

DÉPARTEMENT  
DES  
YVELINES

EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA VILLE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

ARRONDISSEMENT  
DE  
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

L'an deux mille six, le 11 avril à 21 heures, le Conseil Municipal de Saint-Germain-en-Laye, dûment convoqué par Monsieur le Maire le 4 avril deux mille six, s'est réuni à l'Hôtel de Ville, lieu ordinaire de ses séances, sous la Présidence de Monsieur Emmanuel LAMY, Maire.

SÉANCE DU  
**11 AVRIL 2006**

Le nombre de Conseillers  
en exercice est de 39

**Etaient présents :**

Madame CROS, Monsieur SOLIGNAC, Madame BOUTIN, Monsieur BERLIE, Monsieur PIVERT, Madame FUCHS, Monsieur DERCHÉ, Madame RICHARD, Monsieur AUDURIER, Madame de JOYBERT, Madame MARGOT-MALARD, Monsieur SCHAEFFER, Monsieur TASSEL, Madame CADOREL, Monsieur HAÏAT, Monsieur BAZIN d'ORO, Madame MAUVAGE, Madame BOISSERIE\*, Monsieur PRIOUX, Monsieur GARNIER, Madame ROCCHETTI, Monsieur RAVEL, Monsieur de la LANDE de CALAN, Monsieur FAVREAU, Madame ROUGNON, Madame ISAAC-de LEMOS\*, Monsieur BINET

\*Madame BOISSERIE (sauf pour les dossiers 06 C 02-08-09-06-16)

\*Madame ISAAC-de LEMOS (sauf pour le dossier 06 C 00, le procès-verbal de la séance du 9 mars 2006, le compte-rendu des actes administratifs, les dossiers 06 C 01-03)

OBJET

**Commission particulière  
du Débat Public  
Prolongement  
de la A 104**

**Avaient donné procuration :**

Madame DESCHAMPS à Monsieur GARNIER  
Monsieur MOREL à Monsieur DERCHÉ  
Madame ALLARD à Monsieur BERLIE  
Madame GENDRON à Monsieur AUDURIER  
Monsieur MENIGAUX à Monsieur FAVREAU  
Madame SALHI à Madame CADOREL  
Monsieur LAURENT à Madame ISAAC-de LEMOS  
Madame FRYDMAN à Monsieur BINET  
Monsieur BRUNET-LECOMTE à Monsieur LEBRAY\*

**Etait absente et excusée :**

Madame GOMMIER

**Etait absent :**

\*Monsieur LEBRAY

**Secrétaire de Séance :**

Monsieur PRIOUX

En vertu de l'article L.2131-1  
du C.G.C.T.  
Le Maire de Saint-Germain-en-Laye  
atteste que le présent document  
a été publié le 12 Avril 2006  
par voie d'affichages  
notifié le .....  
transmis en Sous-Préfecture  
le 13 Avril 2006  
et qu'il est donc exécutoire.

Le 13 Avril 2006

Pour le Maire,  
Par délégation,  
Le Directeur Général des Services

Mathieu LHÉRITEAU

**N° DE DOSSIER** : 06 C 09

**OBJET** : COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC - PROLONGEMENT DE LA  
A 104

**RAPPORTEUR** : Madame CROS

---

**Monsieur le Maire,  
Mesdames, Messieurs,**

La réunion d'ouverture du débat public sur le prolongement à l'Ouest de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval s'est déroulée le mercredi 8 mars à Cergy-Pontoise. Ce grand débat public va permettre à toutes les parties prenantes (particuliers, associations, acteurs économiques, collectivités) de s'exprimer pendant quatre mois sur les cinq tracés proposés par l'Etat.

Le projet de prolongement de la francilienne doit atteindre 3 objectifs principaux :

- 1/ desservir et relier les pôles régionaux de Roissy, Massy et la Défense et les zones d'activités de Cergy, Poissy et de Saint-Quentin-en-Yvelines,
- 2/ répondre aux besoins de près de 4 millions de déplacements (professionnels, domicile/travail, loisirs,...) dans les bassins de vie de Cergy, de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye,
- 3/ mailler les infrastructures existantes (A 13, A 14 et A 15).

### **Etat des lieux et prospective**

L'état des lieux et les projections à l'horizon 2020 (conformément au dossier fourni par l'Etat pour le débat public) mettent en évidence des considérations de déplacements urbains, socio-économiques et environnementales.

#### **Saturation et dangerosité de la R.N. 184**

La R.N. 184 arrive à saturation de trafic aux heures de pointe du matin et du soir sur sa portion forestière (37 000 véhicules/jour) et quasiment toute la journée sur sa portion urbaine entre la R.D. 190 et la R.N. 13 (28 000 véhicules/jour).

