

NOTE D'INFORMATION

CONSEIL MUNICIPAL DU 28 JUIN 2006

**Motion pour le prolongement de la Francilienne  
(Bouclage de l'A104)**

**1. Enjeux**

Faire le choix d'un tracé qui favorisera la réalisation du prolongement de la Francilienne permettant ainsi de répondre aux objectifs suivants :

- améliorer les liaisons entre les pôles économiques régionaux : Roissy, Cergy – Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines,
- contribuer au développement du territoire communautaire et communal 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 à la Francilienne et 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.

**2. Présentation générale**

**Le projet**

Le projet de l'autoroute A 104 est plus que quarantenaire. C'est en effet en 1965 qu'a été inscrit au schéma directeur de la région de Paris un projet de liaison entre Orgeval et la future ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Le décret de 1976 approuvant le schéma directeur de la région Ile-de-France a confirmé cette inscription et le Comité interministériel d'aménagement du territoire d'avril 1987 a fait de cet ouvrage un objectif prioritaire destiné à améliorer les circulations locales et régionales. Les études ont alors été lancées.

En 1989, le Plan d'urgence pour l'Ile-de-france a prévu le démarrage immédiat du projet. Le processus s'accélérait donc et paraissait évoluer vers une concrétisation ardemment souhaitée par une grande majorité d'habitants, d'usagers locaux et d'entreprises. Les premiers, habitants et usagers locaux, voyaient dans le futur ouvrage une réalisation qui permettrait de ramener à des valeurs normales les trafics et les nuisances sur des sites qui ont été progressivement asphyxiés par l'urbanisation et le développement économique accélérés. Depuis cette époque, les points noirs aussi bien dans le département des Yvelines que dans celui du Val-d'Oise, n'ont fait que se multiplier avec la croissance du trafic (Poissy et son pont, Saint-Germain-en-Laye, Saint Ouen l'Aumône, échangeur A15/D184, Eragny..)

Si la liaison Cergy-Pontoise – Roissy a été grandement améliorée par la réalisation de la Francilienne, sous l'initiative du Conseil Général du Val d'Oise, les entreprises, pour leur part, espéraient pouvoir enfin bénéficier d'un temps raisonnable d'accès aux autres pôles d'activité de la région et aux grands équipements collectifs desservis par la Francilienne. Les aéroports, gares d'interconnexion TGV, autoroutes, GARONOR, Saint Quentin en Yvelines, etc... deviendraient accessibles sans que l'usager n'ait à venir grossir le flux de circulation de l'A 86 ou du boulevard périphérique parisien, eux-mêmes sursaturés. La Francilienne Méry sur Oise – Orgeval bouclée devait répondre à cette attente mais à ce jour son prolongement n'est pas décidé.

Pour cause, outre le détermination du tracé, le Conseil Régional d'Île de France, présidé par le 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire de Conflans-Sainte-Honorine et président du comité des communes contre l'A104, n'a pas engagé les crédits nécessaires. En effet le contrat de Plan 2000-2006 liant l'Etat et la Région sur divers projets n'a jamais fait mention de l'autoroute A104.

Le financement du projet n'est donc pas prévu par les pouvoirs publics. Le montage financier de cette opération laisse supposer le recours au principe d'une concession, ce qui obligerait les collectivités publiques à verser une subvention.

Il faut se rendre à l'évidence, à ce jour que le bouclage de la Francilienne en est au stade de projet : son tracé n'est pas défini et fait l'objet de larges consultations de la Commission particulière du débat public, présidée par Jean Bergougnoux.

Cinq tracés sont donc proposés au débat public :

1. Tracé rouge « Rive droite-Chanteloup », soit le tronçon Nord1, Centre1 et Sud1
2. Tracé violet au nord-ouest de Cergy,
3. Tracé bleu par la plaine de Pierrelaye et la forêt de Saint-Germain en laye, soit le tronçon Nord2 et Sud2,
4. Tracé vert « Eragny-Achères-Carières-sous-Poissy », soit le tronçon Nord1 et Centre3
5. Tracé noir « Réaménagement de la RN184 », soit le tronçon Nord3, Centre2 et Sud3.

### **La Commission particulière du débat public Francilienne**

Depuis le 27 février 2002, la loi relative à la démocratie de proximité rend obligatoire la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour tout projet d'aménagement important. Le projet de prolongement de la Francilienne étudié par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer correspond aux critères de saisine de la CNDP.

Saisie par le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer le 6 juin 2005, c'est lors de sa séance du 6 juillet 2005, que la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne et d'en confier l'animation à une commission particulière du débat public (CPDP).

