

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, PRESIDENT

MME Sophie ALLAIN.

MAITRE D'OUVRAGE :

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

MME ELISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

M. Pierre CARDO, Député-maire de Chanteloup-les-vignes :.....	5
M. Patrick LAUDAT, Président du CO.P.R.A. Chanteloup-les-Vignes :.....	10
M. Claude LOISEAU, Association des usagers des transports de Île-de-France :.....	13
M. Pierre-Emile RENARD, Président Association des Amis de la Forêt :.....	17
M. GOUPIL :.....	19
M. Philippe HOUBART, CAPUI, CIRENA :.....	21
M. Franck BARRAUD, Responsable des Verts Île-de-France :.....	23
M. JOUATTE :.....	25
M. Laurent LANTOINE, Herblay :.....	26
M. Jean MARTINEZ, Neuville-sur-Oise :.....	29
M. Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain-en-Laye :.....	30
M. Claude NAY, Chanteloup-les-Vignes :.....	35
Mme LIENARD, Chanteloup-les-Vignes :.....	35
M. Maurice GUIGUEMIN, Andrésy :.....	36
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. :.....	38
M. Hugues RIBAULT, Maire d'Andrésy :.....	40
M. Mathieu ROSSI :.....	44
M. Denis FAIST, Maire adjoint d'Andresy :.....	48
M. Pierre FIGUIERE :.....	51
M. Sébastien LANZA, Poissy :.....	56
M. Joël TISSIER, Maire adjoint de maurecourt :.....	59
M. Jean-Pierre DEJOU, Président du CO.P.R.A. :.....	60
M. Alain ROUSSET, Conseiller Municipal d'Andrésy :.....	61

La séance est ouverte à 20h50 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Ce soir, la Commission Particulière du Débat Public est représentée par Sophie ALLAIN et moi-même, Jean BERGOUGNOUX, qui la préside. Puisque nous sommes à Chanteloup-les-Vignes, il appartient à Pierre CARDO de souhaiter la bienvenue au Débat Public. Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. PIERRE CARDO, DÉPUTÉ-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Je voudrais vous remercier tous d'être venus. Je me doutais qu'à Chanteloup-les-Vignes nous aurions un peu moins de monde que dans les autres communes puisque j'ai vu une partie des Chantelouvais à Andrésy, Maurecourt voire Pontoise.

Monsieur le Président, il y a des élus, des habitants, je pense que ce soir, comme nous sommes un peu moins nombreux qu'à d'autres réunions, nous ne nous entendrons peut-être pas mais, au moins, nous nous écouterons. A Pontoise, avec cent et quelques décibels, c'était un peu difficile par moment.

Je vous remercie, Monsieur le Président, sur la façon dont vous menez la mission. J'avoue qu'à votre place je ne sais pas si j'aurais gardé mes nerfs aussi longtemps que vous.

Vous avez permis que le débat ait lieu. Cela ne satisfera pas tout le monde mais, au moins, il a lieu. Pour ma part, je ne savais pas comment se passaient ces débats publics et je trouve que la façon dont vous menez cette commission particulière est très positive. Il faut reconnaître que quand nous sommes dans la salle, nous ne facilitons pas toujours le rôle de ceux qui s'expliquent.

Je vous ai un peu « chambré » par écrit, vous ne m'en voudrez pas, mais la distribution de l'information, notamment à Chanteloup mais ailleurs aussi, avait connu quelques difficultés. Vous vous êtes rattrapé au maximum. Je ne ferai qu'une remarque, nous manquions un peu d'affiches, nous n'avons pas pu en mettre autant que nous voulions. Vous avez eu l'honnêteté de reconnaître que ce n'était pas tout à fait au point mais le nombre de participants aux différentes réunions démontre à quel point le sujet passionne les uns et les autres.

J'ai des collègues élus qui ont tous des positions différentes. Nous allons pouvoir étudier les positions de chacun, j'espère le plus calmement possible.

Monsieur le Président, comme vous le faites si bien, je vais vous laisser ouvrir le débat, en remerciant tous ceux qui vous accompagnent régulièrement et dont je salue aussi la patience. J'assiste parfois à des questionnements qui vous vont sûrement droit au cœur mais vous restez calme chaque fois. Chapeau ! Je n'y arriverais pas.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur le Maire. Avant que nous n'entrons dans le vif du sujet, je vais vous dire quelques mots sur le débat public, la manière dont il fonctionne.

