

Dossier de presse

Dominique PERBEN
décide de
prolonger la Francilienne (A104)
entre Mériel et Orgeval

Le 24 octobre 2006



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Sommaire

1. La Francilienne interrompue dans le Nord-Ouest de l'Ile-de-France.....	3
2. Les différents tracés soumis au débat public	3
3. Une participation exceptionnelle du public au débat	4
4. Un choix clair fondé notamment sur les enseignements du débat public	5
a. Le principe du prolongement de la Francilienne entre Mériel et Orgeval est approuvé	5
b. Le tracé vert est retenu et amélioré.....	5
c. Un financement excluant le recours au péage	6
d. L'amélioration des conditions de circulation sur l'autoroute A13.....	7
e. La requalification de la RN184 est également décidée	7
5. Les prochaines étapes.....	7

Le prolongement de la Francilienne (A104) de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

1. La Francilienne interrompue dans le Nord-Ouest de l’Ile-de-France

La Francilienne (A104), 3^{ème} rocade d’Ile-de-France, relie les principales agglomérations des départements périphériques franciliens. Elle est cependant interrompue dans son quart Nord-Ouest entre l’autoroute A115, au niveau de Méry-sur-Oise, et l’autoroute A13, au niveau d’Orgeval.

Les liaisons de moyenne distance, en particulier entre Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, sont donc rendues difficiles.

La situation est d’autant plus délicate que l’urbanisation de cette zone a fortement crû durant les dernières décennies, que l’activité économique s’y est fortement développée et a entraîné l’arrivée de nouveaux habitants.

Les études montrent par ailleurs que le développement des transports alternatifs à la route, qui doit être poursuivi, ne constitue pas une réponse suffisante aux problèmes posés même en tenant compte de tous les projets envisagés dans ce secteur.

L’objectif du prolongement la 3^{ème} rocade de l’Ile-de-France dans le Nord-Ouest de l’agglomération parisienne est de réaliser une **voie structurante**, délestant les voies locales afin d’améliorer le cadre de vie de leurs riverains et de faciliter le développement des transports collectifs.

2. Les différents tracés soumis au débat public

Cinq scénarios d’aménagement ont été présentés dans le dossier de débat. Chacun d’eux est caractérisé par une couleur :

	Tracé rive droite Eragny – Chanteloup (rouge)	Tracé Nord Ouest de Cergy (violet)	Tracé Herblay – forêt de Saint-Germain-en-Laye (bleu)	Tracé Eragny – Achères – Carrières-sous-Poissy (vert)	Réaménagement de la RN184 (noir)
Longueur	22 km	35 km + A13	22 km	22 km	25 km
Estimation	1,5 Md€	2,1 Md€	2,1 Md€	1,5 Md€	1,1 Md€

Ces projets s'inscrivent dans un vaste territoire d'environ 900 km² comprenant à la fois des secteurs très urbanisés et des espaces naturels de grande qualité.

Le débat public a été l'occasion de porter à la connaissance du public et de débattre de la nature et la répartition des déplacements au sein de ce territoire, de la contribution possible des transports alternatifs à la route, de l'amélioration de la situation, des avantages et inconvénients des solutions envisagées et enfin de la problématique environnementale dans toutes ses dimensions (bruit, air, milieux naturels, paysage, eau, etc.).

3. Une participation exceptionnelle du public au débat

Décidé le 6 juillet 2005 par la Commission nationale du débat public (CNDP), le débat public sur le projet de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy/Orgeval s'est déroulé du **8 mars au 8 juillet 2006**.

La commission particulière du débat public (CPDP) était présidée par M. Jean Bergougnoux.

Elle était également composée de :

- Mme Sophie Allain,
- Mme Galiène Cochu,
- M. Yves Desrousseaux,
- M. Alain Méchineau.

Le débat public en quelques chiffres ...

- 27 réunions publiques correspondant à plus de 11 000 participants au total
- plus de 33 000 visites sur le site Internet du débat
- 23 cahiers d'acteurs tirés chacun à 5000 exemplaires
- environ 1200 avis reçus
- 200 contributions
- environ 1200 questions posées
- un dossier de synthèse du maître d'ouvrage diffusé à plus de 300 000 exemplaires
- un dossier complet du maître d'ouvrage tiré à 10 000 exemplaires et 20 000 cédéroms
- 430 articles dans la presse nationale et locale.

La **participation à ce débat public a donc été « exceptionnelle »** selon les termes utilisés par le président de la CNDP dans son bilan.

4. Un choix clair fondé notamment sur les enseignements du débat public

a. Le principe du prolongement de la Francilienne entre Mériel et Orgeval est approuvé

Le débat et les études réalisées ont montré que :

- les conditions de circulation sur la RN184 et sur les voies secondaires adjacentes présentent des difficultés croissantes et génèrent des nuisances et des risques importants,
- les modes de transports alternatifs, dont le développement doit être poursuivi et encouragé, ne peuvent apporter à eux seuls une réponse à la hauteur des besoins,
- l'aménagement des routes existantes ne sera pas suffisant.