Le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval doit donc faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organise elle-même et dont elle a confiée l'animation à une commission particulière.

La Commission particulière du débat public Francilienne est donc responsable de l'organisation et de l'animation du débat public pour ce projet d'aménagement. C'est donc d'elle que dépend la qualité de la rencontre entre le public et le projet. C'est pourquoi la

Commission particulière du débat public sur la Francilienne prend, vis-à-vis du public, trois engagements :

Fournir au public toute l'information dont il a besoin pour participer pleinement au débat public (Journal, dossier, brochures, site internet, ...)

Garantir la pleine et libre expression des opinions sur le projet soumis au débat (réunions publiques, réunions thématiques, questionnaires, ....)

Prendre en compte les opinions exprimées par le public dans un compte rendu neutre et objectif du débat public (cahier d'acteur du débat public, comptes rendus des réunions publiques, ...)

Lors de sa séance du 1er février 2006, la CNDP a considéré que le dossier présenté par le maître d'ouvrage pouvait être soumis au débat et a arrêté le calendrier du débat public (8 mars 2006 jusqu'au 6 juillet 2006). Un calendrier prévisionnel de 19 réunions publiques a été fixé : réunions publiques de proximité pour les mois de mars à mai, suivies à partir de la mi-mai d'une série de 4 réunions thématiques.

A partir du 6 juillet 2006, date de la réunion publique de synthèse, la CPDP et la CNDP auront deux mois pour produire respectivement un compte-rendu et un bilan du débat. Ces deux documents seront rendus publics et transmis au maître d'ouvrage au plus tard le 6 septembre 2006. Celui-ci disposera alors de trois mois pour faire connaître sa décision concernant l'avenir du projet.

Si le projet est retenu, des études détaillées seront réalisées puis soumises, aux environs de 2009, à une enquête publique. Les travaux pourraient être lancés en 2011 et achevés en 2015

### **3. Fondement juridique**

Vu la loi du 2 février 1995, dite Loi Barnier, sur le renforcement de la protection de l'environnement,

Vu la loi 2002-276 du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité qui a modifié le code de l'environnement,

Vu le décret n° 2002-2175 du 22 octobre 2002, relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,

Vu l'avis unanime du Conseil Municipal du 6 mai 2003, par délibération n°03-18-07, relatif au projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de la ville de Courdimanche,

Vu la séance de la CNDP du 1er février 2006, considérant que le dossier présenté par le maître d'ouvrage pouvait être soumis au débat et en a arrêté un calendrier du débat public,

Vu le débat public institué et le calendrier établi du 8 mars 2006 au 6 juillet 2006,

La Municipalité entend communiquer auprès des Courdimanchois sur le choix du tracé, qui certes doit répondre à une volonté de désenclaver le nord-ouest de l'Île-de-France et de fluidifier la circulation autour de Paris mais également de préserver l'environnement urbain et le cadre de vie des Courdimanchois.

A cet effet un article paraîtra dans le prochain magazine d'informations municipal « Contact ».

### **4. Dispositif des propositions**

La Francilienne est aujourd'hui interrompue dans son quart nord-ouest entre l'autoroute A 115, au niveau de Méry sur Oise, et l'autoroute A 13, au niveau d'Orgeval. L'Etat prévoit de boucler la Francilienne en réalisant une nouvelle liaison rapide entre les deux points sus-mentionnés.

Les objectifs principaux consistent à assurer la continuité et la fluidité d'axes structurants locaux et à répondre à la forte croissance de la demande de déplacements inter-banlieues, dans cette partie de l'Île de France en fort développement.

### Les tendances

Sur les cinq tracés du bouclage de l'A104 définis et qui font l'objet de consultations publiques, les études et travaux conduits tant par le Ministère de l'Équipement que la CNDP font état de la performance socio-économique du **Tracé Rouge ou Tracé Rive droite-Chanteloup** (N1-C1-S1), d'une longueur de 22 km (coût : 1,5 milliard d'euro), correspondant au « *tracé historique* », arrêté par décision ministérielle en date du 27 janvier 1997.

Ce tracé a pour vocation de soulager efficacement le réseau autoroutier francilien (A86, A1, A15, A14, A13 entre Rocquencourt et le boulevard périphérique, et de permettre la baisse du risque individuel moyen de sécurité routière de plus de 6%.

