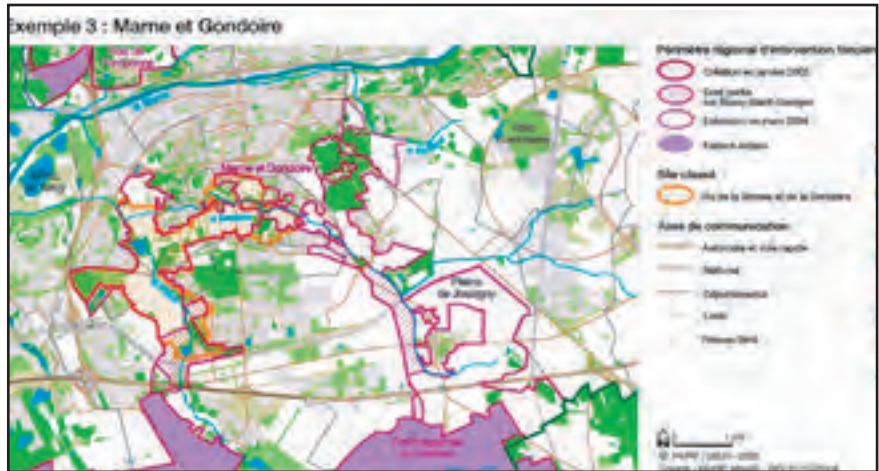
IAURIF/DEUR 2005,
source IAURIF

- pôle structurant
- débordement des pôles
- débordement concentrique
- le
- long de la Francilienne
- diffusion sur les radiales
- noeud autoroutier
- Pression
- Pression par les grandes infrastructures :**
- renforcement des coupures
- par les voies rapides
- nouvelles coupures LGV
- Pressions sur espaces agricoles : enclavement et morcellement
- influence urbaine forte
- Pression
- grignotage espaces boisés
- encerclement

Pression par les grandes infrastructures :
renforcement des coupures
par les voies rapides
nouvelles coupures LGV
Pressions sur espaces
agricoles : enclavement et
morcellement
influence urbaine forte

grignotage espaces boisés
encerclement

deux projets de liaisons
vertes très différentes : Ci-contre,
emprise PRIF calée sur 2 petits
cours d'eau pour Marne et
Gondoire, page en face emprise
géométrique pour l'Allée Royale
-promenade publique- de la ville
nouvelle de Sénart.



élaboré en 2005, IAU) articulant les zones de richesse écologique, est souhaitée.

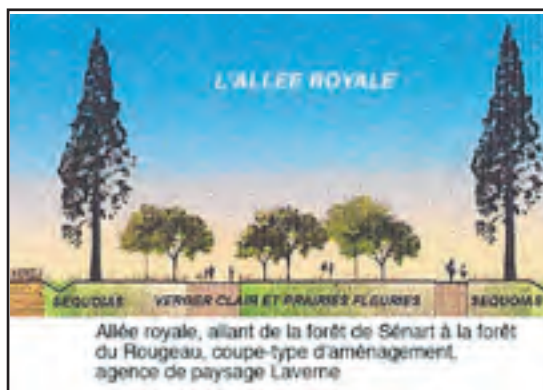
Différents publics ou personnes concernées, (agriculteurs, naturalistes...) considèrent les liaisons existantes et prévues comme en nombre insuffisant, qu'il s'agisse de celles à caractère écologique ou des circulations douces prévues. Ainsi *l'anneau vert* une belle idée de grande circulation de loisirs située à 20 km du coeur de Paris, n'est pas encore devenu réalité.

En revanche la vallée de l'Orge et la coulée verte du Sud parisien ont été couronnées de succès.

La réalisation de ces bandes et leur gestion se révèlent difficiles, surtout lorsqu'elles obligent à des concertations intercommunales et départementales.

Il y a des exemples de réussite, en particulier l'allée Royale à Sénart, ample figure structurante pour l'avenir et l'opération Marne et Gondoire (ville nouvelle de Marne la Vallée), qui, par deux petites vallées classées et protégées, font une écharpe verte liant la Marne et le bois de Ferrières. 400 hectares ont été classés en 1990 puis un syndicat d'études, d'aménagement et de gestion a été mis en place établissant un vaste programme (bâtiments, agriculture, gestion de l'eau, liaisons) et un PRIF (2004).

Citons enfin les départements qui associent la préoccupation environnementale à la mise en place de schémas de circulation douce et de développement des loisirs et du tourisme.



L'espace de la Ceinture verte reste aujourd'hui stratégique par rapport à ces continuités, et donc par rapport aux écosystèmes, aux espaces naturels ordinaires et à la biodiversité, mais les outils de préservation ou les volontés progressent lentement.

Les menaces, auxquelles la Ceinture verte a déjà payé un lourd tribut, agitent toujours la double crainte de la consommation d'espaces et de nuisances apportées (bruit, pollution, fragmentation, ruptures des liaisons biologiques, détérioration des espaces habités).

C'est pourquoi, chaque intervention dans ce secteur fragile, doit d'elle-même apporter des solutions au maintien des espaces ouverts et agricoles.

A propos des options du nouveau SDRIF par rapport celui de 1994

Le nouveau SDRIF prévoit une reconcentration des densités autour du noyau de Paris, en toute logique avec l'idée de soutenabilité, et l'on peut espérer que la concentration soit le mot d'ordre des années à venir, ce qui devrait permettre une moindre consommation des espaces, mais n'évitera pas les flux de circulation et d'échanges entre les pôles, les lieux habités et travaillés, les nouveaux sites du développement.

C'est probablement surtout par l'effort envisagé pour un essor des moyens du transport collectif qu'il y a une occasion de ne plus multiplier les voiries neuves du tout automobile mais de raisonner autrement et de mieux tenir compte du réseau existant.

La lutte pour la biodiversité en Ile-de-France ¹.

Cet enjeu planétaire, est l'objet d'un compte à rebours, puisque les pays européens s'étaient donné jusqu'à 2010 pour enrayer la perte, sans que le succès soit au rendez-vous. L'échéance est repoussée et la pression est renforcée pour développer des stratégies intégrées, c'est à dire pour que chaque démarche -d'urbanisme, d'équipement du territoire,.... - la prenne en compte. La France est en plus en retard sur ces voisins d'Europe du nord (d'après l'UICN -Union Internationale de conservation de la nature).

La Région a élaboré une Charte régionale avec des objectifs de connaissance, gestion, et sensibilisation à la protection. Depuis 2003 des actions ont lieu en partenariat avec des associations et dans le cadre de cette charte des programmes ont été lancés concernant des grands inventaires régionaux ou locaux, des diagnostics écologiques, des suivis sur les oiseaux, des recherches sur les espèces invasives, des travaux dans des réserves, des aménagements forestiers et des actions pédagogiques.

Une agence régionale pour la nature a été créée (Naturparif) dans le cadre de cette charte et est aussi inscrite au contrat de projets 2007-2013. Elle doit, entre autres objectifs d'assistance aux collectivités dans leur actions et d'évaluation, conduire des opérations d'expérimentation pour la préservation et la restauration des continuités écologiques, notamment par la mise en oeuvre des Orientations régionales de gestion de la faune sauvage et des habitats (ORGFH) en conformité avec les propositions du SDRIF.

Dix plans sont aussi prévus, dont le premier concerne les continuités écologiques avec 5 réseaux : eaux courantes, zones humides, réseau herbacé, réseau arboré et réseau grands mammifères ou «trame grande faune».

Les six plans suivants concernent les espèces, les pratiques de gestion des espaces verts en milieu urbain, la forêt, les zones humides, d'autres milieux, l'agriculture (objectifs d'augmenter la superficie en agriculture biologique et les pratiques agro-environnementales).

Le huitième plan a pour objectif d'intégrer la prise en compte de la biodiversité dans les infrastructures (en concordance avec la charte régionale des infrastructures de mars 2000) et les priorités à court terme sont :

- Rétablir les corridors écologiques interrompus par les infrastructures, en réalisant des passages faunes multi-espèces
- Améliorer le fonctionnement de tous les passages existants
- Réalisation de passages amphibiens
- Gestion extensive des emprises des routes, autoroutes, voies ferrées, TGV, lignes électriques, gazoducs...
- Gestion différenciée des bassins de rétention d'eau pluviale des autoroutes
- Réflexion sur la conception des bassins
- Formation à la gestion différenciée

Les derniers plans concernent la politique foncière et les propriétés régionales (dont la création de PRIF) et les actions transversales de sensibilisation, éducation, formation, coopération.

Les Parcs Naturels régionaux ont adopté une ligne pour défendre la biodiversité.

1. d'après *Stratégie régionale pour la biodiversité en Ile de France*, Rapport pour le Conseil Régional, présenté par Jean-Paul Huchon, son président, juin 2007.



A 86, UNE ROCADE QU'ON A SU AMÉLIORER

l'effet coupure est partiellement réduit, la rocade innovée mais son rôle pour la métropole -repérage et présentation du paysage- est trop peu assumé

Les trois rocadés :

L'Ile-de-France possède **trois autoroutes circulaires** :

- le **BP -boulevard périphérique**, entièrement situé sur la commune de Paris, long de 35 km, large de 35 à 60 m d'emprise, écoulant un trafic journalier très important (230 000 véhicules, vitesse moyenne 52 km/h), il a été fait entre 1953 (décision) et 1970. Il occupe l'espace des fortifications de Thiers, large zone militaire non aedificandi qui séparait Paris de la banlieue et qu'on avait pensé affecter à des équipements verts et du logement social. Une variété s'observe dans les profils en travers, étant en tranchée ouverte (40 %), en remblais (28 %), en viaduc ou pont (17 %) ou en tunnel (15%). Même avec des positions variées et des traitements différenciés (talus végétalisés, murs anti-bruit conçus par séquences), il donne l'image d'une voie homogène.

Depuis quelques années des immeubles hauts lui créent un "skyline" de plus en plus apprécié, comme le sont aussi les talus engazonnés et plantés de l'ouest (tâchant de faire oublier qu'il a empiété sur le Bois de Boulogne), les parements de pierre des ouvrages d'art aux sorties et les portions couvertes.

Les connexions voiture avec les communes riveraines sont nombreuses, les articulations pour les piétons sont peu plaisantes à emprunter (tunnels sombres, rupture de la trame urbaine et impressions de no man's land). La circulation intense sur le BP produit des pollutions, du bruit, du stress mais rend un service précieux.

La voie est ressentie comme une coupure et une parenthèse dans les tissus urbains, Des requalifications pour mieux lier par des places les rives de part et d'autre, (avec mise en souterrain de la voie) sont en cours.

- **A 86**, 78 km de long au coeur de l'urbain dense, est dimensionnée pour écouler des flux importants (100 000 véh/jour voire plus) assurer de longs trajets sur un rythme soutenu (vitesse moyenne selon les heures et les mailles entre 32 et 85 km/h). La rocade a été conçue pour desservir les départements de la petite couronne. Les travaux ont commencé en 1968 puis ont été retardés (crise économique et chocs pétroliers). Le tracé -en principe celui de la route 186- passe au coeur d'un tissu très urbanisé. Il a fallu plus de 40 ans pour l'achever et ses sections sont très différentes les unes des autres. Il n'y a pas d'homogénéité de design et matériels.

La conception a suivi les évolutions de pensée et progressivement A 86 a pris -en certains endroits- la physionomie d'une voie intégrée au milieu métropolitain. L'effacement au niveau du sol apparaît et certaines bretelles et ouvrages d'échanges sont compactes. Avec le long parcours souterrain sous les bois de Fausses-Reposes ou la section Rueil/Nanterre, A 86 se met même à faire modèle. Elle est présentée ci-après.

- **A 104, dite la Francilienne**, auparavant appelée rocade interdépartementale des villes nouvelles, a été ouverte à partir de 1973 en transformant des routes existantes en voies rapides autoroutières (2x2 ou 2x3 voies). Elle se situe à environ 30 voire 40 km du centre parisien et passe dans des secteurs peu ou non urbanisés.

La section liant l'A 13 à l'A 115 est bloquée. La rocade devrait être achevée vers 2015 offrant alors un parcours total d'environ 160 km. Ce barreau manquant traverse des milieux habités et des sites fragiles. Une partie du barreau manquant étant situé sur Cergy-Pontoise, nous présentons cette voie avec celles de l'agglomération cergypontaine.



Le passage d'A 86 dans la boucle de Gennevilliers, un tracé en inflexions, et des passerelles qui rétablissent les communications entre les deux parties du parc des Chantereines.

Ci-dessous, A 86 traverse la Marne en sous-fluvial et rejoint un tronç commun avec l'A 4 avant de repasser la rivière puis de bifurquer vers le sud. Le tracé permet une économie d'emprise sans trop aggraver la présence autoroutière. Outre l'enfouissement sous la Marne, une liaison verte a été créée entre le parc du Tremblay (qui butait sur A 4) et les bords de Marne, redonnant ces espaces à la promenade. Ensuite le franchissement de la Marne est l'occasion d'un long viaduc. En dessous des terrains sont végétalisés pour former continuité entre l'eau et le bois de Vincennes. Des passages à faune pourvoient aussi à la traversée d'autres voies. Autant d'initiatives précieuses dans l'est parisien, moins riche en espaces verts et en continuités que l'ouest.



A 86, innove, compose parfois avec son environnement et certaines sections récentes peuvent faire modèle

A 86, superpériphérique construit à partir de 1968, se doit de répondre à plusieurs exigences:



- organiser les liaisons routières en petite couronne,
- respecter la structure des pôles habités, l'équilibre des masses d'espaces naturels, boisés ou de loisirs, et composer avec les pénétrantes vertes,

- aider à la construction du grand système paysager de repérage métropolitain.

Sans mener l'analyse complète de la voie autoroutière, quelques constats et séquences qui renouvellent le vocabulaire des voies rapides urbaines en milieu urbain sont évoqués.

Disons que globalement, **en lecture en plan**, le tracé permet un double constat :

- La voie évite de déstructurer l'urbain traversé et organise plutôt correctement les liaisons interdépartementales et les dessertes locales ;

• Le respect des trames vertes régionales (dont le SDAURIF de 1976 faisait déjà état), est loin d'être assuré par la rocade autoroutière. Un certain nombre d'espaces verts sont écornés et de grands couloirs d'espaces naturels sont cisailés et amoindris. Ce n'est que dans les sections les plus récentes que par certaines caractéristiques la voie minimise l'effet coupure respecte mieux les continuités boisées ou les corridors.

Citons parmi les séquences où l'effet coupure est traité significativement :

- **celles qui côtoient des parcs et jardins.** Ainsi dans la boucle de Gennevilliers, A 86 suit le parc au contact de la Seine (parc Lagravère à Colombes), sépare ensuite à Gennevilliers le secteur habité du port, puis traverse un lieu d'anciennes gravières et sablières et désormais parc champêtre, forestier et aquatique, offrant une diversité de milieux, des activités de loisirs et une ferme pédagogique (Parc des Chantereines, Villeneuve la Garenne/Gennevilliers). Une passerelle au-dessus d'A 86 relie le grand plan d'eau à l'une des autres parties du parc et une autre passerelle permet de franchir la D 9 pour gagner la promenade le long de la Seine. La voie s'insère sans mettre à mal ces espaces verts urbains.

Autre exemple : au niveau du tronc commun entre A 86 et l'autoroute A 4, notons un aménagement qui rétablit le passage entre parc et Marne qu'avait supprimé l'A 4.

Plan établi pour la concertation, in Aménagement du tronc commun A4/A86, dossier de concertation, DRE Ile-de-France, novembre 2006, et informations in Etudes de déplacements préparatoires à la concertation sur le tronc commun A4/A86, DRE Ile-de-France, octobre 2006





Ci-dessous, au niveau de Choisy-le-Roi/Créteil, on peut remarquer que l'A 86 bifurque d'un tracé parallèle à la N 6 pour franchir un grand faisceau ferroviaire et passer entre une zone commerciale et industrielle au nord et un secteur pavillonnaire et d'équipements sportifs au sud, avant de franchir la Seine. Dans ce secteur où restent des morceaux de darses et du terrain libre, le passage simple pour la nature entre le plan d'eau qui borde Créteil Soleil et la Seine est-il l'objet d'une mesure de sauvegarde à moyen et long terme ?



Le «duplex» : vue de l'intérieur, localisation sur A 86 (pointillés) et schémas page de droite.

Les parcs et jardins, de façon générale, sont tous sauvegardés voire dotés d'accessibilité améliorée.

En revanche d'autres endroits où il ne s'agit que d'espaces encore naturels ou de continuités d'espaces libres mal définies entre les parcs et l'eau des rivières, ne sont pas l'objet systématique d'attention et la trame verte potentielle peut souffrir nettement plus.

Une voie qui capte les innovations techniques et expérimente

La dernière des sections (à l'ouest) innove, de deux façons différentes.

Avec le "Duplex", elle prône une façon radicale de protéger les massifs forestiers en périmètre urbain ; par un jeu de creux et bosses avec le niveau du sol entre Rueil-Malmaison et Nanterre, elle trouve un moyen moins coûteux et cependant efficace pour réduire l'effet coupure en milieu urbanisé.

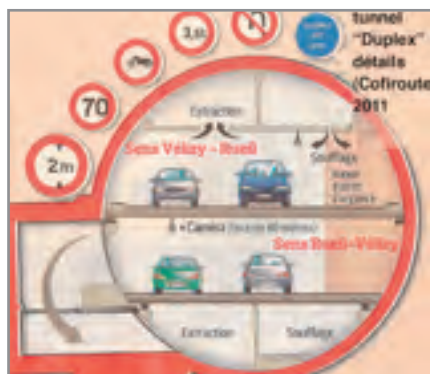
Le Duplex est un tunnel à deux étages long de 8 km (ouvert en 2011).

Des espaces verts protégés, plus de 150 monuments et sites classés âprement défendus par les habitants huppés de l'ouest francilien, ont obligé à enfouir l'A86 (dans la traversée de Rueil-Malmaison, Vaucresson, Bougival, et de la forêt des Fausses-Reposes, ...) avec ce tunnel high-tech, interdit aux poids lourds et aux deux-roues.

Il développe des procédés inédits de maîtrise d'incendies et de désenfumage. La réalisation de la voie a été financée par le concessionnaire Cofiroute (coût : 2,2 milliards d'euros, péage de 5 à 9 euros, un tarif cher mais un gain de temps réel, 25 000 véh/j. sont attendus) qui a testé techniques et matériaux aidant à la sécurité et meilleurs pour l'environnement. L'ambiance est lumineuse, la conduite apaisée, les caméras de détection d'incident et les panneaux à message variable nombreux.

Une mesure de la pollution de l'air est effectuée au voisinage de la voie (protocole d'accord avec Cofiroute). Afin de connaître de façon plus globale l'impact des tunnels, des mesures ont été faites (en 2007) avant la mise en service et un observatoire publiera régulièrement le résultat des nouvelles mesures à partir de fin 2010.

D'autres ouvrages ont été enterrés dans le même temps, comme par exemple le noeud complexe de 12 sections de tunnels de raccordement au niveau de l'A 13 et des sections comme celle de Vélizy vient d'être dotée d'une couverture acoustique protégeant les logements le long de la voie (photo ci-dessous).





Rueil 2000. L'immeuble-bureau, une large passerelle en pente douce rendant agréable aux piétons le franchissement de la voie rapide.

L'esthétique d'A 86 sur ce tronçon est plutôt réussie avec des panneaux d'absorption phonique sombres et des habillages avec du bois et des panneaux tressés inox design. Le dimensionnement des places de traversée permet de garnir les voies d'arbres d'alignement (visibles sur la photo du bas) et d'avoir des trottoirs larges.

Page ci-contre : A 86 à Rueil-Malmaison, vue en plan, l'organisation de larges places d'articulation. Voie et ville (de bureaux) font plutôt bon ménage.

Le contexte urbanisé de la première couronne où passe A 86.

La section entre le Duplex et Nanterre/A 14 alterne les sections encaissées et à ciel ouvert avec des passages souterrains courts mais cependant suffisamment généreux pour que la ville reprenne ses droits en surface. Cette section d'A 86 permet de concilier une voie rapide urbaine, soignée par une esthétique moderne, et un quartier de bureaux, même un immeuble-pont bâti sur la voie elle-même. Dans cette section d'A 86, la voie autoroutière disparaît systématiquement sous un large tablier de franchissement à chaque carrefour de la grande trame des quartiers, réorganisés pour accueillir beaucoup d'immeubles de bureaux en front de rocade. Des latérales de desserte locale suivent la rocade, et le vocabulaire des voies trouve une expression technique et moderne.



les préfectures et sous-préfectures : Antony, Créteil, Bobigny, Saint-Denis, Nanterre et Versailles.

Il a pour fonction de permettre les échanges en petite couronne et d'assurer les dessertes (autoroutes radiales et desserte locale).

Paysage: L'itinéraire d'A 86 offre une lecture faible de la métropole

Quelle présentation du paysage fait une voie rapide moderne située dans la première couronne dense de la métropole ? Quelle comparaison faire avec les boulevards urbains des 19 et 20^è siècle ?

Ce superpériphérique d'agglomération relie





Une voirie dimensionnée pour écouler des flux importants (100 000 véh/jour voire plus) et assurer de longs trajets à rythme soutenu (vitesse moyenne selon les heures, de 32 à 85 km/h). Une voie faite sur 4 décennies et disparate.



Quelques images bien représentatives du paysage d'A 86 : une assez forte circulation aux heures de pointe, des premiers plans de zone d'activité, de centre commercial ou de murs anti-bruit, des sections où le végétal est plus présent. Au total : une image urbaine de grande banalité, une amnésie de l'histoire et de la géographie de la métropole (vers Villemonble, Colombes et le Chesnay).

Cette voie, malgré son rôle structurant pour ces milieux très peuplés, a un déficit : elle ne montre pas d'images publiques, pas d'images fortes des préfectures desservies et des territoires traversés.

Progressivement A 86 a su adapter son propre tracé à la forme urbaine de l'agglomération et réduire l'effet coupure en milieu urbain.

Elle évite certes des espaces verts, se montre parfois dans un cadre verdoyant, mais n'offre que peu de vues significatives, ne facilite pas le repérage spatial et ne bâtit pas une image d'ensemble.

Elle est très faible en éléments identitaires, la voie elle-même et la découverte de la ville sont peu caractérisées.

On remarque :

1 • que la géographie ne ressort pas.

Le contexte du site de l'Ile-de-France (ampleur de l'agglomération, site en cuvette) est certes difficile, de plus la voie s'est faite sur quatre décennies et l'idée du tracé a évolué au long de son parcours pour composer avec des contraintes fortes, mais il ne semble pas qu'il y ait jamais eu l'idée d'exprimer les caractères de l'agglomération traversée.

2 • que la voie est très disparate dans son vocabulaire (mobiliers -candélabres, murs anti-bruits- ponts et ouvrages traversants, etc) et que rien n'est prévu pour affirmer une identité propre (mis à part le petit logo de ring apparaissant parfois sur les panneaux indicatifs),

Aujourd'hui la grande infrastructure devrait chercher à faire ressortir ce que les franciliens considèrent comme leur patrimoine : en montrer des éléments singuliers représentatifs.

La comparaison avec le système haussmannien des boulevards, qui apportaient en eux-mêmes une identité et des trajets directs dans l'espace, est peu flatteuse pour la rocade A 86 comme d'ailleurs pour bon nombre de voies autoroutières récentes.

Le système routier métropolitain ne construit plus d'espace public et fait preuve de trop de monofonctionnalité.

Lorsqu'a eu lieu, sous Haussmann, l'annexion de la banlieue, ce changement d'échelle s'est accompagné d'une ré-organisation/transformation de l'agglomération : les avenues et boulevards haussmanniens, longs et en ligne droite, avec des monuments mis en perspective, ont rendu solidaires d'anciens villages, ont donné de la clarté et de l'unité à la ville. Les anciens villages ont certes perdu un peu d'identité propre tandis que la ville s'agrégeait et se modernisait.

Le système a été construit sur des tracés et quelques grands dispositifs de repérage (comme l'Etoile passant de 4 avenues y accédant à 12) et sur la création d'avenues verdoyantes dotées de larges trottoirs et de nombreux bancs.

Cette modernisation a offert à la ville de l'espace public à forme de jardin, signant une ville accueillante et dynamique.

La forme mixte des avenues et boulevards - promenades et circulations- a favorisé la vie sociale et le côtoiement, avec un retentissement même sur la vie touristique. La renommée du système haussmannien pour Paris tient à ce pluralisme des fonctions, cette reconsidération totale des rôle et fonctionnement de la ville alors qu'on en agrandissait les limites.

Par rapport à ce système parisien de boulevards et d'avenues des années 1860, les réseaux actuels des voies rapides urbaines radicalement différents, transforment le rapport du citoyen aux autres et à la ville.

Les réseaux ségrégués mésestiment les relations spatiales, montrent peu les lieux et n'ont pas de richesse fonctionnelle.

Gabriel Dupuy ¹ rappelle de ces réseaux qu'ils transgressent les limites de l'urbain et remettent en cause des caractères essentiels de la ville : densité et concentration.



Quelques moments forts et exceptionnels sur A 86 : à Saint Denis à la fois le Grand Stade et un effet de symétrie dans des immeubles dressent un décor personnalisé, le passage de la Seine offre à Vitry un large panorama urbain et, sur le tronçon de l'A 3, la Ceinture des Forts s'invite. Des rencontres qui font du bien. Parmi les autres repères de choix : la tour Pleyel, le panneau jaune du cinéma Pathé à Velizy (centre commercial Belle-Epine), une sculpture jaune à St Quentin-en-Yvelines, ...

On peut ajouter qu'ils diminuent la quantité d'espaces publics et le potentiel de rencontres mis à disposition des citoyens.

Non-création d'espaces intermédiaires entre les voiries et les espaces privés (logements, commerces, bureaux), mauvais repérage et identification des lieux autant en raison du tracé, des obstacles visuels et de la vitesse: la reconnaissance des lieux traversés est difficile. Le super-périphérique A 86 illustre bien la perte du paysage due aux voies rapides urbaines.

Une voie qui évoluera encore et probablement améliorera son insertion urbaine

A 86 -comme les autres périphériques des villes-, par sa forme propre et dans son rapport à la ville, présente des handicaps pour assumer une vision métropolitaine et s'inscrire dans le schéma mental des lieux constitutifs et représentatifs de l'aire métropolitaine.

Au point de vue circulation la continuité est assurée sur la totalité du contournement malgré l'emprunt de tronçons différents ; il n'y a pas, en revanche, d'unité métropolitaine de l'espace-voiries, mis à part le sigle de «ring A 86». Tous les vocabulaires techniques : glissières, réverbères, forme des ponts et des autres ouvrages croisés, traitement des bas-côtés, soubassements, murets, murs et parapets, etc... changent constamment, l'échantillon de modèles sur 40 ans est impressionnant.

On peut formuler une lueur d'optimisme en pensant qu'aujourd'hui les voies rapides urbaines comme A 86 ne sont pas considérées comme

achevées : des travaux interviennent au fur et à mesure (pour notamment amoindrir les différentes nuisances qu'elle produit : bruit, effet coupure d'urbanisation) et les abords évoluent et se recomposent dans le temps.

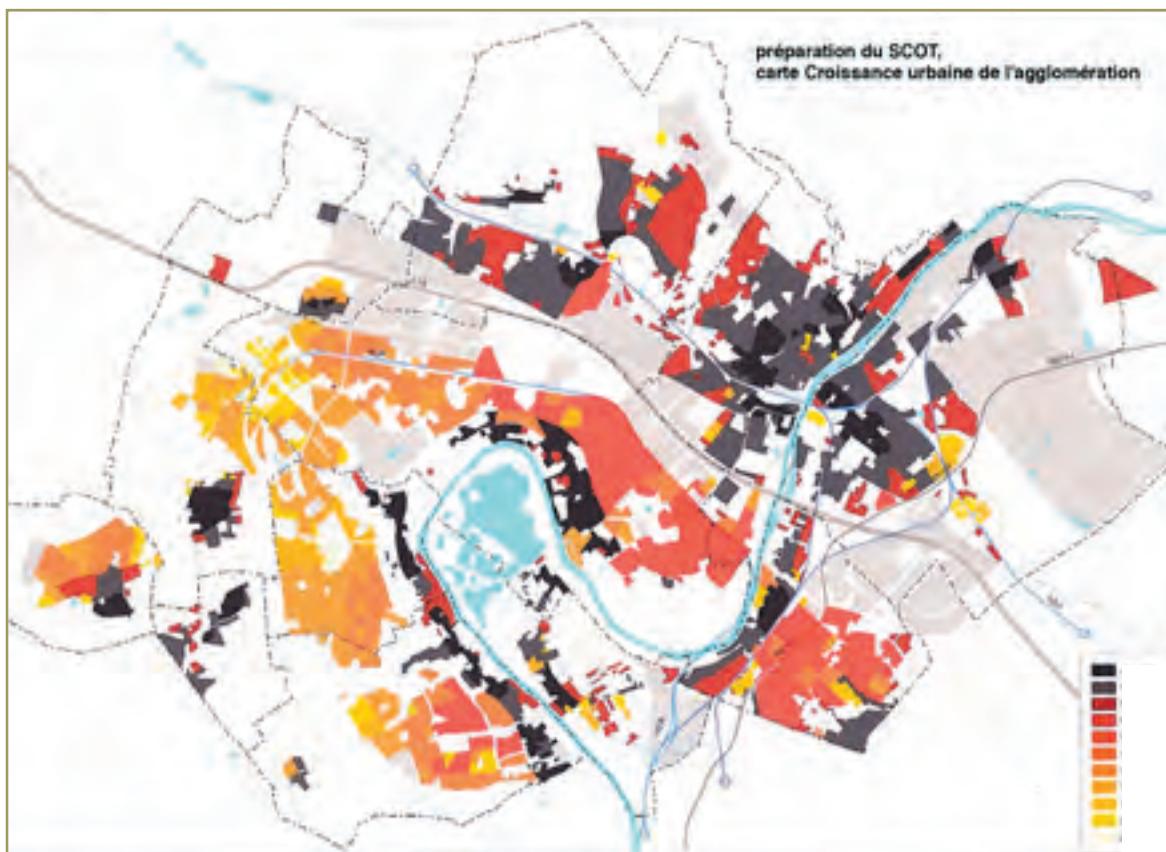
Le paysage du BP actuel n'a rien à voir avec celui qu'il avait dans les années 1960 ou 1970.

Il faut donc envisager A 86 dans son futur paysage métropolitain et souhaiter qu'on lui bâtit un rôle et des images identifiantes, avec une prise en compte des liens à l'histoire et à la géographie, et qu'en même temps soit opérées des réparations aux atteintes portées aux écosystèmes. Qu'il soit au fond, touché par une vision du «Grand Paris».

Dans ce double esprit on peut rappeler le rôle des fleuves et celui du réseau des coulées vertes régionales : les croisements avec le superpériphérique ne pourraient-ils pas être l'occasion de mises en scènes paysagères et artistiques ?



Vue aérienne de l'agglomération, 2003 (J.C. Rault)



CERGY-PONTOISE

CERGY-PONTOISE, FORMES, PAYSAGES ET INFRASTRUCTURES

une agglomération variée dans ses tissus urbains et ses paysages,
assez concentrée et offrant une bonne qualité de vie,
Des infrastructures efficaces et structurantes, des réseaux hiérarchisés
et multiples pour le déplacement

CERGYPONTOISE :

12 Communes -Boisémont, Cergy,
Courdimanche, Eragny, Jouy-le-Moutier,
Menucourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Pontoise,
Puisseux-Pontoise, Saint-Ouen l'Aumône,
Vauréal. (Pierrelaye a un statut spécial)

8 000 hectares

190 000 habitants

53,2 km de tour d'agglomération

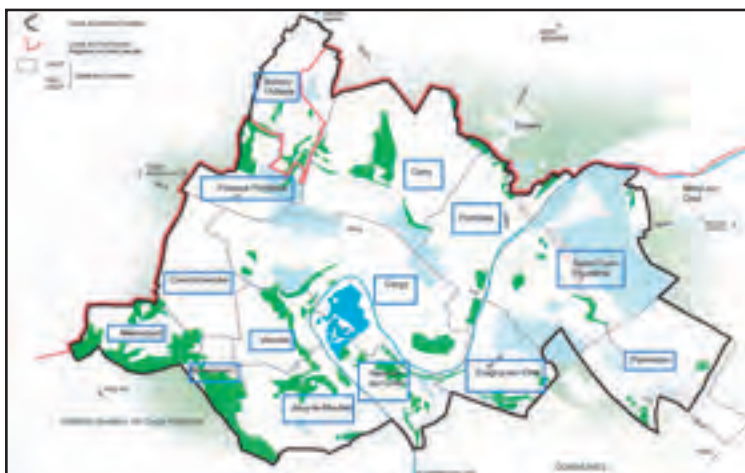
2 000 hectares d'espaces verts

32 kms de linéaire de berges.

Un contexte de ville particulier

Vers 1950, alors que l'urbanisation de la région parisienne arrête sa nappe continue à environ 15 km de la capitale, la ville de Pontoise, distante elle d'environ 30 km du centre et postée à la charnière de la route historique et du fleuve, domine, avec son noyau urbain important, un site principalement agricole. Saint-Ouen l'Aumône prolonge, sur la rive gauche de l'Oise, cette implantation urbaine tandis que les quelques bourgs qui suivent l'Oise jusqu'à sa confluence avec la Seine, ont encore un statut de villages.

Aujourd'hui, entre la ville nouvelle, qui a apporté un surplus de l'ordre de 140 000 nouveaux habitants dans le périmètre des douze communes concernées, et la capitale, l'urbanisation a beaucoup progressé, sans former encore un tissu continu. L'agglomération cergyponontaine a réussi à se créer une identité propre. Le centre se situe du côté de la Préfecture et de la gare du RER A, s'étend vers Pontoise et l'autre gare, et le visage de l'agglomération reflète d'abord des architectures et un urbanisme contemporains, correspondant à une croissance, organisée dans

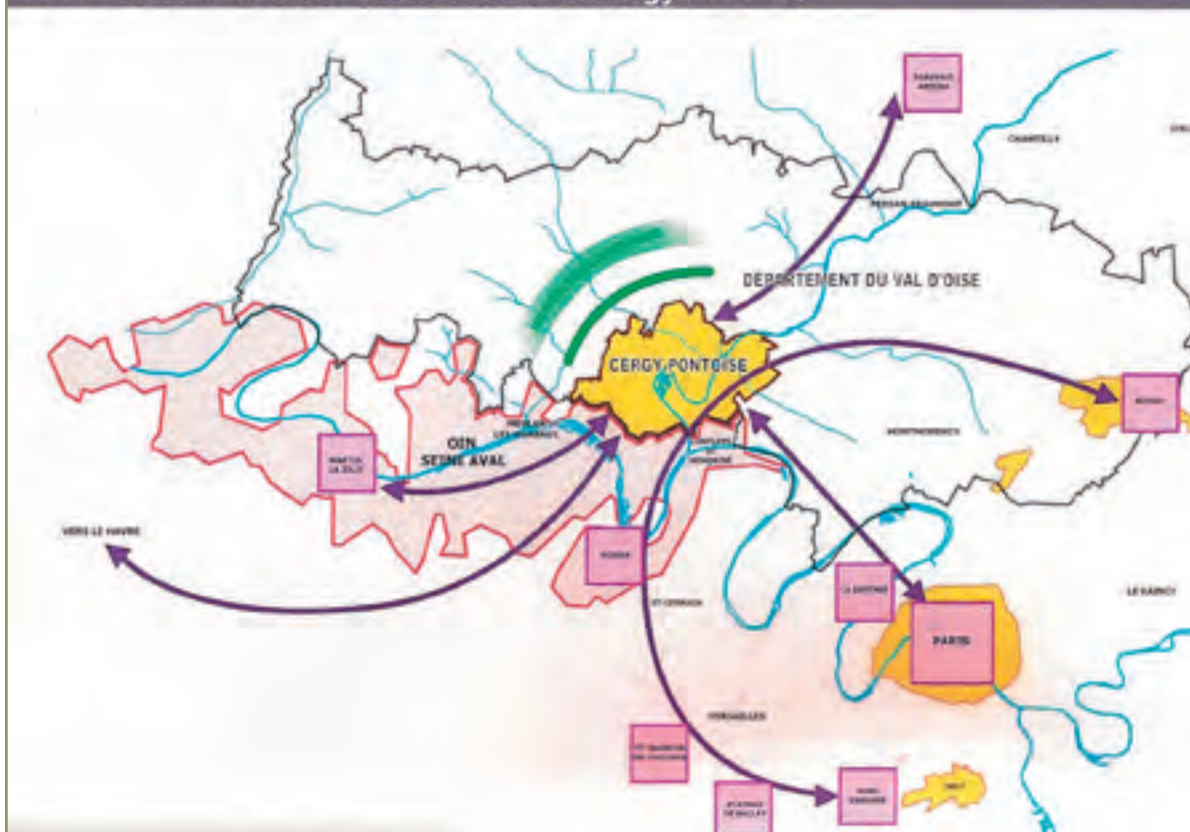




Carte de l'Atlas Bordas de 1954. La boucle de l'Oise est très éloignée de l'orbite parisien et incluse en milieu agricole tandis que se situe à Pontoise -le pont sur l'Oise- noyau ancien, le passage stratégique de la route majeure du secteur: la RN 14.



L'Oise près de Cergy-port.



Ce dessin, qui fait partie du dossier de documents du Schéma Directeur actuel, illustre de très bonne façon l'attractivité du PNR du Vexin Français au nord de Cergy-Pontoise pour la ville nouvelle et la situation privilégiée de la communauté d'agglomération : entre ville et campagne.

Didier Desponds ¹ exploitant les enquêtes qu'il a mené auprès de ménages cergypontains montre que cette image rurale a une grande force pour qualifier les territoires résidentiels appréciés des habitants.

D'autres paroles d'acteurs ont également souligné la qualité multiple des formes de la nature dans la communauté d'agglomération ou autour, qu'il s'agisse du Parc naturel dont le vaste territoire conserve en différents endroits un caractère campagnard et bucolique, ou d'autres lieux cités pour leur ambiance pastorale ou sauvage. Les bords de l'Oise, les étangs sont encore des images de nature très différentes, tandis que les quartiers eux-mêmes offrent la «nature urbaine» avec des parcs, des jardins, des haies ou plantations d'alignement. Le PNR est aussi un moyen de donner de l'authenticité à toutes ces images de nature. On peut ainsi se situer dans un grand cadre rural : habiter la campagne. On trouve ce sentiment dans les narrations contenues dans les ouvrages de l'anthropologue Caroline de Saint Pierre ² avec la notation des regards des habitants qui se sont appropriés cette nature.

1. Didier Desponds (de l'université de Cergy-Pontoise, laboratoire "Mobilités, Réseaux, Territoires, Environnements"): *Contribution des démarches prospectives différenciées au renforcement des logiques ségrégatives, exploration dans l'aire d'influence de la «ville nouvelle» de Cergy-Pontoise*. Restitution à ESO, Rennes, article pour *Espaces et Sociétés*, UMR 6590 (2008) et thèse : « *Stratégies résidentielles, différenciation spatiale et recomposition sociale : application à l'aire d'influence de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise* » 2003

2. Caroline de Saint Pierre : *La fabrication plurielle de la ville : décideurs et citoyens à Cergy-Pontoise* (1990-2000) éditions Créaphis, Paris. et *Créer de la localité en ville nouvelle : l'exemple de Cergy*, in *Ethnologie française*, 32, 1, pp.81-90, 2003.



La vue vers le PNR depuis la limite nord de l'agglomération cergyponontaine.

«...Caractériser la ville, c'est lui prêter des attributs qui la distinguent d'une autre et ouvrent des possibles en termes d'expériences et de façons de se représenter soi-même. On pourrait aussi appeler cela un esprit des lieux. ... Aujourd'hui encore, la ville est produite socialement et symboliquement comme un espace urbain d'innovation qui se démarque à la fois de Paris et des banlieues ... Une des dimensions urbaines sur laquelle s'appuie ce processus de singularisation est l'importance accordée aux grands espaces et à la nature au sein même de la ville. En 2002, l'agglomération a la même surface que Paris pour 180 000 habitants. Le principe d'une ville aérée, d'une ville verte s'impose (et sans doute de plus en plus) comme une référence centrale pour les différents acteurs, décideurs comme citoyens. La nature viendrait structurer l'espace urbain ; paradoxalement, c'est la nature qui ferait la ville.»
C. de Saint-Pierre in Revue Ethnologie, 2003, op cité voir ci-contre

Une relation de vis à vis marquée avec la nature, et une structure de ville-jardin

Une ville ceinturée par la nature, une ville ayant au centre un amphithéâtre de nature.

Germe de ville au milieu de nulle part au démarrage, l'ancienne ville nouvelle a désormais acquis une identité plus complexe de ville tout en maintenant et construisant un rapport étroit à la nature.

Une séparation aussi nette que celle du nord, avec un espace non bâti et protégé (par un site inscrit) -le PNR du Vexin Français- est en Ile-de-France un phénomène assez rare. La démarcation entre le rural et l'urbain est d'autant plus franche que même l'autoroute change de statut en passant cette ville-porte, pour devenir une route nationale aménagée.

L'Oise est bien sûr le second élément fort des images d'une nature «vraie».

Au nord/nord-ouest sur Cergy comme au nord-est sur Pontoise (au-delà du sillon vert de la Viosne, petit affluent de l'Oise), les terres labourées encerclent largement les secteurs construits. Ce large vis à vis rural du nord avec les labours du Vexin Français est aussi conforté à l'ouest, au-delà de l'agglomération cergyponontaine par la forêt domaniale de l'Hautil (protégée) qui occupe de façon marquante la crête séparant la boucle de l'Oise de la vallée de la Seine (Melun/Triel/Chanteloup-les-Vignes).

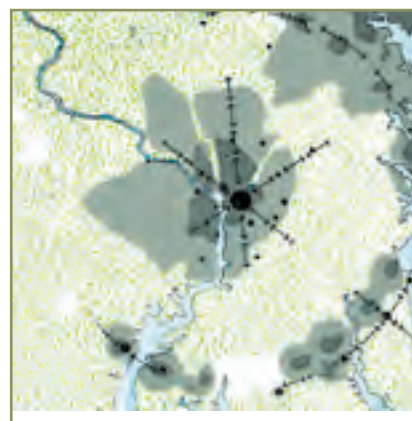
Et sur le devant des hauteurs boisées, des terres cultivées séparent l'Hautil des noyaux urbanisés (Jouy-le-Moutier, Vauréal, Boisemont (sur lequel un périmètre de ZPPAUP est inscrit, ...) plongeant jusqu'au collet de la boucle.

En symétrique à l'est, deux autres coulées vertes aboutissent à l'Oise. La vallée de la Viosne, se glisse entre Cergy et Pontoise ; celle du Rû de Liesse, sur la rive gauche de l'Oise, est encore plus étroite. Ses espaces naturels rejoignent, derrière Eragny et Saint-Ouen l'Aumône, d'autres terres agricoles.



Les espaces agricoles bordant l'Oise, visibles du RER, Les étangs de Neuville, et l'île dans les années 2000.

Dessins schématiques d'organisation de ceintures vertes: Londres (source IAU), le Lob Model, ici pour Washington (USA) repris notamment à Breda (Pays-Bas).



Cette enveloppe de nature et d'agriculture pour l'agglomération est relayée à l'intérieur du périmètre urbain par d'autres bois et cultures, emprises suffisamment larges pour être des éléments saillants. Le rapport entre espaces bâtis et non bâtis crée une structure de ville-jardin. La ville supporte la comparaison avec d'autres grands modèles étrangers (par exemple les villes -comme Breda aux Pays-Bas- organisées selon le Lob model -voir ci-contre-, et bien sûr des villes nouvelles, comme celle d'Houten aux Pays-Bas, ou celle de Welwyn Garden city en Angleterre).

