

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



4. Le développement des transports collectifs répond-il aux besoins ?

Le réseau ferré actuel est essentiellement orienté vers Paris. Le réseau local d'autobus achemine, avec une certaine efficacité, les usagers vers les gares ferroviaires. À une échelle plus large, il est complété par un réseau d'autocars : les lignes express, qui circulent surtout sur le réseau routier principal.

Mais, ces transports collectifs doivent pouvoir rouler à une vitesse suffisante pour concurrencer l'automobile. Toute amélioration sur un des axes du réseau routier principal contribue à l'amélioration de leur

compétitivité. En outre, pour rendre les transports en commun plus attractifs et efficaces, il faut améliorer les liaisons existantes tout en créant les liaisons nord-sud, qui font défaut aujourd'hui. Ainsi, le prolongement de la Francilienne soulagerait le réseau local d'une partie du trafic de transit et assurerait un meilleur partage de l'espace au profit des autobus, mais aussi des piétons et des cyclistes.

D'autres projets sont en cours. L'extension de la Tangentielle Ouest, la ligne ferroviaire qui

reliera Saint-Cyr-l'École à Achères en desservant Saint-Germain-en-Laye et Poissy, est à l'étude. Une liaison ferroviaire rapide entre la Normandie et la région parisienne est en projet : elle pourrait être empruntée par des trains régionaux. La réalisation de ces projets ne constituera pas une solution de substitution au réseau routier mais lui sera complémentaire.●

5. Comment les tracés présentés au débat répondent-ils aux objectifs du projet ?

Les quatre tracés dans le fuseau sud-est (tracé rouge « rive droite-Chanteloup », tracé bleu « plaine de Pierrelaye-forêt de Saint-Germain-en-Laye », tracé vert « Eragny-Achères-Carrières-sous-Poissy » et tracé noir « réaménagement de la RN184 ») desservent

plusieurs centres urbains et pôles d'activités. Le tracé violet au nord-ouest de Cergy relie Villiers-Adam à Orgeval en desservant notamment Ennery, le nord-ouest de l'agglomération de Cergy-Pontoise et la vallée de la Seine de Meulan à Issou.

Trafic, gains de temps et organisation du réseau routier.

	Tracé rouge	Tracé violet	Tracé vert	Tracé bleu	Tracé noir
Transit	25 700	21 400	18 600	20 000	12 900
Echange	45 700	35 700	44 300	48 600	52 900
Interne	34 300	21 400	41 400	42 900	61 400
Total	105 700	78 500	104 300	111 500	127 200

Répartition des trafics moyens journaliers en uvp*, en fonction des scénarios (dans les deux sens de circulation). Source : Etude de trafics, DREIF, novembre 2005
* uvp : unité de véhicule particulier ; 1 voiture = 1 uvp ; 1 poids lourd = 2 uvp.

Le prolongement de la Francilienne permettrait de redistribuer le trafic interne sur des routes dédiées à la desserte locale, le trafic d'échange sur les voies primaires et les voies rapides urbaines, le trafic de transit sur les voies rapides urbaines. Cette redistribution se fera au profit de la sécurité et de l'amélioration des temps de parcours.

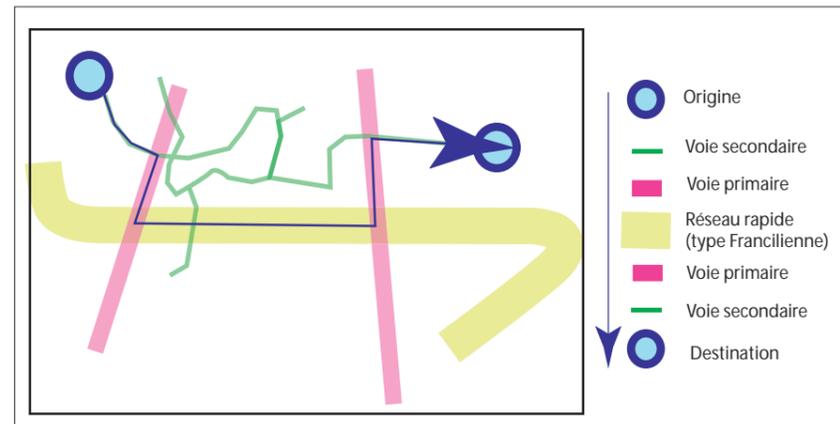
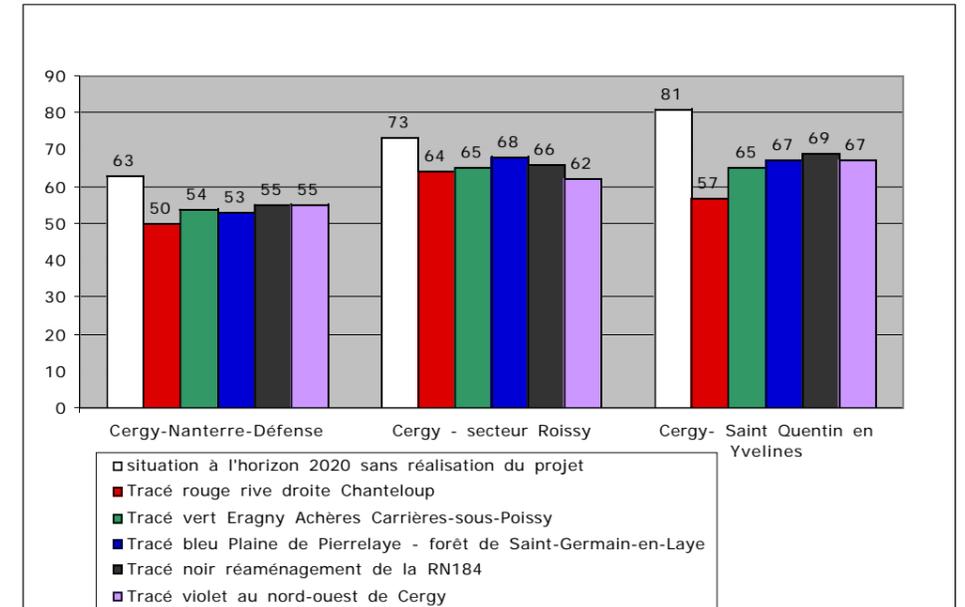


Schéma classique de déplacement des véhicules particuliers en Ile-de-France.

Ces mêmes études montrent que, parmi les cinq tracés présentés, le tracé rouge est celui qui soulagerait le plus efficacement le

réseau autoroutier francilien. Les tracés vert, bleu et noir, auraient des effets assez semblables, mais avec des performances moindres.●



Temps de parcours en minutes entre les pôles de développement de l'Ile-de-France en 2020.

Plus de 40 ans d'études et de concertation.

1965. Un projet d'une liaison autoroutière entre Méry-sur-Oise et Orgeval est inscrit au premier schéma directeur de la région parisienne. Les premières études sont lancées.

1988-1991. Le groupement Villexpress réalise les études d'une autoroute à péage. Une concertation locale est lancée sur la base de ce projet. Elle aboutit, en 1993, à la décision du gouvernement de ne pas retenir le projet Villexpress et d'engager un nouveau débat.

1994-1997. Un débat « Bianco » est organisé sur la base de la comparaison de fuseaux nord-ouest et sud-est entourant Cergy-Pontoise. La décision ministérielle du 27 janvier 1997 retient un tracé en rive droite de la Seine par la boucle de Chanteloup, parce qu'il assure le meilleur compromis entre la réponse aux objectifs et les effets sur le territoire.

1998. Un rapport d'expertise sur un tracé alternatif au nord-ouest démontre sa faisabilité technique ; il conclut aussi qu'il ne répond pas aux fonctions de la Francilienne.

2003. La mission d'audit du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection générale des Finances recommande de privilégier la solution en rive droite ; elle souligne que son coût devra prendre en compte de nécessaires mesures d'insertion environnementale.

15 septembre 2004. Gilles de Robien, ministre de l'Équipement et des Transports demande au préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, de coordonner le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) sur le projet de prolongement de la Francilienne, entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.