



Dossier du débat public

# La Francilienne

## le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

La Francilienne : le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval • Dossier du débat public



Février 2006

Dossier du débat public

# La Francilienne

## le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



Février 2006. **DOSSIER DU DÉBAT PUBLIC**

# **La Francilienne**

**le prolongement**

de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

Le *Dossier du débat public* sur le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy Orgeval a été réalisé, pour le compte de l'État, par la direction régionale de l'Équipement Île-de-France.

Conception/rédaction/réalisation : MM & A/Moser, *Malt et Associés* - Création graphique : Patrick Loué - Photos : DREIF/Gobry/Gauthier ; Alexandre Lardeur - Cartes et schémas : Catherine Bleuze et Guillaume Sevin ; Centre d'études techniques de l'Équipement Nord Picardie ; DREIF ; Ecosphère ; LREP ; LROP ; MM & A/Moser, *Malt et Associés* ; Scétauroute ; STIF - Février 2006.

# La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



## PRÉFACE

Depuis près de 30 ans, les schémas directeurs régionaux soulignent la nécessité pour l’Île-de-France de disposer d’une rocade\* autoroutière à environ 25 kilomètres du centre de la capitale. Le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval fait partie des aménagements à réaliser pour que la Francilienne joue ce rôle.

Plusieurs projets ont été étudiés par l’Etat puis soumis aux élus et aux populations concernés. Ils ont suscité des débats et aucune réalisation n’a été engagée.

L’urbanisation croissante au nord-ouest de la région parisienne, le développement de l’emploi, l’arrivée de nouveaux habitants ont multiplié le nombre de déplacements. L’amélioration de la desserte du nord-ouest de l’Île-de-France est une nécessité pour la poursuite du développement économique de ce secteur.

La question de la réalisation d’une infrastructure\* routière nouvelle reste donc d’actualité.

Comme toute infrastructure\*, elle aura des effets sur l’habitat et l’environnement. Il est nécessaire que ceux-ci soient réduits autant que faire se peut et ne remettent pas en cause le cadre de vie des riverains et les grands équilibres du territoire.

Pour que tous ceux qui sont concernés par ce projet puissent s’informer et donner leur avis, comme la loi lui en donne le pouvoir, la Commission nationale du débat public (CNDP)\* a décidé d’organiser sur ce projet un débat public\*. Il sera animé par une commission indépendante, la commission particulière du débat public\* “Prolongement de la Francilienne” et ouvert à tous. La CNDP\* a souhaité qu’il soit le plus large possible et que toutes les informations disponibles soient mises à la disposition de ceux qui le souhaiteront. Je partage cette volonté.

Le dossier que vous allez lire a été réalisé par l’Etat, maître d’ouvrage\* du projet, pour ouvrir ce débat public. Il présente les tracés qui ont été étudiés, les mesures envisagées pour les intégrer dans leur environnement, les grandes questions posées par la réalisation du projet.

La participation et l’expression du plus grand nombre pendant le débat public permettront d’éclairer les responsables au moment de prendre leur décision.

C’est pourquoi, j’invite les citoyens, élus, acteurs économiques, sociaux et associatifs à participer, nombreux, à ce débat.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bertrand Landrieu'.

Bertrand Landrieu

Préfet de la région d’Île-de-France, Préfet de Paris

\* Les termes suivis d’un astérisque sont expliqués dans le glossaire placé en fin de ce dossier.

