



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

A 104

Question orale n° 637

Texte de la question

M. Pierre Cardo interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur l'évolution du projet de prolongement de la Francilienne dans l'ouest parisien (A 104). Ce projet, connu sous différentes appellations depuis plus de 25 ans, et dont le tracé initial a plusieurs fois été remis en cause, a connu, ces dernières années, une évolution importante, notamment par l'organisation d'un débat public. Après avoir pris connaissance des conclusions de ce débat et notamment le rejet du tracé initial, le ministre de l'époque a retenu en octobre 2006 un des tracés soumis au débat. Celui-ci, s'il permet d'éviter certaines zones fortement urbanisées, ne peut que soulever d'importantes contestations, tant au nord où la ville de Conflans-Sainte-Honorine sera directement impactée, qu'au sud où les communes de Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval sont lourdement touchées. Outre le fait qu'aucune solution technique ne soit proposée pour la traversée de la Seine à Conflans, si ce n'est d'emprunter un pont déjà saturé, ce tracé ne règle en rien le problème de la desserte du pôle industriel de Poissy, l'échangeur d'Orgeval et le retour vers Paris par une A 13 totalement saturée. Conformément à la décision du ministre du 24 octobre 2006, le préfet de région, coordonnateur, installe un comité de pilotage sur la base du tracé initial. Les solutions alternatives, que lui ou d'autres élus ont pu soumettre, ont été écartées alors qu'elles permettaient d'éviter les zones urbanisées tout en prenant en compte les enjeux économiques. C'est le cas des tracés bleu et blanc soumis au débat, qui, combinés, permettaient d'éviter les zones fortement urbanisées, en cohérence avec les préconisations du Grenelle de l'environnement, tout en répondant aux principaux enjeux économiques. Une telle solution pourrait s'avérer moins coûteuse que la réalisation du tracé actuellement en discussion qui exigerait d'importants travaux de protection. Alors que le but recherché est le bouclage de la Francilienne, on ne peut que déplorer que le projet actuel ne prévoie aucun débouché vers le sud. Il aura donc pour effet une augmentation conséquente du trafic très important de l'A 13 pour laquelle aucun aménagement n'est prévu, voire possible. Il lui demande, par conséquent, les mesures qu'il entend prendre, pour donner de nouvelles perspectives à des opérations comme le prolongement de la Francilienne, conformément aux termes de son courrier du 22 octobre 2007 par lequel il rappelait que « le Président de la République a demandé une refonte de la politique écologique en France et une réflexion concernant les infrastructures routières entraînant un réexamen des projets en cours ». Une modification du tracé actuel s'inscrirait par ailleurs dans le cadre des projets routiers et de desserte locaux et permettrait une levée rapide des emprises actuelles qui posent des problèmes en matière de développement tels que prévus dans le cadre de l'OIN Seine-aval.

Texte de la réponse

PROLONGEMENT DE L'A 104 DANS L'OUEST PARISIEN

M. le président. La parole est à M. Pierre Cardo, pour exposer sa question, n° 637, relative au prolongement de l'A 104 dans l'ouest parisien.

M. Pierre Cardo. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, ma question concerne le projet de prolongement de la Francilienne, l'A 104, dans l'ouest parisien.

Cela fait vingt-cinq ans que la discussion a eu lieu sur ce tracé qui a connu plusieurs modifications. À l'issue d'un

débat public, le ministre de l'époque a déterminé un tracé, lequel fait l'objet aujourd'hui de la mise en place d'un comité de suivi. Or il s'avère que ce tracé soulève quelques problèmes, notamment en matière de compatibilité avec les conclusions du Grenelle de l'environnement, le Président de la République ayant demandé la révision des projets en cours.

L'objectif, avec de telles infrastructures, est d'éviter les zones urbanisées. Or, au nord, ce tracé, censé relier Cergy et Orgeval, prévoit de traverser Conflans-Sainte-Honorine. Au sud, il propose de franchir la Seine à Conflans-Sainte-Honorine par un pont déjà saturé et qui devrait être éventuellement doublé, et de passer dans la plaine d'Achères. Ensuite, un tunnel sous-fluvial est prévu pour rejoindre la plaine de Chanteloup avant de franchir la Seine une troisième fois, par le pont des Migneaux, pour atteindre Poissy, Carrières-sous-Poissy et enfin Orgeval. Alors que l'échangeur d'Orgeval est déjà relativement saturé, il est question de créer le plus grand échangeur d'Europe. Un vrai problème se pose puisqu'au sud il n'y a aucun débouché pour rejoindre Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est-à-dire que la Francilienne déboucherait sur l'A 13 et l'A 12. Or, sachant qu'il y a déjà un bouchon à Rocquencourt, entre l'A 12 et l'A 13, et un autre à Orgeval, il est clair que ce tracé supplémentaire ne permettra pas une fluidité exemplaire.