Le couloir majeur d'espaces ouverts internes au tissu urbain n'est pas loin de la boucle de l'Oise. La rivière n'est vraiment enserrée par le construit qu'au niveau de St Ouen l'Aumône.



La rive droite de l'Oise face à Eragny est totalement agricole, un statut reconnu qui met en valeur la présence du fleuve pour Cergy, particulièrement lors de l'approche par le RER A.

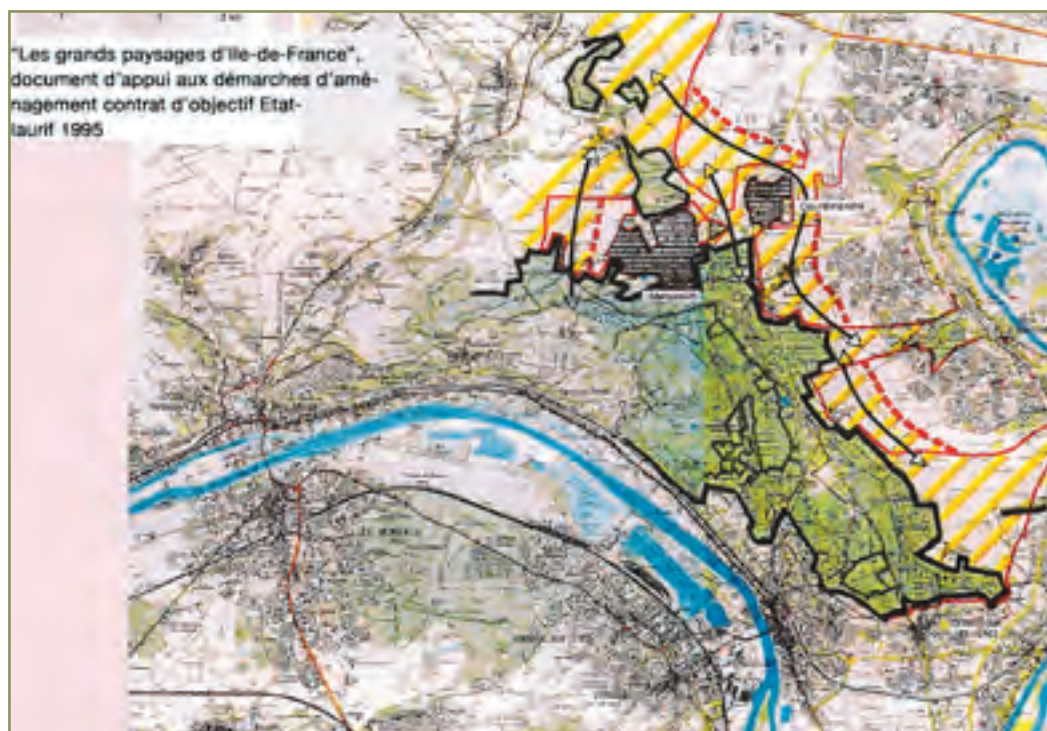
À l'intérieur de la boucle de l'Oise, autour de Neuville, entre la base de loisirs des étangs et le nord de Conflans-Ste-Honorine, l'urbanisation augmente et augmentera mais le tissu reste mixte, des espaces agricoles sont maintenus. Un lieu où s'exerce une vigilance puisqu'il est recensé comme continuité écologique dans les documents d'urbanisme.

Entre Jouy-le-Moutier et Maurecourt (commune jouxtant l'agglomération cergy-pontaine au sud) une respiration agricole prolonge les surfaces agricoles du Vexin et le liaisonne avec l'Oise alors que, plus au sud, Conflans serre sa ville sur la rivière.

L'échange entre les milieux naturels et le milieu aquatique se fait plus au nord que la confluence Oise/Seine elle-même.

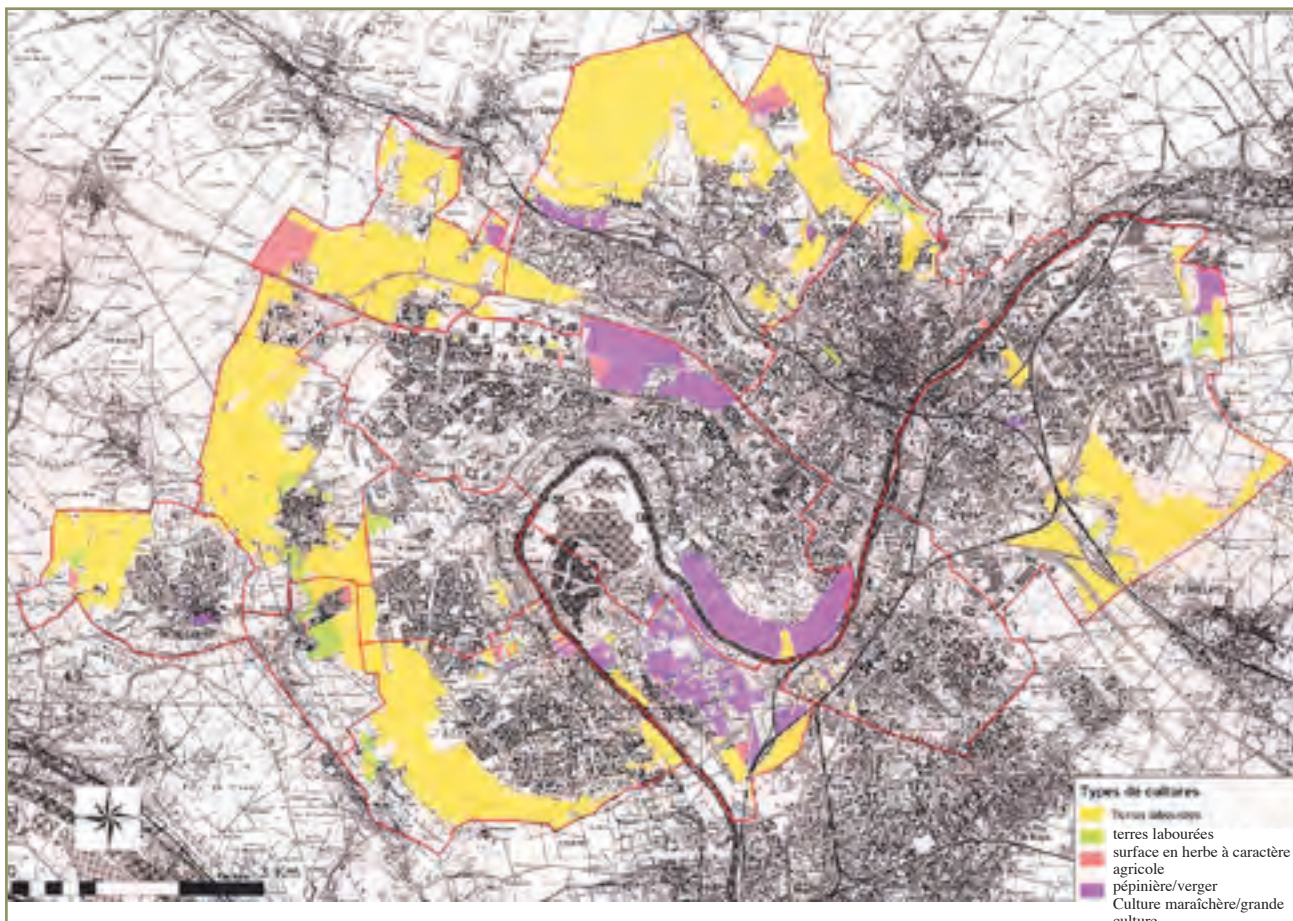
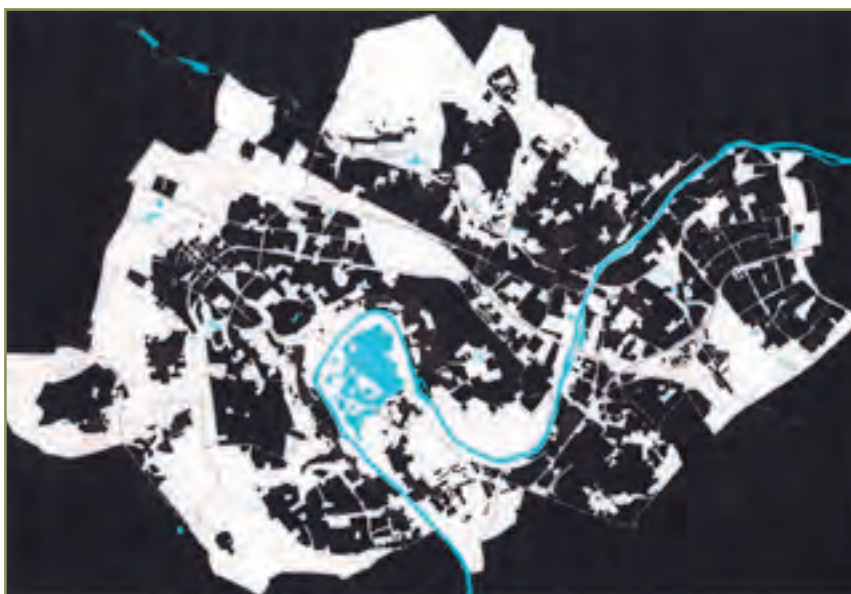
Le projet de SDRIF de 2008 reprend, sous forme d'un principe de continuité agricole, cette occasion formidable de pouvoir nouer le vaste territoire de plateau du Vexin Français avec les espaces encore naturels qui suivent l'Oise et l'accompagnent après Jouy-le-Moutier vers la Seine.

On a ainsi un ensemble complet de continuités



Chemin dans la base de loisirs de Neuville

La boucle de l'Oise est séparée de façon marquante de la Seine par le coteau boisé de l'Hautil. Schéma de J. Sgard montrant les bois de l'Hautil et la coulée agricole qui va rejoindre l'Oise en bas de la boucle.



On parle à juste titre de ceinture verte pour l'agglomération cergy-pontaine. L'imbrication actuelle entre des milieux naturels et des espaces construits est aussi un enjeu de forme pour que, dans les phases de développement urbain à venir, les liens étroits entre une nature vraie et le milieu urbain perdurent.

vertes, écologiques et agricoles, d'intérêt régional, qui passe dans l'agglomération cergypontaine.

Ces éléments de nature : les coteaux boisés, les terres agricoles, la rivière et son accompagnement d'ourlet végétal, de plan d'eau, sont des images fortes bien visibles lors des déplacements.

Ils accompagnent la vie quotidienne des habitants, les accueillent pendant le temps libre, et font partie intégrante des atouts de la ville ressentis par une majorité d'habitants.

Un autre réseau exerce cependant une influence également forte sur l'image d'ensemble : le réseau de distribution des lignes électriques à très haute tension qui enveloppe lui aussi les sites bâtis et est visible le long de l'A 15, depuis Eragny puis le quartier du Grand-Centre et sur tout le trajet A 15/RN14 entre l'agglomération et le PNR.

Le contexte d'abondance en nature et espaces verts incite à l'exigence vis à vis de ce patrimoine

Les communes urbaines qui possèdent un fort potentiel de nature attirent (pour la population qui est en mesure de choisir son lieu d'habitat) une clientèle pour qui la proximité de la nature est une source de bien-être, voire une nécessité.

Motif de satisfaction pour beaucoup d'habitants, ce besoin de nature peut être à l'origine d'une exigence et d'une vigilance particulière, presque d'un refus de conjuguer maintien (de la nature existe) avec le développement de l'agglomération.

La consommation d'un peu de cette matière, même s'il n'y a pas de dégradation ou

conséquences négatives sur l'impression globale ou la biodiversité, peut même apparaître comme des atteintes faites au stock et peut susciter des attitudes paradoxales : difficulté à admettre certaines opérations de gestion du végétal telles l'élagage des arbres d'alignement, les coupes dans les bois, etc.

Posséder un tel stock d'espaces végétalisés appréciés des habitants génère pour la communauté d'agglomération une double obligation : veiller plus qu'ailleurs à garder effectivement cette richesse au niveau des différentes stratégies d'aménagement, occuper localement de façon importante les champs de la pédagogie de l'environnement : actions explicatives, dialogues établis systématiquement en préalable aux interventions, etc.

Les efforts de connaissance scientifique ainsi que de restitution, les réflexions prospectives et critiques sont plutôt abondants à l'intérieur de l'agglomération comme une enquête récente vient de le confirmer (voir in bibliographie). C'est dans la logique de cette sensibilité à la nature, image de marque de la Communauté d'agglomération. Des débats ont également lieu. Beaucoup d'articles, de commentaires d'habitants et de documents rendent hommage à cette richesse, d'autres réflexions s'inquiètent pour son avenir dans le contexte francilien. Citons au titre des analyses critiques sans la partager, le mémoire de DESS de Sybil Cosnard : *Faut-il requalifier la trame verte de Cergy-Pontoise ? Enjeux et perspectives pour l'agglomération* (sous la direction de Patrizia Ingallina, Institut d'urbanisme de Paris, 2001/2202)



Une bonne articulation au bassin d'emploi par l'A 15, grande maille et desserte d'agglomération

L'autoroute A15 est, par son tracé bien droit, une bonne desserte de Cergy-Pontoise depuis Paris. Cet axe positionne clairement l'agglomération cergypontaine dans la région. La rencontre avec la troisième rocade régionale

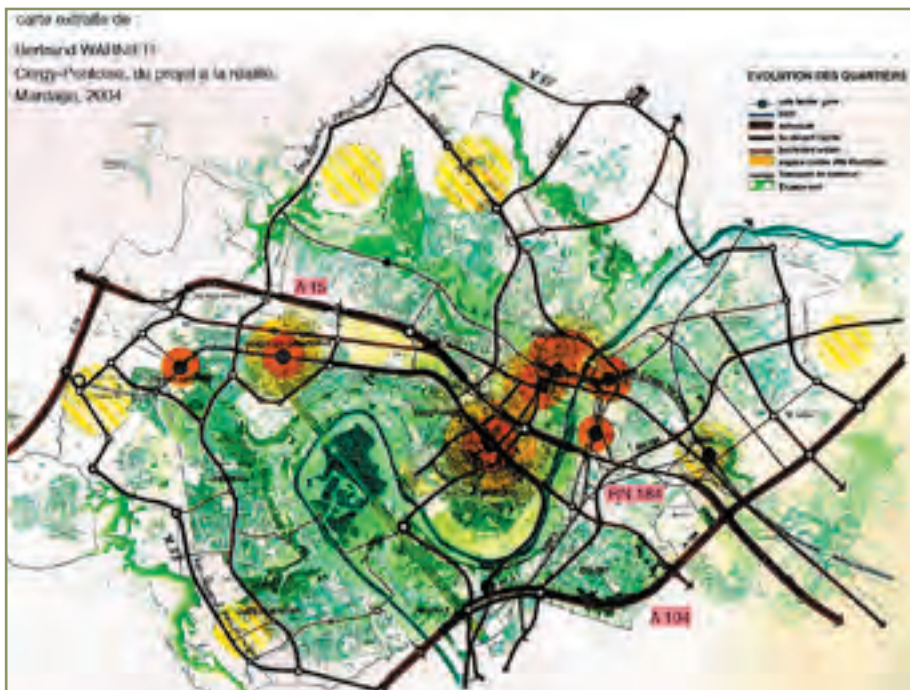
Jardin sous les douze colonnes de l' Axe
Majeur



L'A 15 connaît des encombrements aux heures de pointe sur l'itinéraire en petite et grande couronne : A86/Cergy-Préfecture¹, croquis DREIF.

Une fois l'autoroute entrée dans Cergy-Pontoise, le trafic change de nature et n'essuie que des encombrements ponctuels inhérents à l'équipement commercial -centre des Trois Fontaines-

Cergy-Pontoise est bien positionné dans le réseau régional, l'A 15, la RD 14 qui va en direction de Rouen et Dieppe, la RN 184 et la Francilienne, qui donnent les liaisons vers Beauvais et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.



1. Les radiales, dans le sens Province-Paris entre la Francilienne et A 86, souffrent surtout d'un volume de trafic important le matin entre 6h et 10 h, avec 64 % du réseau fluide, contre 20 % saturé et 16 % ralenti. En fin de journée, dans le créneau 16h/20h, les pourcentages saturation et ralentissement tombent à 10 % chacun, 80 % du réseau étant fluide. Entre A 86 et le boulevard périphérique parisien, les données sont encore plus négatives : 56 % seulement du trafic est fluide à l'heure de pointe matinale, contre 22 % de saturation et 22 % de ralentissement (DREIF).

-A 104, dite la Francilienne- qui n'est pas achevée dans cette section d'Ile-de-France (tronçon Poissy-Orgeval et Méry-sur-Oise), fournira une autre entrée majeure. Le point de rencontre est un enjeu : il signera une porte. Là s'installera -si le signal est fort et l'échangeur de facture urbaine- un point focal et une croisée d'appui pour Cergy-Pontoise, structurant un territoire plus vaste que l'agglomération actuelle.

A hauteur d'agglomération, aujourd'hui la grande maille de l'A 15 a un rôle négatif pour percevoir l'agglomération, surtout au niveau du Grand Centre mais pas seulement. L'autoroute ne montre qu'une image du pôle urbain et introduit un effet coupure.

La sortie depuis l'A 15, tant vers le centre de Cergy que vers Pontoise, manque cruellement de visibilité, de simplicité (il faut tournicoter) et de qualité urbaine. Le monde de l'autoroute et celui de la ville sont distincts, le départ des bretelles d'échanges a un élégant traitement de parkway, mais l'autoroute elle-même et ses talus ont la façon handicapante, typique des autoroutes fabriquées dans les années soixante-dix, de desservir des lieux dans l'anonymat d'un paysage fade.

Une mise en valeur de cette plaque d'échange : l'accès à Cergy et à Pontoise, la distribution des pôles et des grandes directions, affirmant qu'on traverse le milieu urbain du cœur d'agglomération, apparaît indispensable. C'est d'ailleurs localement un sujet de réflexion.

Il n'est pas envisagé de changement de statut de cette voie que l'Etat tient à conserver, mais



il faut en concertation avec le propriétaire trouver des réponses aux questions d'image que posent, pour l'A 15, le côté obsolète des échanges au centre et le rapport d'ignorance de la ville. Une recomposition du tronçon pour répondre aux enjeux urbanistiques et paysagers, c'est à dire pour moderniser l'image de cette ville, avec transformations du paysage, peut-être du fonctionnement et de l'affectation des abords s'avère nécessaire, pour que cet élément de voirie de l'agglomération se reconstitue par rapport au territoire, en donne une nouvelle lecture et clarifie les échelles.

Actuellement la suite de la traversée par l'autoroute de l'agglomération est un parcours non dénué de charme car bordé de boisements un peu sauvages, mais la voie reste séparée des enjeux urbains. Elle ne montre pas, laisse des échappées de vue vers des abords vacants pour cause de passage de ligne à très haute tension.

En tournant ainsi le dos à la ville, la voie risque de faire croire qu'elle n'a qu'un rôle local d'accueil d'activités, alors qu'elle a besoin de présenter l'épaisseur actuelle d'un ensemble qui doit se construire en changeant d'envergure, maintenant que plusieurs de ses quartiers arrivent à maturité.

Nous reviendrons sur l'A 15 pour en donner un état détaillé et faire des suggestions, voire des propositions.

Une agglomération dont l'organisation est polycentrique

L'agglomération, qui historiquement s'appuyait sur les noyaux existants, la chaussée Jules César et l'Oise, s'est ensuite développée sur le plateau ajoutant des pôles neufs ou des extensions, mais en préservant l'identité des quartiers selon le principe du Lob model et en organisant la complémentarité entre les différentes centralités. Les images qu'offre le cadre urbain sont donc plutôt diversifiées. Le pôle Cergy Grand Centre-Préfecture qui accueille administrations, entreprises, commerces, de l'enseignement supérieur, des équipements de loisirs et de culture et du logement, affiche une modernité architecturale. Les autres quartiers récents sont calculés pour

permettre une grande qualité de vie et aussi posséder une certaine mixité des fonctions.

Un équilibre entre les différents modes de déplacement

Côté ville, les circulations piétonnes (la marche à pied représente 39 % des déplacements internes à l'agglomération), le réseau de bus (18 lignes, 205 km, desservant 85 % de la population) et désormais les VelO² -vélib locaux- utilisant les 76 km de pistes cyclables, ont réussi leur implantation non seulement dans le centre –quartier de la Préfecture- mais dans presque tous les secteurs. Côté Grand Centre, ce partage entre modes est clairement affiché dans l'espace public par le traitement urbain et équilibré de deux places emboîtées –un niveau haut, un niveau bas- où se croisent de façon intense les mouvements tout au long de la journée. Au niveau haut, les services, les équipements publics, les circulations piétonnes et cyclables, et en bas de l'escalator, la gare du RER A et celle des bus, ainsi qu'une grande esplanade, fréquemment traversée par des piétons et un parking relais modéré (ce qui lui évite d'avoir l'air triste).

À partir de là cependant, la route va ensuite structurer l'ensemble de l'agglomération et les pôles secondaires même s'ils sont tout aussi aménagés en interne pour les déplacements piétonniers, cyclables et en bus. Ainsi autour de la gare de Pontoise (ligne de Saint-Lazare), les tronçons SNCF et les articulations avec les pôles d'activités. Un transport en site propre reliera bientôt la gare de Liesse aux parcs d'activité des Béthunes et du Vert Galant.

Les villes nouvelles ont appliqué de façon systématique la mise en place d'un réseau de qualité pour les voies douces –chemins piétonniers, pistes cyclables, et ont aidé dès l'origine à offrir la pluralité des modes. Ce principe sert toujours de guide pour tous les projets ; ainsi le SCOT prévoit d'autres transports en site propre.

Un centre assez concentré et un ordonnancement logique des voies pour la ville

Cergy et Pontoise apparaissent encore séparées l'une de l'autre mais le tissu urbain s'amplifie, soudant plus à chaque fois des communes dont

les équipements sont complémentaires plutôt que concurrents. De chaque côté, une gare et des services publics et urbains (les grandes écoles, le centre commercial régional d'un côté, un cadre historique et commerçant de l'autre), motivant de nombreux va-et-vient.

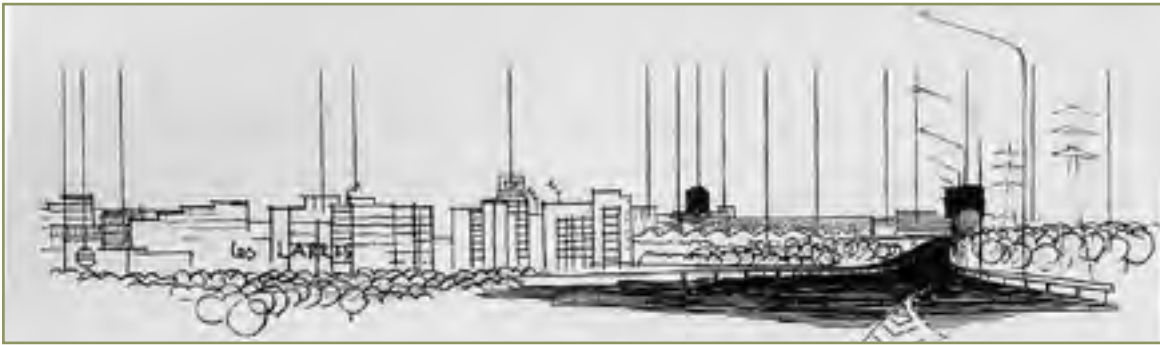
Des projets de redéploiement de l'habitat comme celui de l'ancienne Caserne Bossut (13 ha et des habitations devant être transformés) vont matérialiser la continuité bâtie entre ces pôles, unir le secteur du « Grand Centre-Préfecture» à Pontoise et accentuer le phénomène de noyau. La marche à pied pourrait même avec le projet Bossut, gagner une meilleure fluidité.

La question du paysage urbain : quelques figures emblématiques pour l'agglomération, un ensemble de vues rapprochées distribuées par les voies, des limites plutôt nettes

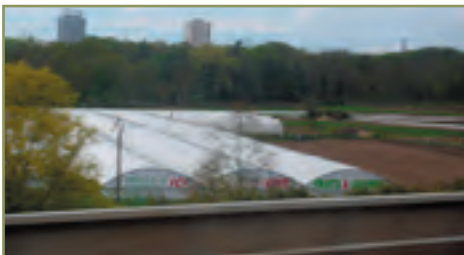
Quelle est l'image symbolique de l'agglomération ? Plutôt que le «skyline» d'arrivée vers le Grand Centre, qui n'a rien d'enthousiasmant que ce soit en RER ou en voiture, on serait tenté de dire que l'Axe Majeur, cette intervention de l'artiste Dani Karavan, désormais doté de son pont rouge, est bien une image fédératrice qui donne un statut à l'agglomération en même temps qu'elle la situe en référence avec Paris, la Tour Eiffel et la Défense.

Il faut compter aussi, dans cette vision des





dessin B. Warnier



En haut l'esplanade de Paris, l'Hautil vu du plateau du Vexin, les lignes HT vues à l'arrivée du Vexin, la plaine maraîchère vue à l'arrivée par le RER

...dénommées pendant des siècles « Montagne de l'Hautil ou Haute-Isle », les hauteurs qui composent ce massif sont aujourd'hui désignées plus modestement comme « coteaux de la Seine » à l'automobiliste sur l'autoroute de l'Ouest... le massif boisé de l'Hautil ... qui s'insère entre deux types de paysage bien distincts : celui des champs ouverts sans haies, aux cultures de céréales (nord et nord-est de la France) exploitées méthodiquement par des peuples venus de l'Est, les paysans du Danube, aux habitations regroupées... A l'ouest et au sud-ouest celui des champs fermés ou pays de bocage, peuplé par des celtes, aux habitations dispersées et fortement individualistes ... l'Hautil apparaît comme le type même de l'espace toujours sauvage, et le paysage se partage entre une partie sauvage –le saltus des romains- recouverte de marais, de landes, de bois et de roches, et une partie civilisée –l'ager- recouverte de champs de vergers, de vignes, et d'habitations. Une impression fortifiée par une longue tradition de la forêt qui couvrait jadis la plus grande partie de notre sol ... in François Denais, *l'Hautil, histoire d'un paysage*, éd du Valhermeil, 1994

symboles paysagers de l'agglomération, les éléments de nature déjà cités : le PNR, les bois -celui de l'Hautil est souligné tant pour son caractère sauvage que pour sa position géographique-, qui donnent une physionomie et induisent l'ambivalence chez les habitants: leur ville est-elle minérale ou végétale ? Une question difficile à trancher !

Parmi les éléments de paysage qui banalisent ou dévalorisent, certaines entrées de ville sont citées ainsi que l'impact fort des pylônes électriques. En revanche les lisières sont perçues comme lisibles, étant soit matérialisées par des éléments de topographie soit procurant un contraste entre la zone rurale et la zone urbaine.

«Limites urbaines : les lisières de la ville sont un élément important de l'image de la cité : elles sont le premier élément perçu par l'automobiliste qui la traverse ou s'y rend. Cette importance est d'autant plus grande à Cergy-Pontoise que la silhouette de la ville est peu caractéristique, le centre difficilement localisable, et la topographie du site peu perceptible des principaux axes de communication (A15, N14, N 184).

Marie Chambolle, *Le traitement des zones*



partiellement urbanisables du SDRIF dans la révision du SD de Cergy-Pontoise, 1996, Magistère Aménagement, Université Paris I-Paris VIII.

Des infrastructures hiérarchisées, un réseau de voiries d'une bonne richesse formelle et globalement performant, sauf pour la RN184

Les routes renforcent la personnalité de l'agglomération et distribuent des images fortes et variées

Un tracé pertinent du réseau des voies

La DREIF fait remarquer que « *Cergy présente un maillage et une hiérarchisation des voies relativement efficaces, intégrant un certain nombre de franchissements du fleuve* » (in Etat des lieux de la mobilité, du transport, du réseau routier, chapitre Réflexion sur la hiérarchisation de la route, en ligne, 2009, voir ci-contre).

... Un paysage est le résultat d'un très long, très patient commerce entre les hommes et la nature... A nous, hommes des villes, le paysage est devenu indispensable, comme une ressource de liberté et d'équilibre. Nous le savons fragile et nous y tenons comme à la prune de nos yeux, surtout lorsqu'il a résisté miraculeusement aux agressions des banlieues, comme c'est le cas de celui qui se déploie, superbe, depuis les hauteurs de Cergy-Pontoise et que l'ouvrage de Dani Karavan vient magnifier.

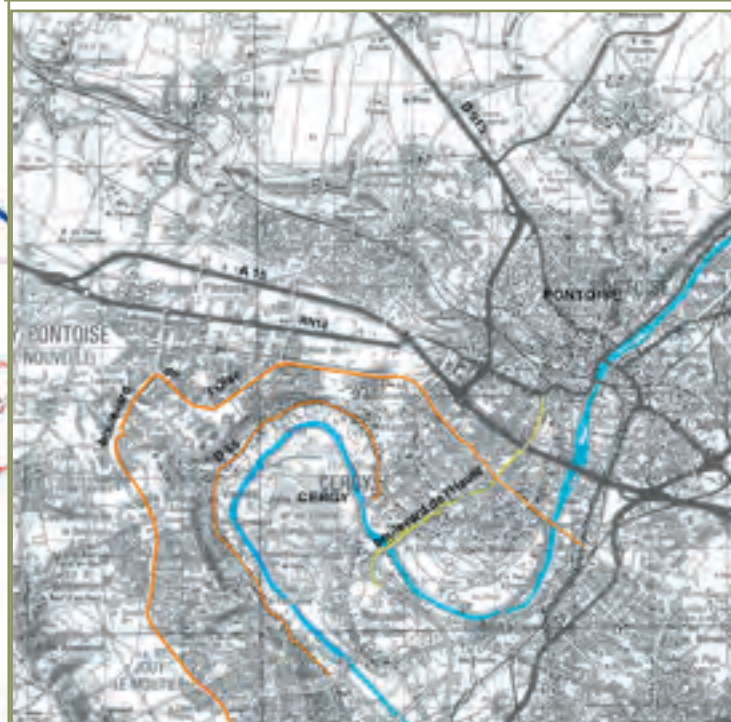
Dani Karavan lui donne un sens. Entendons bien : une signification symbolique, mais aussi une direction. Depuis la Tour Belvédère, à travers la mince brèche ouverte dans l'ensemble construit, l'artiste tire un trait, il trace une ligne. Un axe qui se prolonge à l'infini. Il oriente ainsi le regard. Il oriente également les pas. Un cheminement, réel ou imaginaire, est proposé aux hommes et aux femmes qui vivent ici, entre les portes de la ville nouvelle, afin que s'établisse dans plus de calme, afin que s'amplifie, que se prolonge le rapport nécessaire avec le milieu naturel, avec les arbres, la boucle de l'Oise, les plans d'eau, avec le vent, la lumière d'Ile de France ...

Georges Duby, préface, *L'Axe Majeur, Cergy-Pontoise*, Beaux Arts éditions, Paris, 2009



De haut en bas, représentée à la même échelle :
Trames viaires de Roissy sud ; de Cergy et de Marne-la-Vallée –
DREIF 2006

Ces schémas illustrent le maillage plus ou moins lâche des infrastructures du niveau intermédiaire à Cergy, Roissy et Marne-la-Vallée. Si Cergy présente un maillage et une hiérarchisation des voies relativement efficaces intégrant un certain nombre de franchissements du fleuve, c'est beaucoup moins le cas dans la zone sud de Roissy, ou en interne à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée pour laquelle le manque de voiries suffisamment structurantes est criant, et explique en grande partie la saturation de l'autoroute A4, seul itinéraire continu permettant la traversée de la ville d'est en ouest.



1. Quartier du Grand Centre, modestes circulations routières et passage sous la dalle où se croisent de nombreuses circulations piétonnes. 2. Tracés du boulevard de l'Oise et de la D55 par rapport à la rivière et du boulevard de l'Hautil. Deux vues (cette page et page en face) du boulevard de l'Hautil qui

signe l'une des images paysagères fortes du quartier Préfecture-Grand Centre en montrant les équipements, les grandes écoles et est traité en boulevard urbain : circulation ralentie, feux rouges, desserte par les autobus, stationnement.

Le grand maillage de desserte d'agglomération est un réseau aux caractères paysagers riches et qui n'est pas trop surchargé de trafic.

Le Boulevard de l'Hautil, possède un rôle fort pour fédérer les différentes parties d'agglomération et présenter celle-ci.

Nommé ainsi sur la section à l'ouest de l'A 15 jusqu'à Jouy-le-Moutier, il devient après boulevard d'Ecancourt, tandis qu'il se nomme avenue de Verdun à l'est de l'A15 sur Pontoise.

La voie contourne la gare de Pontoise (avenue du général Gabriel Delarue) pour rejoindre le quai de la rive droite de l'Oise qu'elle longe longuement. Cette voie change plusieurs fois de gabarit et de physionomie de rives, mais aborde dans tout ce parcours les sites principaux de l'agglomération.

Ce grand axe est/ouest cristallise l'image moderne du quartier Préfecture Grand Centre, possède un fonctionnement de boulevard urbain: rythme rapide et fluidité mais coprésence des piétons et des transports collectifs. Il a un rôle local pour l'ensemble urbain tandis que l'A 15 est une voie régionale d'accès.

Perpendiculaire à l'axe local du boulevard d'Ecancourt, et à proximité de l'A 15, dans une similitude de direction un axe possède un rôle local équivalent : la RN 14/Chaussée Jules César.

D'autres voies sont remarquables pour la découverte de certains secteurs et notamment les trois rue, route et boulevard qui épousent

le tracé de la boucle de l'Oise. Deux sont ancestrales, la troisième est contemporaine, datant de la ville nouvelle.

Des deux voies anciennes, la première -très proche de la rivière, sur 6 km-, a la même forme d'enroulement que la boucle de l'Oise. C'est la RD 922/RD55, dite rue Nationale à Cergy, rue de Vauréal à Vauréal, Grande Rue à Jouy-le-Moutier. La seconde route ancienne est nettement plus haute que l'Oise. Elle oscille entre ville et territoire agricole du Vexin, et joint, par le plateau, tout en restant discrète dans ses proportions, d'autres vieux villages : Pontoise/Courdimanche /Boisemont et les hauteurs de l'Hautil en direction de Triel.

Au milieu, sur le premier rebord du coteau, à mi-pente, le boulevard de l'Oise correspond à la route récente, grande voie de circulation créée comme artère essentielle distribuant la nouvelle urbanisation. Elle est très ample pour bien faire circuler et, tout en desservant les quartiers, apporter une respiration végétale, présenter l'image générale, définir un paysage urbain et montrer des repères (équipements, pôles d'animation, etc).

Le site de la boucle de l'Oise ayant été choisi comme une sorte de moteur pour la dynamique d'aménagement par les urbanistes, il paraît alors logique que le tracé de cette voie passe dans l'épaisseur de la ville nouvelle tout en gardant le dessin de la rivière.

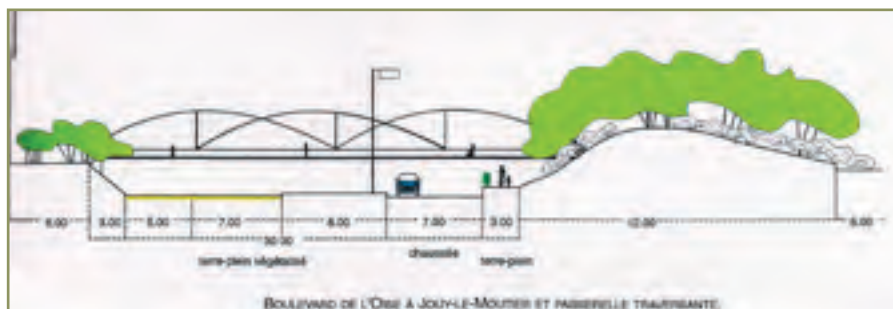
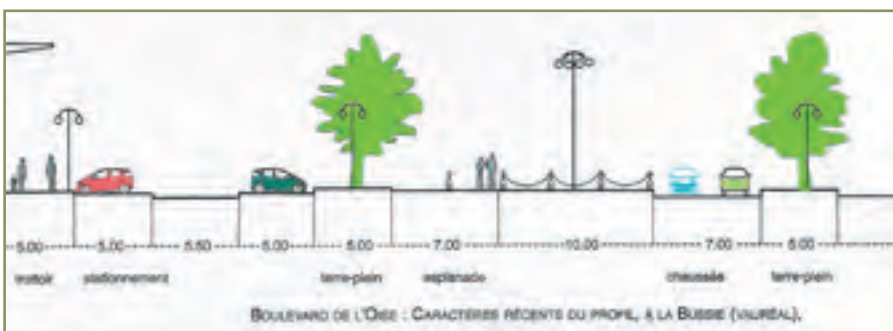
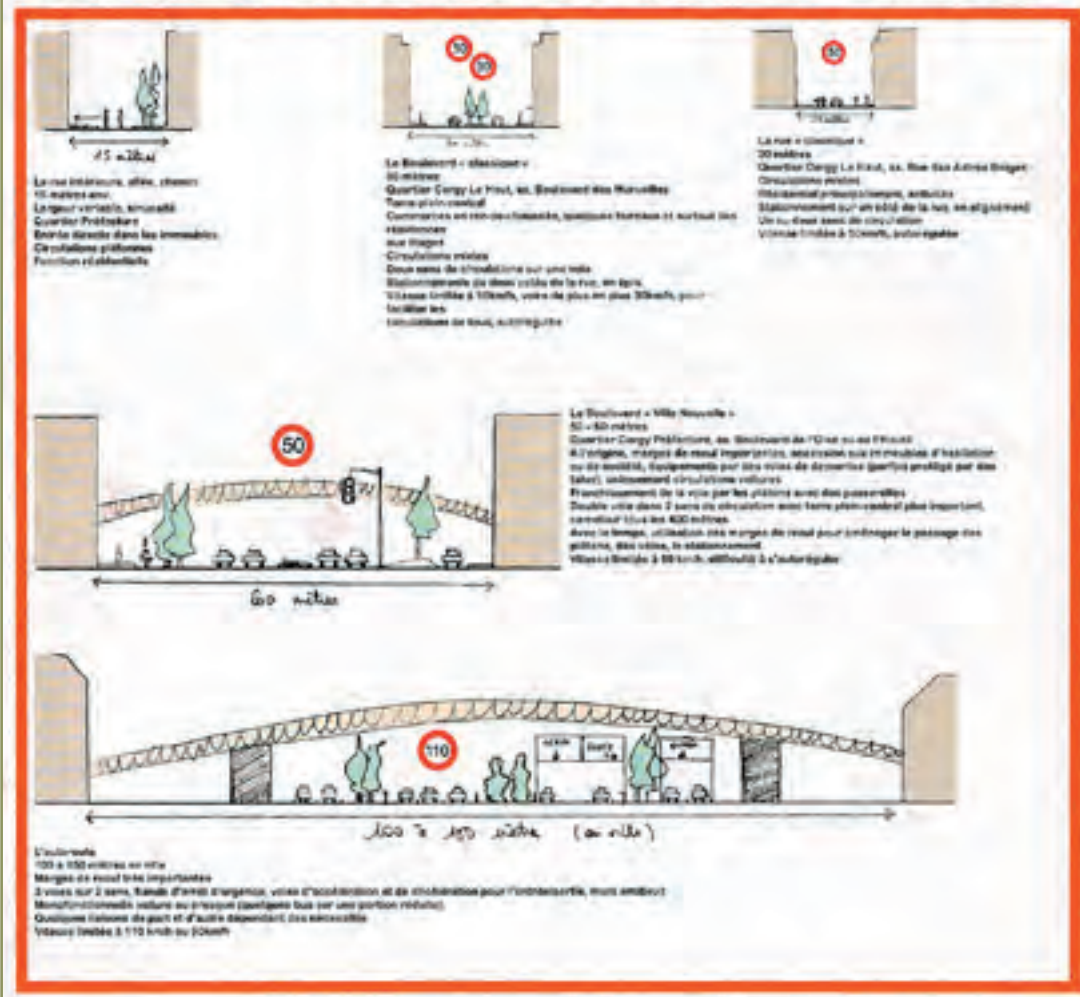
C'est l'avantage d'avoir des voies tracées, aussi réfléchies et contrôlées dans leur

Boulevard de l'Hautil.

Ce boulevard lie Cergy la neuve à Pontoise l'ancienne, et (sous d'autres noms) traverse toute l'agglomération.



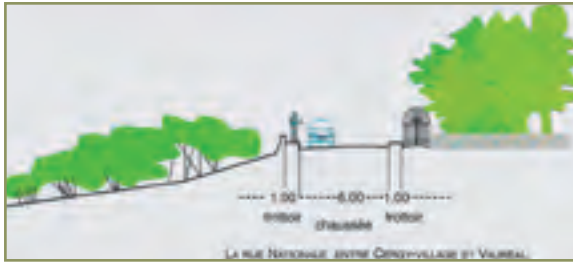
Quelques types de voies en ville nouvelle : conflits d'échelle dans l'espace urbain



En haut, typologie des voies par B. Warnier in Cergy-Pontoise, du projet à la réalité, Atlas commenté, Mardaga, Liège, 2004

ci-contre Boulevard de l'Oise, sections très différentes (deux dessins ci-contre, une troisième vue à droite).

L'emprise réservée pour la voie, calibrée afin de garder de la ressource pour l'avenir permet d'avoir une bonne desserte de tous les quartiers et une «marge» accueillant actuellement divers aménagements. Le surplus d'emprise servira à accueillir un transport en commun en site propre.
 Dessin A.E. Thalès



fonctionnement par les responsables du projet urbain et non seulement par les responsables du département déplacements/circulation.

Le boulevard de l'Oise se connecte à la RN 184 (Eragny) et n'en revient pas loin (Jouy-le-Moutier/Neuville). Entre-temps il franchit l'Oise, passe en dénivelé dans le quartier de la Préfecture (où son débit est le plus fort).

Il dépeint bien ensuite le boulevard urbain, prenant, sur la grande partie de son trajet, soit la forme d'une deux fois deux voies séparées par un terre-plein central, soit celle d'une fois deux voies, libérant une moitié d'emprise pour éventuellement du parking devant un petit ensemble de commerces (La Bussie, Vauréal) ou pour une longue bande végétale (à Jouy-le-Moutier).

Le passage devant l'Axe Majeur est un de ses temps forts, dans un site à la fois très ouvert et très construit. Il y est pourvu à la fois d'un bel environnement de pelouse, d'un verger et d'une

large vue dégagée (d'un côté les installations de l'Axe Majeur, avec les programmes de logement longeant cet Axe, de l'autre, la gare de St Christophe et son quartier).

À partir du boulevard de l'Oise, on gagne facilement l'A 15 en deux endroits, ce qui permet au tronçon central d'être peu soumis au trafic dense de l'agglomération.

Les voies créées lors de la ville nouvelle : boulevard de l'Oise, boulevard de l'Hautil, boulevard d'Ecancourt, qui n'étaient pas très éloignées au départ d'un gabarit quasiment de voies rapides ont évolué vers l'idée de boulevards urbains et montrent l'exemple tant en matière de partage de la voirie entre tous les usagers qu'en tant que logique de « fluidité lente ».

Elles participent aussi de l'image moderne de l'agglomération, qui progressivement s'assimile mieux à l'image de voies urbaines (en modes, en présence d'usagers, en traitement des abords et de la voie).

Le système principal des voiries est un maillage réticulaire comportant également des radiales.

