

*Premier Ministre*

PARIS, le 3 Février 1993

n° 8401

Monsieur le Premier Ministre et cher ami,

Vous avez appelé mon attention sur l'émotion soulevée dans votre commune et dans les communes avoisinantes par le tracé envisagé, dans le cadre du schéma directeur de la Région Ile-de-France, pour la future autoroute A. 184, entre Orgeval (A. 13) et Pierrelaye (A. 15).

A l'issue de la période de concertation organisée sur le projet de schéma directeur de la Région Ile-de-France, le Gouvernement élabore des propositions modifiées, pour tenir compte, sur de nombreux points, des préoccupations exprimées par les élus et la population.

Dans ce cadre, je vous annonce que les propositions de tracé de la Francilienne à l'ouest de Paris feront l'objet d'un débat public, suivant la procédure définie par M. BIANCO dans sa circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

J'ai demandé en conséquence au Ministre de l'Équipement d'organiser ce débat, de manière transparente, avec l'ensemble des acteurs concernés sur le choix entre les différents tracés possibles.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre et cher ami, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*signé ce jour*

Pierre BEREGOVY

Monsieur Michel ROCARD  
Premier Ministre  
Maire de Conflans Sainte Honorine  
Hôtel de Ville

18700 CONFLANS SAINTE HONORINE

*Le Premier Ministre*

Paris, le 7 avril 1995

N° 27030

10 AVR. 1995

Monsieur le Député,

Vous m'avez fait part, au nom des populations riveraines et des habitants que vous représentez, de vos préoccupations concernant la future autoroute A.184.

Après la réunion tenue à Matignon le 23 décembre dernier, vous avez publié avec les associations CECA et COPRA un communiqué constatant l'accord de l'Etat sur les bases suivantes :

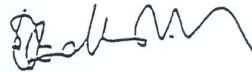
"1) la continuité des décisions antérieures de l'Etat au sujet de l'A.184 est confirmée. En conséquence la solution initiale envisagée ne verra pas le jour.

2) Toute solution nouvelle ne pourrait être que substantiellement différente géographiquement et/ou techniquement".

Je vous confirme que telle est bien la position de l'Etat. Je souhaite que le dialogue puisse continuer à avancer et je vous propose la réunion d'une table ronde sous l'égide du Ministre de l'Equipement avec vous-même et les associations concernées.

Cette table ronde permettra notamment de donner toutes les explications que vous jugerez utiles concernant le choix du fuseau et d'approfondir ce que doit être une solution nouvelle substantiellement différente sur le plan technique ainsi que la protection optimale des riverains et des sites. Je pense en particulier au nécessaire passage en souterrain de l'autoroute dans les zones urbanisées et sensibles.

Veuillez agréer, Monsieur le Député, l'expression de mes pensées les meilleures.



Edouard BALLADUR

Monsieur Pierre CARDO  
Député-Maire de Chanteloup-les-Vignes  
Hôtel de Ville  
rue du Général Leclerc  
78570 CHANTELOUP LES VIGNES



**présider  
autrement**

Monsieur Jean-Pierre DEJOU  
COPRA 184  
BP 35 ERAGNY  
95611 CERGY Cedex

Paris, le 11 AVR. 2002

Monsieur le Président,

Vous m'avez interrogé sur le dossier de l'autoroute A 184 dans l'ouest de la région Ile-de-France dans les Yvelines.

Comme je m'y étais engagé en 1995 en tant que candidat à la Présidence de la République, j'ai décidé, dès ma prise de fonction de chef du gouvernement, de confirmer l'abandon de ce projet dans la continuité de ce qu'avait acté le 4 février 1993 Monsieur Pierre BEREGOVY alors Premier Ministre.

Depuis 1997, des solutions alternatives permettant d'assurer le trafic de rocade dans ce secteur ont été esquissées en étroite concertation avec le COPRA.

Elles seront approfondies dans le même état d'esprit et seront soumises, le moment venu, à la Commission Nationale du Débat Public dont le gouvernement vient récemment de renforcer les moyens d'action.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Lionel JOSPIN

## Réponse à la question n°41 :

L'Etat aborde ce débat public dans un esprit d'ouverture et sans a priori sur la solution susceptible d'en émerger.

Pour répondre à un besoin de déplacements de plus en plus important, nous présentons aujourd'hui au débat 5 projets. L'un d'entre eux, le tracé « rouge » (des couleurs représentent les tracés, pour faciliter les discussions) est effectivement sur l'emplacement de projets qui ont fait l'objet de concertations dans le passé.

Pour autant, nous considérons que ce tracé « rouge » n'a pas été abandonné par trois Premiers ministres.

Après la concertation qui a eu lieu en 1990 et 1991 sur un tracé présenté par le groupement Villexpress, Pierre Bérégovoy, alors Premier ministre, dans une lettre du 3 février 1993, a souhaité prendre en compte l'émotion soulevée par ce premier projet. Il a demandé au ministre de l'Equipement d'organiser un débat public sur les fonctions et enjeux du projet, conformément aux dispositions de la circulaire « Bianco ».

Le ministre de l'Equipement a confirmé par un courrier du 12 mars 1993 que la solution présentée à la concertation publique par Villexpress était définitivement abandonnée. Il a rappelé l'organisation d'un débat public. Ce débat public a eu lieu en 1994. Parmi les hypothèses présentées au débat figurait un projet sur le même emplacement que le tracé rouge.

Le 9 février 1995, après une première phase de débat, le ministre de l'Equipement a privilégié la recherche d'un tracé par un fuseau Sud-est.

Une deuxième phase de concertation a ensuite permis d'étudier trois variantes de tracés dans ce même fuseau. L'une d'entre elles, le tracé « rive droite », correspond au tracé rouge.

Le Premier ministre, Edouard Balladur, a confirmé par une lettre du 7 avril 1995 que cette concertation s'inscrivait bien dans la continuité des décisions antérieures de l'Etat et que toute solution retenue devrait donc être substantiellement différente géographiquement et/ou techniquement du projet présenté par Villexpress. Le tracé « rive droite » était ainsi prévu en-dessous du niveau du sol sur 19 kilomètres, avec des couvertures sur 5,6 kilomètres (alors que la première solution « Villexpress » par la boucle de Chanteloup était prévue au-dessus du niveau du sol sur 80 % de sa longueur et sans couvertures).

Cette concertation a abouti à la décision ministérielle du 29 février 1997, qui retient le tracé « rive droite » par la Boucle de Chanteloup.

Le nouveau ministre de l'Equipement, Jean Claude Gayssot, a suspendu (et non abandonné) en 1998 la décision de son prédécesseur, le temps d'étudier une autre solution au nord-ouest de Cergy-Pontoise.

Ce tracé alternatif s'est avéré techniquement réalisable, mais dissuasif pour les usagers de la Francilienne. C'est donc la solution « rive droite » qui a été privilégiée en février 2003 dans le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport du Conseil général des Ponts-et-Chaussées.

En vertu du code de l'Environnement, modifié par une loi et un décret de 2002, Gilles de Robien, ministre de l'Equipement, a demandé le 15 septembre 2004 au préfet de la région Ile-de-France de coordonner la réalisation d'un dossier de saisine de la Commission nationale du débat public. Il a souhaité que plusieurs partis d'aménagement y soient présentés, avec la possibilité d'étudier des itinéraires qui résultent de la combinaison de ces solutions.

La Commission nationale du débat public a décidé, le 6 juillet 2005, d'organiser elle-même un débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval.