



Département des Yvelines
Arrondissement de Saint-Germain-en-Laye

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille six, le lundi vingt sept février à 19 heures, le Conseil de la Communauté de Communes des deux rives de la Seine, légalement convoqué, s'est réuni en son siège à Carrières sous Poissy, en séance publique, sous la présidence de Monsieur Michel SORAIN, Président

Secrétaire de séance :

Virginie MUNERET

OBJET DE LA DELIBERATION :

**PROLONGEMENT DE LA
« FRANCILIENNE »**

Date de la Convocation :

20 février 2006

Date d'affichage :

20 février 2006

Nombre de conseillers

en exercice : 23

Nombre de conseillers

présents : 23

Nombre de votants : 23

DELEGUES TITULAIRES PRESENTS :

- Michel SORAIN, Président
- Philippe TAUTOU, Vice-Président
- Daniel SCHALCK, Vice Président
- Hugues RIBAUT, Vice Président
- Jean-Pierre HOULLEMARE , Vice Président
- Annick DELOUZE-WOLFF
- Virginie MUNERET
- Corinne MAITRE
- Nathalie GOSSELET
- Catherine ARENOU
- Nicole BIARD
- Jacqueline ESSEX
- Isabelle DECHERY
- Denis FAIST
- Jacques VITHE
- Gaston HELM
- Pierre GAILLARD
- Jean-Louis FRAN CART
- Joël MANCEL
- Hubert FRANCOIS-DAINVILLE
- Patrice JEGOUIC

DELEGUES TITULAIRES ABSENTS EXCUSES :

- Pierre CARDO, Vice Président (Chanteloup les Vignes)
- Marie-Claude THIEVON (Triel sur Seine)

DELEGUES SUPPLEANTS PRESENTS :

- Jacqueline PACCIOCO (Chanteloup les Vignes)
- Patrick CHATAINIER (Triel sur Seine)

Le conseil communautaire,

Considérant l'organisation du débat public sur le prolongement de la Francilienne dans le Val d'Oise et les Yvelines et son lancement prévu le 8 mars 2006 au Parc des expositions de Pontoise,

Considérant que, compte tenu du transfert de compétences opéré par les Communes membres, la Communauté de Communes est compétente en matière « d'aménagement de l'espace et de transports »,

Considérant que le territoire de la Communauté et son avenir sont particulièrement concernés par les décisions qui pourront découler de ce débat,

Vu le courrier joint de M. BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public - CPDP - « Francilienne » du 23 janvier 2006 qui précise les modalités et le calendrier du débat,

Vu la carte, jointe au courrier précité, présentant les différentes options de tracés que le maître d'ouvrage soumettra au débat,

1) Sur la protection de la population et les zones urbanisées :

Considérant que parmi les tracés soumis au débat, le tracé dit « N1+C1+S1 » est celui qui impacte le plus les zones urbanisées et que celles-ci seraient alors sous le vent dominant par rapport à l'ouvrage.

Considérant l'approbation de la loi constitutionnelle du 28 février 2005 relative à la charte de l'environnement qui dans son article 1 précise : « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* »,

Considérant le Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Ile de France (PPA), en cours de consultation, qui indique que les pollutions (dioxyde d'azote, particules fines, benzène...) à proximité des trafics routiers sont au dessus des normes et potentiellement dangereuses pour la santé des habitants

Considérant, devant ces nouvelles connaissances scientifiques, que les élus ont un devoir de précaution en ce qui concerne la santé de leurs concitoyens

2) Sur le maintien et le développement des activités économiques sur le territoire :

Considérant le retard du territoire de la Communauté et des territoires adjacents en matière de développement économique et d'emplois,

Considérant dans ce cadre, que le maintien de l'activité industrielle automobile et la capacité de permettre son développement sont une priorité et une nécessité,

Considérant le projet de Port Autonome de Paris concernant la plate forme multi modale, située « rive gauche » au débouché de l'Oise et donc du futur aménagement « Seine Nord » à grand gabarit,

Considérant que les principaux pôles économiques sont, aujourd'hui, situés sur la rive gauche de la Seine, et que les éventuels développements de ce type au sein de la boucle pourraient être reliés par un nouveau pont départemental à l'étude,

Considérant que le tracé envisagé au nord de Cergy-Pontoise ne déleste pas la R.N. 184 et ne répond pas au besoin de récupération des trafics économiques du fuseau sud-est