Deux voies posent problème car elles recueillent un important trafic de transit alors



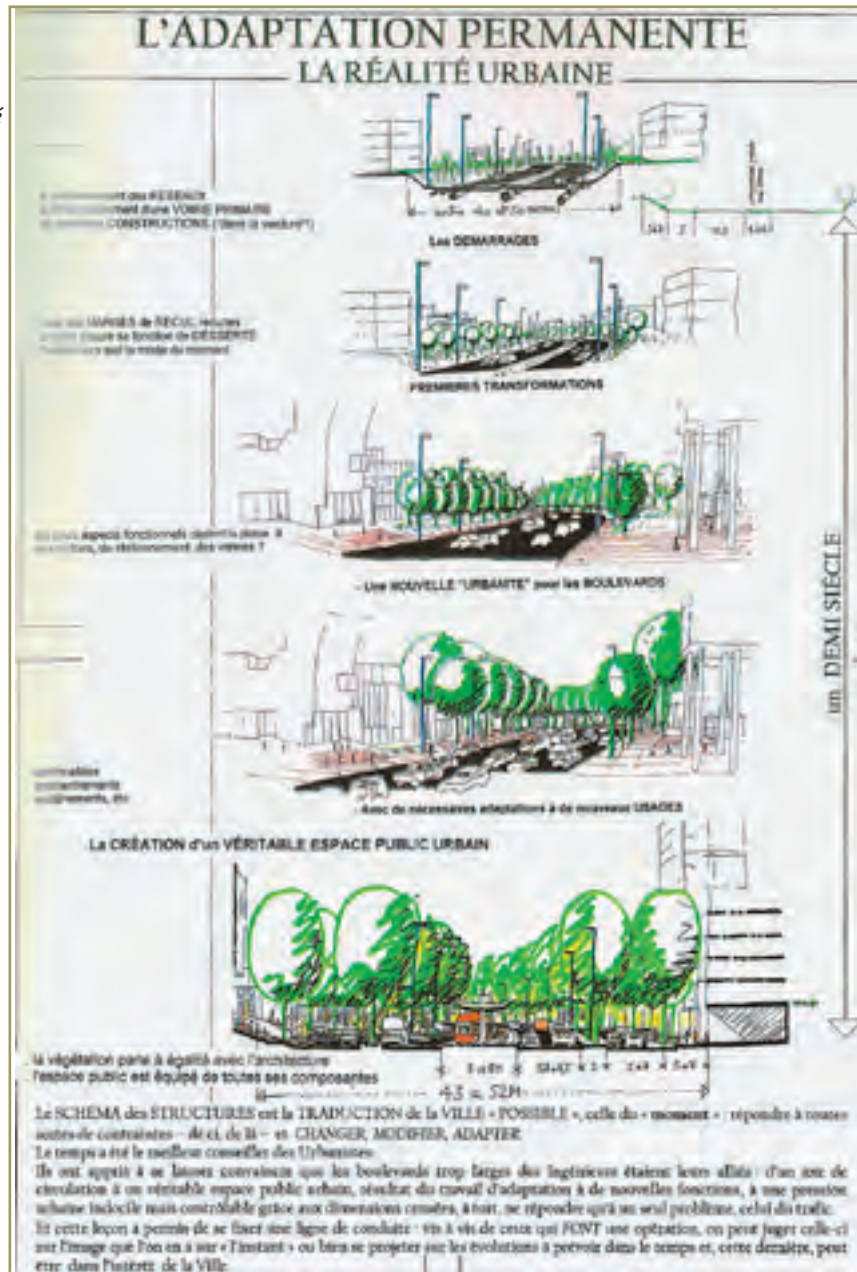
Boulevard de l'Oise à hauteur de l'Axe Majeur. La voie se traverse facilement, et l'espace public-paysage ne subit pas d'effet coupure du fait de la voie : pas de stationnement, de la pelouse.



photos de la D 55 et du boulevard de l'Oise
croquis de Bertrand Warnier in Cergy-Pontoise, du projet à la réalité

L'un des caractères remarquables du réseau de voirie : son adaptabilité dans le temps. Le boulevard de l'Oise a été prévu fort large au début. Mais on a refusé de le figer, et utilisé plus tard ses possibilités de transformation.

Le réseau routier n'est donc pas seulement varié dans ses formes de voiries, il est changeant dans la physionomie particulière de chacune d'elle à un instant T. Bertrand Warnier, Michel Jaouen et les autres urbanistes impliqués dans le processus de création des quartiers de Cergy-Pontoise, se montrent dignes héritiers d'Henri Prost¹, qui avait proposé au syndicat des communes de la cote varoise en 1937 des principes de profils en travers évolutifs, avec des abords engazonnés et récupérés pour la voirie ou les trottoirs plus tard pour les voiries afin «d'éviter les opérations mesquines ... et parce que gouverner c'est prévoir»...



qu'elles n'étaient pas prévues pour cela : la D 915 (traversée ouest de Pontoise) et surtout la RN 184.

La circulation sur la RN 184

La Nationale 184 remplit de fait déjà le rôle de rocade régionale, c'est à dire qu'elle écoule un fort trafic de transit comptant de nombreux poids-lourds au prix de nuisances très fortes pour les riverains et d'engorgements nombreux aux heures de pointe). Le report du trafic de transit vers la Francilienne est vivement souhaité, mais le projet actuel pour la Francilienne ne satisfait pas encore les élus et riverains de la RN 184.

La RN 184 fait partie du réseau autrefois essentiellement rural de voies qui n'ont que rarement fait l'objet de requalification à la hauteur de leurs nouvelles fonctions. De telles voies ne sont plus compatibles avec le milieu urbain qu'elles traversent, la vitesse de circulation n'est pas adapté et on ne peut y

rendre possibles les circulations douces.

Sur ce type de voies, les transitions successives, entre des espaces ouverts et urbains de plus en plus entremêlés, restent mal gérées et créent des comportements automobiles inadaptés. C'est particulièrement le cas pour la RN 184, entre St Germain en Laye et l'Isle-Adam.

Cette situation s'est aggravée dans les deux à trois dernières décennies avec une certaine explosion du trafic automobile dans la couronne dite de ceinture verte de la région. L'augmentation du trafic sur la voirie principale, nationale ou départementale, radiale comme tangentielle, a été particulièrement forte entre 1982 et 2002. Sur l'A15 à hauteur des buttes du Parisis, hors de notre secteur, la moyenne journalière est passée de 55 300 à 138 000 véhicules/jour, mais la voie, autoroutière, avait capacité à absorber un tel trafic. La RN 184 subit pour sa part un trafic disproportionné au vu de son gabarit.



CERGY-PONTOISE, NATURE ORDINAIRE ET ÉCOSYSTÈMES

une agglomération qui possède des espaces verts, des milieux naturels variés et un potentiel certain de biodiversité

Une ville verte structurée par le couloir de l'Oise

Importance du site géographique et de la présence du réseau d'eau

La ville nouvelle a été composée comme un ensemble de figures d'urbanité -chacune cernée et dotée d'attributs et de services- prenant appui sur la géographie du site de la vallée et mises en scène par un écrin végétal existant ou aménagé.

L'Oise est l'articulation majeure de la composition, avec la double situation d'un relief doux à Pontoise, lieu du franchissement majeur et d'union des deux rives, et d'un relief vif au fond du méandre organisant le plateau en position de balcon. C'est un atout pour l'agencement urbain, les identités des communes existantes s'inscrivant dans la logique de ce schéma général, avec leur relation privilégiée à l'Oise, ses affluents et sillons: la Viosne, le ru de Liesse, le fond St Antoine.

L'Oise est un couloir de nature et de vie qui traverse cette unité habitée et bien sûr ne s'arrête pas aux limites administratives.

Il est intéressant de noter que l'Oise n'est pas ensermée pour l'instant par l'urbanisation mais qu'au contraire existent, pour les circulations de faune et de flore, des possibilités de traverser Cergy-Pontoise et d'établir des mises en relation entre les massifs boisés par des corridors.

Dans sa carte des continuités agricoles et boisées à maintenir et restaurer (établie pour le SDRIF, voir ci-contre), la Région inscrit quatre continuités et attire l'attention sur les espaces ouverts à pérenniser (notamment sur Neuville-sur-Oise) et des corridors verts figurent également dans le plan du Schéma directeur de l'agglomération.



Une ville «verte»

Le site qui a été urbanisé possédait déjà un potentiel de nature tout à fait digne d'intérêt (espaces agricoles, espaces végétalisés, espaces aquatiques,...). Une grande part de ces espaces ont été maintenus, sauvegardés, voire même amplifiés avec la réalisation d'espaces verts et de plantations (arbres d'alignement, haies) dans la logique d'une «ville verte», démarche annoncée par les urbanistes dès le départ et pérennisée ensuite.

L'inventaire du patrimoine des espaces naturels

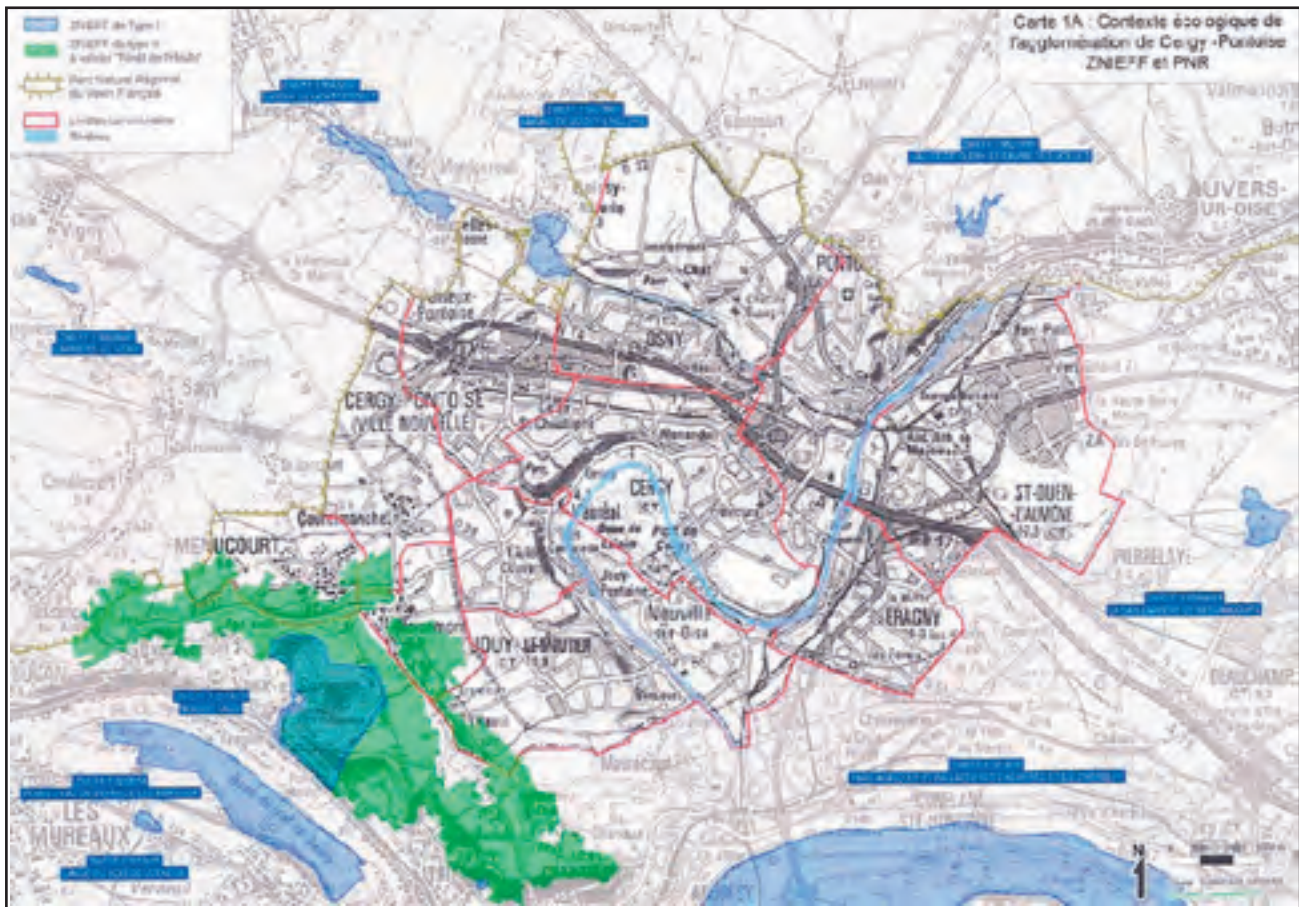
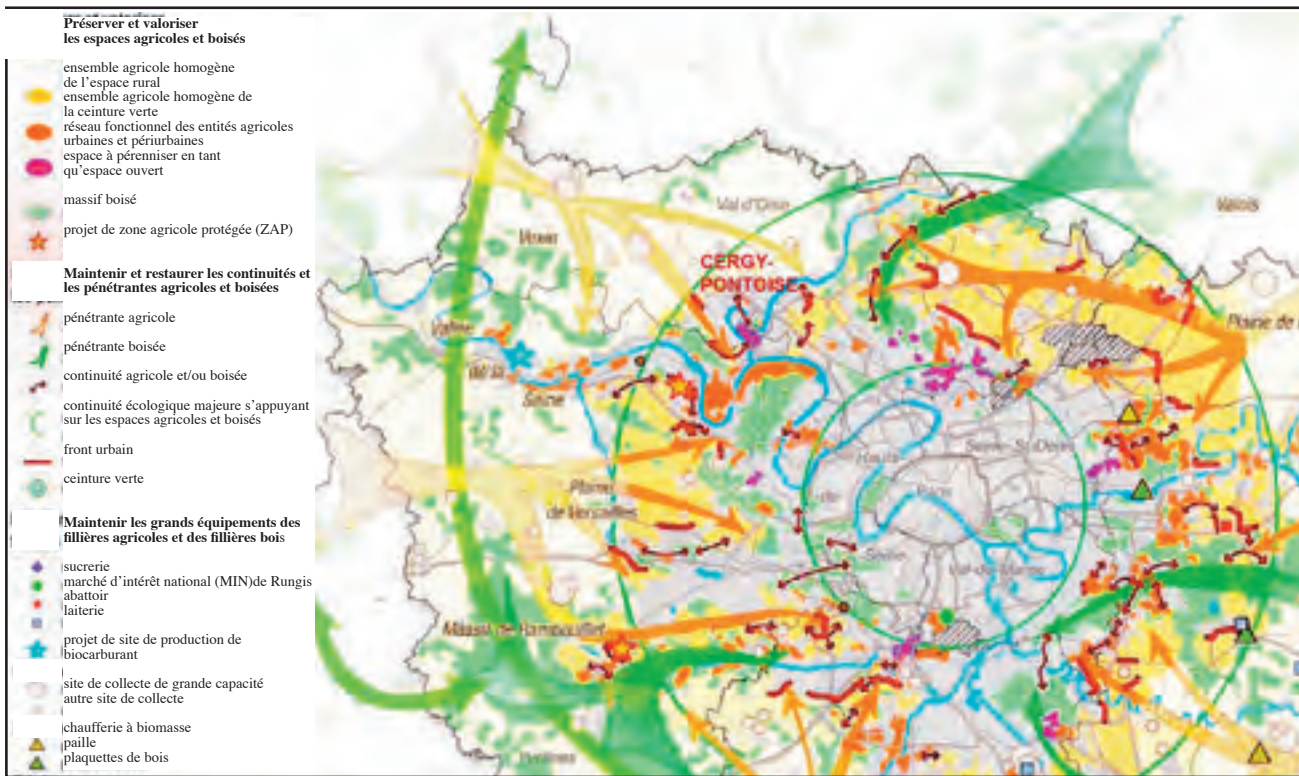
d'après l'étude : *Etude environnementale de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Ecosphère¹ /Hydrosphère/Sépia Conseils*

Résumé ci-après sur les principaux aspects concernant nos thèmes.

5 rapports :

- Rapport final de la phase 1 (diagnostic, octobre 2007)
- Rapport *Audit des schémas et projets et recommandations concernant la définition d'une politique de l'eau et de la biodiversité* (phase 2 et 3 de l'étude, novembre 2008),
- Volume des annexes : 3 rapports de fiches, sur les espaces et sites naturels, sur les parcs et jardins et sur les unités hydrologiques,

1. Ecosphère a réalisé une trentaine d'études entre 1987 et 2006 sur différents sites du secteur, dont des études d'impact par rapport aux projets routiers ou de ZAC.



76 Cartes montrant les continuités écologiques à préserver pour le SDRIF 2008, Contexte écologique de l'agglomération de Cergy-Pontoise, ZNIEFF (type 1 en bleu, type 2 en vert) et PNR, dans le SCOT (Schéma de cohérence territoriale, projet arrêté 2010) Communauté d'agglomération.

L'étude, menée en préalable au SCOT dans le cadre de la démarche Agenda 21 a pour objet

- **d'identifier les éléments majeurs du patrimoine,**
- **de constituer une analyse générale des enjeux et de les hiérarchiser,**
- **de proposer un schéma général** de préservation et de restauration du patrimoine naturel s'intégrant au projet de développement de la communauté g'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP),
- **de définir les grandes orientations de gestion** pour ces espaces et les usages urbains compatibles avec leur maintien,
- **de définir des prescriptions environnementales** pour les futures zones d'urbanisation, et l'impact de ces projets.

Après une phase de diagnostic général et d'établissement de fiches particulières rassemblant les éléments de connaissance sur chacun des espaces, les phases suivantes ont été consacrées à l'évaluation des menaces pesant sur ces espaces (soit en raison de projets avérés, en cours ou prévus à long terme, soit en raison des évolutions spontanées prévisibles si n'est pas engagé de processus dynamique propre à les contrecarrer) ainsi qu'à des propositions.

Une analyse du contenu des documents d'urbanisme en vigueur a été menée. Les schémas examinées sont celui du S.D. approuvé le 6/07/2000 et le S.D. cyclable d'agglomération établi en septembre 2007 ainsi qu'une cinquantaine de projets concernant l'eau et l'assainissement.

Cette étude permet **d'actualiser et compléter les informations concernant les ZNIEFF** (zones naturelles intérêt écologique, faunistique et floristique), les ENS (espaces naturels sensibles), les servitudes de protection des espaces naturels et l'information sur les zones humides (dont les mares forestières du massif de l'Hautil et les zones humides du Bois de Boisemont, celles du ru de Liesse, celles du Fond de Vaux) et qui étaient contenues dans les schémas cités.

• **Les ZNIEFF et les ENS sur la communauté d'agglomération**

Les zones principales de richesses biologiques reconnues se trouvent réparties en différents points bordant la communauté d'agglomération avec des sites associés au système d'eau et zones humides, aux bois ou même à des sites de plateau.

L'étude fait remarquer que si le territoire de l'Agglomération de Cergy-Pontoise est aujourd'hui peu concerné par les zonages relatifs aux espaces naturels (une seule ZNIEFF de type II absence de ZNIEFF de type I, aucune zone protégée...), cette situation semble davantage due à une méconnaissance du patrimoine naturel qu'à l'absence d'éléments d'intérêt.

La CACP accueille plusieurs zones de préemption des ENS (espaces naturels sensibles), ce qui traduit une volonté politique de préserver des espaces naturels. Les ENS ne représentent pas forcément des milieux de grande valeur écologique mais ils jouent un rôle pour l'ensemble du fonctionnement écologique et ils permettent éventuellement l'accueil du public.

La ZNIEFF de type II réunit des milieux naturels formant un ou plusieurs ensembles (assemblages d'unités écologiques, homogènes dans leur structure ou leur fonctionnement) possédant une cohésion élevée et entretenant de fortes relations entre eux.

Elle se distingue de la moyenne du territoire régional environnant par son contenu patrimonial plus riche et son degré d'artificialisation plus faible.

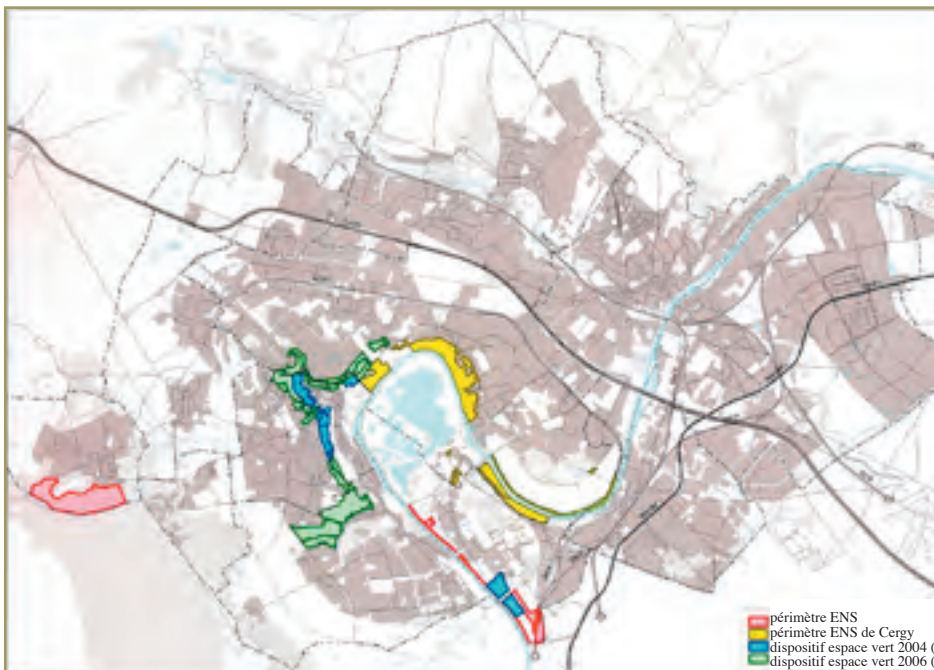
La ZNIEFF de type I est un territoire correspondant à une ou plusieurs unités écologiques homogènes (espaces possédant une combinaison constante de caractères physiques et une structure cohérente, abritant des groupes

d'espèces végétales ou animales caractéristiques). Elle abrite au moins une espèce ou un habitat caractéristique remarquable ou rare, justifiant d'une valeur patrimoniale plus élevée que celle du milieu environnant.

Les ZNIEFF de type II sont donc des ensembles géographiques généralement importants, incluant souvent plusieurs ZNIEFF de type I, et qui désignent un ensemble naturel étendu dont les équilibres généraux doivent être préservés. Les ZNIEFF de type I sont donc des sites particuliers généralement de taille réduite, inférieure aux ZNIEFF de type II. Ils correspondent a priori à un très fort enjeu de préservation voire de valorisation de milieux naturels.



document pour la préparation du SCOT, 2009.



Carte du SCOT (projet arrêté 2010) faisant apparaître les actions programmées d'intervention sur les ENS.

périmètre ENS
 périmètre ENS de Cergy
 dispositif espace vert 2004 (acquisition et aménagement)
 dispositif espace vert 2006 (aménagement)

• Les espaces naturels

L'étude Ecosphère dresse un état des connaissances sur les espaces -les habitats- et sur la faune. L'expertise phytoécologique montre une richesse du bois de l'Hautil et de la vallée de la Viosne.

L'expertise faunistique montre -comme souvent, ailleurs- un manque de données concernant les chauves-souris (un groupe qui présente des potentialités non négligeables sur le territoire de l'agglomération, du fait des anciennes carrières représentant des habitats souterrains favorables) et les insectes, pour lesquels trois groupes ont été analysés: les libellules (odonates), les papillons diurnes (lépidoptères rhopalocères) et les orthoptères (sauterelles, criquets ...). Voir les quatre cartes présentées dans les pages qui suivent.

Expertise phytoécologique

49 unités de végétation ont été distinguées pouvant être regroupées en 12 ensembles principaux d'habitats :

1. Les formations aquatiques ;
2. Les formations herbacées hygrophiles ;
3. La végétation des pelouses et ourlets ;
4. Les formations prairiales ;
5. La végétation des cultures ;
6. La végétation des friches ;
7. Les haies et fruticées ;

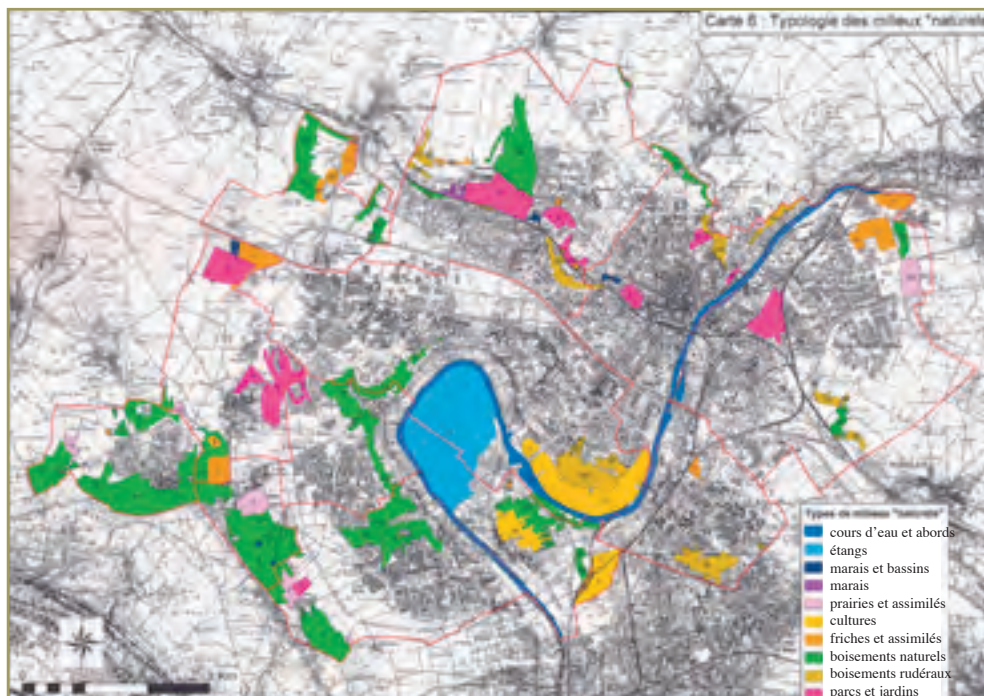
8. Les boisements naturels acidophiles à neutroclines ;
9. Les boisements naturels calcicoles à calciclinaux ;
10. Les boisements naturels hygrophiles ;
11. Les boisements rudéraux ;
12. Les parcs, jardins et espaces bâtis.

Environ la moitié correspond à des boisements, un quart à des zones humides, 12 % à des espaces agricoles, autant à des parcs, 6% enfin sont des friches.

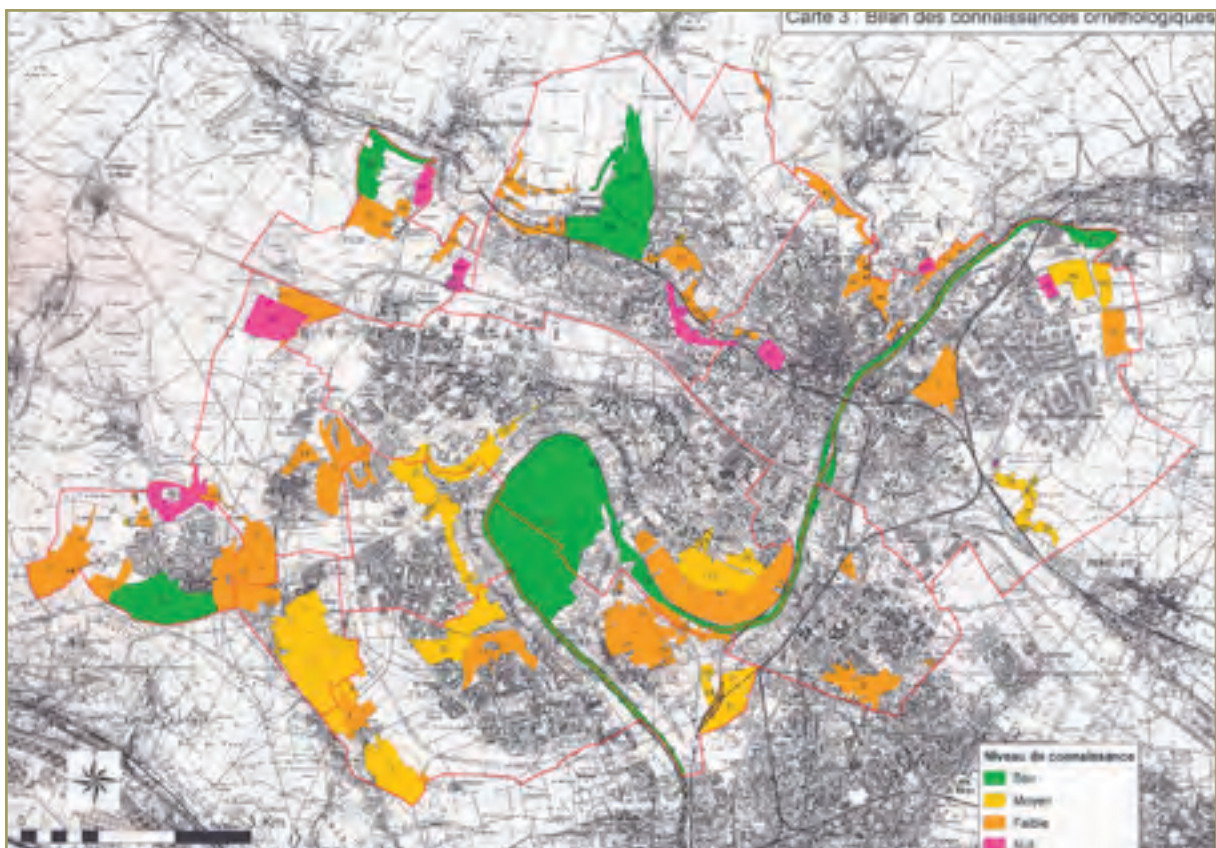
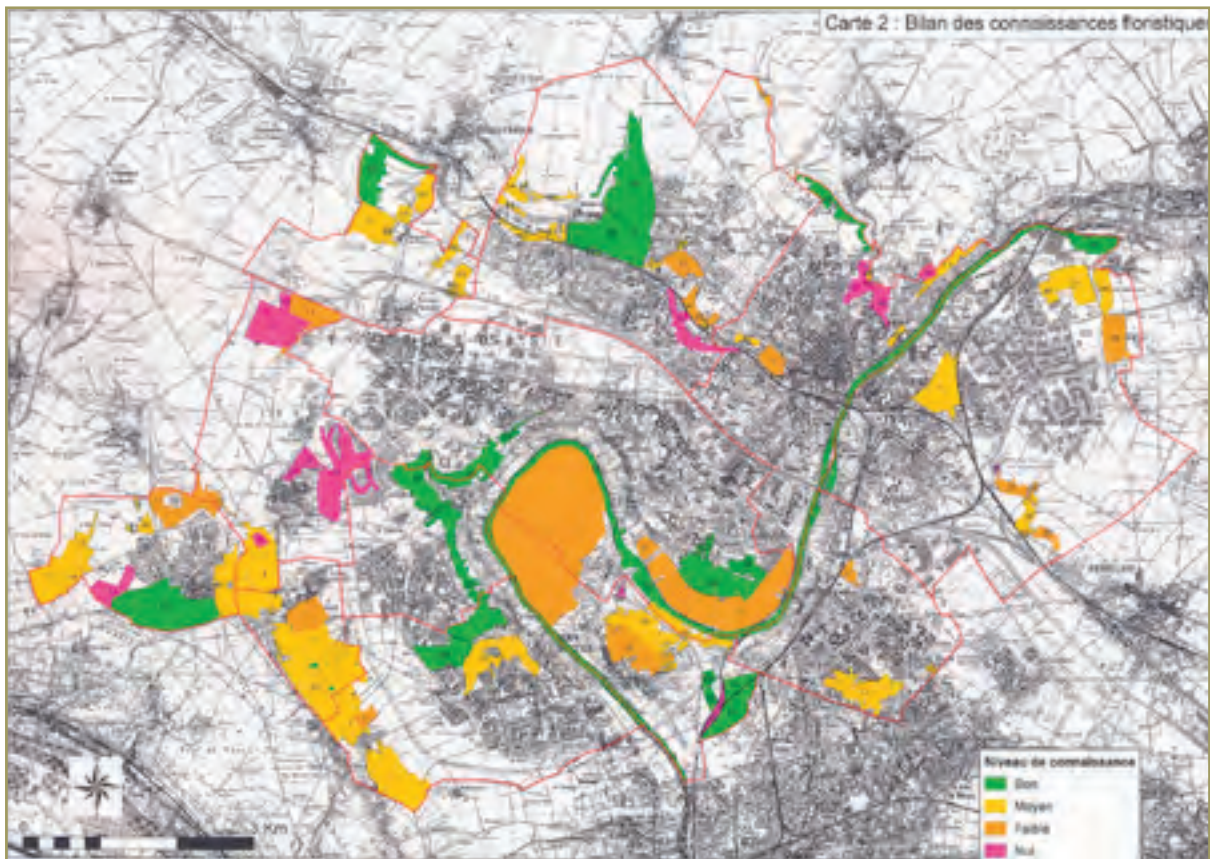
Six habitats remarquables ont été recensés dans l'agglomération de Cergy-Pontoise :

- de la végétation aquatique des eaux courantes (vallée de la Viosne et marais du Mississippi),
- de la végétation aquatique des eaux calmes et acides dans les mares et zones humides du bois de Boisémont,
- de la prairie mésophile de fauche,
- des prairies hygrophiles,
- de l'aulnaie-peupleraie à hautes herbes (berges de l'Oise, de la Viosne et du ru de Liesse),
- de l'aulnaie tourbeuse (Viosne et en contrebas du Bois de Saint-Léger), de la chênaie pubescente (Osny bois de la Garenne).

Le site le mieux conservé est situé dans le vallon du ru de Liesse (et est menacé par un projet hydraulique), les autres sites présentent une valeur régionale.



Carte de nomenclature des habitats, incluse au SCOT. source :étude Ecosphère...op. cité



Parmi les 600 espèces végétales spontanées présentes sur le territoire de la CACP, 129 sont peu fréquentes (assez communes à très rares), dont 10 espèces qui présentent un intérêt patrimonial important : l'actée en épi (sur Boissy-l'Aillierie), la cardamine impatiente, le peigne-de-Vénus, le polystic à aiguillons et le polystic à soies (sur Menucourt et des bois frais), l'orchis négligé et la campanule à feuilles de pêcher (vallée de la Viosne), l'utriculaire citrine (mares forestière de Boisemont), la véronique d'Autriche à feuilles de germandrée (Osny).

Les boisements et mares acidophiles de la forêt de l'Hautil possèdent trois espèces protégées régionales (déterminantes de ZNIEFF lorsque la formation est bien caractérisée).

La vallée de la Viosne possède deux espèces protégées et 4 autres d'intérêt régional.

• Expertise faunistique

Oiseaux. A part les plans d'eaux de la base de loisirs, le site n'est pas connu pour accueillir des oiseaux migrateurs ou hivernants.

22 espèces peu fréquentes d'oiseaux nicheurs ont été mentionnées. En revanche les espèces les plus remarquables ou menacées d'Ile-de-France sont quasi absentes.

Les espèces assez rares recensées sont : la bergeronnette des ruisseaux, le bruant zizi et la chouette effraie (bois de l'Hautil notamment) la buse variable, la chouette chevêche (une petite population se maintient dans les milieux bocagers bordant la forêt de l'Hautil), l'épervier d'Europe (bois de l'Hautil, sur les bois de Neuville, sur le parc de Saint-Ouen l'Aumône et sur Boissy-l'Aillierie), le faucon hobereau (parc de Saint-Ouen l'Aumône), la fauvette babillarde (Neuville) et le hibou moyen duc (Boisemont, Osny), le martin-pêcheur, le gravelot (Oise, Viosne), le pic mar, le pic noir (Boisemont) et la rousserolle verderolle .

La base de Neuville accueille des oiseaux d'eau mais les effectifs sont modestes.

Mammifères terrestres. Les espèces présentes sont banales : belles populations de chevreuil et de sanglier dans les bois ainsi que des carnivores (renard).

Reptiles et amphibiens. On dispose de peu d'information sur ce groupe, difficile à

étudier. On comptabilise 4 espèces, concentrés plutôt sur les abords de l'Hautil (richesse et diversité en mares) dont l'une rare sur le territoire de la Communauté : le triton alpestre (Boisemont) et deux assez rares : le lézard vivipare, la salamandre tachetée.

Insectes. Les libellules présentes sur le site (massifs de l'Hautil et vallée de la Viosne) sont assez rares en Ile-de-France. Des inventaires très sommaires ont été menés sur les papillons de jour, faisant apparaître 14 espèces (3 rares et 11 peu communes) là encore sur les sites les plus riches de l'Hautil et la Viosne. Leur présence est très ponctuelle. Pour leur conservation la mise en réseau avec d'autres sites paraît indispensable.

Quelques espèces de criquets et sauterelles ont été observées.

• Les corridors biologiques

Une carte a été établie faisant figurer les corridors qui jouent un rôle primordial pour la dispersion et les échanges génétiques. Ils sont de nature variable selon les populations concernées.

L'Oise est l'axe le plus important pour les oiseaux, viennent ensuite les lisières de l'Hautil et les boisements associés à Menucourt.

Les coteaux boisés de l'Oise entre Jouy-le-Moutier et Cergy sont sur l'axe de déplacement de la grande faune.

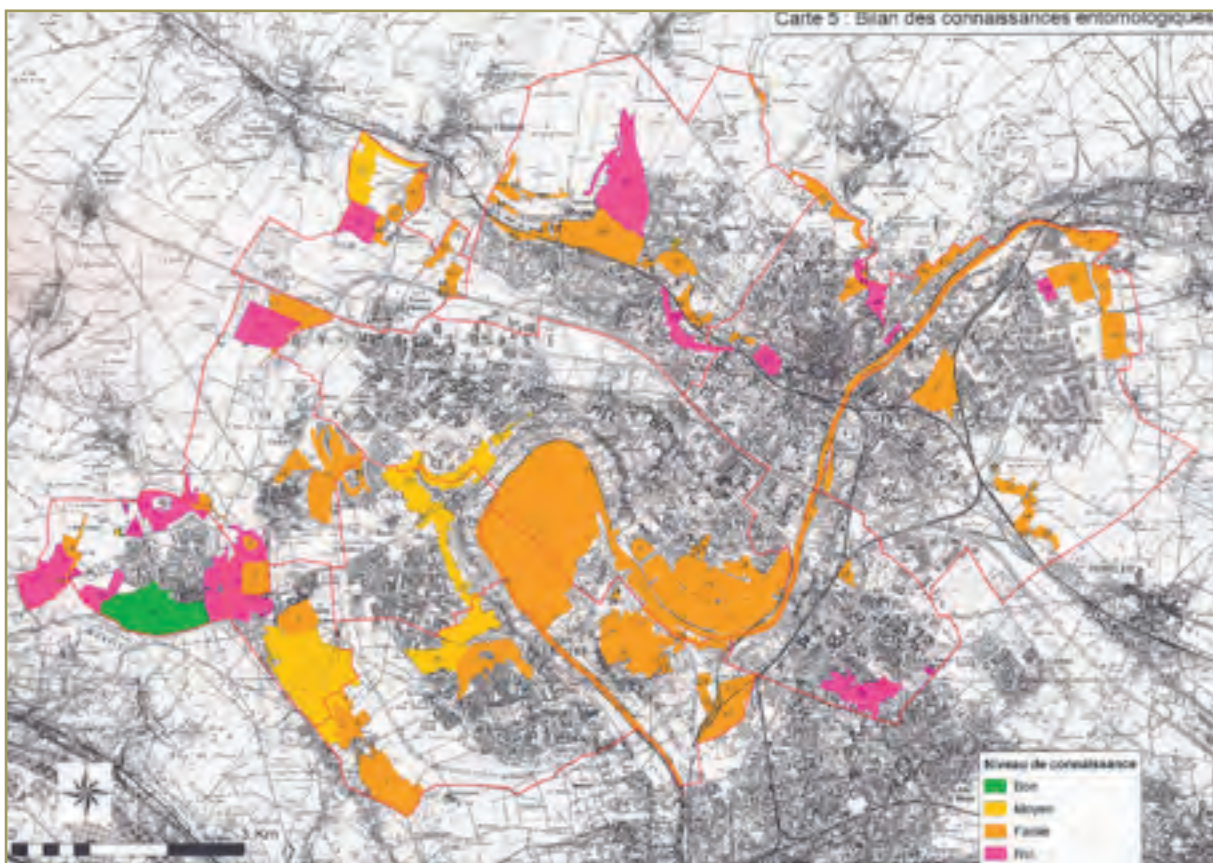
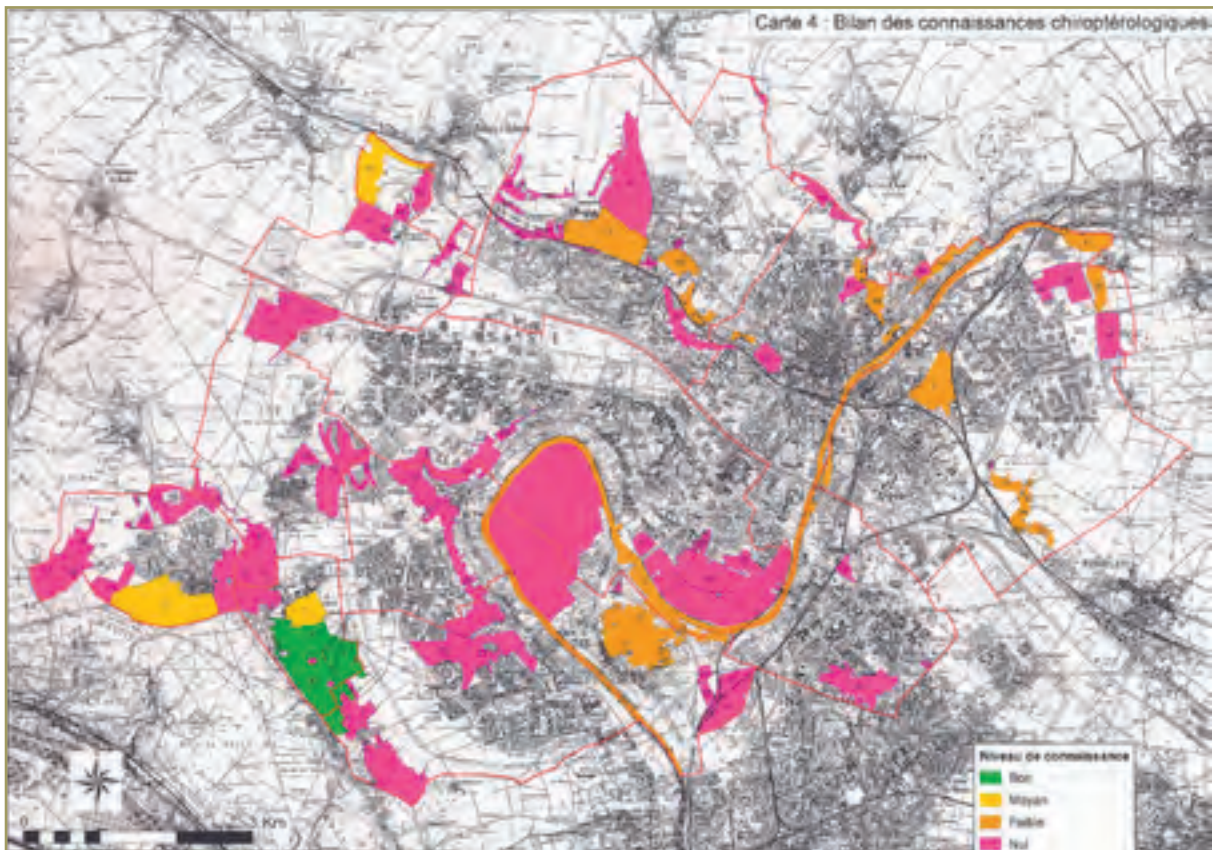
L'étude Ecosphère propose deux cartes des corridors : l'une détaillant les passages par espèces, présentée ci-dessous, l'autre, simplifiée, pour indiquer en synthèse dans les documents d'urbanisme les principaux corridors à prendre en compte (page suivante).

