

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER

Décision du 24 octobre 2006 consécutive au débat public
relatif au projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy/Orgeval.

NOR : EQUM0600048S

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16 ;

Vu le schéma directeur de la région d'Ile de France, approuvé par décret du 26 avril 1994 ;

Vu les éléments relatifs aux projets d'infrastructures relevant de la compétence de l'Etat portés à connaissance de la région le 23 mai 2006 dans le cadre de la révision du schéma directeur ;

Vu le plan de déplacements urbains d'Ile de France, approuvé par arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000 ;

Vu la décision du 6 juillet 2005 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy/Orgeval ;

Vu le bilan publié par le président de la Commission nationale du débat public le 27 juillet 2006, ainsi que le compte rendu publié par le président de la commission particulière du débat public le 27 juillet 2006 ;

Considérant que le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy/Orgeval a fait l'objet d'un débat public du 8 mars au 8 juillet 2006, conformément aux dispositions du code de l'environnement ;

Considérant les difficultés croissantes de circulation sur la RN 184 et par répercussion sur les voies secondaires de part et d'autre, ainsi que les nuisances et les risques qui en découlent ;

Considérant la nécessité de faire face à l'accroissement des déplacements, notamment pour permettre le développement de logements et d'activités économiques sur le territoire concerné par le projet ;

Considérant que les modes de transports alternatifs, dont les développements doivent être poursuivis, ne peuvent apporter à eux seuls une réponse à la hauteur des besoins ;

Considérant que l'aménagement des routes existantes ne constitue pas une réponse satisfaisante ;

Considérant la forte préoccupation du public vis-à-vis des nuisances sonores et de la qualité de l'air ;

Considérant la richesse des milieux naturels et des paysages des territoires concernés par ce projet, la sensibilité de la ressource en eau potable et les risques d'inondation ;

Considérant que la RN 184 entre Mériel et Méry-sur-Oise est un maillon de la Francilienne dont l'aménagement mérite d'être rattaché au projet de prolongement ;

Considérant les bénéfices attendus par un prolongement de la Francilienne s'agissant du cadre de vie des riverains de la RN 184, de la sécurité routière, de l'amélioration de la desserte des pôles régionaux et des zones d'activités économiques ;

Décide :

Art. 1er. – Le principe d'un prolongement de la Francilienne entre Méry-sur Oise et Orgeval selon un profil en travers à 2 x 2 voies en section courante, élargissable à 2 x 3 voies, avec échangeurs dénivelés est retenu.

Ce prolongement devra répondre aux objectifs suivants :

- améliorer les liaisons entre les pôles régionaux de Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines afin de favoriser l'accessibilité aux activités économiques ;
- faciliter les déplacements en grande couronne en améliorant la sécurité ;
- délester les voies locales adjacentes à la Francilienne et permettre le développement des autres modes de transport ;

Art. 2. – Les études du prolongement de la Francilienne seront poursuivies en retenant comme référence le tracé vert du dossier de débat public. Celui-ci traverse les communes de Villiers-Adam, Mériel, Frépillon, Méry-sur-Oise, Saint-Ouen-l'Aumône, Pierrelaye, Herblay, Eragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Villennes-sur-Seine et Orgeval.

Toutes les améliorations raisonnablement envisageables du projet seront recherchées afin d'optimiser son intégration dans les secteurs traversés, qu'ils soient naturels ou urbains. Il comprendra des parties réalisées en tranchée couverte à Eragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères et Carrières-sous-Poissy. Il comportera également une traversée sous-fluviale de la Seine entre Achères et le sud d'Andrésy. Enfin, les lotissements des Grouettes à Pierrelaye et des Buttes Blanches à Herblay, les quartiers des Grésillons à Carrières-sous-Poissy de la Coudraie à Poissy, ainsi que le secteur de l'île de Migneaux, feront l'objet d'une attention particulière.

Les études d'avant-projet sommaire correspondantes devront être conduites de façon à permettre l'engagement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet dans les cinq ans qui suivront la présente décision.

Elles devront notamment permettre de préciser :

- les caractéristiques du tracé ;
- les points d'échange entre la Francilienne et le réseau secondaire de voiries, en particulier leur nombre, leurs fonctionnalités, leur emplacement ;
- les modalités de protection des riverains et des milieux naturels.

A ce titre, elles veilleront :

- à la qualité de l'insertion urbaine et paysagère de l'infrastructure nouvelle ;
- à la préservation des milieux naturels et en particulier des écosystèmes aquatiques ;
- à la protection de la ressource en eau potable ;
- à ne pas accentuer le risque d'inondation qui affecte certaines zones des bords de Seine ;
- à limiter les nuisances sonores engendrées par l'infrastructure afin de respecter les seuils réglementaires ;
- à ne pas dégrader la qualité de l'air.

Elles seront réalisées en concertation avec les collectivités locales, les associations, les chambres consulaires et le public.

Art 3. – Un diagnostic du fonctionnement de l'autoroute A 13 entre Orgeval et Rocquencourt sera réalisé en prenant comme hypothèse l'arrivée de la Francilienne à Orgeval à l'horizon 2015. L'objectif est d'évaluer les mesures à mettre en œuvre pour ne pas dégrader le niveau de service sur A 13. Cette étude tiendra compte des projets d'infrastructure réalisés sous d'autres maîtrises d'ouvrage, notamment celle du Conseil général des Yvelines.

Art 4. – Le principe d'une requalification de la RN 184 est retenu. Son objectif est d'améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains ainsi que la sécurité routière. Elle devra permettre le développement des transports en commun, des cheminements cyclistes, et être compatible avec les projets d'aménagement des collectivités territoriales.

Art. 5. – Une étude des modalités de financement du projet sera réalisée et présentée aux collectivités territoriales. En l'état actuel, un financement par le péage n'est pas retenu pour des raisons d'égalité de traitement des usagers et d'efficacité économique de l'infrastructure.

Art. 6. – Un comité de suivi du projet sera mis en place. Il réunira notamment, sous la présidence du préfet de la région Ile de France, des représentants du conseil régional d'Ile de France, des conseils généraux du Val-d'Oise et des Yvelines, des communes et intercommunalités concernées.

Art. 7. – Un dispositif d'information et d'échange sera mis en place afin d'assurer la participation du public, des associations et des chambres consulaires à toutes les phases ultérieures du projet.

Art. 8. – Le directeur général des routes et le préfet de la région Ile de France sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 octobre 2006.

DOMINIQUE PERBEN