3) Sur le gel du territoire, la situation des trafics routier existants et la capacité à réaliser cet ouvrage :

Considérant que les portés à connaissance de l'Etat sur les documents d'urbanisme de nos communes font état d'un tracé potentiel d'une infrastructure autoroutière qui gèle toute une partie du territoire de la Communauté et de son développement harmonieux (alors que la SDRIF actuellement en vigueur indique que : « *des tracés alternatifs devront être étudiés à l'intérieur de deux fuseaux* »),

Considérant l'état du trafic routier actuel sur les voies du secteur concerné et particulièrement celui de la RN184,

Considérant, à ce titre, que la RN184 doit rester une voirie locale, être re-qualifiée en ce sens et non en projet autoroutier, excluant de ce fait la proposition de tracé « N3+C2+S3 »,

Considérant aussi que le tronçon dit « C3 », outre le fait qu'il ajouterait un nouveau franchissement de Fleuve, est une partie de voie départementale et qu'il doit le rester,

Considérant que par contre, que le tracé dit « N2+S2 » est un tracé dans le fuseau Sud-est, qui, outre le fait qu'il est le plus éloigné des zones urbanisées, a des terrains d'assiette qui apparaissent facilement mobilisables (zones agricoles polluées, emprises EDF, terrains appartenant à la ville de Paris ou Domaniaux...).

4) Sur l'insertion dans les sites et la maîtrise économique de l'ouvrage :

Considérant l'impossibilité de réaliser toutes les protections nécessaires à l'insertion dans le site du tracé dit « N1+C1+S1 » compte tenu du relief, des nombreux franchissements d'ouvrages et des zones urbanisées (ru du Liesses, RD14, voie de chemin de fer, A15, zone urbanisée dense entre Conflans et Eragny, RN184, voie de chemin de fer, voie RER, passage de l'Oise, remontée sur le plateau de l'Hautil, plusieurs échangeurs à Maurecourt, zones urbanisées entre Andrésy et Chanteloup-les-Vignes, passage dans Carrières-sous-Poissy et viaduc de plus de 2 km survolant l'île des Migneaux en surplomb pour rejoindre un des plus grands échangeurs d'Europe à Orgeval...),

Considérant par contre que le tracé dit « N2+S2 » évite au maximum les zones urbanisées et que son insertion est de ce fait plus aisée (plaine en friche, passage le long de lignes à Haute Tension, passage de la Seine entre Conflans et Herblay, passage dans les anciennes zones d'épandage de la station d'épuration, puis passage en souterrain dans la lisière de la forêt de Saint-Germain-en-Laye),

Considérant que compte tenu de l'importance de la réalisation de cet ouvrage, il sera nécessaire de trouver des capacité de déplacer (voir de reconstruire) certains équipements ou de compenser la réalisation de l'ouvrage par une reconquête simultanée du milieu naturel (forêt, berges...),

Considérant enfin, que le tracé dit « N2+S2 » ne nécessite qu'un seul franchissement de fleuve alors que les autres tracés proposés dans le fuseau Sud-Est (hormis la RN184) en nécessitent entre deux et trois,

Considérant l'absolue nécessité en ce qui concerne les protections et l'intégration de l'ouvrage de prendre en compte en priorité les populations puis les impacts sur l'environnement.

A l'unanimité

Article n°1 : La Communauté de Communes des « deux rives de la Seine » indique que le projet de prolongement de la Francilienne dans le Val d'Oise et les Yvelines :

- Est indispensable à un développement harmonieux de son territoire,
- Que sa réalisation est urgente,
- Qu'il doit être conçu et validé dans le plus grand respect des populations et de l'environnement,
- Qu'il doit soulager les dessertes locales, prendre en charge les trafics les plus importants et passer au plus près des principales zones économiques,
- Que de ce fait il doit être réalisé dans le fuseau « Sud-est »,
- Que sa réalisation doit être économiquement maîtrisée tout en prenant en compte les protections et les compensations indispensables,

Article n°2 : Compte tenu de ce qui précède et de l'ensemble des considérants, la Communauté de Communes des « Deux Rives de la Seine » est favorable au tracé qui passe dans le fuseau Sud-Est et qui évite au maximum les zones urbanisées.

A CARRIERES sous POISSY, le 28 février 2006

le Président

Michel SORAIN