<b>RÉSUMÉ GÉNÉRAL</b>	<b>8</b>
<b>LE CADRE DU DÉBAT PUBLIC</b>	<b>9</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La décision de la CNDP : le dossier "laisse ouvertes les grandes options"</li> <li>• Le débat public</li> <li>• Cinq tracés sont présentés au débat</li> <li>• Que se passera-t-il après le débat public ?</li> </ul>	<p>9</p> <p>9</p> <p>9</p> <p>9</p>
<b>I. LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT DE LA FRANCILIENNE</b>	<b>12</b>
1. Desservir et relier les pôles régionaux* et les zones d'activités économiques	12
2. Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne	14
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La demande de déplacements dans la couronne* parisienne</li> <li>• Les déplacements dans la zone d'étude*</li> <li>• Quel scénario pour l'horizon 2020 ?</li> <li>• Méthodologie des études de trafic</li> </ul>	<p>14</p> <p>15</p> <p>19</p> <p>19</p>
3. Décharger les routes proches de la Francilienne	21
4. Améliorer la sécurité routière	21
<b>II. LE TERRITOIRE OÙ S'INSCRIT LE PROJET</b>	<b>22</b>
1. De forts enjeux environnementaux	22
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des horizons boisés de qualité</li> <li>• Les paysages de boucle : les vallées de la Seine et de l'Oise</li> <li>• Les plateaux du Vexin français, du pays de France et des Alluets</li> <li>• Les enjeux liés à l'eau</li> <li>• La qualité de l'air et ses effets sur la santé</li> <li>• Le bruit et la gêne sonore</li> </ul>	<p>23</p> <p>24</p> <p>24</p> <p>25</p> <p>25</p> <p>27</p>
2. Les enjeux urbains et ruraux	28
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le développement des espaces à vocations urbaine et économique</li> <li>• Des espaces ouverts sous la pression de l'urbanisation</li> <li>• Des territoires agricoles en évolution</li> <li>• Un projet de territoire qui préserve la ceinture verte*</li> </ul>	<p>28</p> <p>29</p> <p>29</p> <p>30</p>
3. Les enjeux socio-économiques	30
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une dynamique sociale qui se situe dans la moyenne nationale</li> <li>• L'évolution des emplois accompagne l'urbanisation de la zone d'étude*</li> </ul>	<p>30</p> <p>31</p>
<b>III. 40 ANS D'ÉTUDES ET DE CONCERTATION</b>	<b>32</b>
1. Les grandes étapes d'évolution et de définition du projet	32
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1965-1988 : plusieurs familles de tracés sont étudiées</li> <li>• 1994-1997 : le débat "Bianco"</li> <li>• 1998 : l'expertise sur le tracé nord-ouest</li> <li>• 2003 : le rapport d'audit du Conseil général des Ponts et Chaussées</li> <li>• 2004 : la saisine de la Commission nationale du débat public*</li> </ul>	<p>32</p> <p>32</p> <p>32</p> <p>32</p> <p>32</p>
2. Les thèmes et propositions qui ont émergé de la concertation.	32
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les impacts du projet sur le cadre de vie</li> <li>• Le fuseau sud-est est privilégié pour le trafic local</li> <li>• Plusieurs variantes sont étudiées dans le fuseau sud-est</li> <li>• Un tracé alternatif au nord-ouest ?</li> <li>• L'évolution du coût des tracés par la boucle de Chanteloup</li> <li>• Quelle cohérence avec le réseau local existant ?</li> </ul>	<p>32</p> <p>33</p> <p>33</p> <p>34</p> <p>34</p> <p>34</p>
<b>IV. LES MOYENS DE DÉPLACEMENT AU NORD-OUEST DE L'ILE-DE-FRANCE</b>	<b>35</b>
1. Une couverture insuffisante du territoire	35
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les routes</li> <li>• Les transports collectifs</li> </ul>	<p>35</p> <p>37</p>
2. Place et rôles des différents moyens de transport des personnes et des marchandises	37
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les déplacements des personnes</li> <li>• Les transports de marchandises</li> </ul>	<p>37</p> <p>38</p>
3. Les projets de développement du rail et des transports collectifs	42
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les tangentiels ferrées</li> <li>• L'extension de la Tangentielle Ouest (TgO)</li> <li>• La Liaison Rapide Normandie-Val de Seine (LRNVS)</li> <li>• Les perspectives de développement des transports en commun</li> </ul>	<p>42</p> <p>42</p> <p>44</p> <p>44</p>
4. Le prolongement de la Francilienne permettra-t-il la reconquête du réseau routier local au profit d'autres modes* de transport ?	44

**V. LA PLACE DE L'ILE-DE-FRANCE DANS LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL ET INTERNATIONAL 45**

1. Structure et organisation du réseau routier dans le bassin parisien	45
• Le contournement de l'agglomération parisienne	45
• Un système hiérarchisé et maillé	46
2. Les principaux circuits des trafics poids lourds interrégionaux et internationaux	46
• En Ile-de-France, le trafic de marchandise s'effectue essentiellement par la route	46
• Le trafic poids lourds est organisé autour des plates-formes logistiques* régionales	47
• Les effets du projet sur l'activité logistique*	48
3. Le prolongement de la Francilienne aura-t-il pour vocation d'accueillir une partie de ce trafic poids lourds (transit, échange)?	48