Nous sommes là pour parler d'un projet qui est le prolongement de la Francilienne. Nous devons discuter de l'opportunité : faut-il vraiment prolonger la Francilienne ? Dans l'hypothèse où la réponse est oui : quelles sont les grandes options qui peuvent être retenues. Il existe 5 hypothèses principales qui peuvent être combinées et il n'est pas interdit d'imaginer encore autre chose.

Ce dossier est présenté par le maître d'ouvrage représenté ici ce soir par Éric DEBARLE, Chef de la Mission A104, et Elisabeth VANINI.

La CPDP sert en quelque sorte d'intermédiaire entre ce projet et le public, c'est-à-dire ceux qui, à un titre quelconque, soit comme utilisateurs potentiels soit comme riverains potentiels, sont impliqués dans la réflexion sur ce projet.

Je le précise immédiatement, mais je crois qu'il n'y a plus aucun doute sur ce point, nous sommes totalement indépendants du maître d'ouvrage, parfaitement neutres et objectifs pour mener cette discussion dans les meilleures conditions d'impartialité.

Notre mission tient en trois mots : vous informer, vous écouter et rendre compte de ce que nous aurons entendu au cours de ce débat.

Vous informer. Comme l'a rappelé Monsieur Pierre CARDO, ce n'est pas chose extrêmement facile. Il y a plus de 700 000 habitants dans la zone d'étude. Dans la première diffusion que nous avons faite à 240 000 exemplaires de quelques dossiers de base, il y a eu des ratés. Nous nous sommes efforcés de les rectifier en faisant parfois une seconde diffusion. C'est ce qui a été fait à Chanteloup-les-Vignes. Je dirai à Monsieur Pierre CARDO que ses protestations, au demeurant tout à fait justifiées, nous ont coûté cher mais le nécessaire a été fait. Cela a consisté à mettre à la disposition de tous ceux qui ont participé aux réunions publiques (ils sont très nombreux) tous les documents, non seulement les petits documents de base mais les documents complets du maître d'ouvrage sous forme papier (80 pages) avec une carte T et un CD-Rom.

Vous avez trouvé, s'agissant de la réunion de ce soir, à la porte de la salle, quelques documents de base qui vous permettront de suivre commodément le débat. Ils tiennent en quelques pages mais c'est suffisant pour bien comprendre les échanges et y participer.

Bien entendu, nous vous tenons informés non seulement du projet initial mais de tout ce qui se passe pendant le débat. Un des moyens d'information assez privilégié est notre site Internet qui connaît un très gros succès. Depuis le début du débat, nous frôlons maintenant les 15 000 visiteurs et plus de 90 000 fichiers consultés. C'est beaucoup plus que ce qui s'est produit dans tout autre débat jusqu'à présent.

Sur ce site Internet, il y a de l'information mais aussi la possibilité de s'exprimer. Nous sommes là pour vous écouter, c'est-à-dire connaître les questions que vous vous posez et faire qu'il y soit répondu, et ensuite recueillir votre avis. Vous avez de multiples moyens pour le faire. Vous pouvez parler en réunion publique. Comme nous ne sommes pas très nombreux ce soir, je pourrai donner la parole à beaucoup d'entre vous, mais si vous avez rempli un papier, nous répondrons à votre question, votre avis sera enregistré et mis sur le site internet.

Vous pouvez aussi nous écrire, utiliser les cartes T diffusées en très grand nombre d'exemplaires. Bref, vous avez tous les moyens de faire connaître votre sentiment sur ce projet, sur l'opportunité de faire et sur la manière de faire.

Nous avons organisé pour ce faire un certain nombre de réunions. Après la réunion inaugurale dont Monsieur le Maire a bien voulu rappeler qu'elle était montée jusqu'à 104 décibels, ce qui ne m'a pas autrement surpris puisque nous avons eu un affrontement initial de positions très opposées, nous sommes entrés maintenant dans une phase de réunions de proximité.