Cela fait longtemps que nous essayons de débattre d'un autre tracé, du moins de faire en sorte que ce " tracé vert " évite les zones urbanisées. Différentes possibilités ont été évoquées. J'aimerais avoir des réponses précises sur le sujet, permettant d'envisager la possibilité de prendre en compte un deuxième tracé, le " tracé blanc ", qui a été retenu par la commission du débat public. Avec ce tracé, qui aménage le " tracé vert ", la majorité des maires pourraient peut-être parvenir à un projet consensuel. Il s'agirait d'éviter Conflans-Sainte-Honorine, soit en s'enfonçant dans le coteau entre Herblay et Conflans, soit en empruntant un tunnel sous-fluvial - si on ne traverse pas la Seine, on peut utiliser les financements du franchissement sous-fluvial entre Achères et Andrésy. L'idée est de rejoindre non l'A 13 mais l'A 14 qui, à cet endroit, n'est pas saturée. Les automobilistes qui voudraient rejoindre Paris pourraient prendre l'A 14, d'autant que la Francilienne serait à péage sur cette partie-là, ce qui mettrait deux autoroutes à péage en connexion. Bien entendu, il faudrait envisager l'enterrement de cette partie qui passerait à proximité de la forêt de Saint-Germain-en-laye. Avec un tel projet, on éviterait toute zone urbanisée et on respecterait le Grenelle de l'environnement ainsi que les populations.

Telles sont les propositions que certains maires défendent depuis quelque temps. Si le ministère acceptait de donner au préfet de région quelques indications sur une discussion possible dans ce domaine, nous pourrions peut-être éviter des tensions assez fortes qui ne manqueront pas d'être ravivées si, par hasard, le projet décidé par le ministre de l'époque était retenu définitivement.

M. le président. Mes chers collègues, j'ai oublié de rappeler en début de séance que les questions orales sans débat font désormais l'objet d'une nouvelle organisation. Le temps de parole est limité à six minutes, question et réponse comprises.

Monsieur Cardo, je vous indique que vous avez déjà utilisé cinq minutes. Aussi le ministre aura-t-il peu de temps pour vous répondre.

La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur Cardo, je vous propose d'organiser très rapidement une réunion de travail à mon ministère avec le préfet de région.

Suite au débat public qui a eu lieu sur le projet de prolongement de l'A 104, le ministre alors chargé des transports avait en effet confirmé l'opportunité de ce prolongement en précisant que toutes les améliorations raisonnablement envisageables du projet devaient être recherchées pour bien intégrer l'infrastructure dans les secteurs traversés.

Sur la base de cette décision, les études préalables à l'enquête publique ont eu lieu sur le tracé retenu. Elles visent à tenir compte des contraintes que doit respecter le projet. Des variantes moins pénalisantes pour les communes traversées sont à l'étude.

Le projet étudié dessert divers pôles d'activités, notamment ceux de la plaine de Carrières-sous-Poissy, les usines Peugeot, le Technoparc de Poissy et la future plate-forme d'Achères. La traversée de la Seine à Conflans-Sainte-Honorine empruntera en partie le pont existant, un nouveau pont venant le compléter.

L'échangeur d'Orgeval sera complété et, conformément à la décision ministérielle de 2006, un diagnostic de fonctionnement de l'A 13 sera réalisé. Cette étude tiendra compte des projets d'infrastructures réalisés sous d'autres maîtrises d'ouvrage, notamment celle du conseil général des Yvelines.

Par ailleurs, la démarche de renouveau de la programmation des infrastructures de transports prend la forme, en ce qui concerne l'Ile-de-France, d'une participation de l'État à l'élaboration du schéma directeur régional, le

SDRIF. À cet égard, le projet de liaison autoroutière A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval fait partie des projets aujourd'hui soutenus par l'État dans le cadre de ses échanges avec la région sur le SDRIF, sans intégrer les propositions faites par Christian Blanc au Président de la République, celui-ci ayant annoncé qu'il s'exprimerait à ce sujet à la fin du mois d'avril.

Je suis donc à votre disposition pour travailler sur tous ces points, car je pense que vous trouverez ma réponse insuffisante eu égard à la qualité de votre attente.

M. le président. La parole est à M. Pierre Cardo.

M. Pierre Cardo. Monsieur le secrétaire d'État, ce qui m'intéresse le plus dans votre réponse, c'est la possibilité d'ouvrir un dialogue sur ce sujet, notamment avec les maires concernés.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cardo](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 637

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 mars 2009, page 2430

Réponse publiée le : 27 mars 2009, page 3014

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 17 mars 2009