**VI. LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ; LEURS RÉPONSES AUX OBJECTIFS DU PROJET ET AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 49**

1. L'analyse des études de trafic, selon les différents scénarios d'aménagement présentés au débat public	49
• Le trafic selon les différents scénarios d'aménagement	49
• Quels gains de temps et d'accessibilité pour les pôles de développement?	52
• Les effets des différents scénarios sur l'organisation du réseau de voiries	52
• Les effets du projet sur le trafic de transit et d'échange	53
• Les trafics de transit* et d'échange sur la RN184	53
2. Le scénario en rive droite, retenu par décision ministérielle en 1997 : le tracé rouge "Eragny-Chanteloup"	54
• Les caractéristiques du tracé	54
• Les fonctions de desserte du tracé	54
3. Le tracé violet au nord-ouest de Cergy, étudié en 1998.	58
• Les caractéristiques du tracé	58
• Les fonctions de desserte du tracé	58
4. Le tracé bleu par la plaine de Pierrelaye et la forêt de Saint-Germain-en-Laye	62
• Les caractéristiques du tracé	62
• Les fonctions de desserte du tracé	62
5. Le tracé vert "Eragny-Achères-Carières-sous-Poissy"	65
• Les caractéristiques du tracé	65
• Les fonctions de desserte du tracé	65
6. Le réaménagement de la RN184 : le tracé noir	68
• Les caractéristiques du tracé	68
• Les fonctions de desserte du tracé	68
7. D'autres scénarios sont envisageables	68
8. Les effets d'un prolongement de la Francilienne sur l'environnement et le cadre de vie	70
• Les effets sur le niveau de bruit	71
• Les protections pour l'habitat	71
• La méthode utilisée pour évaluer les enjeux écologiques et paysagers de la zone d'étude*	71
• Les effets des différentes composantes du projet sur les paysages et les espaces protégés et sensibles	72
• Les effets du projet sur la qualité des eaux	74
• Les risques naturels et technologiques	75
• Les effets sur la pollution de l'air	75
• Les effets du projet sur la sécurité routière	75

**VII. RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE, COÛTS COMPARÉS ET MODES DE FINANCEMENT 78**

1. L'évaluation socio-économique du projet	78
• La méthode utilisée	78
• La rentabilité attendue	78
2. Coûts comparés des différents tracés présentés au débat	78
3. Les modes de financement possibles	79
• La prise en charge du projet par le budget de l'Etat	79
• La concession	79
• Le contrat de partenariat public-privé	79
4. Avantages et inconvénients du péage	79

**VIII. QUE SE PASSERA-T-IL APRÈS LE DÉBAT PUBLIC ? 82**

1. La décision du maître d'ouvrage, après le compte-rendu et le bilan du débat	82
2. Quel pourrait être le calendrier, en cas de poursuite du projet?	82

**ANNEXES 83**

Liste des études et documents consultables pendant le débat	83
Glossaire	84

## RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

**Le chapitre I présente les objectifs du prolongement de la Francilienne.** Le projet répond à des enjeux à la fois nationaux, régionaux et locaux, dans un contexte de fort accroissement de la demande de déplacements en grande couronne\* parisienne : desservir et relier les pôles régionaux\* et les zones d'activités économiques, répondre aux besoins de déplacements dans la couronne\* parisienne, décharger les routes proches de la Francilienne. Sa réalisation contribuera au maillage\* des infrastructures\* routières de l'agglomération parisienne. La nouvelle voie n'accueillera qu'une part mineure de trafic de transit\*, mais écoulera un important trafic local\* et de courte distance.