Conclusion de l'expertise écologique

Deux entités majeures concentrent l'essentiel des sites d'intérêt : la forêt de l'Hautil (Bois de Boisemont, Bois de la PLâtrière ...) et les milieux associés, notamment les prairies en périphérie qui sont favorables à la biodiversité.

ainsi que la vallée de la Viosne.

En complément deux petits sites atteignent un niveau «fort» d'intérêt : le bois des Côtes à Neuville-sur-Oise, et l'aulnaie-frênaie à la Samaritaine (Saint-Ouen-l'Aumône).



Il ressort de l'expertise que la Communauté possède encore un patrimoine naturel important, mais que certains habitats sont de taille assez restreinte ; l'urbanisation les menace. Si l'on souhaite maintenir ce capital, une politique de conservation volontariste est nécessaire.

Une mention concerne particulièrement les corridors qui ont tendance à se morceller.

• Diagnostic agricole

Les sols, de bonne qualité, accueillent des grandes cultures et du maraîchage principalement.

Les grandes cultures (1559 ha) voisinent avec le Vexin.

Le maraîchage (281 ha) concerne les communes de Cergy, Neuville et Saint-Ouen l'Aumône.

Sur Neuville, la commune a l'intention de maintenir cette activité (elle a compensé les terrains perdus pour créer l'université) et un projet de parc terrestre prolongera la base de loisirs.

Question foncière. Certains des terrains de l'activité agricole actuelle ont été acquis par l'Etat ou l'EPA dans le cadre de la ville

nouvelle et sont cultivés par des agriculteurs ayant des baux précaires (d'un an).

Valorisation locale des productions. Il semble qu'avec un seul point de vente directe (Cergy-Village), la valorisation locale soit faible.

En conclusion, l'attention est attirée sur la fragilité de l'activité agricole sur la Communauté d'agglomération.

Des propositions sont faites :

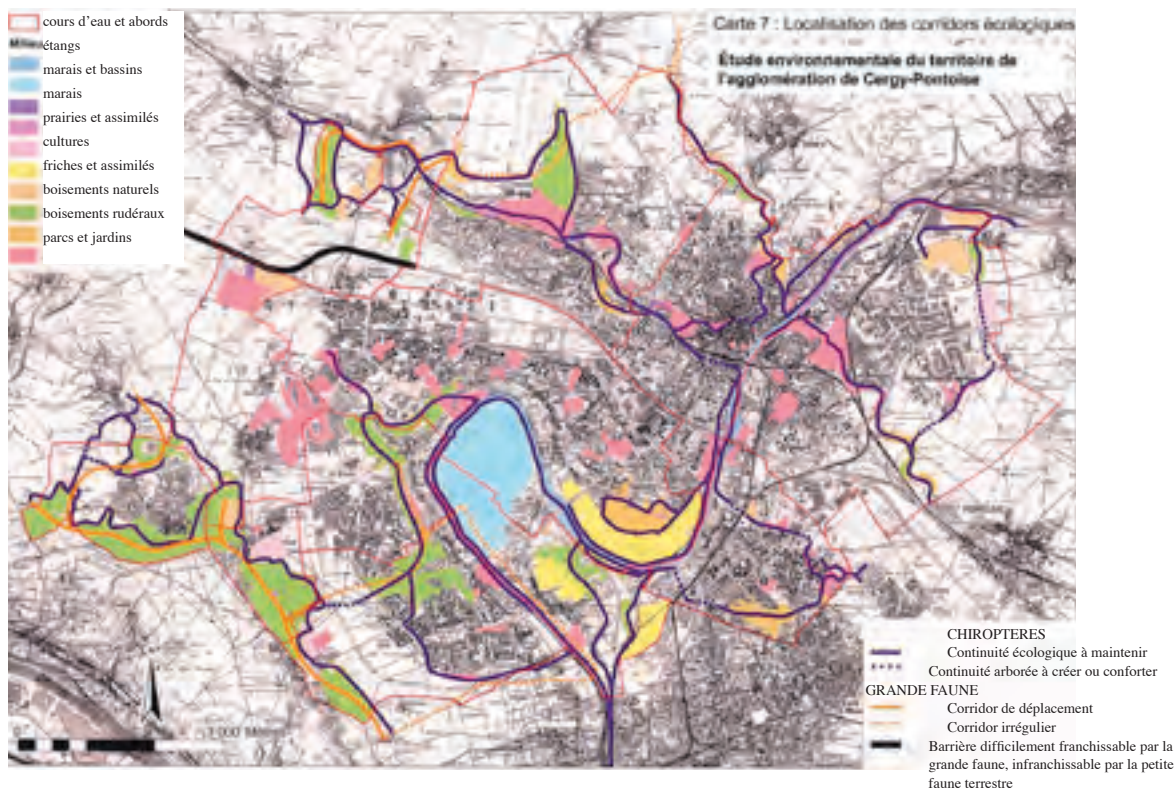
Sans rétrocession des terrains (ce qui est préférable pour éviter la spéculation foncière), ne peut-il être envisagé un retour de ces terrains à des baux ruraux classiques (soit de 9, 18 ou 25 ans) ?

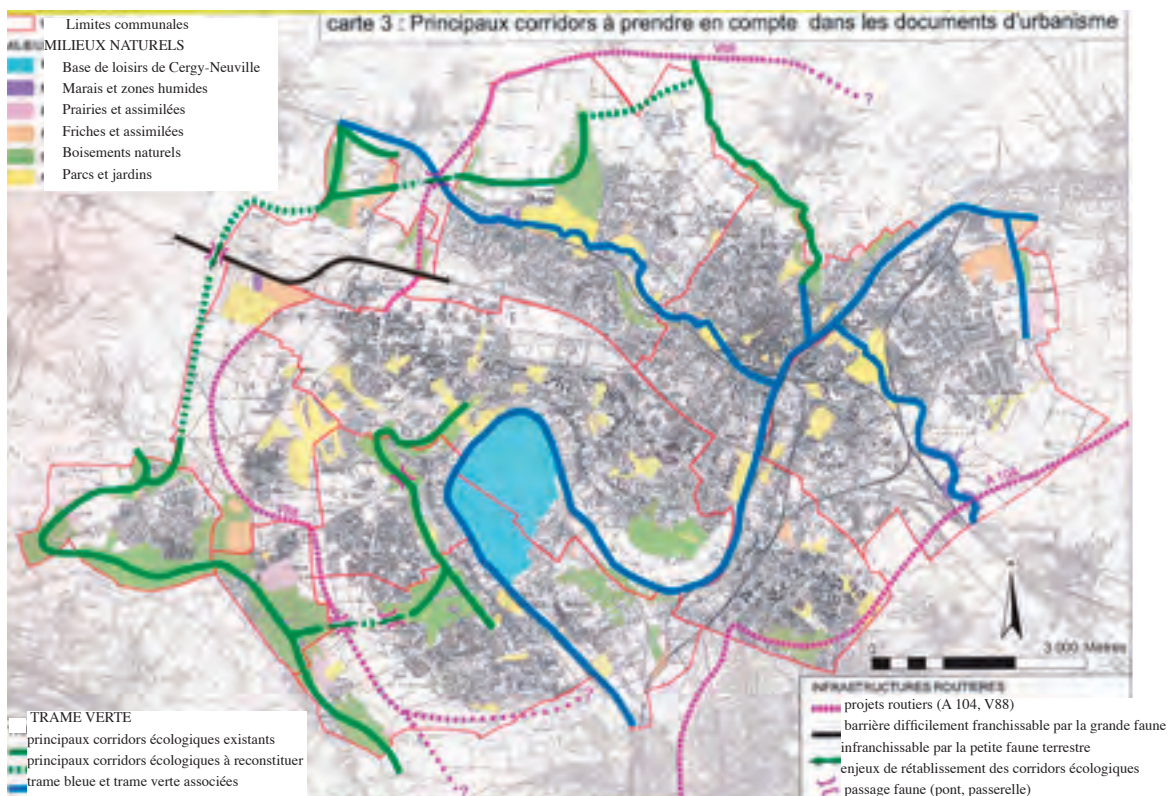
Ne peut-on pas protéger plus les terres agricoles via les documents d'urbanisme ?

Peut-on mieux lutter contre la fragmentation du territoire avec un schéma des circulations agricoles ?

Un programme de mise en place de haies n'aiderait-il pas à éviter les déprédations et les installations illicites ?

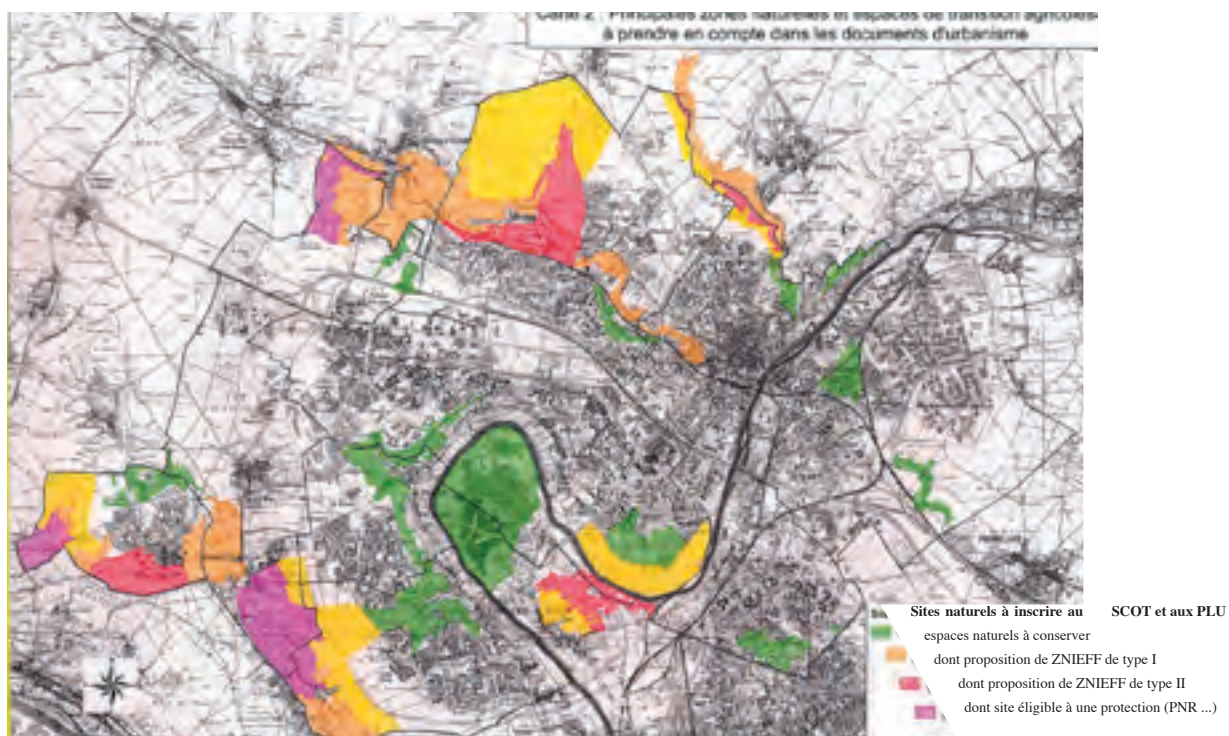
Est-il possible de mieux valoriser les productions locales (par des marchés forains, des AMAP ...) ?





Carte des principaux corridors (Ecosphère). Trois zones sont des enjeux importants pour consolider la trame verte et améliorer la biodiversité existante

- au nord de la vallée de la Viosne (Boissy-l'Aillerie) circulation entre les habitats et traversée du cours d'eau : secteur où doit aussi passer le contournement d'agglomération V 88,
- au nord-ouest de l'agglomération, en limite du PNR, l'A 15 fait barrage pour la faune,
- au sud-ouest la belle coulée verte qui permet de lier la boucle de l'Oise et les coteaux boisés avec le massif de l'Hautil,



L'étude contient également une expertise des espaces verts urbains ainsi qu'une expertise d'hydroécologie, dont nous ne rapportons pas la teneur ici, pour focaliser notre résumé sur les questions liées aux paysages et aux écosystèmes par rapport aux infrastructures, sans alourdir les pages de résumé, déjà dense. Nous donnons ici la carte de typologie des espaces verts urbains et renvoyons aux pages 50 à 103 du rapport 1 de diagnostic, ainsi qu'aux fiches et aux propositions.

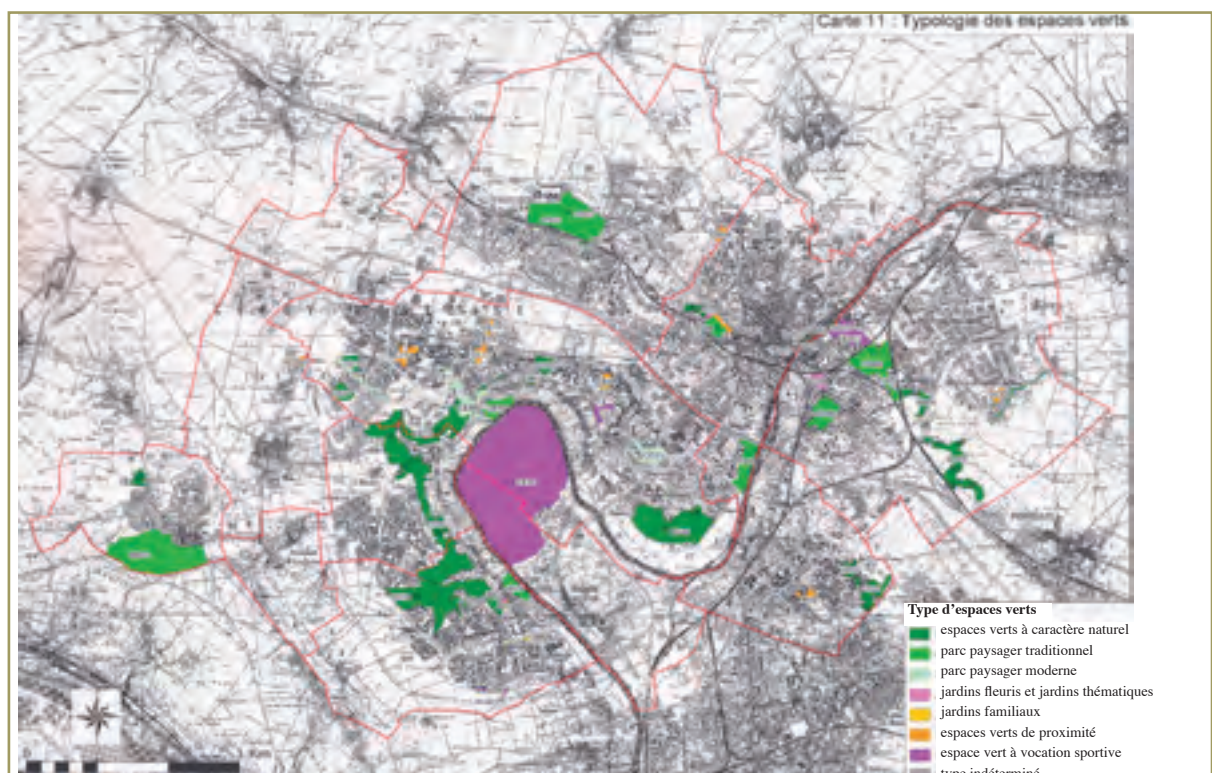
Evaluation des projets à venir, Propositions et recommandations
(in rapport des phases 2 et 3)

Situé à l'entrée du PNR du Vexin Français, le territoire de l'Agglomération de Cergy-Pontoise abrite encore un patrimoine naturel important et diversifié comprenant de vastes boisements, des prairies, pelouses et friches sèches, des zones humides naturelles et artificielles le long des principaux cours d'eau : l'Oise, la Viosne et le ru de Liesse principalement.

Ce patrimoine est resté largement méconnu, ce qui explique le peu de reconnaissance dans les inventaires officiels (ZNIEFF) et d'intégration dans les documents d'urbanisme. Compte tenu du développement rapide de l'agglomération, ce manque de considération s'est traduit au fil du temps par un morcellement du territoire, une banalisation progressive des milieux, une érosion de la biodiversité et finalement par une perte de qualité du cadre de vie (paysage, eau, nature, biodiversité...).

Risques d'atteintes au patrimoine

L'étude Ecosphère attire l'attention sur plusieurs projets d'urbanisation susceptibles d'entraîner des impacts significatifs sur des milieux et des corridors et pour lesquels des études préalables seront nécessaires. Il s'agit de projets de logements ou de zones d'activités, ainsi que des projets d'infrastructures routières (pour ceux-ci, voir plus loin).



Les espaces verts urbains, en particulier ceux à caractère naturel et les parcs paysagers -par leur fréquence et leur dimension- permettent de bons relais entre les massifs forestiers et le réseau d'eau -l'Oise, la Viosne, le ru de Liesse. Ils accompagnent la logique de paysage, affirment l'esquisse d'une trame favorable aux écosystèmes, et participent pleinement, étant respectueux des données 85 de typologie, à cette impression de ville verte, si vivement ressentie.

• Objectifs de protection des espaces naturels et des corridors

• Priorités

La communauté d'agglomération pourrait faire porter ses priorités de protection sur :

- **la butte de l'Hautil**, les prairies associées et une zone tampon agricole d'au moins 500 m de large,
- les boisements, coteaux calcaires et zones humides situées le long de la **vallée de la Viosne**
- les boisements du **Fond de St Antoine**
- la vallée du **ru de Liesse**
- les bois des **côtes à Neuville-sur-Oise** et les espaces cultivés interstitiels.
- la tête de bassin versant du **ru de Saillancourt**

Et pour les **corridors**, priorité pourrait être donnée aux :

- liaisons du **massif de l'Hautil vers d'une part les coteaux de l'Oise** et la vallée de l'Oise, au nord et au sud de Jouy-le-Moutier, et d'autre part le PNR du Vexin vers Meulan et Saillancourt (qui sera intercepté par le futur C13) ;

- aux liaisons est-ouest au nord du territoire entre le **Fond Saint-Antoine à Ennery et la vallée de la Viosne** à Boissy l'Aillierie et Osny (où doit traverser le futur V88) ;

- à la liaison nord-sud à l'Ouest du territoire entre le **massif de l'Hautil et la vallée de la Viosne** avec une amélioration de la traversée de l'axe A15-RN14 (coulée verte à créer) ;

- et de façon générale **les trames vertes le long des vallées** (Oise, Viosne, ru de Liesse, Fond de Vaux, Fond de Saint-Antoine).

L'étude précise que « *ces corridors doivent être suffisamment larges pour être fonctionnels (une centaine de mètres minimum) et en aucun cas se réduire à de simples rangées d'arbres* » (voir plus loin)

Les propositions et recommandations

Elles ont été structurées autour de **trois thèmes** principaux :

- la préservation et la gestion de la biodiversité;
- la protection de la ressource en eau et la gestion des eaux pluviales ;
- l'aménagement intégré des espaces et des ouvrages.

Pour chaque thème, les recommandations concernent :

- les actions de planification ;
- les actions de conservation ;
- l'aménagement et la restauration ;
- la gestion ;
- la connaissance, la communication et l'information.

D'une façon générale **l'intégration de la dimension biodiversité pour tous les aménagements techniques**, c'est-à-dire promotion de la multi-fonctionnalité des équipements (voiries, pistes cyclables, espaces verts, réseau et bassins d'eau pluviale...) est à préconiser. L'espace est rare et il est très souvent possible d'apporter à des équipements techniques (comme des bassins, des réseaux d'évacuation d'eau pluviale ou des pistes cyclables) une plus-value écologique importante, sans surcoût significatif, sous réserve que leur conception intègre suffisamment tôt les enjeux de biodiversité.

Des recommandations territoriales plus détaillées complètent l'ensemble.

Espaces qu'il est souhaitable de distinguer dans les actions de planification

- **les zones d'intérêt majeur**. Deux secteurs sont principalement concernés : la Forêt de l'Hautil et les prairies associées d'une part, et le complexe de la vallée de la Viosne d'autre part. Principales mesures à mettre en oeuvre : désignation de la majeure partie des territoire en ZNIEFF, création de zones protégées sur les noyaux les plus riches, création de zones tampons en périphérie à préserver en espaces agricoles ou à aménager en espace vert de transition, bénéficiant d'une gestion extensive;

- **les autres secteurs d'intérêt écologique significatif**. Ces zones sont plus petites mais abritent cependant un patrimoine naturel riche justifiant une désignation en ZNIEFF et la mise en oeuvre de mesures de conservation et de gestion du territoire. Il s'agit notamment de la vallée du ru de Liesse, du fond de Saint-Antoine et de ses abords, du bois de côtes à Neuville-sur-Oise ;

- **les autres sites naturels d'intérêt écologique plus local.** Ils présentent un intérêt plus modeste mais cependant non négligeable. Ils concourent au maintien d'une « biodiversité ordinaire » sur l'ensemble du territoire et participent aux corridors biologiques assurant la circulation des espèces et les échanges génétiques entre territoires. Des mesures de conservation doivent être envisagées (déclaration en zones inconstructibles) et le cas échéant de servitudes adaptées pour les zones humides, les boisements...

• **Propositions générales sur la promotion des usages de l'eau dans la ville** et les aménagements paysagers :

- **amélioration des connaissances sur les milieux aquatiques :** Etudier notamment les aspects hydro-écologiques, cartographier et expertiser le patrimoine biologique des zones humides,

- **valorisation qualitative des bassins de retenue :** La politique de la CACP pourrait privilégier la création d'ouvrages alternatifs ou intégrés voire à vocation écologique dans certains cas. Afin d'assurer l'intégration et l'entretien des ouvrages hydrauliques, une des solutions les plus simples consiste à les intégrer au sein d'un espace vert dont

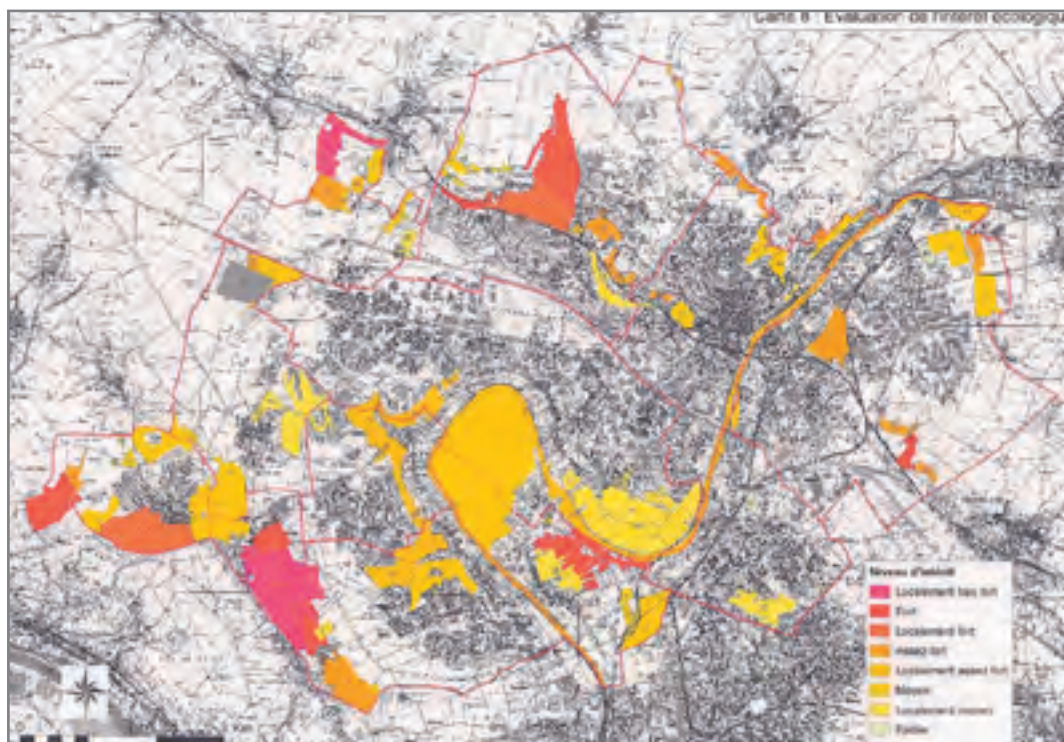
la vocation est également la valorisation paysagère du site ou l'accueil d'activités de promenade ou de loisirs,

- **lutte contre les inondations :** Par rapport aux fossés et bassins prévus pour protéger les habitations en aval des secteurs agricoles qui ruissellent, la faisabilité de solutions alternatives de remplacement ou complémentaires à la création de bassins (modification des pratiques culturales, plantations de haies, mesures de réduction de la vulnérabilité en aval par la suppression de soupiraux par exemple ou la protection des sous-sols...) devrait être évaluée afin d'avoir une action plus durable.

Recommandations concernant **la définition d'une politique de l'eau et de la biodiversité.**

Dans un contexte de croissance urbaine continue, les **recommandations** concernant la mise en oeuvre d'une politique de l'eau et de la biodiversité doivent répondre à plusieurs objectifs fondamentaux :

- **préserver la biodiversité et renforcer l'intérêt de la trame verte** urbaine et péri-urbaine, c'est-à-dire les zones de nature dites « ordinaires », le réseau de parcs et



jardins, les secteurs agricoles à conserver, le réseau hydrographique et les zones humides associées...

- **identifier, préserver et valoriser les espaces naturels d'intérêt patrimonial** situés dans l'emprise de la CACP et analyser leur devenir dans les prochaines décennies, ce qui sous-entend de préciser les espaces naturels à conserver, restaurer ou gérer, les espaces de transition à établir et les secteurs aménageables moyennant diverses précautions ;

- **identifier les continuités écologiques (ou corridors écologiques)** les plus structurants du territoire et les prendre en compte dans le cadre du plan de développement de l'agglomération par une réflexion sur l'organisation spatiale du territoire ;

- **contribuer à la préservation de la ressource en eau** et favoriser une gestion coordonnée des écoulements urbains en limitant les impacts sur les cours d'eau, plans d'eau et zones humides situés en aval, en restaurant la trame bleue y compris en zone urbaine ;

- **valoriser les espaces techniques** (bassins de gestion des eaux, fossés...) et d'accompagnement urbain (parcs publics, bases de loisirs, parkings, réseau de haies et de bandes herbeuses le long de la voirie...) afin de quitter une logique purement technique et promouvoir leur multifonctionnalité aussi bien pour l'accueil du public, que pour la gestion de l'eau et de la biodiversité.

Les bassins versants de la Viosne et du ru de Saillancourt. L'intérêt hydroécologique de ces deux bassins versants est élevé car ce sont les cours d'eau les mieux conservés du territoire. La Viosne en amont de Pontoise abrite encore un patrimoine très riche et le ru de Saillancourt constitue une tête de bassin versant dont la préservation est importante vis-à-vis des cours d'eau situés en aval (Aubette de Meulan). Sur ce secteur les orientations suivantes devront être retenues dans les documents d'urbanisme :

- préserver le caractère naturel et les fonctionnalités des cours d'eau,

- réserver une bande non aménageable le long du cours d'eau principal et de ses affluents,
- imposer des techniques d'assainissement des eaux pluviales respectueuses des milieux récepteurs.

• A propos du **schéma cyclable**, l'étude propose de lier réflexion sur la valorisation écologique des pistes cyclables et création d'une trame verte (bandes prairiales, haies...). On pourrait réfléchir à l'aménagement de bandes cyclables dans les coulées vertes d'intérêt paysager ou écologiques à créer. C'est aussi une possibilité de définir un nouveau mode d'assainissement de la route et de ses abords. Par exemple, les eaux pluviales qui ruissellent sur les trottoirs, parkings et pistes cyclables peuvent être déconnectées du réseau d'assainissement de la route et gérées (stockées et/ou infiltrées) dans des espaces tels que : des noues végétalisées, des espaces paysagers entre les parkings pouvant par exemple accueillir des plantations, ou encore des tranchées drainantes situées sous la piste cyclable.

• **Recommandations par rapport aux projets de la Communauté d'agglomération**

Elles concernent pour la majorité des secteurs de projet : le maintien des îlots de vieillissement dans les boisements, de laisser vieillir les noyaux forestiers anciens, de favoriser un couvert végétal diversifié, la restauration des clairières et milieux ouverts, le développement des haies arborées et une gestion différenciée.

- **Projet des coteaux de la boucle de l'Oise** (communes de Cergy, Vauréal et Jouy-le-Moutier). Recommandation d'un plan de gestion, pour compléter les inventaires écologiques sur certaines thématiques (entomologie, chauves-souris), restaurer les anciens vergers et les pelouses naturelles et ourlets calcicoles en ouvrant des clairières, en particulier en haut des coteaux, et la création d'une passerelle au niveau de la RD 922 afin de favoriser les circulations douces de part et d'autre de cette route.

Une attention particulière sera portée sur l'impact que pourraient avoir les modifications apportées à l'occupation des

sols de ces coteaux sur les ruissellements. Des aménagements d'hydraulique légers tels que la création de noues forestières en bordure de cheminements, perpendiculairement à la pente, permettraient d'intercepter et de ralentir les écoulements éventuels.

Projet Bois de Cergy (Commune de Cergy)
Plan de gestion et haies arborées entre le bois et les berges de l'Oise afin de renforcer la connexion du site avec le corridor fluvial de l'Oise.

Projet ZAC de Neuville Université et Pôle d'échanges
Le projet se développe à proximité du bois des Côtes. Préservation des espaces naturels. Les berges de l'Oise devraient notamment bénéficier d'aménagement de façon à développer les ceintures de végétation aquatique et héliophytique (roselière).

Projet Bords de l'Oise à Eragny
L'aménagement d'une promenade urbaine est proposé sur les berges de l'Oise. La préservation de l'intérêt écologique du site (cf. fiches « Site naturel » n°23 et « Hydro » RI01 Tronçon 1) passe par le maintien du caractère naturel des berges. Les formations à préserver ou favoriser sont les aulnaies et saulaies des ripisylves sur sol naturel, les vasières exondées et les ceintures de végétation aquatique et héliophytique (roselières).

Projet Aménagement des quais de l'Oise à Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône
Même remarque que pour le site précédent. Préservation du corridor écologique fonctionnel le long de l'Oise, restauration des ceintures végétales : aulnaies et saulaies en ripisylve, vasières exondées et ceintures de végétation aquatique et héliophytique (roselières). Cette berge est identifiée comme une des dernières berges naturelles de l'Oise dans le secteur (cf. fiche « Hydro » RI01 Tronçon 1).

• **Autres propositions**

La mise en oeuvre d'une politique de compensation des impacts des aménagements dans le cadre des projets d'aménagement (création de ZAC,

infrastructures...), avec contribution à la conservation d'espace écologique (acquisition foncière, restauration ou gestion d'espaces naturels...) et aménagement de nouveaux espaces d'intérêt écologique (boisements, zones humides, prairies, pelouses sèches...) en compensation de ceux qui seraient détruits. La création de corridors écologiques viendrait compenser les coupures générées...

Opérations d'aménagement et de restauration écologiques

En terme de biodiversité, les enjeux les plus importants concernent :

- le maintien de milieux ouverts (prairies sèches, landes...) et de clairières en lisière et au sein des massifs forestiers ;
- la reconstitution d'un réseau de prairies (souvent associé à des haies, des vergers traditionnels...);
- la restauration ou la création de zones humides ou inondables ;
- la restauration ou de renforcement de corridors.

Les milieux humides

Les principales mesures proposées concernent l'aménagement de zones humides diversifiées **le long de l'Oise**. Les secteurs les plus favorables correspondent à la base de loisirs de **Cergy-Neuville** pour laquelle des travaux de terrassement visant à aplanir les berges et développer de larges banquettes végétalisées (herbiers aquatiques, végétation pionnière des berges, roselières) pourrait être envisagés, à **la boucle agricole de Cergy** si l'activité maraîchère devait régresser ou disparaître ainsi qu'à l'aménagement de la coulée verte du **ru de Liesse** et aux marais de la Viosne.

• **La prise en compte des espaces agricoles dans les documents d'urbanisme**

La gestion des espaces agricoles. Part significative de l'espace de la CACP, ils ont des fonctions économique et paysagère, et représentent un moyen économique et écologique adapté pour conserver et gérer des espaces de transition entre les espaces bâtis et les milieux naturels. Mesures pouvant être envisagées : création de bandes enherbées et remise en herbe de cultures en secteurs

sensibles; mise en jachère de terrain, gestion des espaces herbacés non agricoles (fauche tardive de friches, de zones humides voire de bandes herbacées le long des chemins...), réduction des apports d'engrais (opérations fertimieux) et des traitements phytosanitaires.

Espaces agricoles les plus importants à conserver :

- la frange agricole comprise entre le tracé du futur V88 et la forêt de l'Hautil sur les communes de Boisemont et Jouy-le-Moutier;
- autour de la ferme du Bas-Rucourt et au nord du bois de la Plâtrière à Ménucourt ;
- la plaine agricole entre Jouy-le-Moutier et Vauréal ;
- la plaine agricole à l'ouest du bois de Côtes à Neuville/Oise ;
- la plaine maraîchère contenue dans la boucle de Cergy ;
- le bord du fond de Saint-Antoine et du ravin de la Vallée Guyon à Pontoise et Osny ;
- le plateau agricole situé au nord et à l'ouest du bois de La Garenne à Osny ;
- les espaces situés au nord de la Chaussée Jules César à Puiseux-Pontoise.

Compte tenu de la progression de l'urbanisation, les activités agricoles sont aujourd'hui repoussées sur le pourtour du territoire de la CACP ou au niveau d'enclaves non urbanisées (boucle de Cergy, Neuville-sur-Oise) où leur maintien à long terme est aléatoire.

La préservation de la biodiversité et de la qualité des paysages agricoles sur le territoire de la CACP peut se faire par les documents d'urbanisme (classées « A » au SCOT et au PLU, les zonages N devant être réservés aux entités naturelles).

On peut envisager la mise en place d'une politique d'acquisition foncière pour les secteurs les plus menacés; la passation de baux ruraux (9, 18 ou 25 ans, baux à retraite) apportant des garanties de maintien à moyen ou long terme pour les exploitants en place ou à venir ; la passation de convention avec les agriculteurs.

Il faudrait aussi envisager des mesures dynamiques telles des fermes pédagogiques, des parcs paysagers ...

Des propositions concernent des sites agricoles particuliers.

Les lisières de la forêt de l'Hautil.

La vaste plaine agricole qui subsiste en bordure de la forêt de l'Hautil, de part et d'autre des lignes à haute tension reliant Courdimanche à Jouy-le-Moutier, doit être traversée par le projet routier du V88 et des projets d'urbanisation la « grignotent ». progressivement sur sa lisière nord et est. Il paraît nécessaire d'accompagner l'évolution du site. Il serait possible, par exemple, d'aménager un parc agricole, paysager et écologique autour de la ferme pédagogique d'Ecancourt. Cet espace pourrait être composé d'un ensemble de prairies gérées extensivement, ponctuées de bosquets, de vergers de haute tige et de mares, de parcelles cultivées à vocation pédagogique et de jachères maintenues. Le tout serait encadré par un réseau de haies et de chemins de promenades. Le site pourrait servir de base pour le développement d'activités pédagogiques auprès des enfants, de promenades, de loisirs de plein air (randonnées, équitation, VTT...).

Le plateau agricole de Neuville. Des espaces agricoles subsistent en bordure du bois des Côtes à Neuville mais l'isolement des parcelles rend leur maintien précaire. Ces secteurs pourraient bénéficier d'une reconversion vers des productions à plus forte valeur ajoutée (productions bio, maraîchage...). En cas d'urbanisation, des espaces prairiaux en lisière du bois des Côtes devraient être maintenus.

La plaine agricole de la boucle de Cergy. Le maintien de cette activité dépend en partie du devenir de la Plaine des Linandes pour laquelle des projets d'urbanisation existent. Si cette dernière perdait sa vocation maraîchère, une partie des agriculteurs de la plaine de Cergy qui exploitent les deux sites seraient amenés à partir. Compte tenu de son sous-sol sableux et de sa localisation le long de l'Oise, ce site serait idéalement placé pour aménager une zone humide et des jardins flottants associant des espaces verts ouverts au public, des milieux aquatiques peu profonds, des prairies, roselières et boisements humides. Il s'agirait alors de créer une véritable dépendance hydro-écologique à l'Oise qui enrichirait considérablement le secteur sur le plan écologique.

• **Projets routiers à long terme :**

Le croisement de la carte des projets (A 104, C 13, V88) avec celle des espaces naturels, cours d'eau et corridors écologiques fait ressortir les enjeux suivants :

- pour le projet V 88, atteinte possible à des sites naturels d'intérêt écologiques sur Osny, pour la continuité écologique entre le massif de l'Hautil et la vallée de l'Oise à travers la plaine de Maurecourt, le long de la Viosne entre Osny et Boissy-l'Aillerie en fond de vallée et sur le coteau nord.

- pour l'A 104, atteinte possible à des sites naturels d'intérêt écologiques sur Eragny et Neuville, avec pour le corridor le même problème que le V 88 sur la plaine de Maurecourt.

- pour le C13, atteinte possible pour la continuité écologique entre le massif de l'Hautil et le Vexin au nord et à l'ouest de Menucourt.

Projet de la Rocade C13

Ce projet tangente le territoire de la CACP

et n'a pas fait l'objet d'un examen particulier par le groupement d'Ecosphère. Cependant, il s'inscrit globalement dans un territoire sensible (PNR) et pourrait contribuer à isoler un peu plus la butte d'Hautil du reste du Vexin. Il importe par conséquent de rétablir des connexions écologiques vers la vallée de l'Aubette au sud-ouest (secteur de Condécourt – Tessancourt) et au nord-ouest (de part et d'autre de Saillancourt).

Le projet devra également préserver la qualité du réseau hydrographique qui constitue la tête de bassin versant du ru de Saillancourt en limitant l'artificialisation des milieux humides et aquatiques traversés et le rejet des eaux pluviales dans ces milieux de faible capacité.

Projet du Contournement Ouest – Section V88 Sud

Le tracé envisagé évite pour l'essentiel les sites d'intérêt écologique. Cependant il borde le bois de Boisement et écorne certaines friches au sud et à l'ouest de Courdimanche.

Recommandations :

- maintenir si possible une distance d'au moins 50 mètres entre la route et la lisière forestière, en particulier au niveau du bois de Boisement;

Les projets routiers figurant dans le schéma Directeur de 2000, révisé en 2006 (fond de plan du parti d'aménagement, 2006, carte en vigueur au moment de l'expertise écologique).

Le V 88, en orangé :

- avec une partie de contournement ouest, passant dans la coulée agricole, entre les bois de l'Hautil (Menucourt/Boisement) et les urbanisations de Jouy-le-Moutier, Vauréal et Courdimanche. Le contournement se raccorderait d'un côté à la RN 14 et de l'autre à la N 104 - la Francilienne-
- avec une partie de contournement ouest et nord qui est prévu dans un deuxième temps. Il se dirigerait vers Boissy-l'Aillerie en traversant la liaison verte qui suit la vallée de la Viosne,



En rouge au sud A 104 : la Francilienne qui passe dans les secteurs urbanisés d'Eragny sur Oise et Saint Ouen l'Aumône ainsi que sur les sols agricoles et verdoyants de Pierrelaye, - en blanc au centre l'autoroute A 15 qui assure les liaisons avec Paris et perd son statut d'autoroute après la ville nouvelle en rejoignant la RN 14 à Puiseux-Pontoise.

- interdire le développement de l'urbanisation à l'ouest de la rocade en dehors des abords immédiats des centres urbains existants (Boisemont et Menucourt) ;
- au titre des mesures compensatoires, favoriser la reconstitution de prairies et vergers délimités par des haies et murets de pierre traditionnels de manière à conforter les zones de bocage relictuel de Bellefontaine et d'Ecancourt à Jouy-le-Moutier (cf. fiches « Site naturel » n°1 et 4) ;
- restaurer les boisements, les friches calcicoles et les prairies situés à l'ouest de la voie (cf. fiches « Site naturel » n°1, 7, 8, 9, 10, 17 et 18 notamment) ;
- rétablir des connexions écologiques par l'aménagement de bandes boisées, haies, vergers et prairies et des passages spécifiques pour la faune de part et d'autre du V88 entre la forêt d'Hautil, les coteaux de l'Oise et la vallée de l'Oise au nord et au sud de Jouy-le-Moutier.
- préserver la qualité du réseau hydrographique qui constitue la tête de bassin versant du ru de Saillancourt.

Projet du Contournement Ouest – Section V88 Nord

Le tracé se situe au large du territoire de la CACP. Il ne traverse pas d'espace de grand intérêt écologique mais recoupe la vallée de la Viosne en amont du marais du Missipipi et de l'aulnaie du Moulinard (cf. fiches « Site naturel » n°61 et 62) et écorne des boisements rudéraux au niveau du site des Murgers (cf. fiche « Site naturel » n°64).
Recommandations:

- interdire le développement de l'urbanisation à l'ouest du Bois des Garennes et au nord des zones humides de la vallée de la Viosne qui représente des écosystèmes particulièrement sensibles ;
- au titre des mesures compensatoires, couper une partie des boisements rudéraux et favoriser la reconstitution de pelouses calcicoles et de haies le long du coteau au nord de la Viosne tout en maintenant un corridor écologique fonctionnel entre la vallée de la Rainette à Immarmont et la vallée de la Viosne ;
- rétablir des connexions écologiques par l'aménagement de haies, pelouses sèches et prairies humides avec des passages spécifiques pour la faune de part et d'autre du V88 ;

- limiter l'artificialisation du lit de la Viosne au niveau des franchissements ;
- éviter le rejet des eaux pluviales de la route vers la Viosne ou assurer la maîtrise de leur qualité par un traitement adapté.

Projet de l'Autoroute A104

Les espaces naturels présentant un certain intérêt sont le bois des Chasse-marée (cf. fiche « Site naturel » n°32, ancienne chênaie). et le ru de Liesse. Le cours d'eau est très artificialisé mais comprend encore une belle aulnaie-peupleraie en aval du projet (cf. fiches « Site naturel » n°34 et 35).

Le projet d'infrastructure fait en 2009 l'objet d'une étude écologique approfondie commanditée par la Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France (DREIF) qui précise les enjeux environnementaux (voir plus loin le chapitre dédié à l'A 104).

• A propos des dépendances vertes des infrastructures

Il est souhaitable d'envisager un aménagement écologique pour les dépendances vertes le long des infrastructures ferroviaires, des routes, des mails (plantation de haies arbustives et arborées d'essences locales, baisse de la fréquence de fauche et des traitements).

• La préservation du réseau de corridors écologiques

Les corridors biologiques tendent à se morceler et localement à se rompre en raison de la progression de l'urbanisation et du développement des infrastructures. Ces corridors devront être identifiés et conservés dans le cadre du plan de développement de l'Agglomération (création de servitudes particulières), voire restaurés sur certains tronçons particulièrement dégradés.

Une mise en valeur à travers un réseau de circulation douce est à promouvoir. La préservation du réseau de corridors écologiques peut être une occasion de conservation de milieux naturels et d'espaces de transition agricole ainsi que de valorisation des parcs et espaces techniques (bassins de gestion des eaux, bas côtés routiers ou ferroviaires).

Bords de l'Oise : les connexions longitudinales doivent être renforcées en restaurant les berges les plus artificialisées sur les territoires de Pontoise et de Saint-Ouen-l'Aumône.

