

ARDIES VAL D'OISE

Francilienne : Débat Public, 6 juillet 2006 (réunion de synthèse)

La réunion de clôture de la Commission Particulière du Débat Public donne à l'ARDIES Val d'Oise l'occasion de présenter sa propre synthèse sur le projet de prolongement de la Francilienne.

Tout d'abord, nous souhaitons rappeler que la question posée par la Commission du Débat Public était double: d'une part, est-il opportun de prolonger la Francilienne; d'autre part, dans l'affirmative, par quel tracé peut-on y parvenir.

A la question : faut-il prolonger la Francilienne de Méry-sur-Oise à Orgeval ? La réponse est OUI. Cette réponse n'exprime pas seulement l'opinion du monde économique et de l'ARDIES, elle se déduit des déclarations et prises de position de l'écrasante majorité des élus concernés et même de diverses associations de protection de l'environnement.

L'opportunité du projet de prolongement est une évidence, parce que c'est l'unique moyen :

- d'assurer une desserte cohérente des centres urbains et des bassins d'emplois,
- de soulager les voiries existantes et tout particulièrement la RN 184,
- d'améliorer à la fois la fluidité du trafic et la sécurité routière,
- de diminuer la pollution et les nuisances, notamment tout au long de la Nationale 184.

La question du fuseau ne fait plus non plus débat, puisque la quasi-totalité des élus se sont prononcés pour le **fuseau sud-est** qui dessert au mieux les centres urbains et les zones d'activité économique.

En revanche, les choses deviennent beaucoup plus compliquées dès que l'on aborde la question du tracé. 4 mois de débats n'ont pas réussi à surmonter les divergences entre les élus des communes directement concernées par tel ou tel tracé. Nous comprenons bien que les élus se déterminent en fonction de ce qu'ils pensent être l'intérêt de leur commune, mais l'application extensive du principe de précaution les conduit à rejeter la Francilienne chez eux et à l'apprécier chez les autres. Il s'ensuit un blocage inacceptable alors que chacun reconnaît que cette infrastructure est indispensable.

Dans cette situation confuse, l'ARDIES tient à rappeler sa position :

Le tracé rouge et le tracé vert présente pour nous les meilleures solutions pour assurer la desserte des zones urbaines et des bassins d'emplois :

Le tracé rouge (N1 / C1 / S1), est le moins coûteux techniquement. Sa réalisation ne gênerait guère le trafic présent et à venir puisqu'il n'emprunte aucune voirie existante, alors que les travaux sont prévus pour durer au moins 5 ans. Ce tracé a fait l'objet de nombreux amendements en faveur de son insertion dans l'environnement ; en outre, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles a proposé récemment des solutions techniques afin d'améliorer considérablement le franchissement de l'Oise et de la Seine (ponts à haubans).

Enfin, faut-il rappeler qu'à la différence de tous les autres tracés, le tracé rouge présente l'avantage d'être inscrit dans les plans d'urbanisme des communes concernées.

Le tracé vert semble a priori mieux adapté au développement futur du port d'Achères. Il est évident que les mouvements de camions iront en s'accroissant lorsque la mise à grand gabarit du canal Seine – Nord sera achevée et que le port d'Achères sera en plein rendement. Mais le tracé vert a pour inconvénient majeur de se confondre avec la RN 184 à hauteur de Conflans et d'Eragny, ce qui laisse présager de très sérieuses perturbations pendant toute la durée des travaux.

Le tracé bleu, tel que le propose le maître de l'ouvrage, s'éloigne trop de la Ville Nouvelle de Cergy, et le coût de son passage en tunnel sous la forêt de St Germain est prohibitif.

Quant au tracé noir, nous le rejetons car il ne résout aucun des problèmes posés par la situation actuelle.

Par conséquent, comme aucun accord entre élus sur un quelconque tracé n'est envisageable, l'ARDIES ne peut que maintenir son option initiale en faveur du tracé dit «historique », c'est-à-dire le tracé rouge, et forme le vœu qu'il soit retenu par le ministre de l'Equipement.

En tout état de cause, la solution finalement retenue devra être réalisée sans péage. Ce mode de financement est inapproprié pour une rocade de contournement qui doit alléger le réseau secondaire et qui n'existe nulle part ailleurs sur la Francilienne.

Pour conclure, je dirais qu'au moment où enfin l'Etat s'apprête à combler un retard d'équipement préjudiciable à l'avenir de la première région du pays, **on ne peut que s'étonner et s'indigner que le Conseil Régional soit totalement inaudible** sur un dossier qui le concerne au premier chef.

Fait à CERGY, le 6 juillet 2006