**Le chapitre II décrit le territoire où s'inscrit le projet, ses enjeux environnementaux, socio-économiques, urbains et ruraux.** C'est dans un vaste territoire d'environ 900 km<sup>2</sup>, riche d'un patrimoine d'espaces ruraux et naturels de grande qualité, traversé par deux grands cours d'eau, l'Oise et la Seine, que s'inscrit la zone d'étude\* du projet de prolongement de la Francilienne. En quelques décennies, ce territoire a été soumis à des développements urbains importants, avec en particulier la création de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise au nord, l'implantation de l'axe autoroutier de Normandie et du pôle de construction automobile à Poissy, au sud. Ces évolutions ont conduit à l'inscription, dans le schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF)\* de 1994, de mesures spécifiques de protection de l'environnement.

**Au chapitre III sont résumés les 40 ans d'études et de concertation, qui ont précédé le débat public.** Il rappelle les grandes étapes d'évolution et de définition du projet : études de plusieurs familles de tracés, propositions du groupement Villexpress, débat "Bianco"\* (1994-1997). La décision ministérielle du 9 février 1995 retient le fuseau sud-est, celle du 27 janvier 1997 le tracé en rive droite par la boucle de Chanteloup. Une expertise d'un tracé alternatif nord-ouest demandée par un groupement d'associations locales montre sa faisabilité technique, mais conclut à son caractère dissuasif pour les usagers de la Francilienne. Le 15 septembre 2004, le ministre de l'Équipement décide de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP)\*.

**Le chapitre IV présente les moyens de déplacement au nord-ouest de l'Ile-de-France.** Il établit le constat que le réseau routier n'est pas bouclé et qu'il est mal hiérarchisé : tous les trafics convergent sur des routes déjà chargées, alors que la circulation continue d'augmenter. Les transports ferroviaires, organisés en ra-

diales\*, et les transports en commun, encore insuffisants, ne répondent pas entièrement aux besoins, malgré les améliorations prévues. L'automobile reste donc le moyen de transport le plus utilisé au sein de la zone d'étude du projet. Le prolongement de la Francilienne permettrait de décharger et de requalifier les routes locales, libérant des espaces pour les transports collectifs.

**Le chapitre V explique la place de l'Ile-de-France dans le réseau routier national et international.** Le prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval vient compléter un réseau routier régional essentiellement organisé en radiales\* vers Paris, qui souffre de l'absence de rocade\* achevée. Le projet participerait ainsi à la fois au contournement de l'agglomération parisienne et au maillage\* des principales communes du bassin parisien. Il rendrait à la voirie locale ses fonctions initiales en hiérarchisant le réseau entre voies dédiées à la desserte locale, au trafic d'échange\* et au trafic de transit\*. Le projet soumis au débat permettrait également de soulager les voies de desserte locale du trafic de marchandises et de faciliter l'accès aux pôles économiques\* en développement dans le Val-d'Oise et les Yvelines.

**Au chapitre VI sont exposés les scénarios d'aménagement et leurs réponses aux objectifs du projet et aux enjeux environnementaux.** Les études de trafic montrent que, parmi les cinq tracés présentés, le tracé "rive droite-Chanteloup" est celui qui permettrait de soulager le plus efficacement le réseau autoroutier francilien. Toutefois, les autres tracés, à l'exception de celui au nord-ouest de Cergy, avec des performances moindres, répondent aux objectifs. La réalisation du projet se traduit par des gains de temps très évidents pour la desserte des pôles économiques\* de l'Ile-de-France. Les effets sur l'environnement et le cadre de vie (bruit, espaces protégés, pollution de l'air...) ont été étudiés et les enjeux écologiques évalués. Des mesures sont, en particulier, prévues pour limiter la perception du bruit, les effets du projet sur le paysage urbain ou naturel, la qualité des eaux mais aussi pour prendre en compte les risques naturels et technologiques.

**La rentabilité socio-économique du projet, les coûts comparés des différents scénarios et les modes de financement sont analysés au chapitre VII.** Quel que soit le scénario retenu, les indicateurs révèlent un bilan socio-économique très positif du projet de prolongement de la Francilienne. L'ensemble de ces indicateurs indique que la solution "rive droite-Chanteloup"

est la plus performante. Plusieurs solutions de financement peuvent être étudiées : la prise en charge du projet par l'État, avec le concours éventuel des collectivités locales (solution des contrats de plan\*), la concession et le contrat de partenariat (PPP). Un péage peut aussi être instauré.