Dominique PERBEN a donc décidé de retenir le principe d'un prolongement de la Francilienne entre Mériel et Orgeval. Le projet comporte un profil en travers à 2 x 2 voies, élargissable à 2 x 3 voies, avec échangeurs dénivelés. Il intègre également la section comprise entre Mériel et Méry, répondant à une forte attente exprimée lors du débat public.

Ce prolongement devra :

- améliorer les liaisons entre les pôles régionaux de Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- contribuer au développement du territoire en favorisant l'accessibilité aux activités économiques ;
- faire face au développement de la mobilité et en particulier au développement des déplacements en grande couronne ;
- délester les voies locales adjacentes pour permettre la reconquête du réseau local au profit d'autres modes de déplacements ;
- améliorer la sécurité routière sur le réseau routier en concentrant le trafic de portée moyenne sur une infrastructure adaptée.

b. Le tracé vert est retenu et amélioré

Le débat public a montré que seul un tracé passant au Sud Est de Cergy-Pontoise aurait une réelle efficacité. En outre, le projet de plate-forme multimodale d'Achères mérite d'être desservi par une infrastructure routière bien adaptée.

Dominique PERBEN a donc retenu le tracé vert qui apparaît comme le meilleur pour desservir les zones d'activités actuelles ou en projet tout en préservant les zones naturelles sensibles.

Le débat a mis en évidence l'intérêt de **compléter les protections envisagées** avant le débat. La décision prévoit donc :

- d'étudier des mesures de protections adaptées au droit du lotissement des Grouettes à Pierrelaye, du lotissement des buttes blanches à Herblay, du quartier des Grésillons à Carrières-sous-Poissy, de l'île de Migneaux et du quartier de la Coudraie à Poissy ;
- de réaliser la plus grande partie de la traversée de Conflans-Sainte-Honorine en **tranchée couverte** ;
- d'avoir recours à une **traversée sous-fluviale** entre Achères et Andrésy qui permettra d'assurer la protection du quartier des Garennes à Andrésy et des habitations des plantes à Achères.

Ces mesures permettront d'obtenir une bonne intégration du projet mais également **d'améliorer la situation actuelle** de nombreux riverains de la RN184 et de la RD.30.

Les études d'avant-projet sommaire, qui seront réalisées en concertation avec les collectivités locales, les associations et le public, devront notamment permettre de préciser :

- les caractéristiques du tracé ;
- les points d'échange entre la Francilienne et le réseau secondaire de voiries, en particulier leur nombre, leurs fonctionnalités, leur emplacement ;
- les modalités précises de protection des populations et des milieux naturels.

Elles devront prévoir des aménagements de haute qualité environnementale. A ce titre, une attention particulière sera portée :

- à la qualité de l'insertion urbaine et paysagère de l'infrastructure nouvelle ;
- à la préservation des milieux naturels et en particulier des écosystèmes aquatiques ;
- à la protection de la ressource en eau potable ;
- aux risques d'inondation qui affectent certaines zones des bords de Seine ;
- aux nuisances sonores ;
- à la pollution de l'air et à ses conséquences sanitaires.

c. Un financement excluant le recours au péage

Une étude des modalités de financement du projet sera réalisée et présentée aux collectivités territoriales.

Compte tenu des avis exprimés lors du débat public, **un financement par le péage n'est pas retenu** pour des raisons d'égalité de traitement des usagers et d'efficacité de la nouvelle infrastructure.

d. L'amélioration des conditions de circulation sur l'autoroute A13

Des inquiétudes se sont exprimées à l'occasion du débat public sur la possible congestion de l'autoroute A13 lors de la mise en service du prolongement de la Francilienne.

Une amélioration des conditions de circulation sur l'autoroute A13 sera recherchée en prenant en compte notamment les projets d'infrastructures dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le conseil général des Yvelines.

e. La requalification de la RN184 est également décidée

Cette requalification aura pour objectif d'améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains ainsi que la sécurité routière. Elle devra permettre le développement des transports en commun, des cheminements cyclistes, et être compatible avec les projets d'aménagement des collectivités territoriales.

5. Les prochaines étapes

Un comité de suivi du projet sera mis en place. Il réunira notamment, sous la présidence du préfet de la région Ile-de-France, des représentants du conseil régional d'Ile-de-France, des conseils généraux du Val-d'Oise et des Yvelines ainsi que des communes concernées.

Un dispositif d'information et d'échange sera mis en place afin d'assurer la participation du public à toutes les phases du projet.

Conformément au calendrier exposé lors du débat public, les études d'avant projet devront être réalisées pour permettre une **enquête d'utilité publique en 2009**, un démarrage des travaux en 2011 pour une mise en service en 2015.