Les études démontrent également que le **Tracé Violet ou Tracé au nord-ouest de Cergy**, d'une longueur de 35 km et d'un coût estimé à 2,1 milliard d'euro, n'est pas envisagé par le maître d'ouvrage, qui ne prendra d'ailleurs pas l'initiative de sa réalisation.

En effet ce scénario **violet** a un coût d'investissement élevé, qui le situe en fin de classement des cinq tracés. Il assure essentiellement des fonctions d'acheminement des trafics est-ouest et répond mal aux enjeux du projet. Ses fonctions sont dissociées de celles de la Francilienne. Il ne contribue donc que très modestement à l'amélioration de la circulation sur le réseau local.

### La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

La Communauté d'Agglomération encourage le projet de bouclage de la Francilienne qui conditionne l'avenir de l'agglomération, le développement du pôle économique et urbain que constitue l'agglomération de Cergy-Pontoise et l'aménagement territorial équilibré de l'Île de France.

Aussi la Communauté d'Agglomération se positionne pour le bouclage de la Francilienne par le tracé N1 « aménagé ».

Ce tracé réduit les nuisances pour les riverains de la RN184. Il limite la pollution sonore et atmosphérique le long de l'A104 grâce aux aménagements demandés par le Bureau Communautaire. Il améliore la qualité urbaine et permet la transformation en boulevard urbain de la RN184 et l'aménagement d'espaces de qualité autour et au-dessus de l'A104 à Eragny-sur-Oise.

## **5. Décision municipale**

L'équipe municipale est favorable pour :

- le prolongement sans délai de cette rocade autoroutière qui sépare Méry sur Oise d'Orgeval, seule façon d'assurer une mobilité satisfaisante entre le Val d'Oise et les Yvelines.
- le bouclage de la francilienne qui permettra la mise en connexion des villes de la Communauté d'Agglomération Cergy-Pontoise et de St Quentin en Yvelines, avec les pôles économiques de Poissy, Saint Ouen l'Aumône, Gonesse et Roissy.

- que la continuité et la fluidité d'axes structurants locaux soient assurées afin de répondre à la forte croissance de la demande de déplacements inter-banlieues, dans cette partie de l'Ile de France en fort développement,
- que tous les enjeux environnementaux (eau, air, bruit, paysages et milieux naturels) soient pris en compte pour la détermination du tracé,
- que la rentabilité socio-économique du projet soit prise en considération, et notamment dans le cadre de son financement, dont la participation l'Etat et de la région dans le cadre du prochain contrat de Plan, des collectivités territoriales et locales,

Aussi,

Considérant la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France,

Considérant l'initiative du Conseil Général du Val d'Oise de financer la réalisation de la francilienne permettant la liaison Cergy-Pontoise – Roissy,

Considérant que la réalisation d'une rocade de 22 kilomètres entre Mery sur Oise et Orgeval permettrait d'améliorer considérablement les conditions de transports périphériques dans le Val d'Oise et les Yvelines où sont implantées les villes nouvelles de Cergy et de St Quentin en Yvelines, de désenclaver le nord-ouest de l'Ile de France et de fluidifier la circulation autour de Paris,

Considérant que la réalisation du prolongement de la Francilienne de Méry-sur-Oise à Poissy-Orgeval est cruciale pour notre avenir car elle facilitera, en divisant par deux le temps de parcours, et sécurisera les déplacements sur ce trajet grâce à son format en harmonie avec la section Roissy-Cergy de la Francilienne,

Considérant que cet axe permettra de désengorger la RN184, les autoroutes A15 et A115, de les relier aux autoroutes A14 et A13 à orgeval (Yvelines),

Considérant la densité du trafic actuel autour de Cergy-Pontoise :

- ✓ 600 véhicules/heure empruntent les rues du village de Jouy-le-Moutier
- ✓ 9 000 véhicules/jour, le RD 22 entre Boisemont et Triel-sur-Seine
- ✓ 14 000 véhicules/jour, le boulevard de l'Oise à Jouy-le-Moutier
- ✓ 45 000 véhicules/jour, la RN 184 entre Saint-Ouen-l'Aumône et Versailles
- ✓ 55 000 véhicules/jour, le RD 915 entre le Vexin et Cergy-Pontoise
- ✓ 125 000 véhicules/jours, l'A15 entre Cergy-Pontoise et Paris

Considérant la saisine de la Commission Nationale du Débat public sur le dossier du bouclage de la Francilienne à l'ouest, entre Méry-sur-Oise et Orgeval (A104),

Considérant que le développement du territoire communautaire de Cergy-Pontoise est concerné par deux projets de réseau routier d'envergure : le bouclage de la francilienne et la réalisation de la rocade de la ville nouvelle (V88),