**Enfin, le chapitre VIII explique quelles seront les suites du débat public.** Le président de la CNDP\* publie un compte-rendu et un bilan du débat deux mois après sa clôture. Le maître d'ouvrage\* fait ensuite connaître, dans un délai de trois mois, sa décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet. Si le projet est poursuivi, des études détaillées seront réalisées. Une concertation sera engagée. Une enquête d'utilité publique\* pourrait intervenir aux alentours de 2009. ●



Section de l'autoroute A14 en déblai, Carrières-sur-Seine.

# La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



## LE CADRE DU DEBAT PUBLIC.

### • La décision de la CNDP : le dossier "laisse ouvertes les grandes options"

Le 30 mai 2005, conformément aux dispositions du code de l'Environnement, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP)\* du projet de prolongement de la Francilienne (A104) de Cergy-Pontoise (Val-d'Oise) à Poissy-Orgeval (Yvelines). L'objectif est de poursuivre la réalisation de la troisième rocade\* routière de la région parisienne. Cette nouvelle infrastructure\* serait une voie rapide urbaine\* à caractéristiques autoroutières, d'une longueur de 26 à 56 kilomètres (selon les scénarios) entre Méry-sur-Oise, au nord de Cergy-Pontoise, et l'A13, au sud de Poissy, sur la commune d'Orgeval. Le coût des solutions étudiées varie de 1,1 à 2,1 milliards d'euros. La CNDP\* a décidé, le 6 juillet 2005, que le projet ferait l'objet d'un débat public\* et qu'elle l'animerait elle-même.

### • Le débat public

Pour les grands projets d'aménagement, le code de l'Environnement prévoit en effet que le maître d'ouvrage\* saisisse la Commission nationale du débat public\* en lui adressant un dossier. Cette disposition\* concerne, en particulier :

- la création d'autoroutes, de routes express\* ou à 2x2 voies à chaussées séparées ; l'élargissement de routes à 2 ou 3 voies en routes à 2x2 voies ou plus, à chaussées séparées ;
- les projets de plus de 300 millions d'euros ou d'une longueur supérieure à 40 kilomètres.

Lorsqu'elle décide d'organiser un débat public, la CNDP\* crée une commission particulière du débat public (CPDP)\*, à qui elle confie l'animation du débat.

Le 6 juillet 2005, elle a demandé à l'un de ses membres, **Jean Bergougnoux**<sup>3</sup>, de présider la CPDP\* sur le projet de prolongement de

## La commission particulière (CPDP), animatrice du débat public.

La CPDP\* organise l'information du public et sa participation au débat, en créant, en toute indépendance, ses propres moyens et circuits de communication : diffusion du dossier du maître d'ouvrage\* et de documents d'information ; site web de la commission ([www.debatpublic-francilienne.org](http://www.debatpublic-francilienne.org)) ; édition de journaux qui relayent l'actualité du débat ; réunions publiques (générales, thématiques et "territoriales") ; recueil et réponse aux questions que pose le public (par mail, courrier et cartes "T") ; édition de "cahiers d'acteurs", qui reprennent des avis ou propositions des acteurs du débat, etc. La CPDP\* ne se prononce pas sur le fond du projet qui lui est soumis. Elle anime le débat selon les principes de transparence et d'équivalence : toutes les informations disponibles sur le projet sont mises à la disposition du public ; chacun peut poser une question, donner un avis ou émettre une proposition.

À l'issue du débat public, le président de la CPDP\* publie un compte-rendu du débat, qui comporte, en particulier, ses principaux chiffres et données ainsi que les idées, arguments et positions exprimés, sans prendre position sur le projet.

la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval. Sur proposition du président de la CPDP, elle a nommé Sophie Allain, Galiène Cohu, Yves Desrousseaux et Alain Méchineau membres de la commission particulière\*.

### • Cinq tracés sont présentés au débat

Dans sa décision du 6 juillet 2005, la CNDP\* a souhaité que "le dossier laisse ouvertes les grandes options concernant ce projet" (voir en annexe la décision de la CNDP\*).