Il en était programmé 18 mais il y a peut-être eu de l'inflation depuis. Cela consiste à aller à votre rencontre sur le terrain pour connaître votre opinion puisque vous êtes les mieux placés pour la donner sur les questions qui se posent chez vous.

Ensuite, nous aurons 4 réunions thématiques qui seront valables pour l'ensemble du territoire concerné. Nous parlerons de l'aménagement du territoire, du développement économique, des prévisions de trafic, des tracés envisageables, de ce qu'ils coûtent. Nous parlerons des nuisances, du bruit, de la pollution atmosphérique, des problèmes liés à l'eau, de la sécurité routière ; nous parlerons de l'environnement à la fois au sens écologie du terme et au sens préservation du cadre de vie.

Il y aura peut-être une réunion supplémentaire car, à Saint-Ouen-l'Aumône, il y a eu une main tendue au dialogue, le maire de Saint-Ouen-l'Aumône ayant déclaré que, dans le Val-d'Oise, ils étaient favorables à ce qu'on appelle le N1, c'est-à-dire la partie Nord du tracé rouge, mais qu'en tant que Val-d'Oisiens, ils n'avaient pas à se prononcer pour ceux qui étaient dans les Yvelines, que c'était à eux de réfléchir à la bonne solution pour ensuite engager le dialogue. Cette proposition a été relayée par certains dans la salle dont le président du CO.P.R.A. Je considère qu'il y a peut-être là matière à organiser une réunion supplémentaire.

A l'issue du débat, nous rédigerons un rapport, un avant-projet vous en sera présenté le 6 juillet à Pontoise. Ce sera un compte rendu aussi objectif que possible de ce qui s'est dit, des arguments échangés, et s'il advenait que certains éléments de consensus apparaissent, bien entendu, on saurait les mettre en valeur.

Fin juillet, la commission aura rendu son rapport définitif qui sera remis au ministre. Il disposera alors de trois mois pour décider, ce qui nous mènera en octobre. S'il ne décide pas, cela voudra dire que le projet est abandonné, qu'il n'y a plus qu'à restituer les emprises et qu'on arrête là. S'il décide, il devra dire qu'il donne suite et indiquer l'option de base qu'il retient.

En tout état de cause, au mois d'octobre, nous verrons clair sur cette affaire qui est une très longue histoire.

Voilà ce que je voulais dire sur le débat public. Si vous avez à cet instant des questions à poser, n'hésitez pas. Des habitants de Chanteloup-les-Vignes se sont peut-être déjà exprimés sur cette question du débat public...

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Une question vient du site Internet : « *Malgré l'ouverture d'un débat public, certains pensent que le tracé rouge est d'ores et déjà décidé. Pourtant beaucoup pensent que le tracé noir serait la meilleure solution.* »

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Le tracé rouge n'est pas décidé. La meilleure preuve est qu'il y a aujourd'hui débat. Je peux vous garantir (c'est mon engagement personnel) que je ne serais pas là ce soir devant vous. Le débat n'a d'intérêt que s'il y a véritablement un objet et pas si la décision est prise.

Quant à ce que certains pensent que le tracé noir est la meilleure solution, je dois dire, sans sortir de mon objectivité, que je n'ai pas entendu tellement de personnes défendre le tracé noir jusqu'à présent.

S'il n'y a pas de questions générales sur le débat public, nous en venons à la problématique vue de Chanteloup-les-Vignes. Monsieur Pierre CARDO a la parole.

M. PIERRE CARDO, DEPUTE-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :

J'essaierai de ne pas être trop long mais cette autoroute est une assez longue histoire ici. Je veux dire par là que des projets datent des années 30 et des années 50 dans notre région. Cette autoroute était inscrite dans les plans d'occupation des sols par l'État avant même que je sois maire, c'est-à-dire avant 1983.

Le Conseil Général des Yvelines, dans les années 80, considérant que l'État met un peu trop de temps pour réaliser cette autoroute nécessaire pour essayer de désenclaver un tant soit peu la région et notamment de boucler la Francilienne et de réaliser une liaison dite de Cergy à Saint-Quentin, décide ce qu'il appelle à l'époque le doublement de la D55 et de prendre en partie le tracé rouge pour rejoindre Orgeval.

