

MOTION sur le PROJET de PROLONGEMENT de la FRANCILIENNE dans le VAL d'OISE et les YVELINES

Rapporteur : Monsieur RIBAUT – Maire,

Monsieur RIBAUT – Maire donne lecture de la déclaration suivante :

« Nous sommes début mars 2006. Le débat public sur le tronçon de la Francilienne A 104 entre Méry sur Oise et Orgeval débute actuellement. Il débutera tout à fait officiellement le 08 mars à 20 h 30 à la Halle Saint-Martin à Pontoise. Ce débat public se prolongera jusqu'à l'été. Il se terminera officiellement dans 4 mois, le 06 juillet à 20 h 30 toujours à la Halle Saint-Martin à Pontoise. Dans l'intervalle, vous avez pu le voir dans les documents que j'ai envoyés à tous les Elus du Conseil Municipal, la CNDP (par le biais de la CPDP) organise 17 autres réunions : 13 réunions de proximité, 4 réunions thématiques.

Les thèmes sont :

- l'économie et l'aménagement du territoire,
- les nuisances, les risques sanitaires et la sécurité,
- les trafics, les coûts et les financements,
- l'environnement

Une réunion est organisée par la CPDP à Andrésy le 22 mars à 20 h 30 à l'Espace Julien GREEN.

D'autres réunions pourront être organisées par les communes : c'est le cas de Maurecourt qui demain vendredi 03 mars organise une réunion à 20 h 30 à l'Espace Gérard Blondeau sur le thème de la Pollution. Je vous engage à assister à cette réunion qui ne peut que renforcer les thèses et le choix qui vous est proposé ce soir.

240 000 foyers de 85 communes du Val d'Oise et des Yvelines dont Andrésy reçoivent actuellement une série de 3 documents : 2 réalisés par la CNDP ou CPDP expliquant les enjeux et l'organisation du débat et un autre document de synthèse réalisé par le Maître d'Ouvrage de l'opération la D.R.E.I.F. qui nous donne une vision déjà très établie sur le choix du futur tracé. Je vous engage, si vous ne l'avez pas encore fait à lire ces documents et même à consulter le dossier complet du Maître d'Ouvrage (LA DREIF). Courage, lisez les 86 pages du dossier et les 150 pages d'annexes et vous serez rapidement édifiés sur l'orientation prise par le Maître d'Ouvrage en faveur du tracé dit initial le tracé N1 C1 S1 tracé rouge, passant rive droite sur la boucle de Chanteloup.

Chers Collègues, voici venu le moment de nous exprimer. Voici venu le moment de faire un choix, voici venu pour nous le moment d'expliquer et de faire en sorte que les Andrésiens fassent le meilleur choix possible et surtout s'expriment eux mêmes directement à la CNDP / CPDP.

5 propositions précises nous sont faites. Il n'y en aura pas d'autres.

Le **tracé violet** passant au nord de Cergy-Pontoise dont on sait que, s'il peut paraître idéal car passant en zone non urbanisée, son principal défaut est qu'il ne résout pas les problèmes de notre territoire notamment le délestage de la RN 184 et la récupération des trafics des principales zones économiques.

Ce tracé est déjà qualifié de « tracé nord ouest recalé ». (cf Courrier des Yvelines du 1^{er} mars 2006). D'ailleurs l'Etat ne l'a même pas codifié.

Le **tracé noir N3 C2 S3** empruntant la RN 184 dans la configuration la plus requalifiée (3^{ème} option), transformant cette nationale en autoroute alors qu'elle doit rester voirie de desserte locale même requalifiée suivant l'option 1 ou l'option 2. On ne peut concevoir qu'une autoroute puisse définitivement couper la forêt de Saint-Germain-en-Laue en deux. Ce tracé, en dehors du fait qu'il serait difficile à réaliser, empêcherait le trafic normal sur la RN 184 actuelle, ne peut être défendu et sera refusé par tous unanimement.

Restent dans la proposition du Maître d'ouvrage (DREIF) 3 tracés dans le fuseau sud-est, c'est à dire notre territoire.