Le *Dossier du débat public* réalisé par le maître d'ouvrage\* présente cinq scénarios d'aménagement. À chacun d'entre eux a été attribué, dans les documents du débat public\*, une couleur (**rouge, violet, noir, vert et bleu**), afin de faciliter la compréhension des cartes et les échanges avec le public pendant le débat\* :

- le tracé en rive droite (retenu par la décision ministérielle de 1997) est figuré par un trait **rouge** ;
- le tracé au nord-ouest de Cergy (examiné en 1998) par un trait **violet** ;
- le tracé par la plaine de Pierrelaye et la forêt de Saint-Germain par un trait **bleu** ;
- le tracé "Eragny-Achères-Carrières-sous-Poissy" par un trait **vert** ;

- le réaménagement de la RN 184 par un trait **noir**.

Pour faciliter la compréhension des combinaisons réalisables, les tracés au sud-est de Cergy-Pontoise ont été divisés en tronçons (dits "Nord", "Centre" et "Sud", ou "N", "C" et "S") :

- le tracé **rouge** est composé des tronçons "Nord 1" (N1), "Centre 1" (C1) et "Sud 1" (S1) ;
- le tracé **bleu**, des tronçons "Nord 2" (N2) et "Sud 2" (S2) ;
- le tracé **vert**, des tronçons "Nord 1" (N1), "Centre 2" (C2), "Centre 3" (C3) et "Sud 1" (S1) ;
- le tracé **noir**, des tronçons "Nord 3" (N3), "Centre 2" (C2) et "Sud 3" (S3).

D'autres itinéraires pourront ainsi être évoqués pendant le débat, en assemblant plusieurs tronçons des différents tracés\*.

À la demande de la CNDP\*, le *Dossier du débat* présente les résultats des études de trafics routiers et des effets sur l'environnement de ces différentes hypothèses d'aménagement.

L'ensemble de ces études\* est consultable pendant le débat public\* dans les locaux de la commission particulière\* et sur son site web :

[www.debatpublic-francilienne.org](http://www.debatpublic-francilienne.org).

### • Que se passera-t-il après le débat public ?

À la fin du débat, le président de la CPDP\* en établira le compte-rendu et le président de la CNDP\* en tirera le bilan. Les deux documents seront publiés, au maximum deux mois après la clôture du débat. Dans les trois mois qui suivent cette présentation, le ministre de l'Équipement et des Transports fera connaître les suites qu'il compte donner au projet en s'appuyant en particulier sur les résultats du débat public\*. Sa décision sera rendue publique. ●

## La Commission nationale du débat public\*, une autorité administrative indépendante.

Créée par la loi "Barnier" de 1995, la Commission nationale du débat public (CNDP)\* devient, avec la loi du 27 février 2002 (intégrée avec son décret d'application du 22 octobre 2002 au code de l'Environnement), une autorité administrative indépendante. La CNDP\* veille "au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire".

La composition et le fonctionnement de la CNDP\* sont présentés sur son site web :

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<sup>2</sup> Inscrite à l'article L.121.8 du code de l'environnement.

<sup>3</sup> Ancien directeur général d'EDF, président honoraire de la SNCF, Jean Bergougnoux a été, successivement, membre de la commission particulière du débat public sur le projet Port 2 000 au Havre, membre de la commission DUCSAI sur le projet de 3<sup>e</sup> aéroport en Ile-de-France et président de la commission particulière du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes à Nantes.

<sup>4</sup> L'attribution de codes couleur aux différents tracés a pour objectif d'en faciliter la présentation, en particulier cartographique ; elle a été effectuée de façon aléatoire et sans intention de les qualifier.