La liaison entre la forêt de l'Hautil et la vallée de l'Oise : Les coteaux boisés de l'Oise constituent une continuité boisée sur près de 4 à 5 km largement empruntée par la faune. Cet espace est pratiquement cerné par l'urbanisation sur l'ensemble de son périmètre à l'exception d'une bande étroite entre Jouy-le-Moutier et Vauréal où il serait encore possible d'aménager une continuité écologique vers la forêt de l'Hautil. De même l'espace non totalement urbanisé au niveau de la plaine de Maurecourt, au sud de Jouy-le-Moutier, permet d'envisager une coulée verte entre l'Oise et la forêt.

A propos de **la liaison entre la forêt de l'Hautil et la vallée de la Viosne :** Les deux ensembles naturels les plus riches de l'agglomération sont aujourd'hui largement séparés par l'urbanisation, des espaces de grande culture peu favorables à la faune, le parc de Mirapolis et ses abords et la RN14 (aménagée à deux fois 2 voies avec un terre-plein central en béton empêchant pratiquement toute traversée par la faune) et enfin une jardinerie clôturée.

Dans ce contexte, les échanges faunistiques sont pratiquement impossibles au niveau du territoire de la CACP et doivent s'effectuer plus loin à l'ouest.

Le rétablissement d'un passage pour la faune serait particulièrement difficile mais cependant pas impossible, en aménageant une coulée verte en limite ouest de l'agglomération contournant le parc de Mirapolis, traversant la RN14 par un ouvrage spécifique et débouchant vers Boissy-l'Aillier.

Créer ou restaurer des corridors écologiques et coulées vertes

Les trois types de trames les plus importantes à reconstituer sont :

- les corridors boisés qui associent des bois, des haies et des alignements d'arbres ;
- les corridors prairiaux qui peuvent relier des formations prairiales variées, des jardins, des friches et les bandes herbacées le long des cours d'eau, des routes et autres infrastructures;
- les corridors aquatiques, généralement situés le long des cours d'eau, mais qui peuvent relier aussi des zones humides, des étangs, des mares ou des bassins techniques.

Largeur et nature du corridor écologique du milieu aquatique : dans la mesure du possible, la zone à conserver devra faire au moins 10 mètres de large de part et d'autre du cours d'eau (soit plus de 20 mètres au total). Cette distance peut être réduite pour les petits cours d'eau. Dans ce cas, la distance à préserver sur chaque rive est de l'ordre de 5 fois la largeur de la section mouillée du cours d'eau. Lors de la présence de plans d'eau, bras secondaires ou zones humides, le corridor doit être élargi de façon à les intégrer totalement. L'aménagement doit tendre à maintenir une mosaïque d'habitats naturels diversifiés.

Dans ces corridors, des chemin piétonniers peuvent être aménagés (que d'un côté).

Corridor pour l'Hautil. Il est souhaitable d'envisager l'aménagement de haies et bandes boisées associées à des bandes prairiales entre la forêt de l'Hautil et les coteaux boisés de l'Oise, entre la forêt de l'Hautil et le ru de Saillancourt et entre le bois de Cergy et l'Oise. L'idéal serait de disposer d'une bande d'une vingtaine de mètres de large, composée d'un boisement linéaire de 6 à 10 mètres d'épaisseur (4 à 6 rangées d'arbres en quinconce), d'une partie prairiale centrale d'une dizaine de mètres de large, et d'une simple haie arbustive et/ou arborée (1 ligne d'arbustes avec éventuellement une autre d'arbres).

Peuvent aussi être aménagées des bosquets-relais éloignés les uns des autres de 200 à 500 mètres, ou la création de simples haies composées d'une ou deux rangées d'arbres ou arbustes et d'une bande herbeuse de 3 à 5 mètres de large sur un côté (milieux complémentaires pour la faune).

La bande boisée devra être essentiellement composée d'espèces arbustives et arborées indigènes. La composition variera en fonction de la qualité des sols.



jaune =
cheminements
piétonniers
noir =
aménagements
cyclables existants
ou projetés

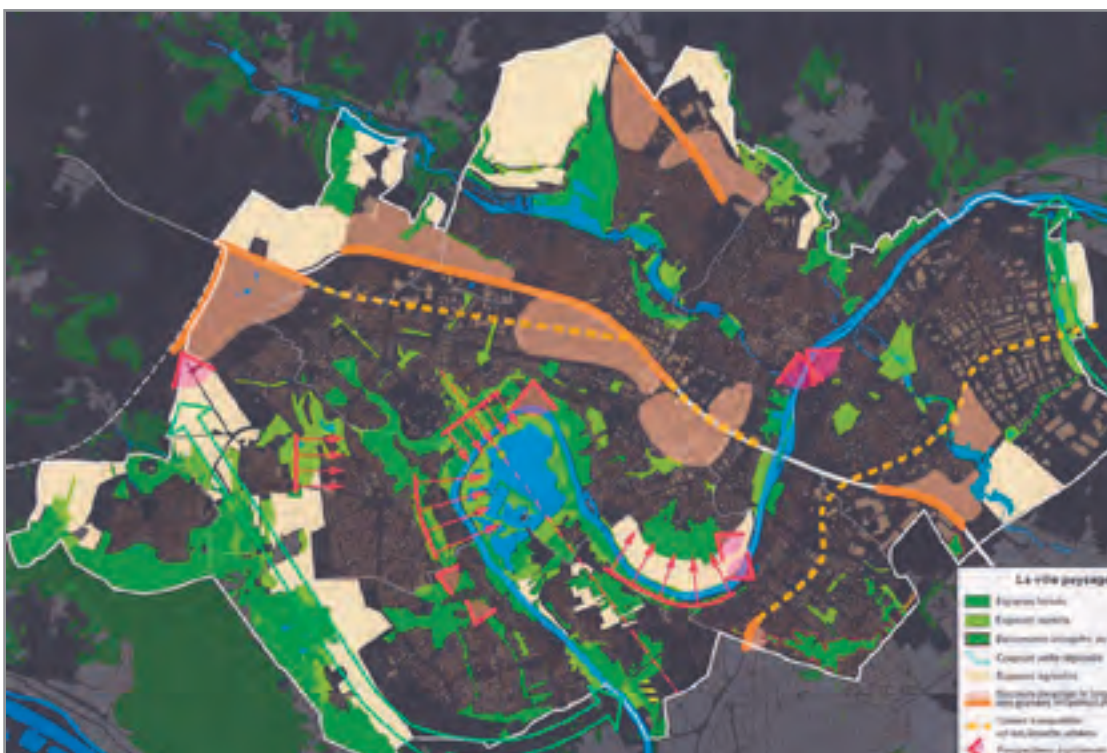


Schéma de la
Ville Paysage,
pour conforter
la qualité de
l'agglomération
en tant que
vecteur d'identité
et d'attractivité du
territoire

Ces deux cartes explicitent une stratégie de qualité de vie à l'intérieur de l'agglomération : recherche du développement des modes doux, mise en valeur des espaces boisés et ouverts par des ouvertures visuelles et de leur accessibilité par des chemins piétonniers .

CERGY-PONTOISE, PROJETS ROUTIERS

Intégrer les réseaux routiers, trouver des solutions alternatives correspondant aux nouveaux comportements, mener une réflexion (dans le SCoT, Schéma de Cohérence Territoriale) pour que les projets de voirie -pour les déplacements internes et l'aire régionale- servent l'attractivité et la construction identitaire de l'agglomération.

Un projet de mobilité en symbiose avec le projet d'agglomération

Avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et son Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), l'agglomération a défini une stratégie pour renforcer son attractivité et ses atouts : une ville bien articulée avec sa région par la desserte autoroutière, plutôt compacte, multipolaire et centrée sur la nature, croisant les thèmes de qualité résidentielle, vie active, vie étudiante, loisirs et tourisme. L'amélioration de la mobilité est envisagée par quatre séries d'actions : les transports en commun (dont un TCSP qui dopera la desserte du sud-ouest de l'agglomération, la liaison entre les gares RER et l'optimisation des liaisons entre Pontoise et Cergy), les circulations douces, pour piétons et cyclistes, l'accessibilité pour les handicapés, et des requalifications du réseau viaire (portant sur la RN 14, le boulevard de l'Oise, la RN 184 à Eragny, la RD 915 à Osny).

Concernant les dessertes internes du territoire, l'agglomération est pourvue dans la partie d'ancienne ville nouvelle d'un réseau de voies larges (même parfois trop larges, ce qui nuit au caractère d'unité urbaine) assez complet et hiérarchisé, ainsi que dans chaque pôle de nombreuses venelles réservées aux piétons et déjà d'une bonne ébauche de réseau cyclable.

Dans les noyaux anciens, des routes anciennes de différents gabarits des voies offrent, pour certaines un charme précieux alors que d'autres, trop sollicitées par le trafic routier, nécessitent d'être reajustées à un flux de trafic plus compatible avec le tissu urbain .

Les enjeux environnementaux rejoignent les contraintes spécifiques -conforter son identité, son image urbaine- notamment celui de

produire un développement urbain durable.

Les objectifs pour les voiries internes à l'agglomération sont définis pour conforter ou accompagner une montée en gamme de la qualité de vie dans les différents pôles, pour que les liaisons avec les pôles majeurs régionaux soient performantes et enfin pour continuer à assembler ces tissus urbains dont la variété signifie l'enrichissement collectif des images d'agglomération.

Sans évoquer les projets pour les transports en commun qu'il faut garder à l'esprit, sans reprendre systématiquement les projets concernant les circulations douces (indispensables notamment aux étudiants, nombreux à Cergy-Pontoise) ni ceux pour la requalification des voiries internes, nous présentons ci-après les projets de certaines grandes voiries concernant l'agglomération :

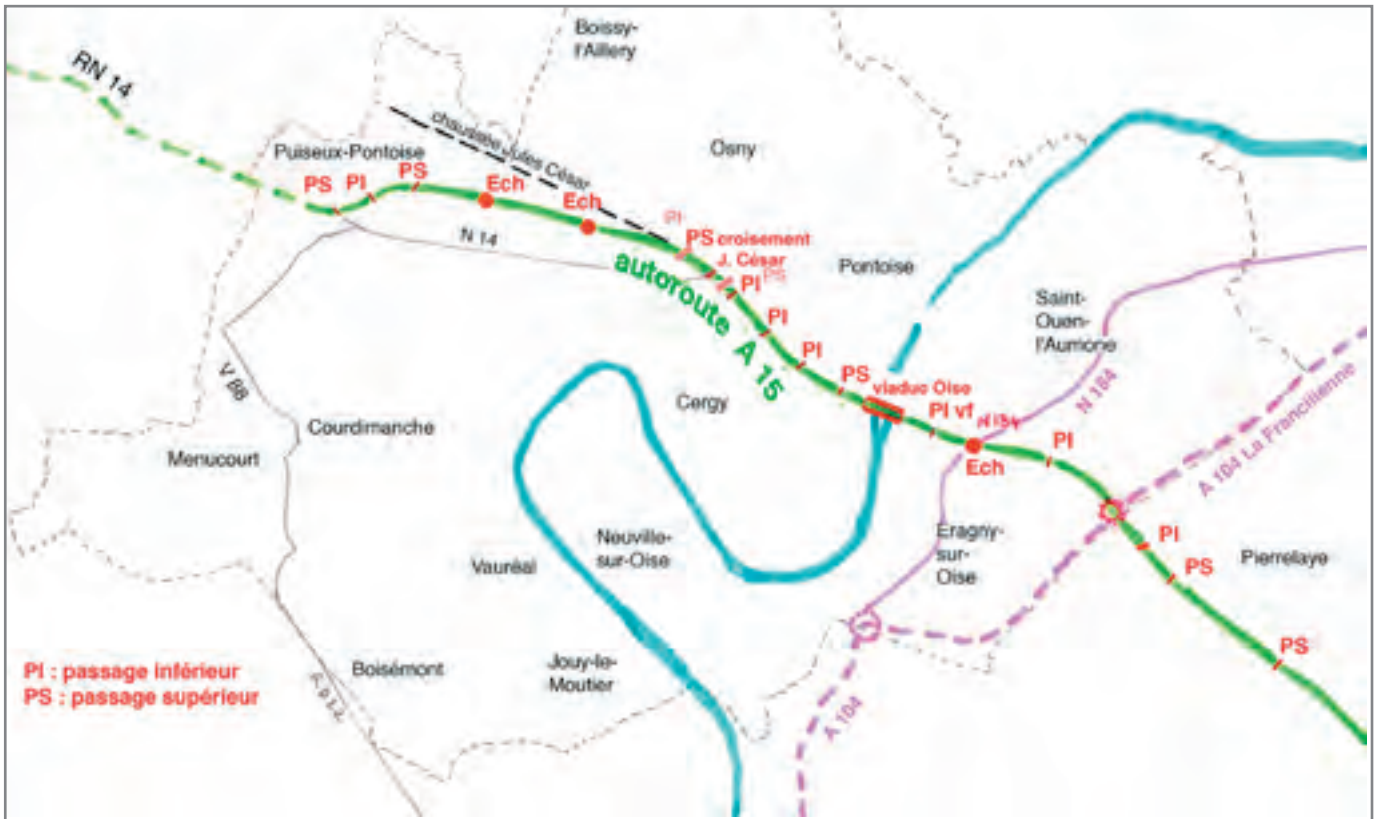
- **l'A 15**, autoroute du réseau national et desserte interne, ayant l'atout du cortège végétal des rives mais qui peut apparaître obsolète par certains ouvrages et par la façon dont elle présente l'agglomération. Son effet coupure créé entre Cergy et Pontoise -visuel et pour les modes doux de déplacements- est important.

- **la Francilienne-A 104**, voie qui liaisonne l'agglomération aux pôles régionaux, dans la traversée de la CACP,

- **le V88**, contournement de Cergy-Pontoise, dont les tronçons -réalisé au nord ou à l'étude au sud sous forme d'écouroute- sont désormais emblématiques du nouvel état d'esprit qui doit animer les projets routiers,

- **le C13/F13**, voie de liaison Mantes-Cergy, projet destiné à décharger éventuellement une partie du trafic de l'A 13, actuellement mis en veilleuse.

L'A 15 dans la traversée de Cergy-Pontoise



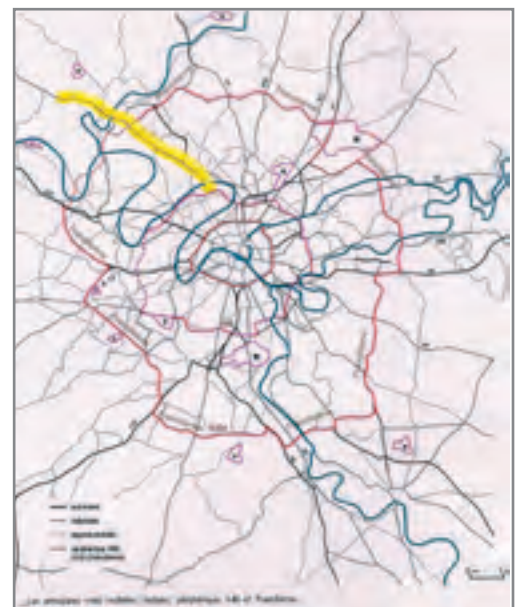
L'autoroute A 15 qui traverse presque en son milieu l'agglomération de Cergy-Pontoise l'articule bien à la région et au bassin d'emploi.

- Indication des traversées existantes par passages inférieurs ou supérieurs, les sorties vers les quartiers de Cergy-Pontoise ne sont pas toutes marquées, elles sont indiquées ci-après,
- en tiretés la position de la future A 104 La Francilienne, dont la RN 184 (en rose) pallie actuellement l'absence dans cette section.

- Sorties dans la traversée de l'agglomération cergypontaine :
 - n°7 : vers la RN 184,
 - n°8 : vers Eragny
 - n°9 : vers Cergy-Préfecture et vers Pontoise
 - n°10 : vers RD 915, RD 922
 - n°11 : vers Osny et vers Cergy St Christophe
 - n°12 : vers Puisieux-Pontoise et Vauréal
 - n°13 : vers Cergy-le-Haut, Courdimanche, Boissy l'Aillerie
- L'A 15 aboutit ensuite dans la RD 14 pour rejoindre Magny-en-Vexin puis Rouen.

Echangeur de l'A 15 avec la RN 184 : des travaux de dénivellation (2011) ont permis de supprimer les feux rouges sur la route nationale.

L'emprise de l'A 15 et de ses talus et ouvrages est d'environ 200 m à l'intérieur de Cergy-Pontoise



A 15

Typique des années 1970, l'autoroute articule différents pôles de l'agglomération dans un sillon vert, mais l'effet coupure qu'elle induit est préjudiciable pour les tissus et la vie urbaine.

Une voie majeure pour les échanges entre l'agglomération et les principales destinations de proximité ou régionales

Relier Pontoise à Paris et desservir la ville nouvelle (l'autoroute figure au SDRIF de 1965 comme la ville nouvelle), tel fut l'objectif fixé à l'A 15 qui le fait selon un tracé assez rectiligne. Un premier tronçon de contournement de Pontoise a été réalisé en 1968, la liaison complète entre Pontoise et Gennevilliers (là où l'A15 se branche à l'A 86) étant ouverte en 1977, l'entrée prévue sur Paris n'ayant pas vu le jour.

Son succès immédiat, et les encombrements du trafic à l'heure de pointe en petite et moyenne couronnes, ont obligé à des travaux constants pour augmenter le débit (doublement du viaduc de Gennevilliers, élargissement, liaisons transversales construisant un maillage de voies rapides -dont le Boulevard intercommunal du Parisis -BIP- et l'A 115). Son trafic est important à proximité de Paris (100 000 véh/jour pour les deux sens) et décroît de moitié lorsqu'on approche de la Francilienne.

C'est aujourd'hui, après la bifurcation de l'A 115 à Sannois, une 2 x 3 voies qui traverse l'Oise à 2 x 4 voies et dessert alors Cergy, Pontoise, Saint Ouen l'Aumône et Eragny. Elle repasse à 2 x 3 voies après la sortie 9 (Cergy-Préfecture) puis à 2 x 2 voies après la sortie 10 (RD 915 vers Osny).

Elle change de statut et de forme ensuite devenant RN puis RD 14 (route aménagée pour la sécurité en 2007 et traversant le Vexin français). La création du PNR du Vexin Français (en 1995, site classé) a empêché de prolonger l'autoroute vers Rouen, mais son raccordement à l'A 13 reste envisagé.

Une maille maintenue dans le réseau autoroutier national

L'Etat propriétaire de la voie, même s'il maintient le statu quo de la RN 14 qui donne

donne actuellement satisfaction pour écouler le trafic au-delà de Cergy-Pontoise vers Rouen, garde un oeil attentif sur son patrimoine. L'A 13 connaît des pics importants de saturation, et des projets imaginent un délestage de moyen ou long terme. Une nouvelle autoroute A 16 Rouen/région parisienne (passant largement à l'est de Cergy-Pontoise) figure aux projets ainsi qu'un aménagement des routes existantes entre Rouen et Châlons-en-Champagne dans le cadre du futur grand contournement (Orléans formant le tripode de cette rocade ; un tronçon concédé -A 19- a déjà été ouvert récemment).

Le délestage d'A 13 par l'A 15 via Mantes -le C13/F13 (voir plus loin) reste une hypothèse sérieuse qui néanmoins doit être calculée par rapport à une redistribution des trafics pour supprimer le transit avant l'arrivée en petite couronne. Enfin le projet de plate-forme multimodale d'Achères et la réalisation du canal Seine Nord sont des arguments pour un rôle élargi de la voirie nationale. A noter que le fret représente déjà une part importante du trafic.

Le raccord à la Francilienne (A 104), qui devrait être imminent (travaux annoncés à partir de 2011), s'inscrit dans la logique du maillage régional de voies rapides urbaines. C'est un atout économique appréciable pour Cergy-Pontoise comme l'est la liaison ferrée projetée Seine/Oise. Pour l'instant en l'absence d'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval, A 15 se raccorde à la RN 184, laquelle fait office de troisième rocade (voir plus loin la présentation de la Francilienne).

Les qualités d'un couloir vert mais une coupure dans les tissus urbains, typique du système de l'autoroute

L'A 15, comme beaucoup d'autoroutes des années 1970/1980 s'inscrit dans un spatieux



L'A 15 comme figure typique d'un système autonome, déconnecté des milieux qu'elle traverse. Impression renforcée lorsque le rideau végétal de l'autoroute l'enserme sans fond de perspective: le spectacle se résume à celui des véhicules en mouvement.

L'A 15 possède quelques repères comme le centre commercial et des immeubles de bureaux du Grand Centre, et quelques facteurs d'intérêt comme de temps à autre, un second champ de perspective focalisant sur un bâtiment, une belle parcelle agricole (photo page ci-contre), un alignement de sapins ou quelques autres distractions du cortège végétal rural qui accompagne la voie, mais elle reste le couloir technique des déplacements avec, comme accompagnement marqué, les pylones des lignes à haute tension.



couloir vert (frondaisons plutôt rurales: taillis, cepées, quelques séquences de végétal ornemental). Peu de repères, des échappées de vues rapides au niveau de la traversée de l'Oise et du «Grand Centre» (centre commercial des Trois Fontaines -1972- et immeubles). Au-delà, les vues plus marquantes concernent quelques parcelles encore vouées à l'agriculture.

L'A 15 est un outil technique des déplacements; elle permet la desserte des principaux noyaux urbains et pôles (Pontoise, Osny, St Christophe, Cergy-le-Haut, ..) sans en montrer aucun. En revanche l'arrivée à la fin du tronçon autoroutier s'appréhende comme une vraie rupture avec la découverte de l'horizon extra-large des grandes cultures du Vexin. Son tracé dessert utilement les pôles nord dans une logique de boucle externe et donne l'accès à tous au milieu rural au-delà, ce qui est devenu le P.N.R. du Vexin Français.

L'autoroute induit des contraintes pour la croissance urbaine. Elle n'ignore pas la ville, elle contourne partiellement l'ancienne ville nouvelle et l'isole du reste. Occupant les espaces non bâtis (zones agricoles ou de nature), elle a généré autour d'elle des projets de zones d'activités ou commerciales.

De par sa présence, les projets d'habitat sont écartés malgré l'encassement fait pour minimiser la nuisance bruit que subiraient les riverains.

C'est en plus une frontière visuelle.

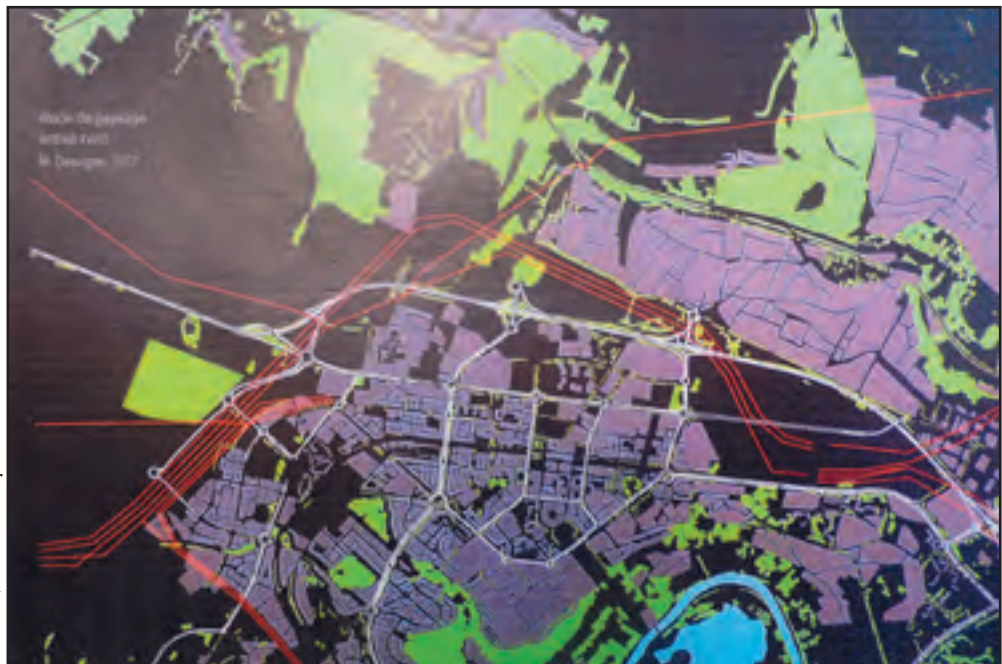
L'inscription dans le contexte et sa forme sont représentatives : passage dans les creux non urbanisés, talus plantés pour adoucir la transition et ajouter un linéaire vert.

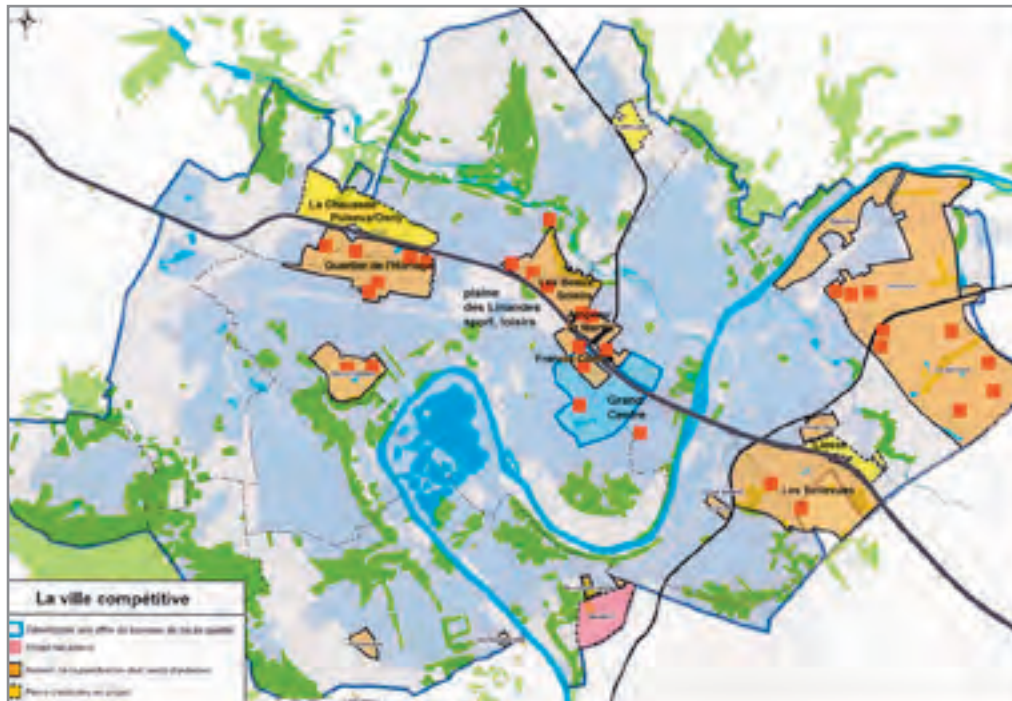
On s'est efforcé de la rendre discrète mais elle se révèle un couloir autonome dont la structure est dominante.

Notre regard d'aujourd'hui apprécie certes la présence du paysagement de l'emprise mais reproche à cette voie fonctionnelle de faire cassure pour différents types de fonctionnements, de ne pas permettre de communication facile entre quartiers et de les dissocier, de ne pas suggérer l'identité de la ville et d'avoir au contraire l'image anonyme d'un couloir spécialisé où se cotoient la circulation, les activités et les lignes HT. Même franchissable de proche en proche par

L'A 15 reste environnée d'espaces non bâtis au centre de l'agglomération. Les lignes HT ont contribué à rendre le couloir répulsif pour l'habitat et l'autoroute a exercé un pouvoir d'attractivité pour les zones d'activités : du coup les tissus mixtes de la ville semblent s'interrompre pour reprendre plus loin.

Carte montrant en rouge les lignes HT (dessin M. Desvigne).





Dans une stratégie de ville compétitive, durable et compacte, l'agglomération prévoit de nouveaux programmes le long de l'A 15, en développant une offre de bureaux de qualité au Grand Centre, de nouveaux parcs d'activité (La Chaussée-Puiseux-Osny et à Liesse, en jaune clair sur le plan) et en rénovant ceux existants (en beige sur le plan).



Comment penser la forme et les rôles de l'infrastructure par rapport aux territoires, au périmètre du bassin d'emploi et aux synergies à l'intérieur ?

Le couloir de l'A 15 entre le quartier Bossut (toits rouges) et le centre commercial des 3 Fontaines.



des routes et chemins, l'autoroute contraint le développement et s'oppose à la mise en cohérence souhaitée des continuités urbaines.

Désormais la ville attend du lien.

Et tout particulièrement dans la partie la plus concentrée et urbaine, le Grand Centre, ce secteur charnière entre Pontoise et Cergy, pour lequel apparaît une volonté non seulement de couture urbaine mais d'actualisation des espaces et des pratiques.

• **Comment réduire l'effet coupure de l'autoroute ? La forme autoroutière doit-elle être changée pour pouvoir faire progresser l'urbanité, ou peut-on transformer les lieux en travaillant différents niveaux de sol ?**

L'autoroute avec sa forme, ses échangeurs et son fonctionnement ne semble plus avoir sa place dans la traversée des tissus urbains sur une bonne part de l'agglomération.

Avant de penser faisabilité, la recherche des outils pouvant être employés dans de tels cas pour transformer les lieux, fait apparaître deux solutions :

- Certaines autoroutes de desserte rapide cèdent la place à un boulevard urbain.
- D'autres type de réflexions maintiennent l'autoroute, et créent autour et au-dessus des espaces qui unissent.

Lors du choix d'une solution, d'autres points doivent être vus : Si l'on raisonne boulevard urbain, faut-il intervenir sur la charnière Pontoise/Cergy ou sur toute la longueur de l'A 15 ?

Et dans tous les cas, comment positionner A 15 hiérarchiquement dans le territoire qui se réorganise ?

Quel partage des rôles adopter pour les différents systèmes structurants et presque parallèles de distribution des circulations : la chaussée Jules César qui a 2000 ans, la RD14, le boulevard de l'Oise et l'A15 ?

La mutation des espaces nécessite t-elle de faire perdre à l'A 15 ses caractéristiques autoroutières ?

Ces deux débats, ainsi que d'autres

questionnements sur la trame viaire ont été regardés lors de la session des Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine de l'été 2008.

Il s'agissait de s'interroger au moment où l'arrivée prochaine d'A 104 pouvait être ressentie comme un facteur déclencheur d'une nouvelle structure urbaine.

Un boulevard urbain peut-il réellement opérer la couture urbaine souhaitée entre Cergy et Pontoise et comment ?

Le couloir d'emprise lui-même peut-il être partagé ou ré-étudié afin d'augmenter les services rendus à la ville traversée ? **La largeur d'emprise** d'A 15 est un sujet de réflexion. C'est un atout d'espace et de présence végétale. On peut imaginer adjoindre d'autres fonctions -transport en site propre, parkings ou équipements- mais il faut d'abord résoudre le problème d'urbanité des abords.

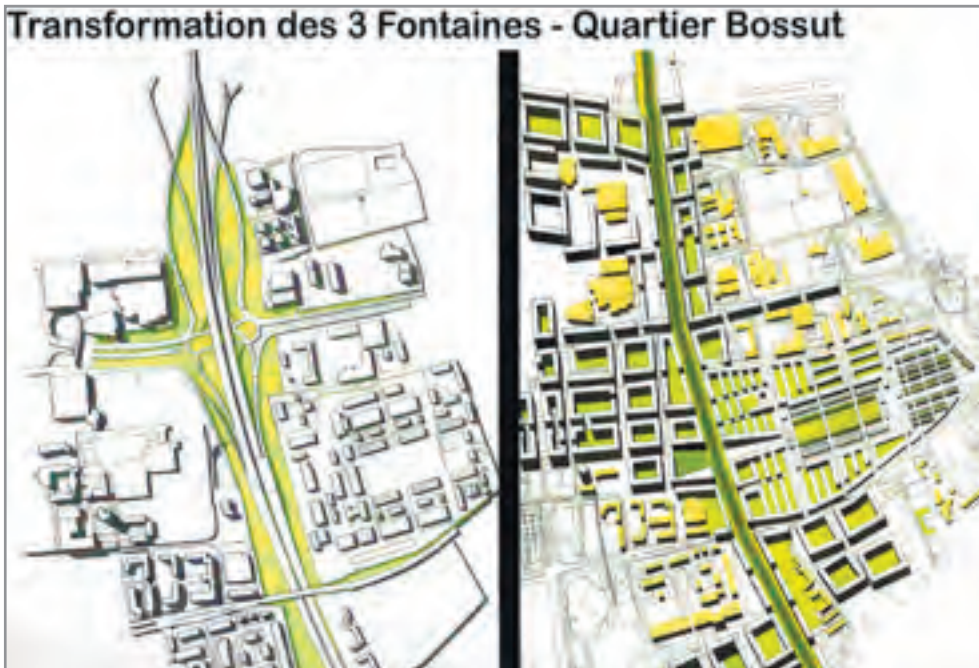
Après examen de propositions faites par les jeunes professionnels (certaines équipes ont opté pour un boulevard, d'autres pour la transformation de l'emprise), il est difficile de penser qu'une transformation lourde en boulevard urbain (voir dessin d'une des équipes, page ci-après), avec création de carrefours à feux rouges, de trottoirs et d'une façade urbaine d'immeubles au bord de la voie puisse apporter des avantages ou des solutions dans le contexte précis du site de l'A 15.

C'est en réfléchissant aux carences des espaces urbains aujourd'hui traversés par l'autoroute qu'on peut trouver les réponses.

S'efforcer d'utiliser le surplus d'emprise pour créer la dualité voie et ville, redessiner certains échangeurs et bretelles pour insérer le vocabulaire de la voie urbaine rapide¹, semblent tout à fait nécessaire.

Les autres options faisant modèles sont :

-
1. Dessin pour minimiser le corridor de la voie avec des bretelles droites (comme sur le périphérique de Paris), compactage des ouvrages d'accompagnement, rétablissement de communications transversales et création de voies latérales de desserte et ronds-points d'échange, etc



La sortie 9 (Grand Centre-Préfecture) .

L'option de transformation d'A 15 en un boulevard urbain : Un des projets de la session 2008 des Ateliers d'été.

Aujourd'hui, malgré l'élégant dessin des bretelles de sortie et du sillon d'échanges, la large infrastructure produit un net effet de coupure urbaine et empêche l'idée de centre.

Une hypothèse de boulevard urbain, dont l'avantage est la suppression des bretelles, a été proposée par l'une des équipes de jeunes professionnels dans le cadre de l'atelier d'été 2008 (Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine). Elle est accompagnée d'une densification pour redonner de l'urbanité au tissu traversé par l'autoroute.

Mais le boulevard urbain, avec ses carrefours à feux rouges, qui ralentissent l'écoulement, et qui reste difficile à traverser, semble inadapté. Il supprime le rôle majeur d'A15 comme à la fois desserte des pôles d'agglomération et du centre commercial et supposerait de reporter ailleurs la voie rapide.

Un boulevard urbain pour écouler le trafic actuel de l'A 15 à ce niveau aurait besoin d'être particulièrement large.

Rappelons le choix fait d'une voie rapide pour la ceinture de Barcelone au lieu d'un boulevard urbain, même dans les quartiers nord déjà très bâtis, avec l'explication de Manuel Ribas-Piera : *«Entre les voies ségréгатives (autoroutières) et les voies mixtes (boulevard urbain) le rapport de capacité est pratiquement de un à deux, ce qui fait qu'une voie ségréгатive par rapport à une voie mixte libère un espace égal à celui qu'il occupe en section transversale»* (Séminaire de Sarria, 1990).

Par ailleurs, le long d'un boulevard urbain, la densification se révèle souvent difficile à opérer, notamment pour des programmes mixtes comportant du logement, le bruit fait peur aux promoteurs comme aux futurs habitants.

Ici, il y a certainement dans l'emprise actuelle de l'autoroute à trouver un nouveau dessin des niveaux pour superposer les fonctions et installer une dalle piétonne ou de nouvelles passerelles.

- les Rondas de Barcelone, soit une voie rapide fréquemment encaissée (voire couverte) et des ouvrages pour le trafic local situés au-dessus.

- l'enfouissement de la maille autoroutière, option chère prise par de grandes villes comme à Oslo -Norvège-, Göteborg -Suède-, en Suisse (Genève, Neuchâtel) et à Paris pour certaines sections d'A 86, etc.

- enfin le passage en viaduc. Cette solution trouve avec A 14 -autoroute en viaduc très urbaine dont les cloisons vitrées sont performantes contre le bruit- un exemple très respectueux des espaces végétalisés en dessous, elle libère ainsi un couloir végétal le long de la Seine (voir photos plus loin).

Les intentions exprimées au SCoT maintiennent à l'A 15 sa forme autoroutière et promettent une transformation certaine à partir des abords et des échangeurs, ceux à créer ou ceux existants à reformuler. Parmi ceux concernés, deux sont sur la rive gauche -pour A 104 et la N 184-, trois autres sont rive droite très proches les uns des autres au Grand Centre, un dernier concerne la fin de la traversée d'agglomération.

Une charnière urbaine au Grand Centre. Le système d'interaction des espaces est stratégique pour l'image de dynamisme de Cergy-Pontoise. Le fait de prévoir un nouvel échangeur, de requalifier les deux existants assez rapprochés (sortie 9 vers la Préfecture /le grand Centre et sortie 10 vers la D 915, un axe chargé en trafic) peut modifier nettement la perception du coeur d'agglomération. C'est un moyen de transformer



Un des profils en travers de la Gran Via à Barcelone qui redistribue l'espace pour des fonctions urbaines, en construisant des niveaux au-dessus de l'autoroute. Voir in chapitre des exemples.

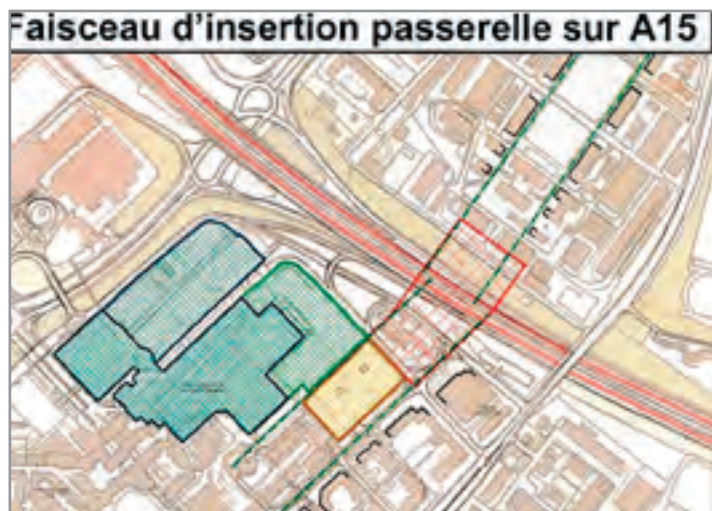
Enfouissement d'une autoroute : le cas du centre d'Oslo : Le trafic de transit d'agglomération est redistribué par une autoroute souterraine (payante) .Vue sur une trémie d'accès qui condamne une courte artère (les trottoirs étant maintenus). Tout le trafic de surface est limité et les circulations piétonnes et les modes doux sont privilégiés.



échangeur complet sous A 15

Document de travail de la Communauté d'agglomération illustrant l'idée d'une vraie circulation par dessus l'autoroute

Ave de Verdun/ Bld de l'Hautil





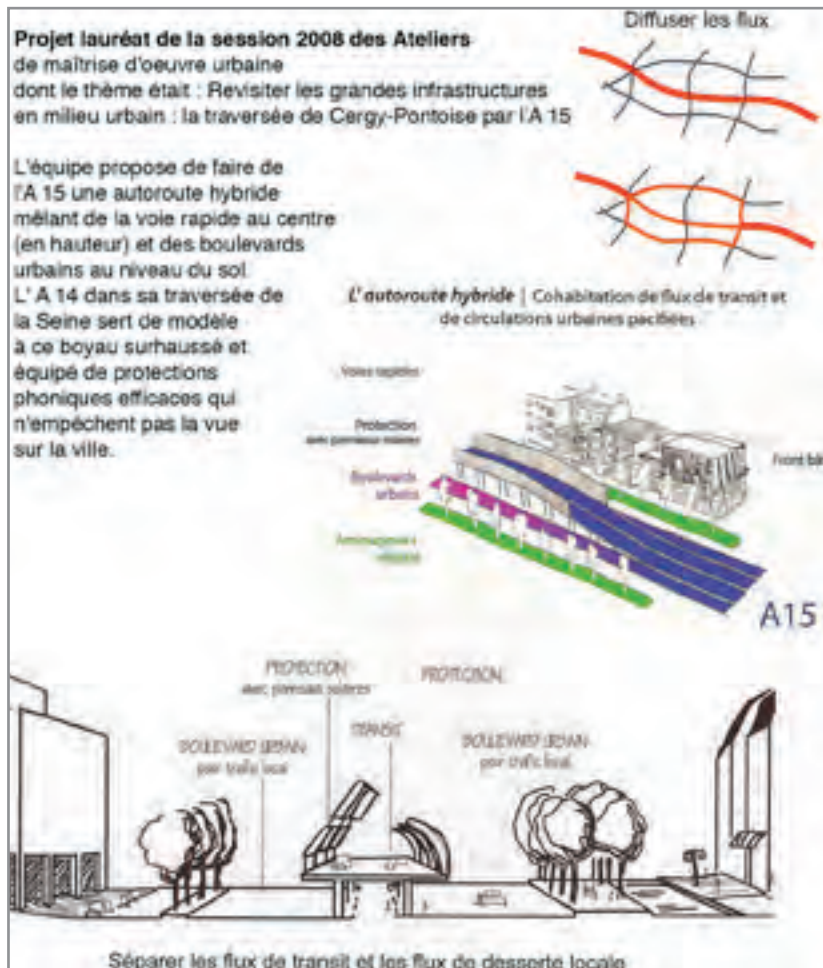
MOBILITE ET DESSERTE DU TERRITOIRE

- Liaison ferrée existante
- Liaison ferrée à créer
- Transport en commun en site propre et connexions aux gares
- Voirie d'échelle d'agglomération existante
- Voirie à requalifier en boulevard urbain
- Voirie à créer
- échangeur à requalifier
- échangeur à créer

ÉCHANGEURS



Les exemples des Rondas de Barcelone (1992) et la réalisation de l'A 14 (voir plus loin), courte autoroute calculée pour protéger des secteurs de riche patrimoine naturel (Seine et Forêt de Saint Germain-en-Laye), ont inspiré nettement les suggestions présentées pour l'A 15 à Cergy-Pontoise, car ils montrent que des marges de manoeuvre existent pour de telles infrastructures. On peut les hybrider afin qu'elles augmentent leur fonctionnalité, articulent mieux les territoires traversés et intègrent les nouveaux besoins et usages émergents.



l'agglomération: articuler les pôles, penser les sorties comme des ouvrages intégrés dans un contexte de ville, les compacter pour montrer combien le sol urbain est précieux, rendre direct l'accès vers la Préfecture (aujourd'hui la sortie 9 oblige à faire un tour d'escargot en longeant le parking du centre commercial pour aboutir au Grand Centre ou se diriger vers le boulevard de l'Hautil).

Et c'est aussi une action d'ampleur pour changer l'image générale de ces lieux vus depuis l'autoroute, c'est en fait toute une cohérence paysagère et urbanistique qui est en jeu.