Le tracé N1 C1 S1 ou tracé dit initial, sur la rive droite qui passe en zone urbanisée. Ce tracé ne doit pas être réalisé.

Le tracé vert N3 C2 C3 S1 traverse l'urbanisation d'Achères en empruntant le CD 30 qui traverse la Seine par le pont prévu par le Département des Yvelines entre Achères et Carrières-sous-Poissy, dont les études viennent d'être suspendues en attente de décision de l'Etat et enfin qui reprend le tracé rouge en zone urbanisée de Carrières-sous-Poissy et Poissy.

Je ne dois pas avoir besoin de vous convaincre. Ce tracé est catastrophique.

Reste un seul tracé : **le tracé bleu N2 S2** qui évite pratiquement totalement les zones urbanisées, qui passe sur la rive gauche en lisière et sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye pour rejoindre l'A 14 par le nord de Poissy.

Quel choix pouvons nous faire ? Quel choix devons nous faire ? Quel choix devons nous préconiser aux Andrésiens ? Rappelons que chacun pourra s'exprimer individuellement pendant la période du débat public. Faisons en sorte que les intérêts d'Andrézy, des Andrésiens et de notre Territoire soit préservé du mieux possible. Pour cela, nous devons, nous Elus, dès maintenant, nous exprimer, exprimer le meilleur choix et l'expliquer pour convaincre.

Pourquoi est-ce urgent de le faire ? D'abord parce que le débat public ne dure que 4 mois et 4 mois c'est court pour mobiliser, expliquer et convaincre. Même si, heureusement, certains de nos concitoyens sont déjà convaincus.

Ensuite, parce que beaucoup de villes du Val d'Oise et des Yvelines, d'Elus de tous bords, d'Associations, de Responsables économiques ou d'Institutions se sont déjà largement exprimés et s'expriment avec force et en nombre important, en faveur du tracé rouge, du tracé dit initial. Pourquoi le font-ils ?

- Pour des raisons d'urgence, le tracé rouge étant soit disant le plus rapide à réaliser car ce tracé est réservé dans nos POS.

Or nous savons bien que le tracé bleu peut être aussi réalisé rapidement si on le veut vraiment, les terrains appartenant en grande partie à EDF, à l'Etat ou à la Ville de Paris.

- pour des raisons de protection de l'environnement, la forêt de Saint-Germain-en-Laye apparaissant comme plus importante à protéger que les populations elles-mêmes.

Précisions que le tracé bleu, même s'il passe sous la forêt, non seulement ne la dégrade pas mais surtout évite les populations.

Ce tracé est chiffré à 2, 1 milliards.

Mais nous avons de l'espoir, nous devons nous battre pour convaincre : car, si beaucoup, depuis très longtemps vous le savez, et encore plus fortement aujourd'hui s'activent pour le choix du tracé rouge, nous avons des points forts.

Nous avons d'ailleurs la force de notre conviction pour le tracé bleu, tracé qui résout en très grande partie les problématiques de notre territoire, en évitant les zones urbanisées et qui peut se réaliser rapidement dès que les moyens financiers seront donnés.

Mais encore faut-il que nous Elus, nous voulions le dire, le clamer fort dès aujourd'hui pour convaincre pour avoir le temps de convaincre. Nous n'avons que 4 mois.

Le tracé bleu et respecte parfaitement les décisions prises par le « Comité des Communes pour la défense et la protection des habitants des villes menacées par les tracés du projet A 184 devenus A 104 ». Ce Comité est composé de 11 communes du Val d'Oise et des Yvelines directement concernées par les tracés qui dans sa dernière motion le 21 février 2006 réaffirmait la motion déjà adoptée le 05 juillet 2005, motion en 3 points.

- Le Comité des Communes réaffirme son refus catégorique du tronçon initial proposé pour la réalisation de l'A 104 entre Méry sur Oise et Orgeval,
- Demande qu'une proposition alternative soit faite en zone non urbanisée
- Dit que le délestage de la RN 184 doit demeurer un objectif prioritaire de l'aménagement local.