L'État découvrant ce projet décide en 1990 de reprendre le projet autoroutier. A notre grande surprise ici, à Chanteloup-les-Vignes, comme à Andrésy et dans d'autres communes voisines, nous voyons arriver non pas l'État pour nous expliquer comment l'autoroute doit passer et amorcer la discussion mais un concessionnaire privé « Villexpress », qui vient nous expliquer que cette autoroute passera sur le tracé rouge sans aucune protection, on va même la faire si possible à l'horizontal (déblai/remblai) pour faire des économies. Quant aux couvertures, pas question, cela coûte trop cher, à moins que nous voulions les payer. Cela nous paraît insupportable, à nous élus d'une part, et aux habitants d'autre part.

A l'époque, si l'État avait évité ce genre d'erreur, nous aurions déjà l'autoroute, peut-être pas sur ce tracé mais dans des conditions acceptables. A l'époque, c'était totalement inacceptable. Je me rappelle que le mot d'ordre du CO.P.R.A. à l'époque était « Autoroute, couvre-toi ! », j'ai encore des affiches. Pour ma part, j'avais créé le CECA « Collectif des élus contre l'autoroute », et, pour résumer ma position, j'avais dit que je ne voulais sur ce canton, ni la voir, ni l'entendre, ni la sentir.

Le temps a passé, les batailles ont continué. On nous fait beaucoup de reproches parce que nous avons réagi sur ce tracé rouge, nous continuons à réagir, nous allons en parler tout à l'heure, notamment sur le plan de Chanteloup-les-Vignes.

On dit que les riverains étaient au courant. Oui, certains. Ceci dit, l'information dans ce domaine n'est pas évidente. Lorsque vous achetez une propriété, on ne vous dira pas spécialement qu'il y a une autoroute à côté.

Qu'a fait l'État ? Sachant que cette autoroute devait être faite mais ne l'ayant pas faite, il a construit lui-même la ZAC La Noé sans permis de construire et au ras de l'autoroute. Je veux bien qu'on nous fasse des reproches mais que l'État commence lui-même à faire son *mea culpa* sur cette affaire. Ce n'est pas moi qui ai collé cette cité !

(Applaudissements)

De mon côté (je sais que tout le monde n'est pas d'accord), j'ai essayé d'empêcher les constructions qui risquent d'être au-dessus de l'autoroute, sur le coteau. Ce n'est pas toujours agréable pour certains propriétaires mais tant que je ne sais pas où elle passe, comment et dans quelles conditions, j'ai plutôt intérêt à développer des zones naturelles dans ce secteur qu'à y mettre des constructions qui, évidemment, si elles sont juste au-dessus d'une autoroute mal protégée, bénéficieront immédiatement de toutes les nuisances.

Dans cette affaire, nous continuons à défendre notre cadre de vie. Nous ne sommes pas pour autant hostiles au développement de la région. Personnellement, je pense qu'il faut boucler la Francilienne. Simplement, je considère que nous sommes maintenant dans une zone urbanisée et que la solution qui nous est proposée n'est pas obligatoirement aujourd'hui la meilleure. Puisqu'il y a un débat public, il est ouvert, nous avons le devoir d'essayer de voir s'il n'existe pas des solutions qui permettraient peut-être d'éviter au maximum les nuisances.

J'en reviens aux différents tracés, sachant que je me suis toujours opposé à celui qui fait le grand détour, le violet. Je sais que les arguments qui le concernent sont : « Autant utiliser des endroits où il n'y a pas grand monde ». Déjà, autour de la région parisienne, ces endroits n'existent pas beaucoup, mais franchement, faire tout le tour pour revenir sur l'autoroute A13, repartir sur Orgeval, reprendre Rocquencourt pour rejoindre Saint-Quentin, à moins d'être un peu malade, je ne vois pas qui prendra cet itinéraire, surtout si c'est à péage.

Je n'ai jamais soutenu cette solution, c'est vraiment envoyer systématiquement chez l'autre un problème qu'on ne veut pas chez soi. Qui plus est, je ne suis pas technicien mais je me base sur ce que l'État lui-même nous explique à propos des autoroutes, on ne peut pas utiliser des radiales pour faire des rocades. En l'occurrence, c'est quasiment le tracé du C13 qui est bien une radiale qui part de Paris pour aller vers la province, et on l'utilise pour faire une rocade, c'est-à-dire contourner Paris. On revient sur l'A13 qui est une radiale pour reprendre l'A12 qui est une radiale. On n'a pas tout juste dans cette histoire.