Considérant l'importance majeure de ces deux axes (V88 et bouclage de la Francilienne) pour l'agglomération de Cergy-Pontoise et notamment la ville de Courdimanche

Considérant que ces deux axes (V88 et bouclage de la Francilienne) permettront notamment de :

- ✓ désenclaver le territoire communautaire de Cergy-Pontoise des pôles d'activités, de recherche, d'enseignement supérieur, de commerce, de tourisme et de transport importants implantés sur la plate forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle (via le tronçon Roissy-Cergy de la Francilienne), à Cergy-Pontoise et à Saint-Quentin-en-Yvelines mais aussi dans leurs environs,
- ✓ désenclaver également les versants de l'Hautil
- ✓ fluidifier le trafic routier sur toute l'agglomération,

Considérant que les résidents des versants de l'Hautil sont obligés de transiter quotidiennement par Courdimanche, causant aux heures de pointe des embouteillages et des circulations intempestives dans les rues adjacentes, en particulier dans le village, au détriment du bien-être des riverains et des usagers,

Considérant que l'aménagement du territoire autour de cet axe est de préserver les populations, et que soit pris en compte l'intérêt général par l'ensemble des acteurs locaux de ce projet,

Considérant les projets d'urbanisation des communes voisines de Courdimanche,

Considérant les projets d'urbanisation et d'aménagement de la zone Columbia Mirapolis, et des secteurs de la Touffe et du Champ d'Arthur,

Considérant l'attachement des Courdimanchois et de la Municipalité à la préservation de leur cadre de vie et à la qualité de l'environnement de leur ville,

Considérant que la municipalité est fermement opposé au tracé violet au nord-ouest de Cergy en raison de :

- son coût d'investissement élevé
- sa contribution très modeste à l'amélioration de la circulation sur le réseau local,
- sa dissociation avec les fonctions de la Francilienne,
- l'impact défavorable aux enjeux environnementaux (qualité de l'air, pollution sonore)
- la traversée d'un territoire qui présente de forts enjeux aussi bien écologiques (périmètre de protection immédiat des captages de Melan ou de Poissy, champs captants de la nappe alluviale d'Aubergenville, ...) que paysagers ((PNR du Vexin français, vallées de la Viosne, de l'Aubette et du Montcient, ...)),

Considérant les résultats de la consultation publique sous forme d'enquête auprès de la population réalisée jusqu'au 19 juin 2006 qui confirme que la population est favorable :

- au soutien au prolongement de la francilienne de Méry sur Oise à Orgeval,
- à l'amélioration apportée à la circulation sur Courdimanche du fait du prolongement de la Francilienne,
- au refus du tracé violet,
- au tracé rouge qui répond au besoin d'infrastructures dans des délais convenables,
- à la proposition de motion présentée par la municipalité au Conseil Municipal du 5 avril,
- à la présentation et à l'adoption de la synthèse de la consultation publique au Conseil Municipal du 28 juin 2006,

## **II . Décision du Conseil Municipal**

1. Demander à l'Etat et à la Région d'assurer la réalisation du projet de prolongement de la Francilienne (A104) de Méry-sur-Oise à Poissy-Orgeval),
2. Dire que l'Etat et la Région devront assurer la prise en charge de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure (A104), évitant une participation complémentaire importante des collectivités locales, et par nature des contribuables locaux,
3. D'informer officiellement de cette décision les autorités suivantes : La Commission Nationale du Débat Public, la Préfecture, le Ministère des Transports, le Conseil Régional et enfin la Communauté d'Agglomération,
4. préciser que seuls les tracés initiaux de la V88 et l'A104, et notamment le tronçon N1 « aménagé » et enterré sur une grande partie de son tracé dans le centre d'Eragny, permettent de réaliser ces infrastructures dans un délai raisonnable, compte tenu du fait qu'une partie des emprises foncières est d'ores et déjà réservée et que l'ensemble des documents d'urbanisme (schéma directeur, plans locaux d'urbanisme) réserve d'une façon explicite les emprises de ces voiries, depuis près de 40 ans.
5. dire que le tracé historique répond à l'intérêt public et au développement socio-économique du territoire communautaire de Cergy-Pontoise et de Courdimanche,

**En conséquence, la municipalité de Courdimanche propose de se prononcer en faveur du projet n°1 (dit tracé rouge), seul tracé à répondre aux différents enjeux. Celui-ci devant être enterré sur une grande partie de son tracé et notamment dans le centre d'Eragny.**