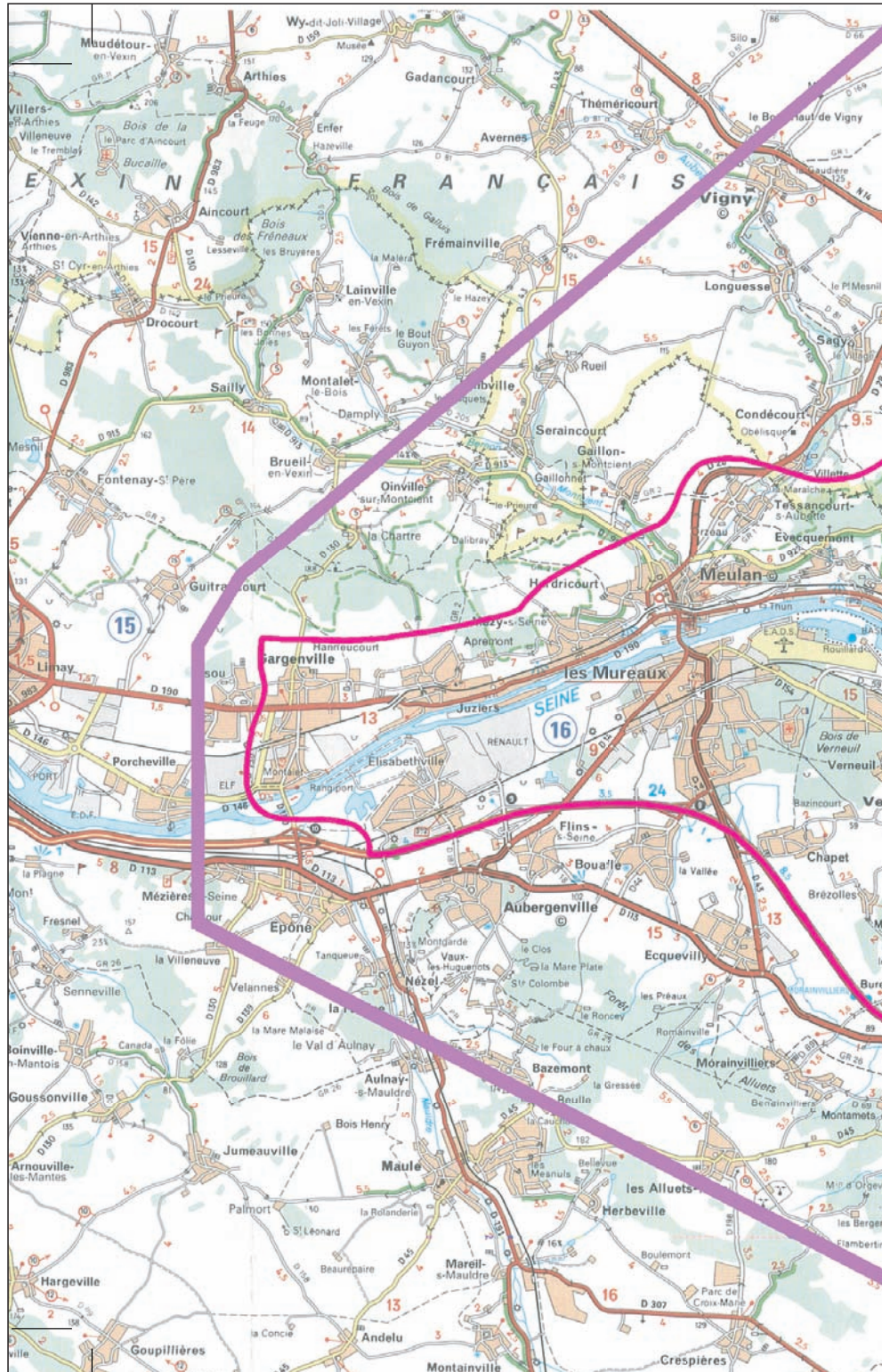
<sup>5</sup> Des cartes des différents tracés étudiés sont présentées au chapitre VI du dossier.

<sup>6</sup> La liste des études consultables figure en annexe de ce dossier.



## La zone d'étude du projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

Rive droite Chanteloup	
Nord-ouest de Cergy	
Pierrelaye-forêt de Saint-Germain	
Eragny - Achères Carrières-sous-Poissy	
Réaménagement de la RN184	
Zone d'étude	
Extrémités des tronçons	



La zone d'étude du projet s'apparente à un grand quadrilatère dont les sommets sont au sud Saint-Germain-en-Laye, à l'est l'Isle-Adam, au nord Vigny, à l'ouest Porcheville. C'est dans ce périmètre, qui encadre les différents tracés soumis au débat, que les études ont été menées (la liste des études consultables pendant le débat figure en annexe du dossier).

Sources: Michelin - DREIF, 2005.

# La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