Le tracé bleu est reconnu comme le meilleur tracé comme le tracé de consensus par notre Intercommunalité de la Communauté de Communes des Deux Rives de la Seine. Oui, nous avons là, le poids de 63 000 habitants, principalement de la Boucle de Chanteloup, directement concernée par le tracé.

Une délibération vient d'être adoptée dans ce sens à l'unanimité au dernier Conseil Communautaire lundi dernier 27 février 2006. Comme Vice-Président chargé notamment des transports, je suis autorisé par l'Assemblée Communautaire à défendre les intérêts de notre territoire en exprimant le choix de la Communauté de Communes pour ce tracé.

L'article 2 de la délibération dit : « 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 qui évite au maximum les zones urbanisées ». En d'autres termes, le tracé N2 S2.

Le tracé bleu est le seul tracé qui au cours du débat peut devenir le tracé du consensus, le seul tracé qui peut réunir à terme les populations et les Associations ou Collectifs qui les défendent.

Mes Chers Collègues, je le répète nous avons peu de temps devant nous. Si ce soir nous ne sommes pas vraiment convaincus que le tracé bleu N2 S2 est le seul qui réponde au mieux aux intérêts d'Andrésy, aux intérêts de notre territoire, aux intérêts de nos populations,

Si ce soir nous ne sommes pas vraiment convaincus que le tracé bleu N2 S2 est le seul qui puisse contrer véritablement, avec des arguments objectifs, et des arguments de poids, la vague des défenseurs du tracé rouge,

Si ce soir, nous ne sommes pas vraiment convaincus que par notre implication, par notre action tenace associée à celles de ceux qui défendent coûte que coûte la population, le tracé bleu N2 S2 est le seul qui peut ressortir du débat public comme le « tracé du consensus ».

Alors si nous ne sommes pas dès ce soir convaincus, nous avons déjà perdu une partie du combat. Nous avons alors perdu beaucoup de chances de convaincre et de réussir.

Mes chers Collègues, ce soir vous trouverez que c'est peut être avec passion que je vous parle, mais si je le fais c'est parce que après tant d'années, comme beaucoup d'entre vous d'ailleurs, j'ai forgé cette conviction, j'ai forgé le choix que je vous propose ce soir. Je sais que c'est le meilleur et de loin, même si bien entendu il oblige certaines compensations. Je sais surtout qu'en le défendant coûte que coûte, nous arriverons à convaincre, mais il faut que nous le fassions tous et tout de suite. Je vous ai à tous proposé de bien réfléchir à l'intérêt, au poids que pourrait représenter un vote unanime de notre Conseil Municipal, comme l'a été celui du Conseil Communautaire. Mais là est votre décision.

Pour argumenter objectivement sur le choix du tracé bleu et nous en convaincre, je vous lis la délibération proposée au Conseil Municipal.

Vous pourrez bien entendu, vous exprimer ensuite avant que nous ne délibérions ».

Monsieur RIBAUT – Maire donne lecture du texte de la délibération :

« Le projet de l'autoroute A 104 est plus que trentenaire. C'est en effet en 1965 qu'a été inscrit au Schéma Directeur de la Région de Paris un projet en liaison entre Orgeval et la future ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Un 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.

Malgré ces engagements, le projet n'a pas abouti.

Aujourd'hui, une nouvelle étape est franchie avec l'organisation du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne dans le Val d'Oise et les Yvelines et son lancement prévu le 08 mars 2006 au Parc des Expositions de Pontoise.

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,

Vu le courrier joint de Monsieur BERGOUGNOUX, Président de la 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.

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 requalifiée 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 Andrésey et Chanteloup-les-Vignes, passage dans Carrières-sous-Poissy et viaduc de plus de 2 Kms 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 capacités 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,

le Conseil Municipal décide

Article 1^{er} : La Commune d'Andrésey 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 2 : Compte tenu de ce qui précède et de l'ensemble des considérants, la commune d'Andrésey est favorable au tracé dit « N2+S2 » proposé au débat public.