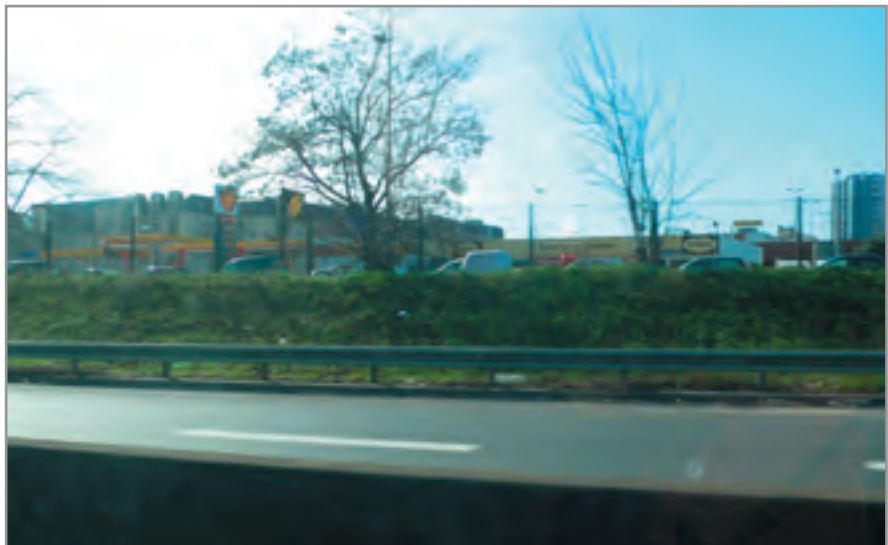
La communauté d'agglomération porte un point de vue réaliste sur l'autoroute. Elle décide de la maintenir dans le rôle de desserte rapide qu'elle assume correctement pour une majorité d'habitants (peu de

nuisance bruit, assez peu d'encombrements -quelques bouchons aux heures de pointe à proximité du centre commercial-) et décide d'une importante intervention pour gérer les disfonctionnements urbains.

Afin de créer une charnière spatiale forte et modernisée entre Pontoise et Cergy, le projet concerne les différents éléments du secteur, dont le centre commercial des Trois Fontaines et la caserne Bossut (pôle sur 24 ha d'un écoquartier de 2 500 nouveaux logements) et d'équipements variés. Il prend acte du va-et-vient constant existant entre les deux gares et les deux centres et prévoit de faciliter ces déplacements piétonniers et de modes doux. La séquence Grand Centre est repensée comme un projet d'ensemble dans lequel s'insère, pour mieux s'effacer visuellement, la voie autoroutière.

Côté Grand Centre, le projet permettra d'effacer l'aspect actuel d'arrière-cour ou entrée de ville. La voie est ample et banale, ses images ressemblent aux zones extérieures des agglomérations au lieu d'être représentatives d'un centre attractif.

Pourtant, lorsqu'on regarde en plan et de façon globale comment se situe l'A 15 dans l'agglomération, avec les voies qui la croisent à la perpendiculaire, on a l'impression d'une ville bien liée par la trame viaire. La découverte sur place déçoit.



Depuis 1994 des réflexions ont lieu pour articuler Pontoise et Cergy (proposant des ponts urbains, des passerelles, une dalle) n'ayant pas donné lieu à réalisation.

C'est ce dessein de raccord à la ville et au paysage (dans le détail de la topographie du profil en travers, dans les caractéristiques des échangeurs et les ajouts -échangeur neuf, passerelle-) que va être désormais cherché le potentiel de requalification.





106 Si l'A 15 offre aux traversées des activités des vues très banales, l'autoroute est aussi un sillon vert agréable qui évoque la nature et les changements du temps, et devient un axe valorisé lorsqu'elle permet la découverte de l'activité agricole. En haut, section urbaine, parcours peu valorisant pour la ville, A 15 à hauteur du boulevard du Port, à la sortie 10 (vers la D 915) section propre mais paysage peu identitaire : un cotoiement de bureaux. En bas, un sillon verdoyant de nature qui évoque déjà le Vexin français.

La largeur d'emprise autour d'A 15 pourra devenir un atout.

Aujourd'hui cette largeur cumule le handicap d'une séparation physique profonde et de renchérir le coût d'ouvrages de franchissement. Le projet vise donc des interventions sur plusieurs niveaux avec sur le dessus une strate de circulations locales afin que les emprises latérales deviennent un potentiel pour les projets.

Activer des relations entre projets et paysage de l'A 15

L'A 15 polarise une part non négligeable des projets déjà engagés ou prévus au SCoT. Le thème en est une diversification pour aider à préserver l'autoroute du paysage banal et répétitif qu'elle aurait si elle n'était bordée que de zones d'activités.

L'objectif du SCoT est un principe de polarisation et de multifonctionnalité, pour renforcer la ville par l'intérieur au lieu de l'étendre vers l'extérieur et pour l'améliorer, sans perdre l'atout d'une ville multipolaire, telle qu'elle existe.

Outre celui du Grand Centre, sur la plaine des Linandes est prévu un site mixte comprenant sur 80 ha un pôle d'équipements pour le sport et le loisir (là doit venir le centre national du hockey sur glace), des activités, des commerces et un écoquartier de 1500 logements.

De nouvelles zones d'activités sont programées

(Liesse au sud, Parc de la Chaussée au nord-ouest, site à agrandir sur Osny et Puiseux-Pontoise).

D'autres projets concernent la requalification de sites d'activités existants.

Ces éléments du futur proche devront agir sur l'image générale de l'agglomération sans changer le rôle de la voie, et pourront le faire surtout si l'on considère l'autoroute comme une artère dotée d'un paysage, dans un esprit *parkway* (voir plus loin et dans les fiches).

Ces différents projets sont l'occasion de peaufiner la nature des séquences le long de l'A 15, de composer des images donnant plus d'attractivité à la ville, d'en augmenter la variété. Les articulations vertes doivent être calculées pour maintenir et animer la ville multipolaire.

Aller vers la «parkway», donner un paysage à l'espace de transition entre l'A 15 et les pôles habités.

Le sillon vert de l'A 15, dont la qualité est le plus souvent donné par la présence de secteurs agricoles situés au-delà, risque de perdre ces arrières fonds et ne plus avoir que la banalité d'un talus engazonné souligné d'espèces buissonnantes. Inscrit dans la logique de ceinture verte, un seul vaste élément agricole au nord vers la fin de l'autoroute va subsister ; il bornera l'agglomération de son image forte. Ailleurs, autour de l'autoroute, il faudrait



Les vues agricoles sont de qualité, car elles traduisent ce caractère de ville à la campagne que possède encore Cergy-Pontoise.



Photo de l'A 14 à Carrières-sur-Seine et du parc créé sous le viaduc (qui protège les connexions de la nature et des hommes au niveau du sol) : l'image d'une esthétique moderne.

L'A 14, autoroute à péage de 15,6 km de long (La Défense/Orgeval) s'illustre par de faibles impacts environnementaux grâce aux deux longs viaducs de traversée de la Seine et aux tunnels (le premier sous la dalle de la Défense, puis celui sous la Terrasse et la forêt de Saint Germain en Laye, prolongé d'une tranchée couverte de 2,8 km).

Après intervention des riverains auprès du président de la République, en 1990, l'échangeur à la sortie de Saint Germain-en-Laye, dont l'impact environnemental aurait été fort a été supprimé. L'autoroute est sans accès entre La Défense et le diffuseur de Chambourcy.

Il offre un échangeur avec A 86, des sorties par demi-échangeur à hauteur de Puteaux, quart d'échangeur à Rueil-Malmaison puis diffuseur de Chambourcy juste avant l'échangeur de l'A 13 à Orgeval.

On voit dans ce manque de connexion et dans son tarif élevé, la raison d'une fréquentation encore relativement faible. Surnommée l'autoroute des cadres, la voie fait peu de délestage pour la RN 13.

L'autoroute est une réalisation exemplaire (les demandes environnementales non anticipées en ont fait exploser le coût) et apporte aussi une offre pour le transport public puisqu'un bus joint Mantes-la-Jolie et La Défense en l'empruntant (Pass Navigo accepté). L'impact sur l'agriculture dans le secteur de Chambourcy représente sa faiblesse principale, un impact qui résulte d'un développement commercial voulu, qui a largement précédé l'arrivée d'A 14.

intervenir pour renforcer les qualités paysagères et ajouter des arbres d'ornement pour conserver l'idée de sillon vert.

Evoquer la vie urbaine locale dans l'image paysagère.

L'autoroute qui passe au coeur de l'agglomération la montre de façon très fugace. Les différents quartiers s'effacent.

Il ne s'agit pas de faire porter à l'A 15 des valeurs d'urbanité tout au fil de son parcours, et de lui enlever l'atout des frondaisons qui l'enveloppent et lui donnent de la douceur, inscrivent l'idée d'un rythme tranquille même avant qu'elle n'aborde le parc naturel régional du Vexin français.

Mais il sera souhaitable d'améliorer la lisibilité urbaine et la mise en cohésion des milieux. La réponse doit être spécifique selon les séquences. Figurent ici simplement les principes auxquels on pourrait se référer dans le projet de paysage.

Pour que visuellement l'autoroute appartienne à l'agglomération et à son maillage, il serait bon de contredire la linéarité de l'axe, d'exprimer la présence de l'agglomération et de ses mouvements et d'augmenter les images expressives vues depuis la voie.

- **La profondeur de champ visuel pourrait être élargie** dans les cas suivants :

- intérêt de topographie (naturelle ou fabriquée) augmenter la présence visuelle de repères tels que les points hauts et immeubles de proximité depuis les parcours autoroutiers (des deux sens),

- création de plusieurs plans perspectifs pour donner de la valeur au paysage découvert et aux repères : rendre visible des éléments remarquables plus lointain : -arbres, zones agricoles protégées...- ou pour améliorer la perception de certains équipements... chaque fois qu'il est possible. Le projet doit aider à révéler des éléments stratégiques qui avec la vitesse de déplacement apparaissent peu - comme le passage de l'Oise, le croisement de la voie Jules César-

L'étude paysagère peut aussi concerner l'impact visuel des lignes électriques HT,

qui, pour beaucoup d'habitants, nuisent à l'image générale de l'agglomération (étude de coloration, intervention d'artiste ou de paysagiste pour des motifs d'accompagnement ...).

Cette intervention doit faciliter le repérage à la grande échelle de l'agglomération sur tout le parcours, en dégagant le champ de perspective aux abords des voies croisées, voire en identifiant celles-ci par des indications ou un traitement esthétique des ouvrages.

Signaler chacun des croisements permettrait d'associer l'autoroute à la carte mentale des lieux qui composent l'agglomération et retisser des liens pour les habitants entre la maille de grande échelle et les lieux de leur vie quotidienne.

Il est nécessaire de conserver l'essentiel du fourreau végétal, dont il ne faut pas ignorer le rôle bénéfique pour fixer les poussières et épurer l'air en plus de sa façon à représenter la vie végétale, sur de larges sections choisies. il suffit d'en améliorer éventuellement la texture (taille d'entretien, stratégie pour avoir plus de beaux sujets ou améliorer les bosquets).

Avec ces deux interventions, il devient possible d'envisager des affectations plus urbaines plus proches de l'autoroute (et respectant bien sûr aussi les contraintes de recul des lignes HT 220 et 400 000 V).

Améliorer les conditions des écosystèmes :

- **Difficultés de franchissement pour la faune.** L'autoroute est quasiment infranchissable pour la petite et la grande faune sur la dernière portion d'agglomération depuis le milieu du futur site d'activité de la Chaussée jusqu'à la sortie et même au-delà, signale l'étude Ecosphère (voir ci-avant la carte 7 de localisation des corridors écologiques, reprise au SCoT).

C'est d'autant plus regrettable que l'espace autour de l'autoroute est non construit et qu'une continuité pourrait s'établir entre des milieux naturels d'intérêt (friches et prairies de Mirapolis, espaces allant jusqu'à la vallée de la Viosne,...). Les espaces agricoles sont protégés



Dessin du nouvel échangeur de l'A 15 avec la RN 184, Eragny/Saint Ouen l'Aumone. Les travaux ont été achevés en 2011. Ils ont servi à allonger les bretelles d'échanges, avec dénivellation, et de supprimer les feux rouges qui régulaient l'accès depuis l'A 15. Les nouvelles bretelles servent à fluidifier la circulation et minimiser le bruit (écrans) et la nuisance visuelle (projet de paysage). Un paysagement doit encore intervenir.

L'A 15 surplombe le secteur qui précède le franchissement de l'Oise et les circulations s'effectuent sous le viaduc.



au SCoT, appartenant à la ceinture verte cergypontaine. Les corridors écologiques recensés dans les deux massifs de l'Hautil et de la Viosne pourraient fonctionner en réseau si l'autoroute ne les interrompait pas dans la plaine.

Il y a là une bonne occasion de réflexion et de suggestions d'aménagement à formuler lors de projets concernant ce secteur nord.

Ailleurs, moins de problème. A noter le viaduc de l'autoroute au-dessus de l'Oise qui permet le passage à cet endroit depuis les habitats du massif de l'Hautil et de la vallée de la Viosne.

Saisir les occasions, prévoir des passages pour la petite faune. Certains espaces naturels jouxtant l'autoroute vont disparaître. Néanmoins aucun de ces projets ne prévoit de façade totalement construite le long de l'autoroute. Ils font de la place à des espaces verts. Il y a là aussi à réfléchir et à bâtir des schémas pour que la biodiversité puisse se disséminer de façon relativement facile (certains alignements d'arbres ou des boqueteaux rapprochés, en fonctionnant comme des pas japonais, autorisent le passage). Au SCoT, il est préconisé de développer des prairies calcicoles sur le site d'activités de la Chaussée, contigu à la Chaussée Jules César, elle même transformée en coulée verte de promenade.

Il faudrait créer une ou des occasions d'un franchissement facile pour la petite faune et pour la flore en tant qu'important élément d'appui pour la mise en relation des sites inventoriés dans l'Hautil et la Viosne.

On peut les prévoir en accompagnement de liaisons douces ou de façon autonome. Le dialogue entre écologistes et chargés de projet permettraient de définir les localisations les plus pertinentes ou de bâtir l'explication nécessaire au maintien.

Couture urbaine et actualisation : Il ne faut pas réfléchir uniquement aux **échangeurs** du Grand Centre actuel, même si là le côté obsolète paraît plus manifeste maintenant que la ville s'est formée autour.

D'autres échangeurs méritent une réflexion de

prospective urbaine :

- celui qui connectera l'A 15 à la Francilienne deviendra une entrée de ville (nous en parlerons avec la Francilienne),

- celui qui dessert Saint-Ouen l'Aumône et Eragny vient d'être achevé. Réalisé dans le cadre du plan de relance 2009, il était attendu avec impatience en raison des encombrements. La dénivellation apportée de la fluidité et de la sécurité supplémentaires pour les automobilistes. C'est un ouvrage qui est calibré pour écouler l'important trafic sur la RN 184 dont on espère qu'il baissera après la réalisation de l'A 104.

L'échangeur s'efforce d'être plus compact que souvent et de forme moderne ; il occupe néanmoins un espace important. L'ouvrage est pourvu d'écrans acoustiques et un projet paysager doit en permettre une certaine insertion.

Conclusion sur l'A 15, enseignements généralisables

La requalification d'autoroutes urbaines héritées d'une période héroïque où n'étaient pas connues les incidences sur le contexte social et environnemental de leur réalisation est un enjeu pour les métropoles.

Il faut désormais retisser les rives des grandes voies pour supprimer les effets coupure pour la vie animale et pour réadapter le fonctionnement de la voie par rapport au contexte urbain qui s'est consolidé autour. Il faut en plus mettre en rapport son image.

Un tel travail est en cours dans la région d'Ile-de-France : ainsi le périphérique parisien est en chantier dans de nombreux endroits (morceaux de couverture et création de plaques urbaines articulant les communes), A 86 innove et, autre exemple, on a modifié la grande voirie autour du quartier d'affaires de La Défense, en ajoutant plus de connexions pour les voies perpendiculaires, en augmentant les parcours piétonniers et les trottoirs et en recomposant la silhouette bâtie que traverse la voie.



Profils en travers proposés pour le contournement de Mestre (Italie) par des équipes d'architectes et d'universitaires pour l'Association des fermiers de Venise (propriétaires des terres autour de l'autoroute projetée et véritables commanditaires de l'étude) et la région de Vénétie. Cette proposition, qui s'inscrit dans l'esprit des *parkways*, concerne une emprise spatiale de 650 ha et 30 km de voie pour créer une synergie vitale garantissant à la fois la protection du territoire et de l'environnement. La plus grosse part de cette transition doit devenir un espace public dédié aux loisirs. Projet de 2005/2007, réalisation en cours. Voir d'autres éléments en plan et perspectives dans la section des fiches. Projet sélectionné par la Fondation Landscape Architecture Europe pour la campagne 2009 «On site» traitant du rapport au lieu.

Ces travaux de grande ampleur (mais à coût élevé, surtout dans une période où le transport public est défini comme la priorité) sont nécessaires pour moderniser l'aspect de la grande voirie urbaine, l'intégrer et instaurer une vision de la vie urbaine.

C'est aussi une façon de refuser l'image repoussoir des autoroutes trop chargées de circulation et de nuisances et pollutions au point de ne pouvoir qu'accueillir en rive des hangars d'activités. Rénovées et dotés d'espaces formant sas de transition, ces grands axes peuvent entremêler autour les fonctions : le loisir peut côtoyer l'habitat ou les bureaux ; les personnes deviennent des piétons au cours de leur journée de travail sans gêne excessive. On reconnaît un nouveau dynamisme aux agglomérations qui ont réussi une telle mutation.

Les grandes infrastructures ne sont plus de simples outils d'écoulement de flux mais elles font partie du milieu urbain traversé, en tant que lieu spécifique et en interaction, elles offrent un potentiel d'évolution et peuvent aussi participer d'une démarche constructive de ville. Elles peuvent l'enrichir d'un certain dynamisme - procurer des déplacements rapides et un rythme à la découverte des grands paysages, si elles ne sont pas le seul modèle de voie contemporaine et si elles parviennent à gérer les handicaps qu'elles font subir généralement aux milieux.

Au bout de quatre décennies d'existence, l'A 15, élargie ou améliorée régulièrement pour s'adapter aux flux d'usagers, non seulement reste performante mais s'avère indispensable comme l'un des moyens de la desserte interrégionale.

Mais en tant qu'infrastructure lourde, elle a besoin de s'adapter au contexte actuel : effacer ponctuellement les coupures qu'elle inflige, rompre avec l'image d'autonomie autoroutière pour trouver des expressions par séquences de voie rapide urbaine.

Par rapport aux espaces naturels et agricoles qu'elle traverse, il paraît encore nécessaire de mieux apprécier son impact. Etant

infranchissable sur une part assez importante de son parcours, elle fait obstacle aux déplacements faune et flore et fragilise les écosystèmes, il faut prévoir d'y remédier par des passages adéquats (pour la grande faune ou la petite faune) et vérifier en même temps qu'on développe d'autres projets ou opérations d'urbanisme, que les fonctionnements biologiques sont respectés ou même amplifiés.

Elle possède des frondaisons sur les talus, ce qui peut à la fois créer des gîtes et du ravitaillement pour la petite faune locale mais, si les franchissements ne sont pas contrôlés et organisés, elle aura une action soit de cantonnement des espèces, soit fera courir des risques de collision mortelle. Un plan plus fin des circulations de la faune et de la flore est à établir pour qu'avec les projets à venir les acteurs du territoire puissent en prendre à chaque fois une partie en considération.



Ci-dessus et page ci-contre, images de la Francilienne hors de Cergy-Pontoise : l'allure d'une autoroute de rase campagne, avec souvent un terre-plein central planté et plus rarement (comme immédiatement ci-dessus) un passage supérieur à faune.

LA FRANCILIENNE À CERGY-PONTOISE,

Un renforcement de l'armature régionale, une opportunité pour soulager la N 184 et une nouvelle entrée pour l'agglomération de Cergy-Pontoise, le passage supplémentaire d'une autoroute.

La Francilienne, présentation générale

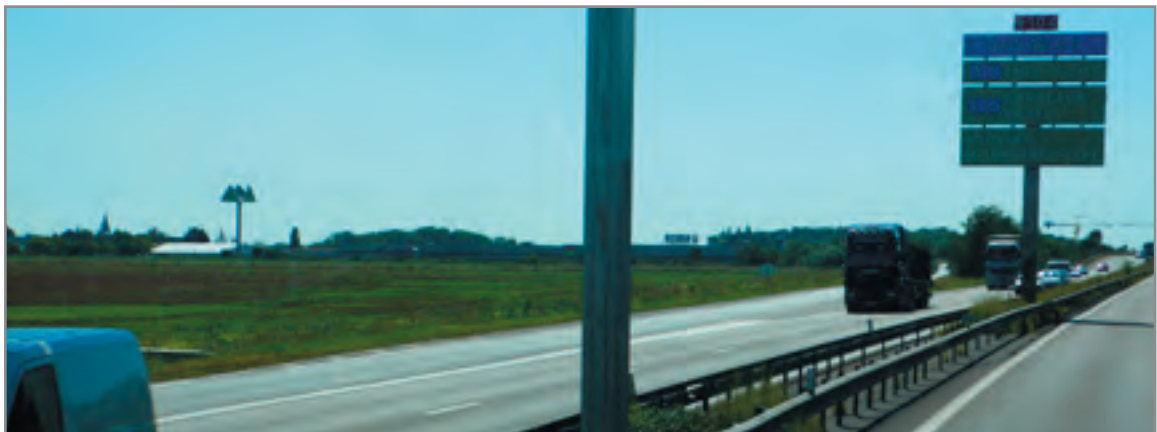
Troisième contournement de Paris (après le périphérique parisien et A 86), ouverte progressivement depuis les années 1970, cette autoroute (le plus souvent au statut de voie express) faite de tronçons de routes (dont la RN 104 et ponctuellement la RN 184) et d'autoroutes raccordées les uns aux autres, se situe à une trentaine de km du centre parisien.

La forme de rocade est loin d'être parfaite au sud-ouest. Entre A 10 et A 13, l'itinéraire se rapproche de la capitale et d'A 86, une jonction directe n'est pas programmée. Et entre A 115 et A 13 le tronçon est manquant.

Entre les autoroutes A1 et A4, la voie s'appelle A 104, nom décrété pour l'ensemble du contournement depuis 1996 (et remplaçant de A 87 ou A 88, évoqués un temps). Pour effacer le nom technocratique, en 1987, le président de la région Michel Giraud l'a baptisée «Francilienne» et l'a dotée d'une sculpture monumentale (4m de haut) à son croisement avec A 6, pour illustrer à la fois la population, le dynamisme et la composante rustique et agricole de la «région-capitale».



Cergy-Pontoise est concernée par la section manquante, entre A 13/A14 -site de Poissy-Orgeval-et A 15 qui devrait être achevée dans la décennie. Différentes réactions hostiles ont accueilli les hypothèses de tracé à l'étude depuis 1990. La contestation a été relancé lors du débat public de 2006, éteinte très récemment dans le département du Val d'Oise et peut-être même dans celui des Yvelines, par des options de couverture promises pour mieux protéger les habitants.

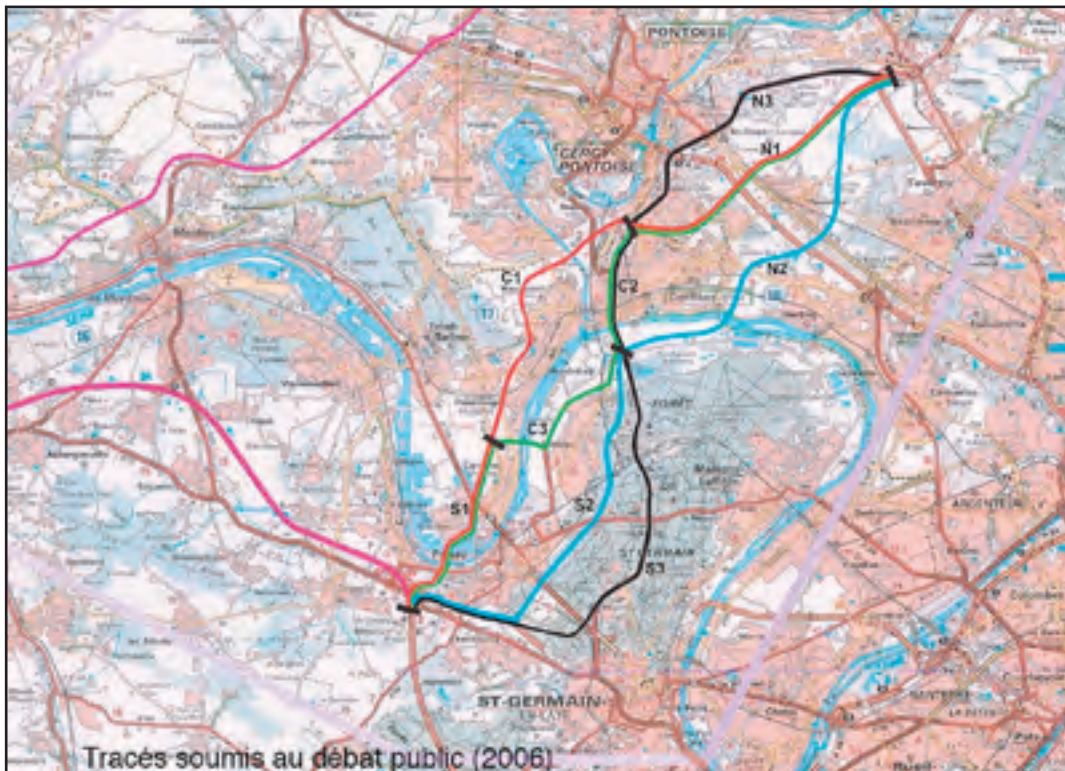




La sculpture monumentale d'Alex Garcia *La Francilienne* (1991) située à l'échangeur d'A 6 et de la RN 86.

De ses quatre mètres de haut, le personnage (en bronze), juché sur la butée d'un pont, sorte de jardinier ayant chaussé des bottes de 7 lieues et un étrange chapeau, contraste avec les oeuvres d'art abstraites qui ailleurs (A 10 par exemple) expriment plutôt la modernité de l'autoroute .

Elle inscrit une image poétique dans un lieu très technique puisque l'A 6 (ci-dessous) draine à partir de cet endroit des files souvent considérables de véhicules entrant sur Paris.



Tracés soumis au débat public (2006)

L'A 104 (autoroute non concédée) est une 2x2 voies avec terre-plein central végétalisé, établie majoritairement au niveau du sol naturel selon les caractéristiques des années 1970.

Un cycle de modifications constantes s'opère, comme l'élargissement à 2x3 voies dans certaines sections -vers Corbeil-Essonne, Pontault-Combault et Tigery- ou le réaménagement d'échangeurs et l'ajout de diffuseurs, en même temps que se peaufine la réalisation du prolongement nord-ouest.

Après cette section ouest, les autres travaux prévus concernent les abords de Roissy.

A 104 est une liaison très appréciée puisqu'elle simplifie de nombreux trajets, est encore assez fréquemment fluide (ralentissements aux heures de pointe surtout vers l'est). La voie a pu rapprocher les gisements d'habitants de la grande couronne, dynamiser les relations régionales, la desserte des nouveaux pôles d'emplois, de services et de commerces.

Le trafic varie selon les sections de 50 à 100 000 véhicules/jour.

Le tracé de la Francilienne a évité en général les secteurs urbanisés pour passer en «rase campagne», sur terrains «libres» -un peu vite assimilés par les urbanistes et les ingénieurs routiers à du vide-, pour lesquels il était possible dans les années 1980/1990 de ne pas déployer un arsenal de moyens sophistiqués. L'ajout après coup des diffuseurs nécessaires à l'urbanisations nouvelle étant envisagé.

Face à la réalisation de cette voie autoroutière, l'hostilité a réellement commencé avec la polémique visant le tronçon allant de Méry-sur-Oise à Poissy/Orgeval (et l'A 13), on peut même parler de véritable blocage.

Le processus du Débat Public ¹ de 2006 rend visible la position des citoyens et change la donne.

Le projet du tronçon ouest, longtemps rejeté, se heurte à la défense des territoires dont les habitants font une condition non négociable.

La recherche du tracé à l'ouest de la

Francilienne a marqué une étape dans le processus des infrastructures en Ile-de-France, cristallisant l'évolution des idées dans les années 2000.

Sont alors apparues la nécessité d'un approfondissement pluridisciplinaire en phase de recherche des variantes et l'obligation de prendre l'avis des citoyens par la nouvelle procédure gérée par la Commission Nationale de Débat Public.

Les négociations pour les autres tronçons avaient été sous-tendues par deux impératifs :

- la voie est une priorité socio-économique pour la région ;

- son budget doit être «raisonnable».

Les positions prises par les citoyens concernés (au sens large, pas uniquement ceux défendant leur pré carré mais ceux défendant l'intérêt général pour leur commune, leur département, voire leur région), et exprimées largement lors du débat public de 2006, montrent une troisième nécessité à inclure dans le projet : le respect des territoires traversés.

Du côté des instances décisionnelles -la maîtrise d'ouvrage-, peu d'évolution au départ. Les options des années 2003/2005 sont les mêmes que celles proposées dans la décennie précédente, même si un premier pas semble se faire, la DRE d'Ile-France organisant un

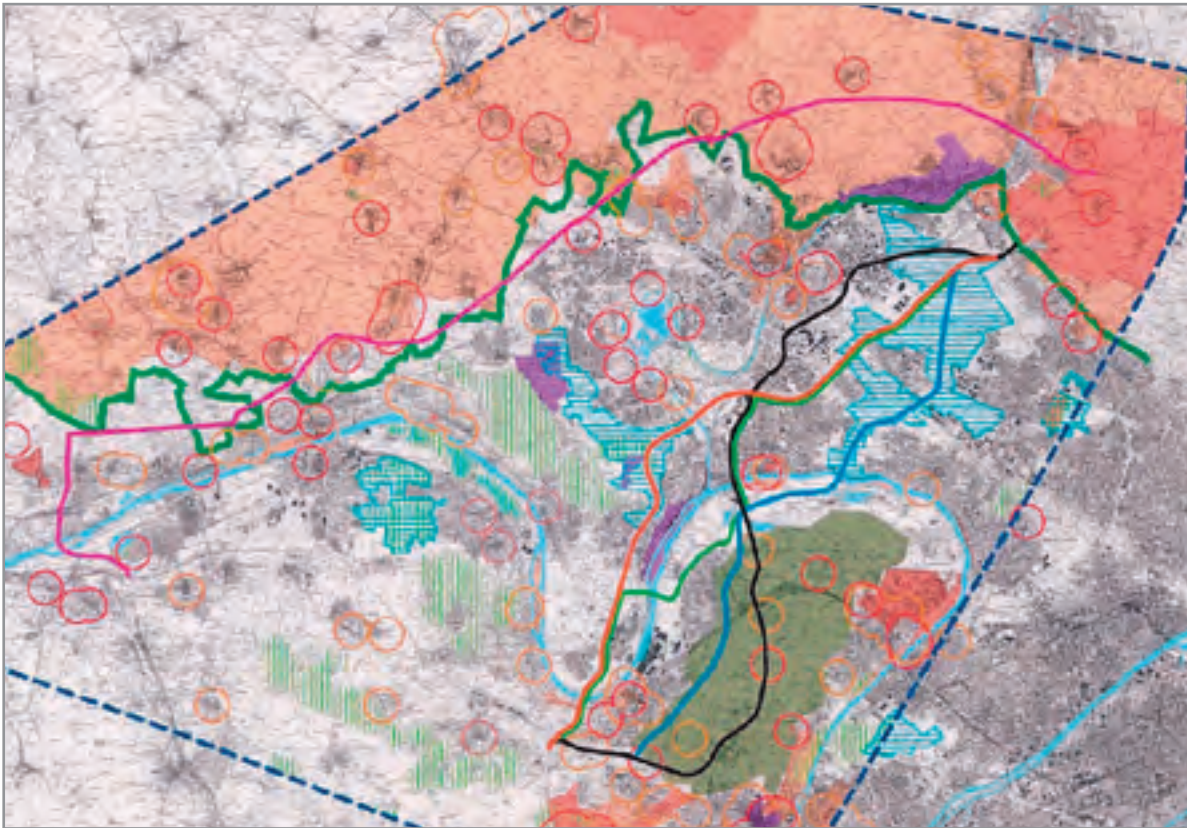
1. Le débat public organisé en 2006 sur cette section (organisé selon les dispositions du Code de l'Environnement et la loi n°2002-276 «Démocratie de proximité», décret d'application n°2002-1275 du 22/10/02).

Le tracé et les caractéristiques ont été soumis au débat public entre le 8 mars et le 8 juillet 2006, lors de 23 réunions publiques.

A la suite du débat, en octobre 2006, le prolongement a été décidé pour une 2x2 voies élargissable à 2 x3 voies, avec échangeurs dénivelés, tranchées couvertes sur 4 communes, et un passage sous-fluvial près d'Achères.

En même temps le principe de requalification de la RN 184 est retenu.

Les éléments recueillis doivent nourrir l'avant-projet.



Carte des espaces protégés et des monuments (extraite de l'étude des Paysages menée pour le débat public, Catherine Bleuze, Guillaume Sevin, MAPS géographies -géographes, cartographes-, 2005).

Le territoire concerné par l'A 104 contient dans les faisceaux mis à l'étude des sites sensibles (PNR au nord, forêt domaniale au sud...) et des urbanisations qui subiront des nuisances.

La carte montre les variantes de tracé envisagées (tracés orange, bleu, vert, noir). N'y figure pas en revanche la ceinture verte (protection non contractuelle).

L'étude Ecosphère (menée dans le même cadre, cartes pages suivantes) ajoute les contraintes des milieux humides des rivières.

Bibliographie des documents liés au Débat public :

- Prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval, Synthèse des divers tracés examinés depuis 1990, Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France, Division des Infrastructures et des Transports (DIT), Groupe Environnement et Infrastructures de Transport (GEIT), mai 2005
DREIF/DIT/GEIT,

- Prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval, Etude de faisabilité «Paysage», C. Bleuze, G. Servin + MAPS géographes, décembre 2005,

- Prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval, Etude de faisabilité «Milieux naturels», Ecosphère, janvier 2006,

118 • CNDP, Bilan du débat public Francilienne, mars

2006, juillet 2006, Compte-rendu du débat public Francilienne, juillet 2006,

- Francilienne, les Cahiers d'acteurs du Débat Public, dont n°1, 04/06 : Les Verts Ile-de-France ; n°5 : AUT (association des usagers des transports d'Ile-de-France) ; n° 13, 06/06 : la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise ; n° 15, 06/06, ARDIES (association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité) ;

- Contributions diverses au débat public, 2006, dont Laurent Lantoine (Herblay),

- Dossiers des réunions thématiques, 2006

- Décision sur le prolongement de la Francilienne du 24/10/2006

- Décision du CIIACT du 2/02/2009, Plan de relance, pour la requalification de l'échangeur d'A 15-RN 184.

groupe de travail intitulé «Environnement et Infrastructures de Transport».

Mais on note un décalage par rapport aux préoccupations locales, puisque les options mettent en relation un tracé et son coût, sans référer à même niveau aux incidences sur l'environnement physique et humain.

Sur le terrain, on constate une montée en puissance des arguments écologiques, qu'il s'agisse de la protection de l'environnement dans la couronne périurbaine fraîchement repeuplée, de la qualité de l'air en région francilienne ou du rejet de dépendance automobile. Les Services ne les avaient pas assez prises en compte ni en moyens financiers ni en objectifs .

L'analyse des variantes dans les années 2000 ajoute à la rentabilité économique la dimension environnementale mais il s'agit surtout de prévoir des protections phoniques, gérer l'eau et la technique, et d'éloigner la route des lieux habités, sans véritable considération sur l'effet coupure, les impacts sur la vie de la nature et le fonctionnement des agglomérations. La construction de l'autoroute est jugée comme un avantage pour les populations et nécessite -vu son coût- un effort de la part du terrain d'accueil (supporter les nuisances).

La variante alternative proposée par le COPRA (une association de défense) est cependant regardée et chiffrée mais rejetée, estimée irréalisable car elle double la longueur d'itinéraire, s'éloigne des zones à desservir et risquerait de peu décharger la RN 184.

Même si des experts sont mandatés, si des études sont menées pour faire émerger les objectifs souhaitables en terme d'environnement et de paysage, et si le nombre des variantes étudiées est en forte augmentation, il faudra attendre la procédure du débat public (et ses réunions houleuses qui se terminent souvent en clash) pour que la maîtrise d'ouvrage décide progressivement de faire évoluer son projet.

Les instances de maîtrise d'ouvrage voient, au niveau des réunions publiques, combien ces territoires habités ont pris conscience de la

valeur de leur environnement pour le bien-être de la vie quotidienne des habitants.

Il ne s'agit plus de positions «NIMBY» (not in my backyard : pas chez moi) de personnes isolées mais bien de la construction d'une position d'ensemble, d'un point de vue des citoyens qui, bien qu'utilisateurs des infrastructures routières et conscients de leur utilité, veulent aussi protéger leur cadre de vie.

Remarquons ainsi par exemple, que pour le tracé «Chanteloup», un temps envisagé, la commune de Maurecourt qui aurait supporté des effets de coupure très importants tant pour son territoire agricole que pour le village même, a su défendre ces deux enjeux.

La Commission de débat public n'a pas fait naître la prise de conscience (qui existait auparavant) mais a permis de la faire exprimer et de la faire entendre. Elle a ainsi rebattu les cartes pour une réflexion plus équilibrée sur les impacts réels de l'infrastructure.

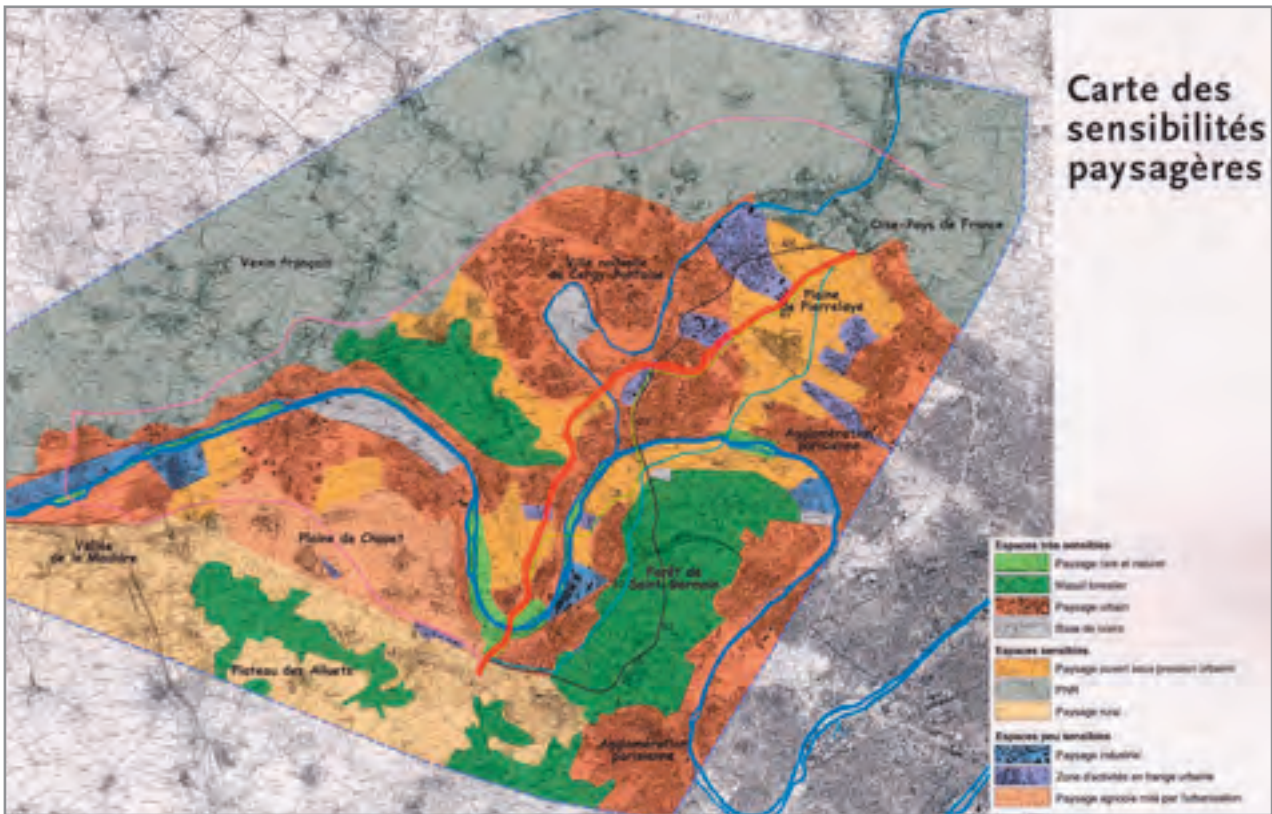
Elle a également permis de voir que la prévision des impacts telle que menée dans l'étude d'impact réglementaire se révélait obsolète, et qu'en revanche le Débat public prouvait sa pertinence comme moyen de connaissance des contextes -physique et humain- et du vécu des territoires.

Les analyses des experts sur le territoire cergypontrain et ses abords immédiats du point de vue des écosystèmes et des paysages.

Les études réalisées pour le compte du maître d'ouvrage (phase d'étude de variantes des tracés) l'ont été par Ecosphère pour les effets sur la faune, la flore et l'habitat naturel et par Sevin et Bleuze pour les sensibilités paysagères.

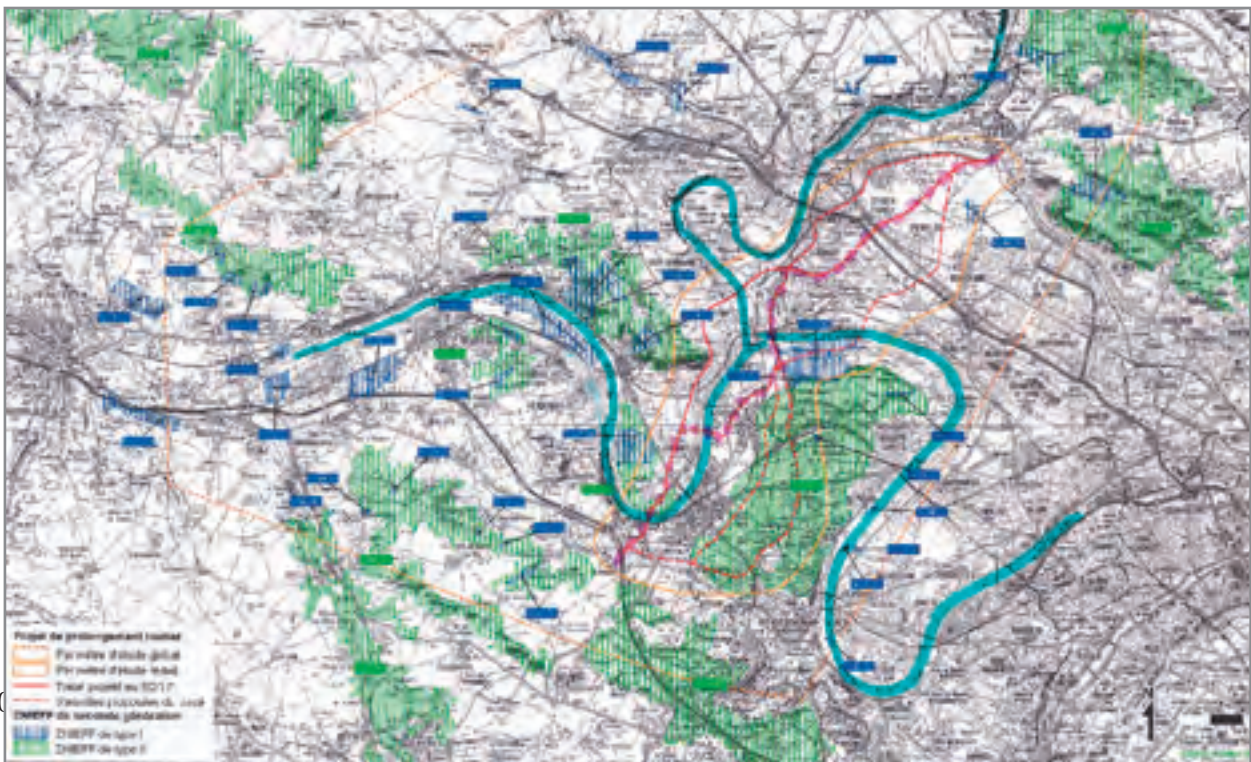
Les deux bureaux d'étude ont défini de larges unités homogènes. Chacun a utilisé ses propres critères d'analyses pour attribuer des niveaux de valeurs aux secteurs décrits.