Cette situation pénalise les habitants de Saint-Germain-en-Laye en coupant physiquement la partie Ouest de la Commune du Centre Ville, en augmentant l'insécurité de leurs déplacements et en aggravant leur exposition aux phénomènes de pollution et de bruit. La qualité de vie de milliers d'habitants (résidents de la Sablière, riverains de la place Christiane Frahier et des rues adjacentes, de la rue Albert Priolet et de la déviation de Saint-Germain) se dégrade au fur et à mesure de l'accroissement du trafic. Cette situation bouleverse également l'équilibre écologique de la faune et de la flore de la forêt.

Enfin, les utilisateurs de la R.N. 184 subissent les dysfonctionnements de cette voie par la durée importante des temps de parcours (30 à 36 minutes entre l'A 15 et la R.N. 13 pour 17 km, soit une moyenne de 30 km/h) et par la dangerosité dans les carrefours ou sur la partie courante de cet axe (176 accidents faisant 17 morts et 277 blessés entre 1999 et 2003).

### Accroissement du trafic et des temps de parcours

Les projections de trafic à l'horizon 2020 sont incompatibles avec les caractéristiques des voies et leur environnement (45 000 véhicules/jour en forêt et 34 000 véhicules/jour en portion urbaine). Cet accroissement, conjugué à l'ouverture d'un échangeur sur l'A 14 à hauteur de la Ville de Chambourcy dans le cadre du réaménagement de la R.N. 13, tendra à la saturation des axes de contournement de la Ville (R.N. 13 et R.N. 184) et incitera les automobilistes à se reporter sur la voirie locale. Les temps de parcours seront donc dégradés (augmentation de près de 45 %, soit plus de 50 minutes entre l'A 15 et la R.N. 13), ce qui pourrait avoir pour conséquence de pénaliser l'attractivité économique de notre bassin de vie entraînant des délocalisations et des renoncements à s'implanter. Enfin, un trop fort accroissement du trafic aurait pour incidence d'augmenter les risques sanitaires (maladies respiratoires, cancer et troubles psychologiques).

### Transport public

Le S.T.I.F. et la Région ont décidé de concentrer leurs efforts en terme de transports collectifs sur le Nord et l'Est de la Région Ile-de-France. A l'Ouest, le seul projet faisant l'objet d'une étude à moyen terme est le maillage de la ligne de Grande Ceinture Ouest avec le R.E.R. C au Sud à Saint-Cyr-l'Ecole et avec le R.E.R. A au Nord à Saint-Germain-en-Laye. Le prolongement de la ligne S.N.C.F. jusqu'à Achères n'est évoqué qu'à long terme. L'Ouest serait donc défavorisé en terme de transport collectif, il ne faudrait pas qu'il le soit aussi en terme de voies rapides urbaines. Le prolongement de l'A 104 n'en est que plus indispensable pour l'attractivité économique et la qualité de vie quotidienne.

### Attractivité du bassin d'emploi

Les déplacements liés à l'activité de la zone concernent majoritairement le trafic interne (70 %), dont une part importante correspond à des déplacements routiers (près de 60 %). Les migrants entrant dans le bassin d'activité de Saint-Germain-en-Laye viennent en majorité des communes des Yvelines (72 % des 13 580 migrants).

Ainsi, peut être plus qu'ailleurs, l'augmentation des temps de parcours pénalise l'économie de la région yvelinoise, lui retirant une part importante de son attractivité et donc de son équilibre (lieu de travail – lieu de résidence). C'est pourquoi, tous les efforts effectués au cours des deux dernières décennies pour gommer l'effet « banlieue dortoir » et créer des zones d'activités, des équipements publics et des équipements universitaires risqueraient d'être anéantis si le prolongement n'était pas réalisé rapidement.

### Fret fluvial

L'offre alternative au transport des marchandises sur la région yvelinoise passe par la construction d'une plate-forme multimodale du Port Autonome de Paris à Achères au confluent de l'Oise et de la Seine. Ce projet permettra de limiter les flux de marchandises en transit sur les routes, mais augmentera le trafic des poids lourds de moyen tonnage venant échanger avec la plate-forme.

### Fret ferroviaire

La gare de triage dite d'Achères-Grand-Cormier a fait l'objet d'une réorganisation limitant son activité. Dans la région, le fret ferroviaire n'est donc pas prioritaire pour les pouvoirs publics. En tout état de cause, cela ne réglerait pas la question des transports locaux. Enfin, le tracé de la ligne de Grande Ceinture Ouest est incompatible avec l'activité de fret.

