



Programme • **ITTECOP**
Infrastructures de transports terrestres, écosystèmes et paysages

Recherche méthodologique à partir du cas des voies en projet sur le territoire de Cergy-Pontoise

Décembre 2008 – novembre 2011

Ann Carol WERQUIN

Atelier d'environnement THALES

wthales@club-internet.fr

Partenaires : Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

Financement du projet (montant des subventions/coût total du projet) 64 287,64 €/80 359,55 €

Résumé

La recherche a pour objectif d'illustrer les formes de renouvellement à l'oeuvre quant aux processus de conception des infrastructures autoroutières dans les tissus construits et les franges des agglomérations, ces milieux souvent fragmentés et chahutés. La recherche l'examine de deux façons. Sur le territoire représentatif de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, en le présentant et en menant l'analyse des projets de voies qui le touchent, regardant les enjeux et les réponses formulées pour s'adapter aux questions posées par les lieux et pour renforcer la « ville-paysage » et sa qualité de vie. Dans le même temps, l'équipe a identifié, en France et dans d'autres pays, des exemples d'infrastructures routières exemplaires pour le respect des milieux et en livre une description.

La recherche questionne ainsi les pratiques routières, et montre des processus faisant évoluer les modalités de conception. Des réalisations innovantes contribuent ces dernières années par leur forme à privilégier l'intégrité du milieu habité malgré la présence autoroutière ou à maintenir des corridors de déplacement des espèces et les écosystèmes existants, voire à renforcer les qualités du milieu. Pour s'adapter aux contextes particuliers, les priorités changent ainsi que les moyens mis à disposition du projet routier. Ces expériences récentes, encore mal connues ouvrent des pistes pour hybrider la forme des voiries, concevoir une ville durable bonne à vivre, dans laquelle la nature garde sa place.

Les investigations ont été menées sous forme d'enquête et de reportage photographique. Il a été choisi de recenser un nombre large de pratiques innovantes, afin de dresser les pistes majeures pour réconcilier la ville et l'autoroute : les voies dont certains fragments passent sous la ville construite y ont une large part, étant efficaces pour faire cesser les perturbations dans les milieux du périurbain, ainsi que d'autres solutions moins coûteuses, et des ouvrages de réparation pour recoudre des quartiers qu'on revalorise et densifie, des voies qui par un moindre débit, des tronçons protéiformes, peuvent coexister avec les autres activités et la vie, rurale ou urbaine.

Valorisation

Ces exemples, présentés en fiches illustrées et courtes sont à destination des équipes de l'opérationnel appelées à participer à différents titres à la conception des voiries. Elles servent à leur apporter un éclairage sur les pratiques développées ailleurs pour aider à sortir des cadres habituels de conception. On y trouve des argumentaires pour changer les priorités, justifier d'un projet concernant sur un site les différentes catégories d'usagers présents, et pour prévoir différentes opérations d'aménagement simultanément ce qui explique qu'au final le projet routier puisse se renchérir. Traiter simultanément la voie est le territoire s'impose lorsqu'on s'oriente vers une ville plus écologique et plus durable. Ces exemples devraient inciter à associer à l'échelon local les équipes d'urbanisme, les écologues, et d'autres groupes professionnels concernés pour un travail au final valorisant pour le milieu naturel et les habitants. Un article dans la Revue Générale des Routes et de l'Aménagement a été publié (in n°910, mars 2013).

Apports et résultats

Parmi les apports qui se dégagent, citons la valeur du cas d'exemple ainsi que la façon dont la question des contournements urbain est renseignée. L'analyse de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, ancienne ville nouvelle a, à ce titre, des spécificités d'organisation urbaine, et montre, fait rare en périurbain, un ensemble construit imbriqué harmonieusement avec l'espace de nature (agricole, boisé, de loisirs, etc.), chacun gardant sa personnalité et son contour. Ce contexte manifeste incite à la protection de cette nature, ce qui peut faire modèle ailleurs pour des urbanisations à venir. La désorganisation que



pourraient générer des infrastructures neuves en venant occuper l'espace de nature y est plus visible, le contournement de la ville nouvelle (programmé à son origine) en était l'exemple même. Plusieurs solutions ont été adoptées à Cergy-Pontoise : le contournement a été soit abandonné soit transformé en des tronçons de petite route de campagne, l'un d'entre eux donnant lieu à un projet d'« écoroute » -alliance d'un corridor écologique et une emprise pour différentes circulations- pour concilier les nécessités.

Ce problème de contournement autoroutier traumatisant pour les gisements de richesse naturelle du périurbain a fait l'objet de réponses adaptées au contexte, en Suisse et aux Pays-Bas notamment, exemples présentés dans le rapport.

Préconisations pour l'action

Le sujet abordé par la recherche étant vaste, notre rapport ouvre un potentiel pour analyser les pratiques, les politiques publiques de certains pays comme la Suisse, et pour des expérimentations que des organismes tels le Certu ou les Cete pourraient développer plus largement localement.



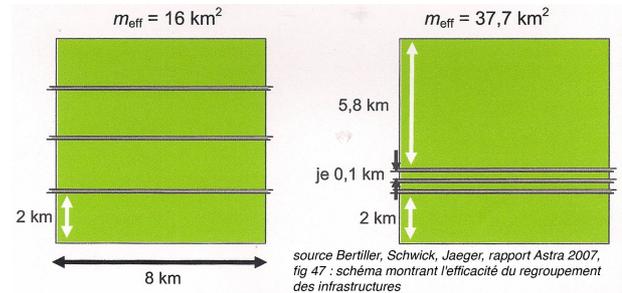
Cergy-Pontoise, le contact net avec le PNR du Vexin Français. L'ancienne ville nouvelle tisse de nombreux contacts avec des espaces naturels, porteurs de paysage ou favorables à une richesse biologique.



L'A 14 en Région d'Ile-de-France propose une combinaison de solutions pour peu impacter son environnement. Ici le viaduc (doté de vitres anti-bruit) qui passe la Seine et laisse libre les berges pour la vie sauvage et une promenade publique.



Pour l'A 73 aux Pays-Bas (entre Venlo et Roermond), de nombreux aménagements renforcent l'attractivité du secteur pour la vie animale. Ici, vue sur le tunnel qui évite de bouleverser le fonctionnement de la vie sauvage autour de la petite rivière Roer.



Les autorités confédérales de Suisse ont théorisé les facteurs qui évitent la fragmentation par les infrastructures du territoire rural, comme ici, le regroupement d'infrastructures (train, route et autoroute) qui conserve une maille écologique deux fois plus lâche que si chaque infra est conçue de façon autonome.



Vues sur une astucieuse structure en encorbellement ajoutée à une voie rapide urbaine , la Gran Via à Barcelone, section nord-est. La structure sert de mur anti-bruit pour les immeubles et accueille des espaces publics de proximité : une succession de jardins et de placettes pour différentes classes d'âge, du stationnement, des circulations. Dessous, passe le métro et des parkings ont été créés.