Le bureau d'études Ecosphère a délimité ses secteurs en fonction de l'intérêt écologique



Ci-dessus carte de l'étude des Paysages sur la sensibilité des secteurs. Catherine Bleuze, Guillaume Sevin, MAPS géographiques (géographes, cartographes), 2005

Ci-dessous carte des ZNIEFF (bleues : type I, vertes : type II), étude Ecosphère. Le tracé choisi depuis est surhaussé de pointillés roses.



intrinsèque et le bureau d'études Sevin et Bleuze en considérant le mode d'occupation des sols.

L'étude des paysages (Sevin/Bleuze) note comme secteurs de paysages à enjeux les deux plaines de Maurecourt et de Pierrelaye. Ces plaines sont des révélateurs du paysage parce qu'elles permettent les vues lointaines (sur les espaces boisés, les rivières, les sites urbains ...) et représentent de précieux espaces tampon entre les pôles urbains. Ces plaines sont aussi les derniers espaces «libres» et sont sous la pression urbaine.

Sevin et Bleuze affectent les valeurs maximales aux milieux rares (type ripisylves des rivières), aux massifs forestiers, aux paysages urbains et aux bases de loisirs. Il faut donc éviter de passer dans ces paysages très sensibles.

Sont ensuite classés sensibles les paysages ouverts (comme les deux plaines citées, les PNR -du Vexin français et de l'Oise-Pays de France) et le paysage rural. Est peu sensible : le paysage industriel, les zones d'activités et le paysage agricole mité par l'urbanisation.

A partir de cette classification, les différents tracés sont examinés dans leurs conséquences - graves ou moins graves- sur le paysage. Ainsi, pour la plaine de Pierrelaye, compte-tenu de son environnement de zones d'activités, le passage de la voie est jugé moins impactant que pour la plaine de Maurecourt. De façon générale, diverses mesures d'insertion paysagère sont aussi préconisées et expliquées dans les annexes.

L'étude Ecosphère regarde un large secteur de territoire pour une bonne compréhension des enjeux touchant les principales richesses naturelles présentes dans le site de passage de l'autoroute.

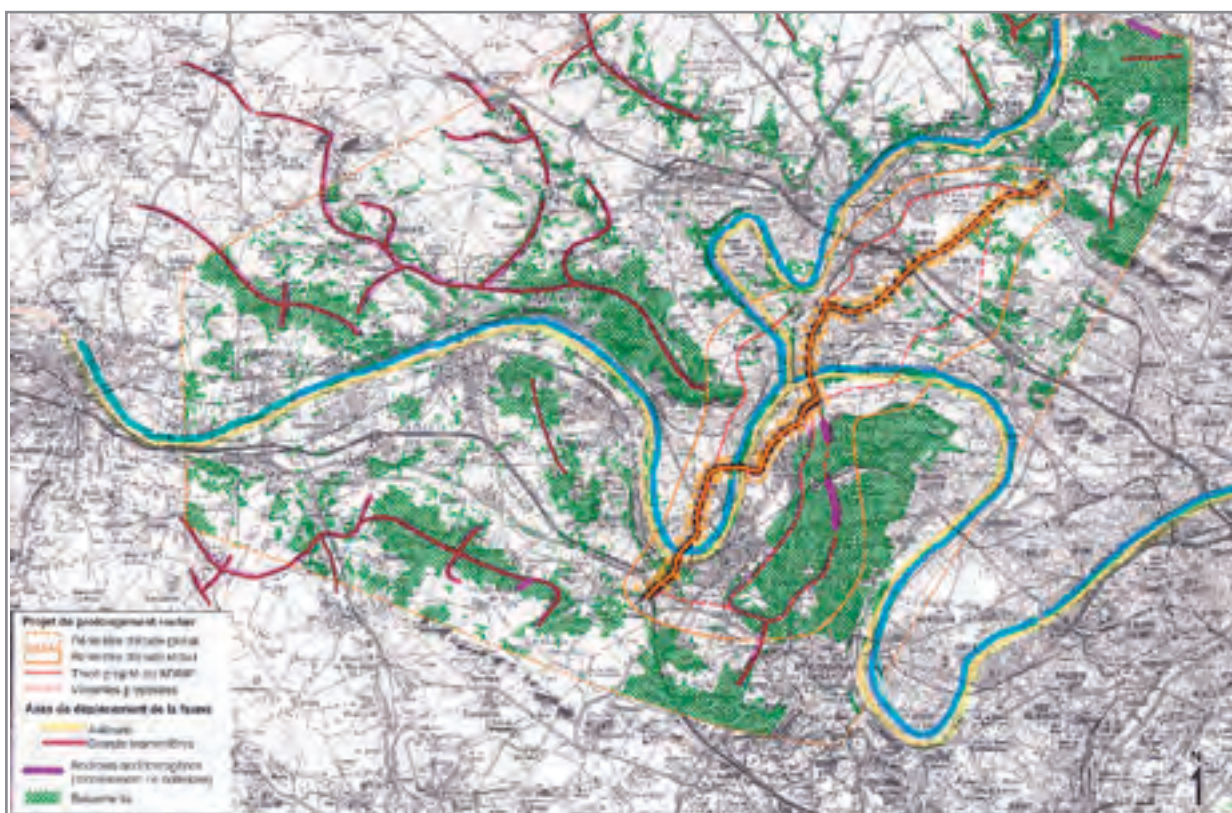
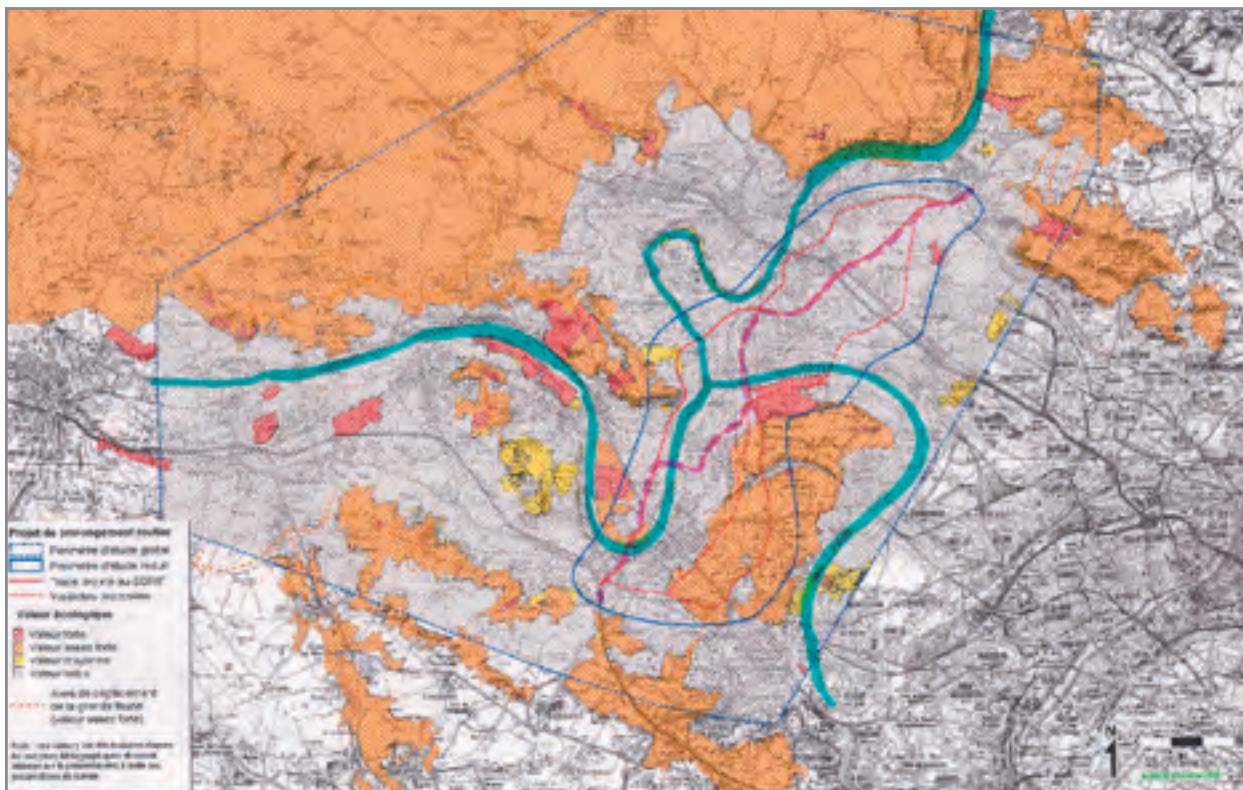
Dans cette aire d'influence, fonctionnent ensemble la forêt de Saint-Germain et différents sites associés et proches de la vallée de la Seine, ce très important corridor écologique et ses évasements comme le site d'Achères et les plans d'eau d'anciennes exploitation de granulats (notamment les sablières de celui des Grésillons à Carrières -sous-Poissy dans la boucle de Chanteloup). Ces sites classées en ZNIEFF de type II, présentent des milieux remarquables, accueillent des espèces protégées, et possèdent un intérêt écologique globalement assez fort. La fragmentation peut être une réelle source d'inquiétude.

L'analyse des autres sites montre une valeur assez forte pour un nombre non négligeable d'espaces (dont les ENS localement recensés).

Ecosphère souligne que les différentes variantes vont toutes impacter les milieux naturels actuels. L'hypothèse la moins nocive pour les écosystèmes serait celle d'un aménagement de la RN 184 sur son emprise actuelle, c'est à dire au sein des zones urbanisées, mais il aurait d'autres inconvénients sauf si la voie est réalisée en tranchée couverte et tunnel avec réhabilitation écologique du tracé en surface.

Ecosphère mentionne qu'il peut être étudié pour les endroits fragiles cités des mesures qui permettront la suppression ou la réduction des impacts.

Exemple de point de vue exprimé dans un Cahier d'acteur de la Commission de Débat public : « A Maurecourt, c'est un désastre environnemental. Certaines maisons sont à moins de 60 m des emprises. Le village est sinistré par l'échangeur le plus imbécile qui puisse exister, celui de l'Oise. En effet, on accèdera à l'autoroute A104 via le village dont certaines voies ne dépassent pas 4 m de large. Si nous entendons les arguments des uns et des autres, nous ne pouvons pas comprendre pourquoi nous devons sacrifier notre village pour soutenir des schémas de développement qui ont échoué ... Maurecourt rejette avec force le tracé rouge, tracé qui saccage notre environnement et notre santé et plus largement tout tracé qui passe en zone urbanisée. Je forme l'espoir que, par votre entremise, Monsieur le Président, l'Etat pour une fois ne soit pas autiste et respecte ses propres engagements. » *Gérald Rutault, maire de Maurecourt* (à propos du tracé Chanteloup, abandonné ensuite et figurant en rouge sur la carte ci-contre établie par les paysagistes -C. Bleuze et G. Sevin, MAPS géographies-).



122 Deux cartes de l'étude Ecosphère. En haut la synthèse de la valeur écologique. En orangé les entités dont la valeur est forte, en jaune, celles dont la valeur écologique est moyenne. Le tracé retenu en 2007 pour l'A 104 est surligné en pointillés roses. En bas carte des déplacements de la faune. L'avifaune suit les rivières et ses routes restent continues. La grande faune subit déjà le cantonnement du fait des coupures dans les itinéraires produites par les autoroutes existantes (partie nord d'A 15, A 13) et par le réseau ferré. A 104 surligné en orangé.

Le point de vue de la Communauté d'agglomération sur la Francilienne dans la traversée de l'agglomération lors du débat public de 2006.

L'agglomération de Cergy-Pontoise a fait état de son constat et des demandes qui en résultaient¹.

Constat : «La réalisation économique de l'A 104 est une nécessité pour l'agglomération de Cergy-Pontoise. L'A104 n'est pas une autoroute supplémentaire, elle constitue le chaînon manquant d'une rocade. Ne rien faire serait perpétuer le scénario noir pour la RN 184, qui traverse St Ouen l'Aumône et surtout le centre d'Eragny et supporte un trafic de plus de 45 000 véhicules/jour (+ de 6 000 véhicules à l'heure de pointe, dont 3 000 poids-lourds). La prévision du trafic est de 66 900 véh/jour pour 2020.

La RN 184 est actuellement surchargée. Du fait des encombrements le temps est multiplié par quatre à l'heure de pointe du matin et du soir.

Caractéristiques de la RN 184 : Son niveau sonore se situe entre 67 et 70 dB.

Pollution atmosphérique : pollution de dioxyde d'azote à 55-57 ug/m³ avec des pics à 65 (objectif qualité de l'air = 40 en 2010).

La RN184 est une route dangereuse : sur 5 ans (2000-2004) 123 accidents (et 193 victimes) entre St Ouen l'Aumône et Eragny, soit 15 % du

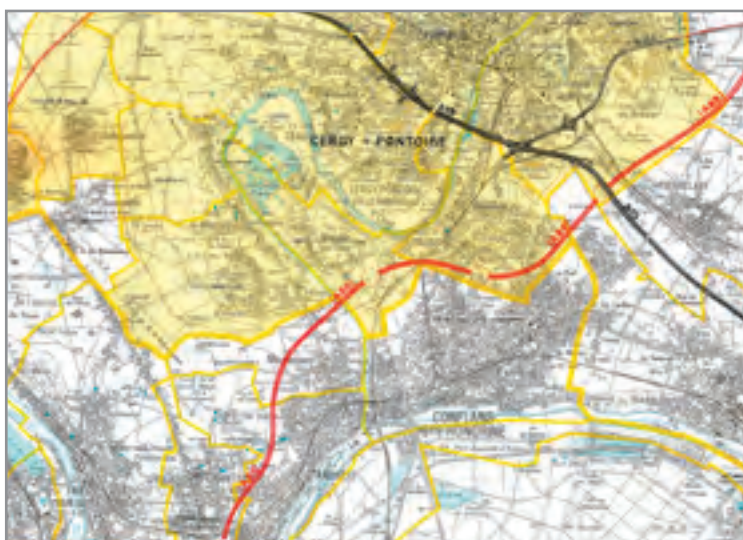
nombre total des accidents à Cergy-Pontoise alors que ces 7 kms ne représentent que 0,8 % du réseau routier de l'agglomération.

Avantages escomptés de la réalisation de la 104 pour Cergy-Pontoise : diminution des accidents sur la RN184, amélioration des temps de déplacement, de la desserte des 17 parcs d'activité (3700 entreprises, 90 000 emplois). Elle doit renforcer l'attractivité du pôle et permettre de développer les 500 ha de réserves foncières, elle facilitera les échanges avec Roissy, Poissy, Seine-Aval et St Quentin en Yvelines.»

Demande : «La communauté d'agglomération demande :

1. la couverture totale de l'A104 au niveau d'Eragny,
2. L'installation de protections renforcées au niveau de Neuville sur Oise,
3. La mise en place d'une filtration des gaz d'échappement au niveau des cheminées d'évacuation des tunnels, pour réduire la pollution atmosphérique,
4. L'utilisation d'enrobé phonique divisant par deux les nuisances sonores.

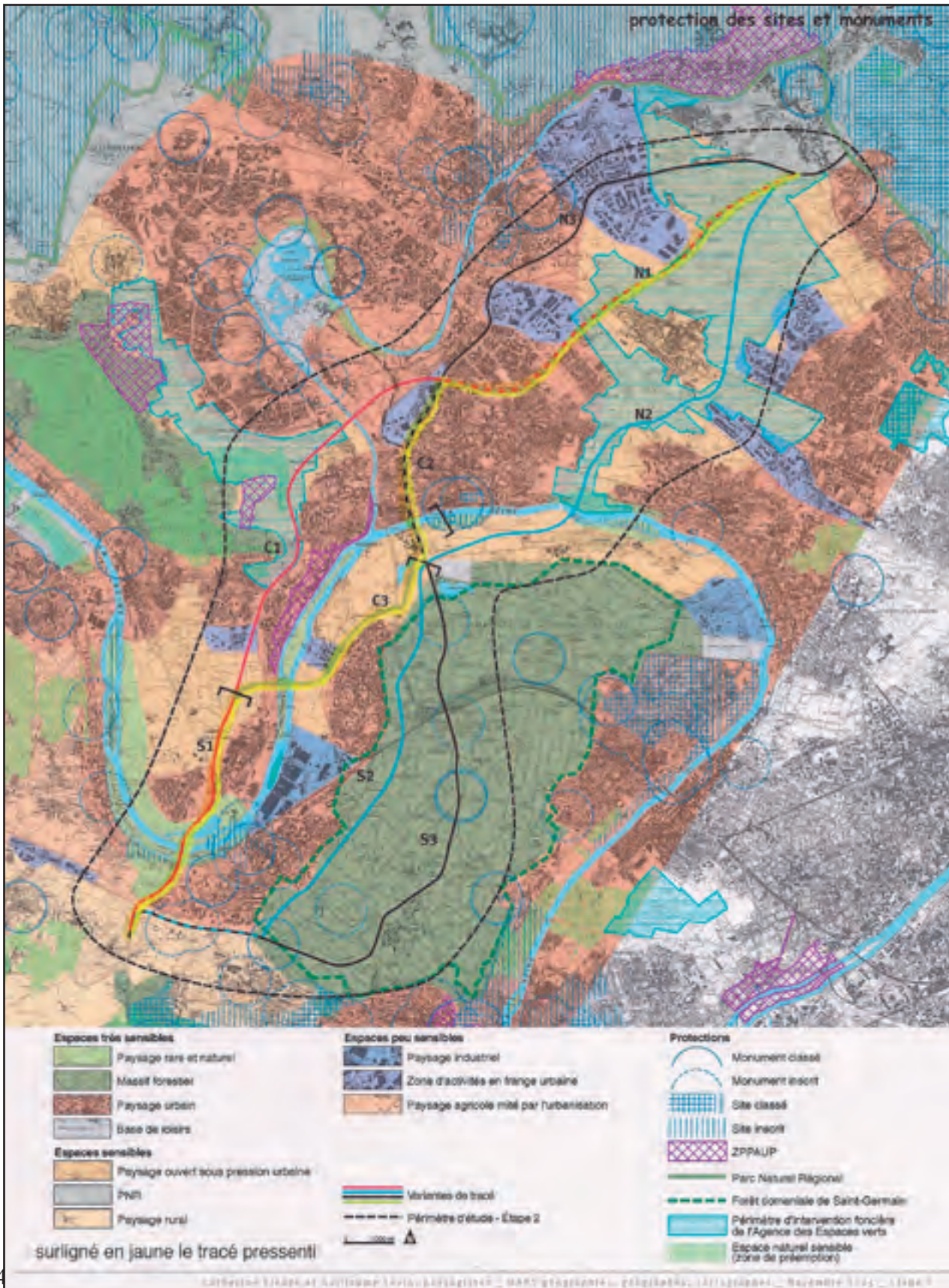
En parallèle il paraît aussi indispensable de réduire la circulation sur la 184 : passage à 2x1 voie avec aménagement urbain et piétonnier, site propre pour transport en commun, partage de la voie avec les cyclistes.»



Le tracé choisi avant 2005 pour ce segment de la Francilienne, à l'époque où l'autoroute s'appelait encore «A 88».

Par rapport à cette carte, le tracé de 2007 a évolué pour ne plus couper les espaces libres en leur milieu. L'affinage (en cours) promet une prise en compte des nuisances : on prévoit des merlons ou des parois anti-bruit certes mais aussi des tranchées couvertes ou des viaducs couverts.

1. in Brochure
CP Energies Ouest, 2006



Une voirie autoroutière de plus mais un tronçon nettement moins nocif pour les milieux traversés.

Pour ce projet de segment de la Francilienne, à l'issue du débat public qui a abouti au tracé retenu en 2007 -présenté ci-après et ci-contre en carte-, et alors que les détails de la réalisation ne sont pas encore affinés, il faut remarquer plusieurs éléments :

- tel qu'adopté, le tracé de principe évite la plaine de Maurecourt pour passer en secteur urbain, c'est un vrai signe de changement quant à la conception des autoroutes urbaines. Nul doute que les exemples de la rocade A 86 et du segment autoroutier payant d'A 14 ont influé sur la décision finale du tracé,

- le contexte environnemental et humain de la voie, plus large que le fuseau d'étude des variantes, a réussi à se faire prendre en compte dans la phase de réflexion sur la nature des ouvrages d'insertion de la voie. Les impacts «corrigés» concernent des secteurs bien plus larges que le fuseau d'étude.

Dans ce changement d'optique, plusieurs prises de conscience semblent apparaître :

- les populations demandent la mise en oeuvre

des éléments les plus innovants des projets routiers, afin de contrer l'augmentation continue des nuisances du bruit, de la coupure urbaine et de l'affaiblissement de la qualité de l'air.

Les représentants des communes savent désormais mieux évaluer les propositions faites et proposent des moyens pour rétablir un équilibre de vie dans leur commune,

- la maîtrise d'ouvrage devant ce rapport de force accepte mieux in fine les avis d'experts sur la dégradation des milieux que provoquent les voies autoroutières, et des avis des populations en place. On commence à reconnaître aux habitants un statut «d'experts en réalité locale» comme ont dit les suisses lors des concertations pour le Contournement de Genève (1993).

Ces positions interviennent alors que le maillage francilien s'est largement renforcé, que la fragmentation a augmenté. C'est reconnaître que les nuisances grignotent la tranquillité des pôles habités du périurbain, que les impacts cumulés augmentent, et il semble logique d'adapter les méthodes d'intervention.

On remarque cependant :

- que les mesures de réduction des nuisances envisagées sont encore en-dessous de ce qui

Carte des trafics (Codra in SCoT projet arrêté, 2010)
La RN 184 et le barreau de liaison entre la 184 et la RD 915 accueillent de forts trafics : plus de 30 000 véh./jour, voire entre 50 et 70 000 véhicules/jour. Ce sont des voies qui ne sont pas dimensionnées ni prévues pour cela.
La carte démontre aussi l'utilité des voies en rocade.

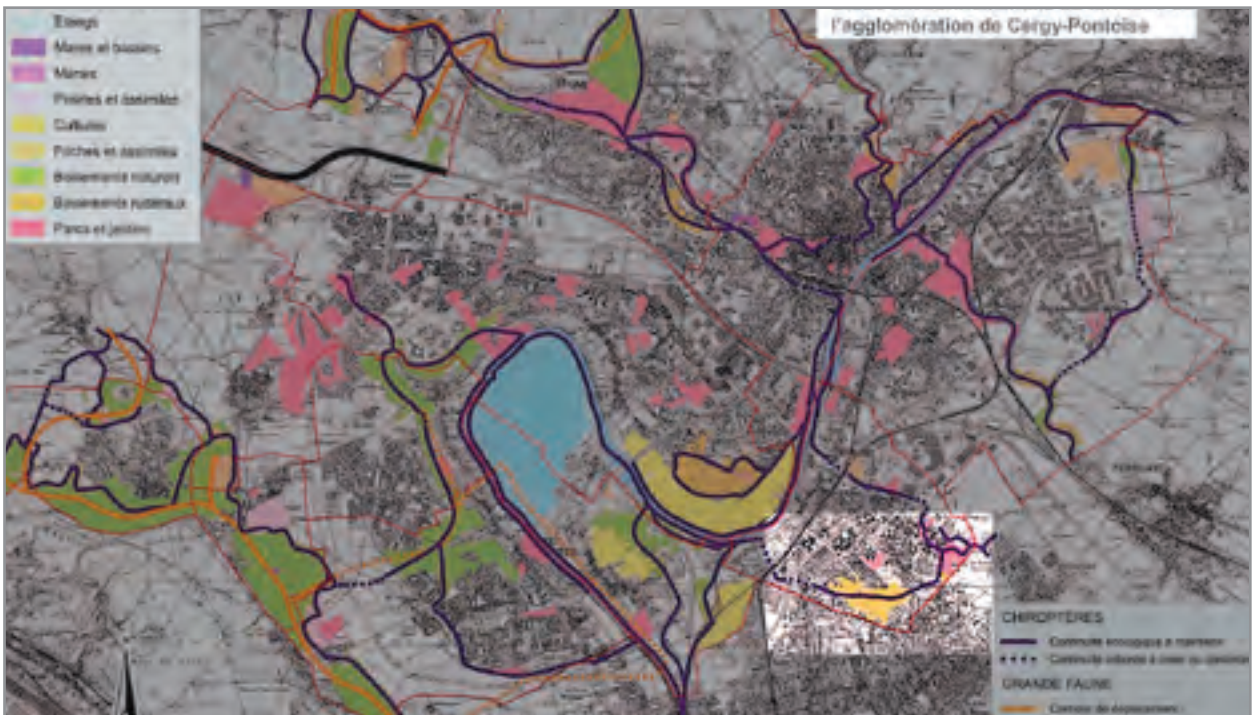




RN 184 à Eragny

Situation des 3 diffuseurs prévus

localisation d'une continuité écologique (chiroptères) à maintenir d'après le rapport d'Ecosphère, laquelle est reprise au Scot de Cergy-Pontoise



fut fait pour l'A 14 (mais c'est une autoroute au coût très élevé et son tarif est le plus cher de France) ou pour le contournement de Genève (gratuit) inauguré en 1993 (voir éléments descriptifs dans le rapport),

- que les espaces libres ont des valeurs dépendantes de leur contexte. Ainsi entre les espaces végétalisés protégés (qu'on évitera), ceux défendus parce qu'ils jouxtent des habitations (et des habitants) et ceux qui ne sont situés qu'entre des zones d'activités (comme la plaine de Pierrelaye), les valeurs affectées par l'étude de paysage vont decrescendo.

Les espaces naturels qui organisent une ossature et une continuité pour l'agglomération méritent une réflexion pour maintenir un réseau de tâches vertes capables de fonctionner ensemble du point de vue de la vie végétale et animale ; elle n'est pas toujours menée.

Dans cette même logique on constate que pour le maître d'ouvrage la Ceinture verte francilienne n'apparaît pas comme contrainte fixe pour économiser le sol et protéger l'activité agricole. C'est un concept qu'on laisse défendre par les acteurs locaux.

Pourtant le SDRIF de 2008 maintient la Ceinture verte francilienne comme un enjeu et rappelle le souhait de renforcer le réseau des espaces ouverts, il demande (et fait figurer sur les cartes) la consolidation des grandes pénétrantes agricoles et boisées.

Cergy-Pontoise applique cela dans sa démarche. Et reprend les idées, suggérées dans le SDRIF, de la réconciliation entre réseaux de transports, formes urbaines et espaces ouverts, ainsi que les principes de trafic automobile freiné et fluidifié, d'un meilleur partage modal de la voirie, notamment pour la réhabilitation de la RN 184.

Redonner forme d'avenue à la RN 184.

Il est prévu de réaménager la RN 184 une fois qu'elle sera soulagée du flux automobile -et du fort taux de poids-lourds- qui la transforme en cauchemar pour les habitants proches.

L'arrivée de la Francilienne permettra à l'agglomération de re-hiérarchiser de façon cohérente ses voies.

Cet avantage a été un bon argument pour décider d'accepter la voie nouvelle. Depuis les communes s'organisent par rapport à cette arrivée.

Dans son PLU (adopté en février 2011) Eragny esquisse le projet pour la RN 184 d'une «avenue de ville» qui pourra accueillir des commerces. Le petit transit local devrait rester consistant et la commune prévoit de sécuriser cinq traversées sur cette artère, dont celle du boulevard Charles de Gaulle qui traverse Eragny d'Est en Ouest et rejoint l'Oise. Cet axe vers la rivière prendra un statut de coulée verte et son itinéraire cyclable sera complété. La ville retisse ainsi un réseau maillé.



Le schéma pour la valorisation des paysages, et le développement des espaces verts. (source : PLU d'Eragny, projet de paysage de M. Collin et O. Munoz).



Carte provisoire d'étude concernant à Orgeval le départ du tronçon de la Francilienne (correspondant au tracé retenu en 2007). Ce document de travail présente les niveaux sonores et les protections qui sont envisagées.

On voit sur cet extrait que, malgré des mesures pour amoindrir ses effets pervers pour le fonctionnement des milieux, l'autoroute impactera le territoire traversé : elle consomme des espaces agricoles, boisés ou ouverts -c'est flagrant à hauteur de la zone d'échange d'Orgeval entre l'A 13, l'A 14 et la Francilienne- et produira au même endroit et ailleurs des effets coupure importants. Des mesures du rétablissement des continuités des espaces ouverts seront les bienvenues. Même si le plan montre une fragmentation plus faible qu'avec les autoroutes de génération 1970/1980, la voie prend une place certaine dans les territoires.



Ce plan, datant du Schéma Directeur de 2000 (désormais obsolète), montre bien le positionnement du V88 (en gros pointillé rouge) dans le contexte de l'agglomération : passage dans l'espace « libre » (agricole) dissociant du coup les pôles urbains des espaces boisés.

Au sud-ouest, il était prévu un raccordement au boulevard de l'Oise, autre large maille mais de petit transit local interquartier .

Ci-dessous vue sur la nouvelle route remplaçant le contournement V 88, et vue sur une route traditionnelle à hauteur d'une ferme-poney-club, le parking et la traversée aménagée à Boisémont.

Bois de l'Hautil et couloir agricole forment un superbe vis-à-vis pour les habitants des communes développées à l'ouest de la boucle de l'Oise et permettent de nombreuses pratiques de sport et de détente.



V 88, Deux fragments de routes innovants au lieu d'un contournement : faire la voie au coup par coup et selon la nécessité. Plutôt qu'une continuité du réseau rapide, la qualité du milieu de vie prime, une écoroute est prévue.

Dilemme entre développement et qualité de la vie, conflit sur l'espace : le cas du V 88

Un contournement de l'agglomération par une voie express figure depuis 1992 aux plans directeurs de Cergy-Pontoise. Le tracé de principe en a été inscrit au SDRIF de 1994. Seul avait été étudié et arrêté le tracé de la section sud-ouest -Cergy-le-Haut/A 104- et les emprises acquises. La suite du contournement -au nord et à l'est- n'a été qu'indiqué schématiquement sur les plans.

Dans le précédent Schéma d'agglomération, la section nord était notée comme devant faire l'objet d'une réflexion approfondie, elle soulevait plusieurs questions, notamment à cause de difficultés pour la traversée de la vallée de la Viosne. Nous ne traitons ici que la section sud-ouest, pour laquelle il y a eu tracé et études.

Dans le SCoT arrêté en 2010, le contournement disparaît en tant que tel, simplement remplacé par deux fragments pour une voie totalement différente d'une voie express. Le contournement faisait débat chez les habitants à la fois à cause de la qualité de vie, des paysages et des écosystèmes, la voie traversant en son milieu la partie ouest de la ceinture verte agricole de l'agglomération et les séparant des secteurs d'espaces naturels .

Ceux qui soutenaient la voie express - conçue pour écouler rapidement le transit interquartiers- exprimaient le souhait de soulager d'autres voies urbaines, notamment celles passant à l'intérieur des noyaux urbains de l'ouest. En effet pour ces petites routes, peu compatibles avec l'accueil du trafic de transit, l'augmentation du trafic est continue.

Autre argument en faveur de la voie, la dynamique de la continuité des grandes mailles rapides hors des secteurs habités, la voie étant programmée en même temps que la

Francilienne dans un système de réseau.

Les inquiétudes face à une telle réalisation sont liées à la dégradation du cadre de vie existant: atteintes immédiates et idée qu'à plus long terme, lors de la venue de l'A 104, l'entité Cergy-Pontoise s'efface devant l'engrenage de la circulation routière définissant un tissu et réseau de ville-métropole.

C'est un dilemme pour les habitants qui expriment différents points de vue dans le débat.

L'association de Jouy-le-Moutier «Collectif pour la qualité de la vie» défend les arguments suivants :

- la voie portera atteinte à la qualité de l'air,
- elle détruira la beauté des vues sur le couloir agricole, les fermes et les villages au-delà,
- une voie attirera plus d'automobilistes, et au lieu de soulager les autres axes, créera plus de trafic au détriment de la tranquillité des riverains, lequel trafic ira crescendo lorsque le contournement sera bouclé et que cette voie sera liée à la Francilienne
- la voie paraît incompatible avec la continuité écologique qui figure elle aussi aux Schémas directeurs.

A contrario, la voie est défendue au nom des équipements nécessaires pour aider la croissance (offrir la meilleure desserte possible pour développer les secteurs d'activités prévus aux plans d'urbanisme), et par les habitants de certaines des communes qui subissent le lourd trafic de transit.

Face au dilemme, la Communauté d'agglomération construit ces dernières années de façon prudente et pragmatique une réponse innovante sur le plan théorique et qui arrive à concilier la préoccupation d'amélioration du trafic avec celle du maintien des milieux naturels et du paysage/cadre de vie des habitants.

Retour en arrière : Le projet de 1996

Tel qu'il figure et est décrit au plan d'urbanisme de 1996, le projet de la section ouest met en oeuvre un ample ouvrage de contournement autoroutier : une 2x2 voies encaissée (lutte contre la nuisance bruit, avantage d'un passage de voies transversales par au-dessus et équilibre déblais/remblais). C'est typiquement une forme forte de voie qui prend position sur le terrain, en prémisses à la ville, neutralisant le paysage préexistant et présageant la survenue prochaine d'urbanisations autour.

Une première modification intervient avec l'étude de 1999. L'infrastructure potentielle reste une 2x2 voies mais est phasée dans un premier temps à 2x1 voie sur tout le linéaire. Et, pour «optimiser» le coût, des mesures de compactage sont décidées : pas de réserve d'emprise pour une dénivellation ultérieure des giratoires, réduction de la taille des giratoires et des accotements (fixés désormais à 4 m). La configuration en dénivelé est maintenue

sur la majeure partie du tracé pour rétablir les communications en séparant les flux.

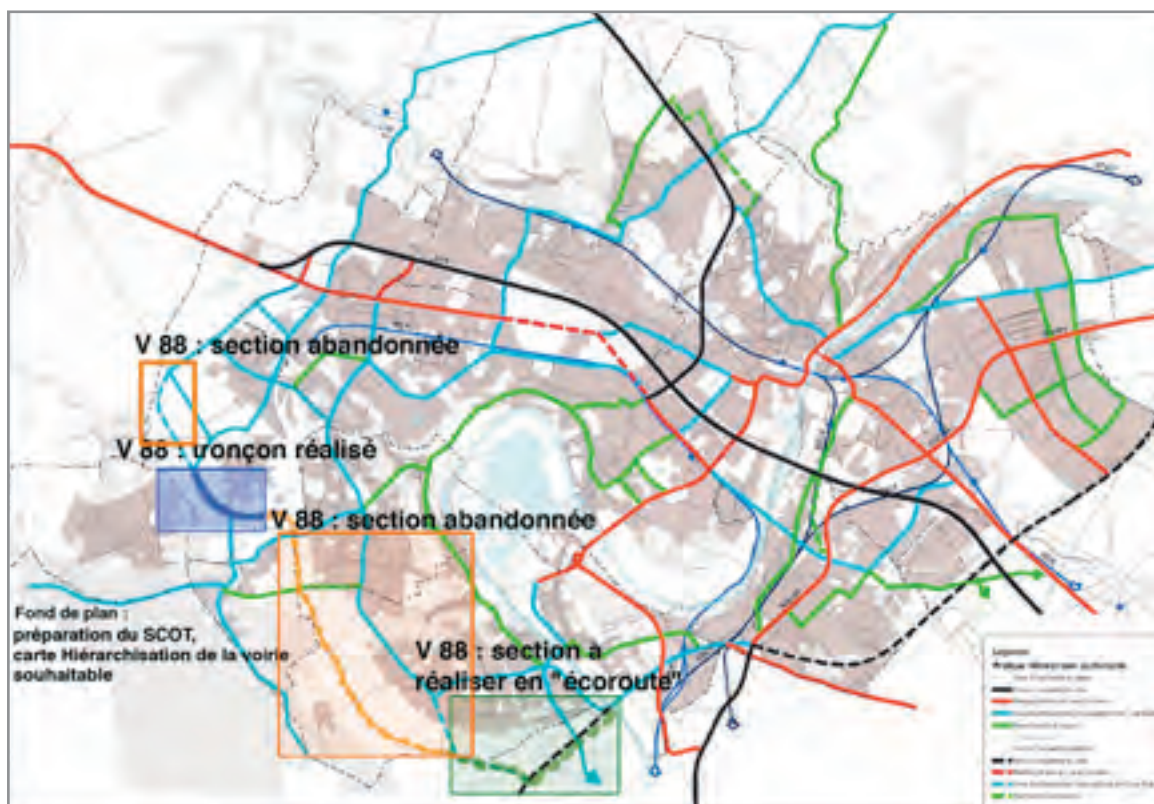
Même de cette façon le projet étudié (présenté page ci-contre en plan et en profil) préoccupe de nombreux habitants : c'est une fragilisation forte de l'agriculture, du paysage quotidien qu'ils habitent et l'arrivée du bruit routier.

La continuité d'espaces ouverts entre le PNR et l'Oise (et la Seine) semble condamnée à disparaître.

Et compte tenu de l'évolution des idées dans les années récentes vis à vis des infrastructures routières, le projet ne semble plus de son époque. Les inquiétudes concernant cette voirie touchent progressivement plus que les seuls habitants de proximité de la voie.

Evolution progressive du gabarit et du tracé: changement de physionomie pour la section nord-ouest

Deux sections du V88 sont cependant jugées indispensables pour le bon fonctionnement



Sur le projet du SCoT de l'agglomération montrant la hiérarchie des infrastructures, ont été ajoutés les tronçons du V88 : en bleu, ce qui est réalisé, en orangé la large part de tracé abandonné, en vert ce qui donnera lieu à un programme intégré d'une route, d'un corridor écologique et de travaux de consolidation des pentes et de gestion écologique des eaux.



Section réalisée : la nouvelle route se situe dans l'emprise acquise pour le contournement V 88 mais ressemble aux petites routes de campagne traditionnelles. Le giratoire est sobre, les boisements sont reconstitués de part et d'autre, des cheminements -piétons, cyclistes et faune- et des accès agricoles sont étudiés.

La voie libère les deux centres des pôles urbains de Menucourt et Courdimanche du trafic de transit (automobilistes circulant entre l'A 15 et les communes cergyptoines de l'ouest), tout en drainant vers l'A 15 les habitants de l'ouest.



de l'agglomération : au nord-ouest, pour désencombrer l'intérieur des villages de Courdimanche et Menucourt, au sud-ouest parce que le boulevard de l'Oise s'arrête en cul-de-sac à Jouy-le-Moutier, et que cette commune aura besoin d'être articulée au réseau routier pour mener à bien des projets de développement économique déjà entérinés.

Pour faire la voie au nord, on décide de revoir encore à la baisse le programme et ses caractéristiques et d'une intégration plus poussée.

La V88 au nord se réduit à un court tronçon (entre la V51 et la RD 22, soit entre Courdimanche et Menucourt) et devient une simple 2x1 voie. La route compose avec la géométrie du sol et instaure un rapport de respect avec l'identité des bourgs existants. Ainsi un giratoire qui était prévu ailleurs est finalement positionné sur la rue de la Côte des Auges qui liaisonne directement Courdimanche et Menucourt .

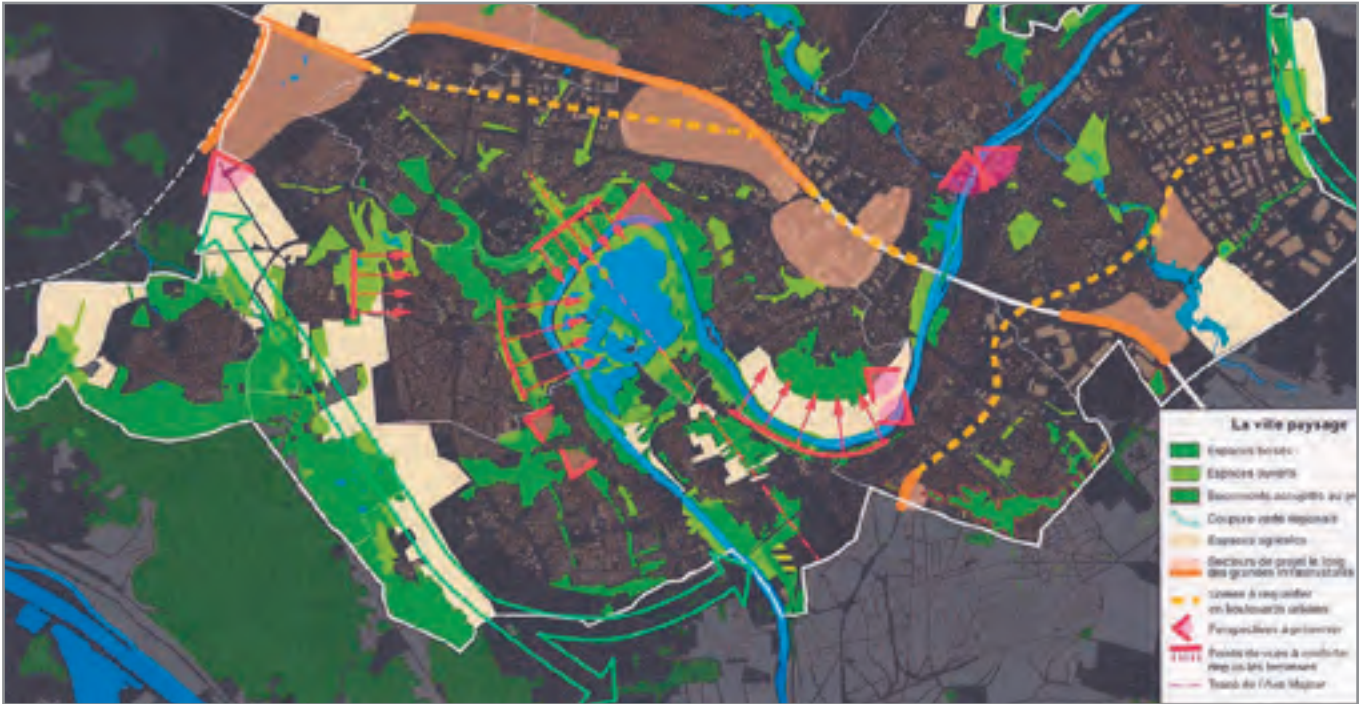
Ce nouvel aménagement est peu perturbant puisqu'il ne change pas les repères et se contente d'ajouter un giratoire enfoncé et enherbé, petit et discret. Les usages perdurent aussi. La route de Sagy à Poissy devient un agréable chemin de promenade et un itinéraire

cyclable, les boisements sont reconstitués entre le chemin et la nouvelle route. Ces circulations et passages sont calculés utiles pour la faune et la vie sauvage. Comme systématiquement dans l'agglomération, les chemins piétons et les trottoirs -soit en terre soit imperméabilisés- qui unissent les communes sont largement dimensionnés. Enfin ce nouveau fragment nord d'évitement des centres des bourgs s'accompagne d'accès agricoles.

Bien évidemment la capacité à écouler du trafic est moindre. Manifestement, il a été décidé que le secteur considéré n'avait pas la capacité à absorber plus de circulation automobile, plus d'emprise routière et plus de grande infrastructure.



Le nouveau giratoire vu depuis la rue de la Côte des Auges en venant de Menucourt et en arrière-plan les toits de Courdimanche. 135



136 En haut, extrait du plan du Padd (projet d'aménagement et de développement durable) du SCoT, arrêté en 2010, qui développe une stratégie pour «conforter la qualité de l'agglomération en tant que vecteur d'identité et d'attractivité du territoire». Cette vision met en scène les thèmes forts porteurs d'avenir et les contraintes issues de la problématique Ecologie et développement durable. Ainsi le Padd indique à l'ouest le maintien d'un couloir agricole, lieu de la coupure verte régionale -longue flèche verte- laquelle figure au SDRIF-. Il confirme le statut de transition entre l'urbanisation et les bois classés en Znieff de l'Hautil, et de lieu des promenades douces que l'agglomération a facilité par des aménagements de larges trottoirs.

Et l'équilibre aujourd'hui des usages des voiries dans le secteur montre la pertinence de l'analyse.

Cette voie montre l'exemple : les centres des bourgs sont soulagés sans modifier l'ambiance, sans effet coupure et en valorisant les deux pôles de Menucourt et Courdimanche, qui ont des accès adaptés à leur caractère.

La voie pourra s'articuler avec le C13/F13, (barreau Mantes-Cergy, voie actuellement suspendue car sensible -passant par le PNR et des vallées-, voir plus loin) ce qui maintient la possibilité (inscrite au schéma directeur de la ville nouvelle) de développer alors un grand secteur de projet bien desservi au nord-ouest par le C 13 et bordé au nord-est par l'A 15.

Abandon du tronçon central

Le projet arrêté en juin 2010 pour le SCoT de Cergy-Pontoise fait disparaître du document

d'urbanisme d'agglomération la partie du V88 qui aurait assuré la continuité nord/sud de la voie (entre la RD 922 et la limite sud de la commune de Jouy-le-Moutier).

L'option aura des effets par rapport aux flux de trafic automobile dans l'ouest de l'agglomération puisqu'elle empêchera le transit, qui risquait d'être en constante augmentation.

La stratégie d'urbanisme est tout aussi importante pour installer la «ville-paysage» que décrit le SCoT (voir carte page ci-contre).

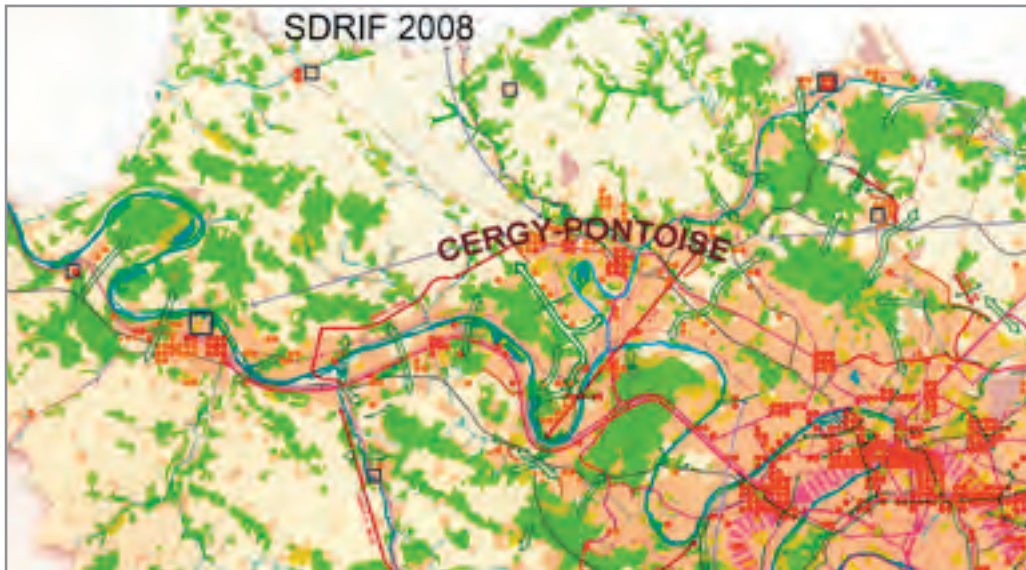
L'agglomération incorpore ainsi une réflexion de paysage, basée sur les atouts de qualité de vie ressentis par les habitants et sur les données de la géographie -le contrefort des bois de l'Hautil formant avec la plaine agricole un vis-à-vis de nature tout à fait remarquable- est désormais sécurisé comme image-clé d'une ville-paysage.



page de gauche et ci-contre, diverses vues sur le couloir de plaine agricole et les voies qui le traversent.

La carte à l'extrême gauche fait apparaître la coulée verte qui sépare Vauréal (au nord) et Jouy-le-Moutier au sud qui articule la forêt de l'Hautil et la vallée de l'Oise et par laquelle un continuité écologique est possible





En haut et au milieu deux cartes du SDRIF de 2008, la carte générale et celle indiquant à la fois les cohérences à maintenir pour respecter le schéma des espaces agricoles, boisés et naturels (grandes flèches jaune) et les espaces à pérenniser en tant qu'espace ouvert. En rose vif, à côté de l'Oise le col de la boucle sur Neuville -là où des ENS (espaces naturels sensibles) font l'objet d'un programme d'acquisition et d'aménagement. Les continuités agricoles ou boisées à préserver sont exprimées par les flèches rouges. Ci-contre la carte Ville-Nature du SCoT de Cergy-Pontoise montrant en traits violet les continuités écologiques à maintenir pour la faune volante et en trait rouge les corridors de déplacement des mammifères (plein ou tireté, s'il est irrégulier).



Enfin c'est par rapport aux écosystèmes la possibilité de maintenir -par cette zone tampon- les qualités de la Znieff de la forêt de l'Hautil.

Cette partie centrale, long rectangle irrégulier dans sa largeur, s'il avait été occupé par une voirie structurante, aurait créé un linéaire de blocage pour les déplacements de la faune (oiseaux, insectes, petite et grande faune), il aurait aussi fragilisé la partie résiduelle de surface agricole, et eu un impact important pour la diversité des milieux.

C'est donc une évolution radicale de l'affectation du sol et du paysage qui est évitée grâce à l'abandon du tronçon central. L'espace naturel devient partie intégrante de l'espace habité.

Une écoroute -réflexion intégrée et projet ambitieux- remplace désormais le tronçon sud du V 88

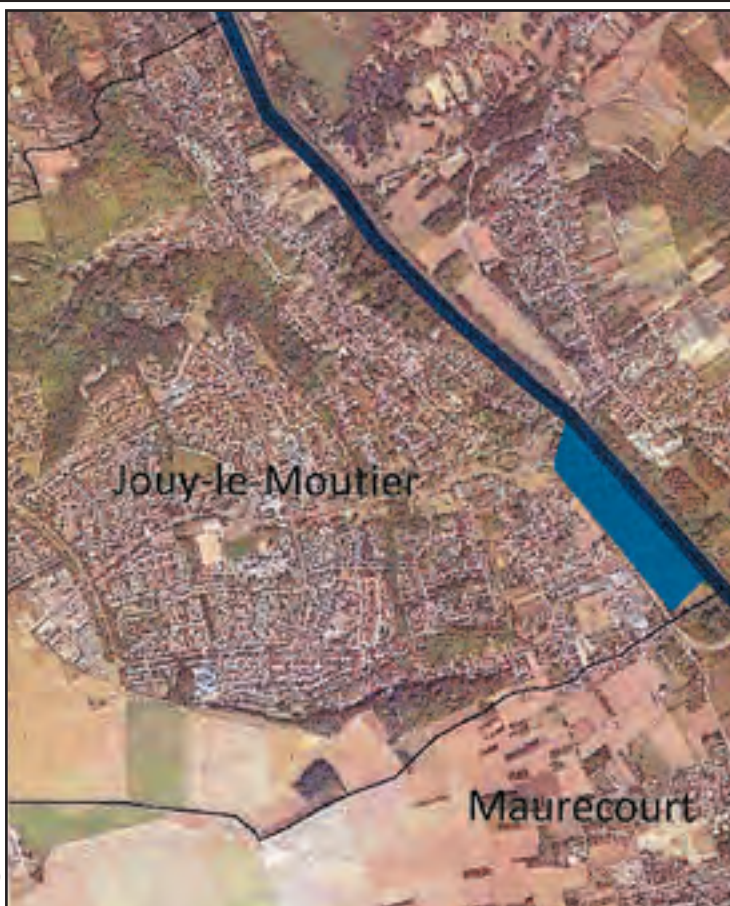
Entre le bas de Jouy-le-Moutier et le secteur urbanisé de Maurecourt (commune limitrophe de Cergy-Pontoise et située dans le département des Yvelines) existe un couloir est-ouest qui prolonge la coulée nord-sud liée au Vexin.

Occupé par l'activité agricole, large de plus de 300 m, allant jusqu'à l'Oise et fragilisé par sa situation urbaine, cet espace est un enjeu d'environnement manifeste. Il a été âprement défendu contre le projet de l'A 104 dont un des tracé prévoyait un temps le passage ici. Le tracé retenu depuis pour l'A 104 épargne la plaine de Maurecourt.

Ce couloir qui s'appuie sur la grande pénétrante agricole venant du Vexin Français, représente une continuité agricole majeure à maintenir. Elle est indiquée au SDRIF de 2008 et est aussi intégrée dans les documents d'urbanisme locaux. Elle figure dans la carte «La ville nature» du Padd de l'agglomération qui précise les continuités écologiques où la faune volante (chauve-souris, oiseaux, papillons) et les mammifères devraient trouver de la nature.

La communauté d'agglomération prévoit de maintenir ce couloir et de ne plus créer qu'une courte route de moindre débit longeant approximativement la limite sud de Jouy-le-Moutier, en la raccordant au Boulevard de l'Oise (voie urbaine desservant les pôles





En haut, carte du Scot -la ville mobile et accessible- montrant en schéma le tracé de l'écoroute de l'Oise, qui intègre des exigences en terme de transparence écologique en cohérence avec le corridor écologique et de gestion intégrée de l'eau pour limiter les ruissellements et les risques de pollution.

En bas, Proposition par le bureau d'étude Urban-Eco (2010) de création d'une zone humide à Jouy-le-Moutier pour la gestion des eaux de ruissellement.

Sur ce site, «*actuellement composé de formations végétales ordinaires (aulnaie-frênaie et chênaie-frênaie dégradées, boisement planté de fruitiers, friche herbacée complantée, végétation de berme herbacée, prairie mésophile fauchée, culture et végétation hydrophile des fossés)*» il est proposé un volume potentiel de 55 000 m³ de captage des eaux de pluie, la valorisation des milieux naturels, des lieux de promenade et découverte de la nature au contact de l'Oise. La zone humide de plaine alluviale contiendrait des formations d'intérêt ornithologique notable : un marais alluvial, un plan d'eau et noue de rétention, des haies, des cheminements dont certains sur platelage (source diagnostic et suggestions Urban-éco).

urbains) et au pont sur l'Oise (D55A), et surtout elle souhaite par ce projet faire une valorisation du cadre de vie dans cet endroit en augmentant son patrimoine d'espaces de nature et les services pour les habitants. La création de cette voie n'aura pas les impacts qu'une voie autoroutière large et longue aurait eu sur le corridor, tout en articulant le parc d'activités des Forboeuifs au réseau routier structurant, une des données du programme mais pas la seule.

Le projet d'écoroute est bâti en respect du corridor.

L'emprise pour le V88 avait été acquise sur les communes de Jouy-le-Moutier et Maurecourt, longeant les lignes à haute tension (63 KV).

Le projet prévoit de réduire considérablement la partie affectée à la circulation routière et de distribuer le surplus entre différents éléments : circulations douces, le corridor écologique/passage pour la faune -le sécurisant pour l'avenir-, et la gestion intégrée de l'eau pour limiter les ruissellements et les risques de pollution. Enfin, ce projet intégré règle la question locale des pentes et risques naturels. Une meilleure relation à l'Oise, à la nature et aux espaces de promenade en découlera.

Le référentiel du Setra et la démarche «Route durable» du Conseil général du Nord, analysés par le bureau Urban-Eco (auteur également de propositions pour la zone humide) ont nourri le diagnostic préalable (pour identifier les enjeux et déterminer le profil développement durable de la route), et neuf objectifs sont retenus.

Les enjeux définis visent la cohérence de la route avec le territoire et les projets à venir, avec la limitation des nuisances (sonores, pollutions, GES, pollutions lumineuses), un coût équilibré et un entretien facile, éventuellement l'emploi de matériaux novateurs, des mesures en faveur de la multimodalité, et le respect de l'environnement -corridors écologiques, gestion de l'eau, préservation du grand paysage-.

Faire la route autrement s'impose :

Une route importante passant au milieu du corridor équivaldrait à lui signifier une mort prochaine, et une route bruyante près des habitations est autant inenvisageable.

C'est donc fort de l'exemple du tronçon nord et avec l'objectif d'aller plus loin par

l'intégration d'éléments supprimant les nuisances et améliorant localement le territoire qu'est envisagé ce nouveau barreau routier.

La route sera accompagnée par :

- un corridor herbacé, sur la bordure sud de l'écoroute (sur Jouy-le-Moutier et Maurecourt), contenant une mosaïque d'habitats (prairies, haies, bosquets et vergers), afin de permettre les déplacements de la faune et contrecarrer l'artificialisation du secteur,

- un traitement pour l'enjeu pente,

- et une proposition de création de zone humide dans le lit majeur de l'Oise en aval du ru de Glatigny (Jouy-le-Moutier) pour la gestion des eaux pluviales de ce secteur.

Un problème de débordement existant, la zone humide permettra de limiter les écoulements, tout en épurant les eaux de ruissellement en provenance des zones agricoles et des secteurs urbanisés, et en apportant une diversification des milieux naturels appréciable dans la boucle de l'Oise, principal corridor écologique pour une variété d'oiseaux.

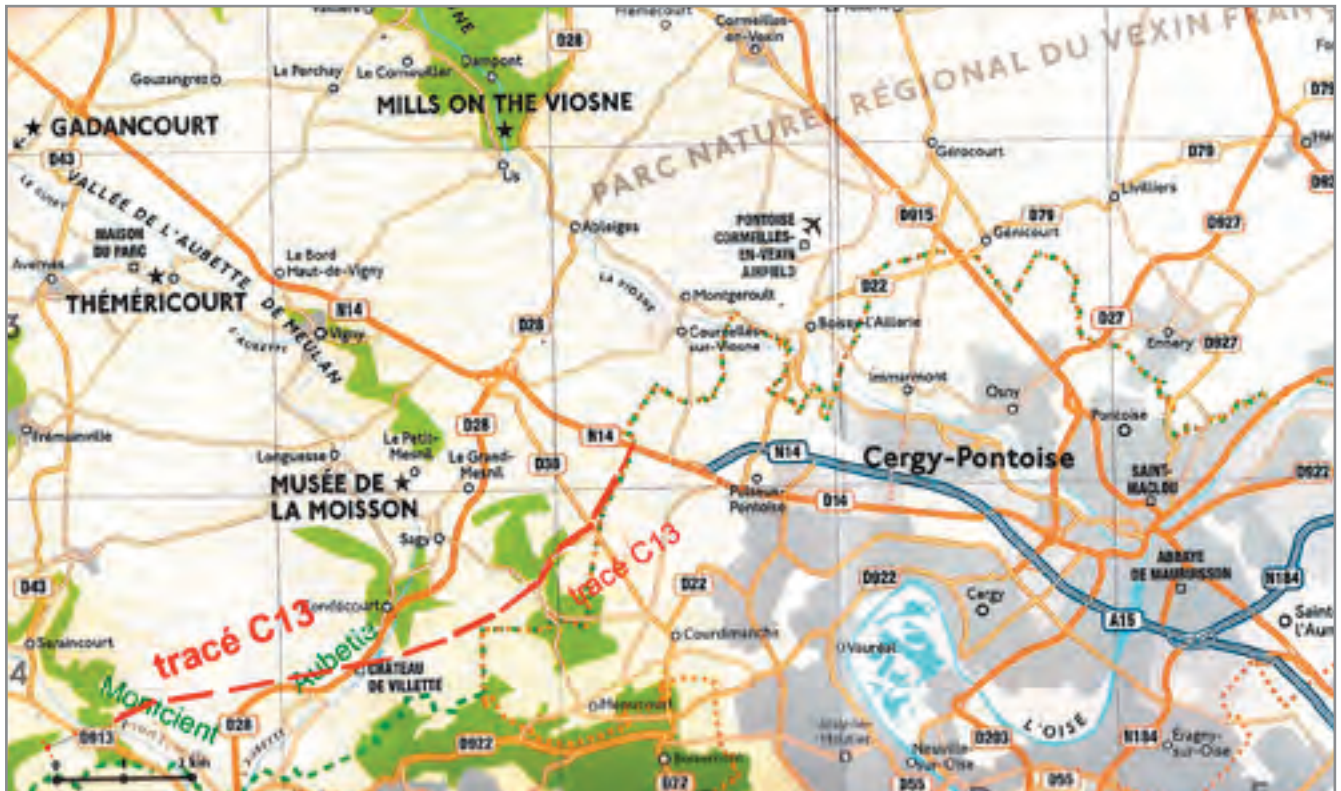
L'écoroute, voie modèle car adaptée à la capacité d'absorption du site ?

Cette opération préparée par la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et la commune de Maurecourt, pourrait bien être exemplaire :

- la sécurisation des corridors écologiques prévus au SDRIF est encore extrêmement rare, un tel exemple intégré mérite d'être connu par d'autres, en Ile-de-France où les départements réfléchissent déjà à la problématique, et ailleurs.

- elle prouve qu'il faut ne pas amalgamer la «grosse route» *qui fait du bruit, qui pue et qui pollue* (comme il est de coutume de dire) et les petites artères prises dans un dispositif de circulations mixtes. Ces dernières apportent aux habitants, dans un registre contemporain, plus d'avantages que de nocivité et plus de compatibilité avec l'environnement.

Des opérations intégrées et qui adaptent les paramètres routiers avec la capacité d'absorption d'un site, sont très évidemment à populariser, pour que soient revus dans un tel sens, les projets de voies préjudiciables à l'environnement urbain.



C13/F13, localisation schématique du tracé (différentes variantes étudiées, voir ci-dessous) -partie Meulan/ Cergy-Pontoise- passant les vallée de la Montcient et de l'Aubette et aboutissant à la RN 14.
 Les hypothèses de branchement sur la RN 14 (dossier DDE des Yvelines, 2005) selon les différentes variantes. La variante V1 emprunte le tracé le plus bas avec une déviation de Tessancourt et un long viaduc sur l'Aubette puis coupe le vallon de Saillancourt pour aboutir au niveau du faisceau de lignes HT. La variante V4, la plus haute, traverse franchement l'espace du plateau agricole du P.N.R.

LE C13/F13

Une liaison entre l'A 13 et l'A 15, mais un projet autoroutier impactant pour l'environnement et cisailant le paysage, mis en sommeil depuis le Grenelle.

Barreau Mantes/Cergy, éléments concernant l'ensemble de la liaison ¹

Cette autoroute est envisagée dans une double optique :

- construire un maillage autoroutier complet en région Ile-de-France, et pouvoir ainsi passer plus facilement de l'une à l'autre autoroute rayonnante (d'A 13, autoroute de Normandie à l'A 15) et d'une autoroute rayonnante à une rocade (de l'A 15 à la Francilienne ou à l'A 86), ce qui raccourcirait les distances dans la région, et permettrait une meilleure irrigation du territoire depuis Roissy notamment,

- décharger l'A 13, autoroute souvent embouteillée, notamment pour les retours de week-end, pour mieux distribuer les trafics et faire circuler une quote-part des automobilistes et du fret par l'A 15, autoroute moins chargée dans la couronne la plus éloignée du centre parisien.

Le tracé envisagé est globalement parallèle à la Seine et partant de Mantes, arrive au nord de Cergy-Pontoise sur Pontoise-Puiseux, se raccordant alors à l'A 15/RN14.

Mais ce projet autoroutier pose problème, car son tracé intercepte les vallées de deux petits affluents de la Seine : la Montcient et l'Aubette. La topographie détermine un nombre limité de possibilités et les milieux, ainsi que le PNR sont autant de contraintes.

La voie a donné lieu à plusieurs variantes, sans

que se dessine une solution capable d'éviter toutes les embûches du secteur.

En 2005, elle était envisagée sous forme d'une 2 x 2 voies (chaussées de 7 mètres séparées par un terre-plein-central de 3 mètres, chaque chaussée étant bordée d'un accotement comprenant une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m), ayant un statut d'autoroute ou de voie express et répondant à la norme ICTAAL L2 avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h.

En 2007 le projet a été revu à la baisse, la partie la plus à l'ouest formant liaison avec Mantes-la-jolie étant abandonnée et les études de la voie étant réorientées vers une 2 x 1 voie.

extraits du dossier de 2005 :

« *Le diagnostic environnemental a mis en évidence la densité des contraintes qui existent à l'intérieur de la zone d'étude, inscrite pour une grande partie dans le PNR du Vexin Français .*

La recherche des fuseaux a été faite dans l'hypothèse d'une infrastructure à 2 x 2 voies. Cette solution maximale permettra d'identifier les fuseaux de moindre impact ...

Deux fuseaux de passage ont été déterminés successivement en prenant en compte l'environnement. ... Les contraintes (concernant les patrimoines culturel et naturel, les captages d'eau potable, l'urbanisation, etc) seront évitées ou abordées avec le souci de minimiser les perturbations (PNR, vallées)».

Des difficultés sont claires d'un point de vue topographique : franchissement de la Seine à l'ouest de Mantes, contournement Follainville-Dennemont, franchissement de la Montcient et de la vallée de l'Aubette. On y répond par de longs viaducs prévus pour enjamber la déclivité et du paysagement. Ainsi vallée de la

1. D'après Liaison C13/F13 Etudes complémentaires aux études préliminaires, rapport d'étape-phase 2, Type de route et grandes options d'aménagement, DDE des Yvelines, ISIS, ERA Ingénieurs conseil, mai 2005 et nouvelles propositions, 2007



En haut le patrimoine des monuments, des paysages (vallées) et des espaces de nature (PNR) qui constituent autant de difficultés dans le choix d'un tracé pour le C13. Les grandes tâches rouge et violette correspondent à l'agglomération de Cergy-Pontoise.

En bas, en rose, l'un des sites de grand projet de l'agglomération qui se trouverait bien desservi par le C13 et qui deviendrait aussi l'une des composantes du paysage d'entrée de ville (sur fond de plan ancien des grands projets -en jaune en cours, en rose à moyen ou long terme-).

Montcient : quatre viaducs dont deux de 550 m, un de 700 m et le dernier de 950 m,
Vallée de l'Aubette : un viaduc de 450 m.

Le projet de 2005/2007 prévoit une étude d'insertion des ouvrages par les équipes de concepteurs -BET, architectes et paysagistes- et une concertation entre maîtrise d'œuvre, collectivités et organismes concernés afin de définir une qualité esthétique de la voie et de répondre aux problèmes d'environnement, et tenir compte du site protégé du P.N.R. « *Le rôle de l'architecte sera primordial, en effet, les partis architecturaux retenus devront être intégrés très en amont dans les études, les choix étant déterminants au niveau des coûts d'une part et de la qualité visuelle du projet d'autre part* ».

Le projet n'en pose pas moins des questions tant sur l'aspect général -sa présence et l'effet coupure important qu'il génèrera dans le territoire du PNR- que dans ses aspects ponctuels -franchissements, ouvrages routiers (diffuseurs)-.

L'impact visuel et les atteintes à l'environnement ne pourront être totalement maîtrisées et sont à craindre, ponctuellement pour les milieux proches des cours d'eau, et de façon plus générale probablement pour la circulation des espèces (même si les viaducs sont plus favorables à la vie sauvage).

Les quatre variantes envisagées présentent toutes des incidences sur le paysage, le fonctionnement écologique des lieux et sur le réseau hydrographique.

Arrivée sur Cergy-Pontoise, des enjeux d'intersection du corridor écologique et d'entrée de ville.

La voie se brancherait à la RN 14 au nord de Cergy-Pontoise. Un diffuseur complet est prévu.

Selon les variantes, l'arrivée serait plus proche de la limite de l'agglomération (en se raccordant à proximité des lignes HT, près du Boulevard des Navigateurs) ou plus au nord, passant dans le plateau du P.N.R. Soit elles mordent sur l'agricole soit elles entaillent les vallées.

Ainsi la variante 2 permet, pour le raccordement sur la RD 14, d'éviter un

passage délicat au niveau de Saillancourt. Elle se rapproche de la RD 28 au niveau de Sagy et facilite l'intégration d'une partie de la RD 28 actuelle dans la future liaison.

La variante 3 recherche un meilleur passage pour la vallée de la Montcient et le raccordement à la RN 14 à l'ouest de la Villeneuve St Martin afin d'éviter le franchissement de l'Aubette,

La variante 4 propose le passage le plus au nord profitant de la trouée créée par les lignes à HT. L'échangeur E éloignerait la voie de Cergy-Pontoise et surtout serait très coupante pour le PNR, d'autant qu'il faudrait prévoir une mise à niveau de la RN 14 aux normes ICTAAL

Quelque soit la variante retenue, en l'état du projet, l'impact paysager et écologique resterait important.

Ce projet est désormais mis en sommeil.

S'il resurgissait, la nature -forme et capacité- de la route et des ouvrages devrait être fortement révisée à l'aune de l'après-Grenelle. Seule une refonte totale du projet (et peut-être des options lourdes financièrement) pourrait en faire une voie moins nocive pour les milieux fragiles traversés.

Sans entrer dans l'analyse du projet lui-même (qui ne concerne que très partiellement la communauté d'agglomération), on peut souligner **les effets que C13 induirait sur l'agglomération elle-même**, si la voie était réalisée telle que prévue actuellement :

- Un très important effet coupure dans le PNR et au niveau du corridor nord/sud qui liaisonne actuellement le PNR avec l'Oise et avec la butte de l'Hautil, puisque celui-ci serait sectionné. Signalons aussi un cône de vue perspective sur ce corridor qui est mentionné au Padd et qui serait aussi menacé par la voie. Les moyens d'y pallier semblent être l'enfouissement de la voie sous le corridor écologique ou le viaduc aérien qui libère le sol réel pour le passage de la vie sauvage (mais qui serait voyant surtout à l'échelle de très petites vallées).

- l'ouvrage diffuseur se nouant à la RD 14 risque de devenir un signe visuellement fort



Autoroute concédée A 65 (Pau/Langon -vers Bordeaux-), dite Aliénor.

Ouverte en 2010, cette autoroute n'a pas encore trouvé son public, le taux de fréquentation est de moitié en-deçà des prévisions. Des efforts sur le plan de l'environnement sont revendiqués : nombreux passages à petite et grande faune (comme sur la photo du milieu) ouvrages hydrauliques et bassins de rétention d'eau (photo du bas), haies arbustives, ...pour une réalisation globalement très coupante.

Du point de vue du paysage, certaines séquences montrent d'agréables traversées boisées, mais le Béarn, les paysages du PNR, ressortent affaiblis par les données stéréotypées du programme autoroutier.



Les sites touristiques des Pyrénées sont rapprochés d'une clientèle potentielle (parisienne, toulousaine ou bordelaise) mais au prix d'une consommation d'espace et d'un effet-coupure très impactant.

146 Ne faut-il pas, pour des cas similaires, adapter le programme aux enjeux actuels de la sauvegarde de la biodiversité et des identités de paysage, faire plus modeste ou se rappeler des objectifs des parkways américaines des années 1920 ... ?

-technique et routier- placé dans un lieu charnière, entre la ville et le PNR. Une étude spécifique serait nécessaire car il ne suffit pas uniquement de prévoir un traitement soigné. Etant à l'entrée de ville et à l'entrée du corridor, il faudrait plutôt penser «effacement» réel de l'ouvrage pour le paysage et rétablissement des connexions biologiques (qui posent déjà problème à proximité, sur l'A 15).

La communauté d'agglomération considère (dans le SCoT) ce projet tout à fait utile au développement de l'agglomération, mais annonce qu'il serait nécessaire de définir les modalités d'intégration urbaine et paysagère de cette liaison, qu'il faudrait à cette occasion rationaliser l'échangeur 13 (de l'A 15 avec la RN 14) et qu'il faudrait aussi, comme pour toute grosse infrastructure, assurer la transparence écologique des ouvrages en identifiant les continuités écologiques à conserver ou restaurer.

Le débat national d'aujourd'hui sur de tels barreaux autoroutiers.

Le projet de C13F13 rentre dans une catégorie de projets que toutes les régions ont dans leurs cartons, pour augmenter le réseau des mailles rapides. Ces projets, dont certains ont été récemment réalisés (ci-contre A 65), ont pour eux un argument gain de temps sur des parcours entre pôles éloignés mais coûtent cher. Leur rentabilité n'est ni certaine ni prouvée, car il semblerait (articles de presse) que ces barreaux subissent la concurrence d'autres parcours autoroutiers existants et n'obtiennent pas suffisamment de clientèle régulière.

Citons comme cas d'exemples : l'autoroute (gratuite) du Massif Central : A 75 dont le rôle de délestage par rapport à l'A 6 a déçu, l'A 14 (conçue) peu empruntée car jugée trop chère, la très récente A 65¹ dite Aliénor (Pau-Langon, voir ci-contre), conçue, jugée très nocive par les écologistes et dont la fréquence d'utilisation déçoit nettement.

Pour ces autoroutes, onéreuses pour les

départements ou les régions, des efforts ont été fait pour moins nuire aux paysages et aux écosystèmes (certains bilans sont plutôt satisfaisants, ceux de l'A 75 et l'A 14 notamment, Aliénor continue à être critiquée par de nombreuses associations de protection de la nature pour l'effet coupure majeur par rapport au massif des Landes même si elle est dotée de nombreux passages à faune).

Faut-il, lorsqu'une autoroute multiplie les signes d'engorgement en périodes de pointes ou pour gagner quelques dizaines de minutes (voire même 50 mn sur le trajet Pau/Bordeaux via l'A 65), se dépêcher de penser nouvelle autoroute sans chercher d'alternative ?

La forme autoroutière n'apparaît pas toujours appropriée. Pas de garantie d'une rentabilité satisfaisante et des effets nocifs pour l'environnement. Même un programme ambitieux de mesures de rétablissement ponctuel et de 1% Paysage et développement n'évite pas toujours l'effet barrière des emprises autoroutières, l'affadissement des paysages et la fragmentation des territoires.

Les régions et collectivités locales sont tentées d'aider au financement de ces infrastructures, pour permettre le désenclavement, booster leur économie ou le tourisme ; mais les études d'évaluation (notamment celles de l'A 75) montrent qu'il faut accompagner d'autres mesures l'effet d'entraînement directement lié au 1% lié à la grande voirie.

Les bonnes articulations autoroutières ne sont pas suffisantes à provoquer par elles-mêmes un essor, et par rapport à des projets de développement, la réponse pertinente en matière d'accessibilité mérite une réflexion comparative sur les modes qu'il faut nourrir par la connaissance des solutions alternatives.

1. A 65 relie Langon à Pau (et les autoroutes A 62 Bordeaux-Toulouse et A 64 Tarbes-Bayonne). Le projet et la réalisation (groupe Eiffage) ont eu lieu de 1996 à 2010.

BIBLIOGRAPHIE DU PREMIER TOME:

Ouvrages généraux :

- Association mondiale de la route, *Quantification des impacts socio-économiques et environnementaux des projets routiers*, 2008
- CERTU : *Les aménagements multimodaux sur les voies rapides urbaines à caractéristiques autoroutières, État de l'art et perspectives*, Certu, collection «Dossiers», 2011
- CERTU : *Quel partenariat pour une conception intégrée de la route et de la ville*, conception intégrée des opérations en milieu urbain, 2003
- CERTU, réalisation : Deval, Jacques, *Projet d'agglomération et scénario de voirie : rapports Réflexions et enjeux et Exemples et méthodes*, 1993
- Clergeau Philippe *Une écologie du paysage urbain*, éd Apogée, 2007
- Convention Européenne du Paysage, journal officiel de la République française, 22/12/2006
- Conseil Régional d'Ile-de-France, *Plan vert régional*, octobre 1995
- COST 341 : *Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure*, Rapport Cost 341, général, 2003, Rapport Cost Suède (The Swedish National Review)
- COST : *The Ecology of Transportation : Managing Mobility for the Environment*, John Davenport and Julia Davenport, eds, Chapter 8 : Mortality in wild life due to transportation, by A. Seiler & J.O. Helldin, Springer, sd, circa 2006
- DREIF : *Les déplacements en Ile-de-France : 12 propositions de la DREIF, Contribution au débat sur la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France* (introduction du préfet Bertrand Landrieu), 2006
- DREIF : *Prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne*, éléments DREIF, et autres projets en cours (A4/A86)
- Dugeny F., Thibault C., *Une histoire du territoire par les cartes anciennes*, IAURIF, 2003
- Dupuy, Gabriel, *L'urbanisme des réseaux*, Armand Colin, 1991
- Hertig j.a., *Etudes d'impact sur l'environnement*, traité de génie civil, Lausanne, 2006
- IAURIF, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France :
- *La ceinture verte d'Île-de-France, un espace de vie à réinventer*, Éléments pour un nouveau partage de l'espace périurbain dense. Doc Iau, déc 2005
- *Envies de Ville*, 2008
- IAU, *Cahiers n°159 : « Le paysage, du projet à la réalité »*, septembre 2011
- Kaufmann, Vincent, F. Sager, Y. Ferrari, D. Joye, *Coordonner transports et urbanisme*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2003
- LAE (Fondation Landscape Architecte Europe), *On Site, l'architecture du paysage en Europe*, Actes Sud, 2009
- *L'Atlas rural et agricole de l'Ile-de-France*, IAU, 2005
- MEEDDAT, Synthèse scientifique du programme « *Politiques Publiques et Paysage* : analyse, évaluation, Comparaison, 2005. Recherches dont *Diversité paysagère et politiques publiques* : un enjeu pour le développement local et l'aménagement des territoires ; l'exemple du sud-ouest de la France contemporaine. JP. Métaillié, CNRS, Toulouse
- MEEDDAT, Recueil de bonnes pratiques en matière de développement durable
- Offner, Jean-Marc, *L'élaboration des plans de déplacements urbains de la loi sur l'air de 1996 : le nécessaire renouveau des politiques locales de transport*, Synthèse de la recherche sur l'observation des processus politiques de production des PDU, LATTIS, 2003
- METT, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, *Infrastructures routières et aménagement de l'espace, éléments de méthodologie pour une meilleure coordination*, 1993
- PREDIT, 2008-2012, *100 chiffres-clés pour le Predit 4*, 2009

PREDIT, Carrefour à mi-parcours, Le livre des projets, édition mai 2008 Predit 3, édition mai 2011, Predit 4

- PUCA, Mobilités et territoires urbains, Penser la ville sans bornes, Actes du colloque 23/25 juin 2004, METATTM
- Raimbault Luc, *Autoroute et milieu urbain*, éléments pour une approche sociologique, Ateliers internationaux de MO urbaine, Mai 2007
- Revue 2001 PLUS, La recherche française sur les politiques publiques de transports : deux états des lieux, MEEDDAT, n°67, avril 2008
- Cellule des Projets urbains, municipalité de Barcelone : documents sur la requalification de la Gran Via à Barcelone, projet et réalisation depuis 2006
- Ségaud Marion, *Évolution des modes de vie et qualité de vie. Réflexions sur l'avenir de l'Ile-de-France*, DREIF, 2004
- SETRA, *Paysage et infrastructures de transport*, Guide méthodologique, 2008, *Aménagements et mesure pour la petite faune*, Guide technique, 2005, etc
- Tjallingii, Sybrand P., *Ecopolis, strategies for ecologically sound urban development*, Backhuys publishers, Leiden, 1995
- Tjallingii, Sybrand P., *Ecological conditions*, IBN Scientific contributions 2, DLO, Wageningen, 1996
- Wiel, Marc, *La transition urbaine*, Mardaga, Sprimont, 1999

Etudes sur Cergy-Pontoise :

- Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy-Pontoise, Documents du colloque de préfiguration de l'atelier d'été, Cahier de session, Le 4-Pages, Quelle place pour l'automobile, document de la table ronde, 2008
- Atlas départemental du Paysage, Val d'Oise, Département et Caue du Val d'Oise
- Ateliers d'Été, *Boucles d'Oise, une ville au bord de l'eau*, EPA de CP, 1992
- Cahiers Laurif, *PNR*, n°109-110, 1995
- Cahiers Laurif, *Franges des métropoles : des territoires de projet*, n°36, 1er trim 2003
- Chambolle, Marie, *Le traitement des zones partiellement urbanisable du SDRIF dans la révision du SD de CP*, Magistère aménagement, Universités ParisI-PARIS VIII, 1996, cote 5765
- CERGY-EPA, *Les espaces verts de la ville nouvelle*, 1977
- Conseil économique et social régional d'Ile-de-France, colloque du /02/2009 *Documents d'évaluation environnementale et propositions* (Conseil économique et social régional d'Ile-de-France, 2008) établis pour le colloque du 3/02/2009,
- Cosnard, Sybil, sous la direction de Patricia Ingallina, *Faut-il requalifier la trame verte de C-P, Enjeux et perspectives pour l'agglo*, Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris Val de Marne. DESS Formation continue, Maitrise d'ouvrage des projets urbains, 2001/2002, cote 7183
- Denais, François, *l'Hautil, histoire d'un paysage*, Ed du Valhermeil, 1994 (cote UN 5120)
- Desponds, Didier, Contribution des démarches prospectives différenciées au renforcement des logiques ségréguatives, exploration dans l'aire d'influence de la «ville nouvelle» de Cergy-Pontoise, in Revue *Espaces et Société*, 2008
- De Saint-Pierre, Caroline, *La fabrication plurielle de la ville : décideurs et citoyens à Cergy-Pontoise*, Créaphis, 2002
- De Saint-Pierre, Caroline, Créer de la localité en ville nouvelle, in *Ethnologie française* 32, 2003
- Dossiers de la Francilienne, Commission particulière du débat public (CNDP)
- DREIF : *Bouclage nord-ouest de la Francilienne, dossier support de concertation*, Paris, 1996

- Documents du SDRIF :
- Rapport du groupe de travail : *Les espaces périurbains et ruraux du SDRIF*, élaboré sous la responsabilité de Alain Dassonville, Ingénieur Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts, Président du groupe de travail, décembre 2003
- Duby, Georges, Préface in *L'Axe Majeur, Cergy-Pontoise*, Beaux-Arts ed, 2009
- Ecosphère/Hydrosphère/Sépiea Conseils, *Etude environnementale de l'agglomération de Cergy-Pontoise*, 5 rapports, 2007-2008
- Faux, Monique, Smajda, Gilbert, Daval, Jean-Luc, *L'art et la ville, Urbanisme et art contemporain*, Skira, Genève, 1990
- IAU, N. Barbieri, M. Biancale, *Fonctions, fréquentation, gestion des espaces verts de Cergy-Pontoise*, Paris, 1981
- Lacassie, Jean, *Il était une fois un bois, Histoire du bois de Cergy*, éd des Etannets, 1997
- EPA de Cergy-Pontoise, IFA, *Cergy-Pontoise, 20 ans d'aménagement de la ville, 1969-1989*, éditions Moniteur
- Gibacier, Anne, *Territoire institutionnel et identité urbaine des villes nouvelles*, mémoire de DEA, IUP, Université de Paris Val de Marne, 1995.
- Krier, Vincent, *La plaine alluviale de l'Oise*, Conseil général du Val d'Oise, Service départemental d'archéologie, 2004
- Prichystal, Ludmilla, (sous la direction de Jacques Malézieux), *Le Vexin français, quels développements des activités économiques dans le cadre d'un PNR ?* mémoire de maîtrise, 1995, cote 5450
- Sgard, Jacques, Follea, Bertrand, Gauthier, Claire, Trebucq, France, *Les grands paysages de l'Ile-de-France*, IAU, 1995
- *Stratégie régionale pour la biodiversité en Ile de France*, Rapport pour le Conseil Régional, présenté par Jean-Paul Huchon, son président, juin 2007
- *Schéma directeur de la VN de Cergy Pontoise*, approuvé le 6 juillet 2000, modifié le 20 octobre 2006, Syndicat mixte pour le suivi et la révision du schéma directeur et documents du SCOT 2010.
- *SCoT de Cergy-Pontoise, Rapport et PADD*, Communauté d'agglomération, 2010
- Voyant, Sigolène, avec la participation du pôle Organisation de l'Espace et du Paysage, *Perceptions citoyennes du Paysage*, rapport CACP juillet 2010
- Warnier, Bertrand, *Cergy-Pontoise, du projet à la réalité, Atlas commenté*, Mardaga, Liège, 2004

Articles et publications d' A.C. Werquin :

- *Les paysages et les écosystèmes dans les études et les réalisations routières, regard sur les lacunes et les dysfonctionnements*, Ministère de l'écologie et du développement durable, atelier E. Thalès, avec la participation de S. Tjallingii et J. Jonkhof (Pays-Bas), C. Harrison, J. Clarck et D. Coffee (GB), B. Oppermann et M. Köthke (Allemagne), 2007, sélectionné PREDIT pour le livre des projets
- *Des villes vertes et bleues, de nouvelles infrastructures à planifier*, ouvrage publié par le PUCA et le CERTU, 2007
- Londres, le Thames Path in *La métropole des Infrastructures* (sous la direction de Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard), Picard, 2009
- *Jardins en Ville, nouvelles tendances, nouvelles pratiques*. A. C. Werquin et A. Demangeon, D. Carré, 2006
- *Evaluation des actions paysagères et naturalistes du massif forestier de Fontainebleau*, guide de référence pour le patrimoine paysager et naturel, Diren d'Ile-de-France, ONF, 2005-2006
- *La conception intégrée des infrastructures, la voie Saarinen à Helsinki, le contournement*

de Genève, cas Fiches de cas et monographies exemplaires, CERTU 2003-2004. Publication Certu, 2005

- *Green Structure and Urban Planning*, ouvrage collectif, secrétariat de rédaction, AC Werquin, synthèse de l'action Cost C11, Bruxelles, Luxembourg, 2006
- La ronda de dalt à Barcelone, in *Infrastructures, villes et territoires*, l'Harmattan, 2000, p.177 à 180
- *Réflexion pour une meilleure cohérence entre le Schéma Directeur et les Chartes des parcs naturels régionaux en Ile-de-France*. Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France. 1999
- *Boulevards, rondas, parkways : des concepts de voies urbaines*, 1998, rééd 2000, CERTU.
- Paris Côté Seine, mémoire vive, axe de beauté. in *La Consultation Masséna*, projets d'urbanisme pour un nouveau quartier. Skira-Ville de Paris, 1997
- Le boulevard et la ville. Le grand boulevard de Lille-Roubaix-Tourcoing, histoire de la création, analyse de la voie. Espaces, formes et valeur le long de l'axe Lille-Roubaix-Tourcoing. Evolution de la voie et des espaces urbanisés sur un siècle. Trois rapports de recherche, Ministère de l'Équipement, 1986-1994
- *Un heureux moment dans la fabrication du paysage de la banlieue : Les cités-jardins*. I.F.A. Bulletin d'informations architecturales.
- La rue est un jardin, Champigny-cité-jardin, in *Jardins en banlieue*, CRÉAPHIS, 2003
- Les créateurs de promenades AUX 17 et 18 ème siècles, in *Créateurs de Jardins et de Paysage*, Actes Sud, 2001
- Tracés publics et paysages remarquables. in *Les carnets du Paysage, n°1*, Actes Sud, 1998