### Fret routier

Face à ces contraintes, le développement du fret routier est inéluctable. Il est évalué sur la zone d'études à 365 millions de tonnes par an (8 000 PL/j), parmi lequel la valeur de fret de transit représente 80 millions de tonnes, soit 22 % du trafic.

Il est donc indispensable d'offrir à ces tonnages un axe adapté, moderne, proposant des interfaces avec les autres réseaux routiers régionaux moins urbaines que le carrefour du Bel Air par exemple.

### Protection de la forêt

Les considérations qui ont mené à l'intégration (enfouissement ou tranchée couverte) de l'A 14 dans la forêt de Saint-Germain doivent être renforcées pour le prolongement de l'A 104. Il est exclu de construire une autoroute dans la forêt. La Ville de Saint-Germain-en-Laye et plusieurs associations demandent son classement en « forêt de protection » afin de renforcer sa présence dans la qualité de l'environnement de la Région Ile-de-France. La forêt de Saint-Germain-en-Laye (3 940 ha) située à seulement 20 km de Paris, attire 3 millions de visiteurs venant de Paris et de la région Ouest. Outre la richesse de son écosystème, elle est un lieu privilégié pour les randonneurs, les cyclistes et les promenades familiales. Son intérêt qui dépasse de beaucoup le cadre communal en fait un patrimoine à préserver pour toute la Région Ile-de-France.

### **Les scénarii**

Chaque scénario est abordé sur 4 aspects : caractéristique du tracé, intégration dans l'environnement, réponse aux objectifs du projet et économie.

Dans le périmètre étudié, aucun tracé ne peut éviter des zones urbanisées étant donné la densité en population de la région. Il convient donc de choisir un tracé qui allie les meilleures qualités de protection des futurs riverains, tant sur le plan des nuisances sonores, de la pollution et de l'esthétique. Le traitement environnemental de l'A 14 a démontré que les techniques actuelles permettaient d'avoir de réelles protections.

#### Scénario Rouge

Le scénario dit « historique » dispose de la plus grande portion de tracé en partie couverte ou semi-couverte (8 km, soit 36 % du tracé total) et d'une part importante de voie en déblai (11,5 km, soit 52 %).

Son intégration dans l'environnement, fortement renforcée depuis le projet Villexpress de 1988, est la plus aboutie des 5 projets et peut encore être améliorée en particulier sur les 2 km de voies en remblai. En effet, ce tracé passe auprès de nombreuses zones urbanisées. Ce scénario est le plus efficace en terme d'absorption du trafic notamment de poids lourds et de délestage des voiries locales, comme le reconnaissent les acteurs économiques. Il répond le mieux aux objectifs de l'Etat et au besoin de développement local tel qu'exprimé notamment par les élus de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

En outre, ce tracé représente le meilleur rapport qualité/prix compte tenu de sa longueur (1,5 Milliards d'€ valeur 2005).

Enfin, compte tenu de l'avancement des procédures antérieures et des règles d'urbanisme existantes dans les différentes communes concernées, le délai de réalisation de ce scénario est de loin le plus court.

#### Scénario Violet

Ce tracé dispose d'une partie couverte ou semi-couverte (7 km, soit 12 % du tracé total) beaucoup moins importante que la partie de voie en déblai (28 km, soit 50 %). Il emprunte plus de 15 km de l'A 13 entre Aubergenville et Orgeval déjà fortement saturée.

Il est implanté à proximité du parc du Vexin et s'éloigne très fortement de la zone d'étude. Il ne répond donc pas aux objectifs, car il n'absorbera pas autant de trafic que les autres tracés et n'apportera pas de délestage des voiries locales. Son tracé de 56 km sera dissuasif pour des raisons de temps de parcours et de consommation en carburants pour les poids lourds notamment. Enfin, le coût de tracé est élevé (2,1 Milliards d'€ valeur 2005) compte tenu de sa longueur.

#### Scénario Vert

Il dispose d'une faible partie couverte ou semi-couverte (5 km, soit 22 % du tracé total) et d'une part équivalente de voie en déblai ou en remblai (respectivement 8,5 km et 8 km).

Son impact sur la portion urbaine de Conflans-Sainte-Honorine est pénalisant pour l'environnement immédiat au vu de la coupure créée par une autoroute urbaine.

Son implantation dans la plaine de la Seine à Achères est en contradiction avec la carte d'aléa et le zonage en matière de Plan de Protection contre les Risques d'Inondations.

Il ne répond pas efficacement aux objectifs d'absorption de trafic et de délestage des voiries locales. Enfin, le faible kilométrage des parties couvertes ou semi-couvertes du tracé rend son coût en apparence comparable au tracé « rouge » (1,5 Milliards d'€ valeur 2005). Or, ce coût est largement sous-évalué compte tenu de la nécessité de réaliser des aménagements de protection pour les riverains et d'intégration dans le site naturel du bord de Seine.

#### Scénario Bleu

Il dispose d'une partie couverte ou semi-couverte intéressante (7 km, soit 30 % de tracé total) et d'une part intéressante de voie en déblai (9,5 km, soit 41 %).

Il s'écarte de la zone d'activité de Cergy, ce qui ne répond pas aux objectifs initiaux.

Il comporte de trop grandes incertitudes techniques non résolues sur la portion en tunnel sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye, tant en matière de conditions de sécurité (réalisation de tranchées ouvertes comme pour l'A 14) que d'implantation des échangeurs avec les voies départementales. Ce scénario serait aggravé avec le projet ferroviaire dit Paris-Normandie dont le tracé concerne la même zone d'implantation. L'ensemble portera une atteinte irréversible à la forêt en l'amputant de près de 300 ha. Son approche en terme de développement durable est inacceptable.

La jonction de ce nouvel ouvrage avec l'A 14 soulève de nombreuses interrogations car elle n'a pas réellement été étudiée. Elle posera également des problèmes graves d'environnement aux abords de Poissy (espaces réservés, bassins de rétention, ...). Il apporte la plus mauvaise réponse aux objectifs d'absorption de trafic et nécessite de « revenir » sur ses pas pour gagner Orgeval.

Enfin, le coût du tracé est très élevé (2,1 Milliards d'€ valeur 2005).

#### Scénario Noir

Ce tracé présente la plus faible partie couverte ou semi-couverte (3,6 km, soit 14 % de tracé total) et la plus faible partie de voie en déblai (2,2 km, soit 9 %).

Il est le plus pénalisant pour la portion urbaine de Conflans-Sainte-Honorine. Il transforme la R.N. 184 en autoroute dans la forêt tronçonnant, de fait, cet espace boisé en deux, en portant définitivement atteinte à ce patrimoine naturel ancien exceptionnel en Ile-de-France dont l'équilibre écologique de la faune et de la flore serait définitivement bouleversé.

Il soulève autant de questions que le tracé « bleu » pour la portion en tunnel dans la forêt aux abords de l'A 14. Il nécessite également de « revenir » sur ses pas pour gagner Orgeval. Le tracé noir touche plus de communes (20) et plus d'habitants (26 600) que le tracé rouge (17 communes et 25 500 habitants)

Son faible coût (1,1 Milliards d'€ valeur 2005) n'est qu'apparent car l'enfouissement intégral sera inévitable.

En conclusion, le scénario « rouge » sur la rive droite de la Seine dit « historique » est le seul pouvant répondre efficacement à l'ensemble des critères de déplacements urbains, de développement socio-économique et d'intégration dans l'environnement pour le prolongement de la francilienne.

Ce tracé est le seul réalisable en 10 ans compte tenu de l'état d'avancement des études, de son tracé et de sa longueur (22 km) ; il est donc le seul à apporter une réponse au risque d'asphyxie automobile de notre bassin de vie.

Cependant, il ne peut être considéré que comme un prolongement et non un bouclage. Les caractéristiques de l'A 13 en particulier entre Rocquencourt et Orgeval ne pourront, à terme, absorber l'augmentation du trafic. La francilienne doit se boucler complètement à l'Ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines.

La Ville de Saint-Germain-en-Laye réaffirme donc l'absolue nécessité de réaliser au plus vite la section de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval selon le tracé historique (scénario rouge) et d'engager les études complémentaires pour le bouclage complet.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Après avoir entendu les explications qui précèdent et en avoir délibéré,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

REAFFIRME, à l'unanimité, Monsieur LAURENT (pouvoir à Madame ISAAC-de LEMOS), Madame FRYDMAN (pouvoir à Monsieur BINET), Madame ISAAC-de LEMOS, Monsieur BINET s'abstenant, l'absolue nécessité de réaliser au plus vite la section de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval selon le tracé historique (scénario rouge) et d'engager les études complémentaires pour le bouclage complet.

POUR EXTRAIT CONFORME,  
AU REGISTRE DES DELIBERATIONS,  
Pour le Maire,  
Le 1<sup>er</sup> Maire-Adjoint,  
Conseillère Régionale d'Ile-de-France

Roselle CROS