Ce tracé violet est plus long. Si nous voulons éviter, par un axe qui passerait chez nous ou à côté, qu'il y ait trop de trafic, le seul moyen est que se réalise (c'est pourquoi nous avons une opération d'intérêt national qui m'intéresse beaucoup et je ne suis pas le seul) cette opération qui permettra la réalisation du C13 et du F13, c'est-à-dire celui qui, partant du secteur de Gargenville, permettra de descendre au Sud et de rejoindre vraisemblablement l'A10 et l'A11 pour permettre que le trafic international du Sud de l'Europe rejoigne le Nord de l'Europe sans passer par la région parisienne, et donc en évitant la Francilienne. C'est une solution qui mériterait d'être accélérée et je pense que c'est ce qui est en train de se faire, sinon c'est l'A104 qui prendra le trafic.

Voilà pour le tracé violet. Je considère pour ma part qu'il n'est pas raisonnable. Il a une autre fonction, ce n'est pas celle de la Francilienne.

S'agissant du tracé noir (N3, C2, S3), il prend la RN184. Si tout le monde est d'accord pour requalifier la RN184, tout le secteur Val-d'Oise jusqu'à Saint-Germain, pour autant, c'est bien une nationale et elle doit garder sa fonction pour l'essentiel. Si on faisait une autoroute et si elle était à péage, il serait extrêmement dangereux de supprimer cette liaison Nord-Sud qui est utile. Le droit de l'usager est de vouloir continuer à utiliser une liaison naturelle qui n'est pas une autoroute à péage.

Il y a déjà suffisamment de nuisances autour de cette RN184, je ne suis pas persuadé que même les aménagements permettraient qu'elle avale le trafic nécessaire. L'urbanisation autour poserait des problèmes à ses riverains.

Ensuite, il y a le tracé vert (N1, C2, C3). Il est vert ! Au niveau Yvelines, il est plus adapté aux réalités économiques. Le développement économique du Val-d'Oise est rive droite de la Seine, le nôtre est rive gauche (Poissy, Technoparc et futur développement d'Achères). En revanche, il posera des problèmes d'accès peut-être, notamment dans la Boucle de Chanteloup car il faudrait que nous puissions rattraper l'autoroute. Le tout n'est pas d'avoir une autoroute qui passe mais de pouvoir entrer dedans et que les riverains puissent l'utiliser. Tant qu'à avoir une autoroute à proximité, autant qu'elle serve.

L'autre problème est le fait qu'il y ait trois ponts : un pont sur Conflans/Achères, un pont sur Achères/Andrésy et le pont des Migneaux avec toute la problématique qu'on connaît des Migneaux qui n'est pas pour autant réglée.

Ce tracé a été fait un peu rapidement. On pourrait envisager des tas de variantes. En l'état actuel de cette proposition, notamment avec le problème des zones inondables d'Achères, un certain nombre de problèmes de zones « captantes », il n'est pas suffisamment étudié pour répondre réellement aux besoins sans créer trop de nuisances.

Il reste deux tracés, le bleu et le rouge. Le rouge est le nôtre, le bleu est celui qui part dans la forêt de Saint-Germain. Contrairement à ce qui a été dit au cours d'une autre réunion, qui m'a surpris, l'intérêt général n'est pas la somme des intérêts particuliers, c'est autre chose.

J'assume mes responsabilités et je précise qu'en 1996, quand il y a eu encore une fois une concertation et des batailles sur cette histoire d'autoroute, j'avais demandé à la DDE (à l'époque, la directrice était Mme BREVON) si elle pouvait étudier (ce n'est pas moi qui avait inventé cela seul mais des associations qui en avaient parlé) un ancien tracé historique qui passait par la forêt de Saint-Germain pour faire cette liaison. On avait ressorti le tracé qui est à peu près le bleu.

J'avais demandé qu'au-delà du tracé rouge ce tracé soit étudié. A l'époque, c'était la seule alternative étudiée. Elle le fut un peu trop rapidement. Ce tracé est assez court. Le problème est qu'il traverse la forêt de Saint-Germain. Ceux qui l'ont regardé à l'époque m'avaient affirmé que le passage était fait sur la partie la moins qualifiée, la moins valorisable de la forêt de Saint-Germain, celle qui posait a priori le moins de problèmes. En revanche, lorsque le débat a eu lieu au final, ma surprise a été de constater que le tracé bleu valait beaucoup plus cher que le tracé rouge. Quand j'ai regardé le dossier en détail, j'ai constaté qu'effectivement, alors que 6 ans plus tôt chez nous, le tracé passait en aérien et tout était trop cher, là, on avait immédiatement prévu le tunnel. Je n'ai rien contre la protection des arbres ou contre les tunnels, à la

limite pourquoi pas, mais je n'accepte pas ce traitement différentiel des populations. D'un côté, on a prévu un tunnel parce qu'il y avait les arbres...

(Applaudissements)

... et de l'autre, chez nous, il n'y a pas de tunnel. Il y a des couvertures, des merlons. On avait promis, à l'époque de Bernard PONS, nettement plus en couvertures. Certaines ont disparu.

Je crois que nous aurons des problèmes avec ce tracé. Chez nous, avec les différences de niveaux, les camions devront monter et descendre malgré les couvertures. Il faudra des voies de dégagement, ce qui n'était pas prévu. On sait que sur les autoroutes il ne faut pas trop de pente. Toutes ces questions méritent d'être approfondies et je ne suis pas persuadé que le coût apparent du tracé rouge soit le coût réel au final.

Je veux bien un tunnel, cela ne me dérange pas, mais dans le dossier, dès lors qu'on parle de couverture et de tunnel, on envisage d'évacuer les gaz vers le haut (ce que je comprends) ; en revanche, on n'envisage pas spécialement de traitement.

Avec tous les problèmes de pollution que nous connaissons en France et dans le monde, il serait intéressant, maintenant que nous aurons des concentrations de gaz importantes sur les autoroutes (on en parle dans le dossier, vous prévoyez 31 % de dioxyde d'azote sur le tracé rouge, c'est la plus grande concentration, et 12 % sur le tracé bleu), de les regarder de façon plus sérieuse. Le fait de les envoyer chez nous, en haut de l'Hautil, compte tenu des vents dominants, n'est pas une solution très satisfaisante pour tout le monde. Dans les réunions thématiques, il convient d'approfondir la question. Etant donné que le rouge est le plus urbanisé, la concentration des gaz sur ce tracé posera problème aux riverains.

Pour le bruit, vous avez prévu des aménagements. Sur le tracé rouge, les zones résidentielles de Maurecourt, d'Andrésey et de Chanteloup seront assez concernées avec les avions d'un côté et l'autoroute de l'autre.

Sur le plan économique, je suis surpris. Sur les 22 kilomètres en zone urbanisée chez nous, le tracé rouge serait, avec 1,5 Milliard d'Euros, le moins onéreux, alors que le tracé bleu situé pour l'essentiel en dehors des zones urbanisées affiche un coût de 40 % plus élevé. Personnellement, je me pose des questions.

Qui plus est, sur le tracé rouge, au-delà du fait qu'on va pouvoir marquer la commune d'Orgeval comme sinistrée vu l'échangeur dont elle va disposer, je ne vois pas très bien en quoi l'arrivée de ce côté règlera le problème du contournement de Poissy et de son trafic interne. Les camions qui arriveront par là seront à un moment amenés à repartir sur Poissy pour le Technoparc. Cela ne règlera pas tous les problèmes de la circulation de Poissy. Il est possible que d'autres tracés répondent un peu mieux.

Dernier problème, l'arrivée du trafic sur Orgeval. Depuis qu'on nous dit que nous faisons traîner l'arrivée de l'A104 sur l'A13, on aurait pu engager le processus qui permet de réaliser avant la Francilienne l'élargissement de l'A13 jusqu'à Rocquencourt. Pour tous ceux qui prennent l'A13 le matin, bien avant Orgeval, souvent, on est déjà stoppé jusqu'à Rocquencourt et bien au-delà. Si l'on veut permettre que les gens prennent l'A12 sans trop de difficultés, il faut très vite élargir l'A13. Là, c'est la forêt de

Marly et il y a encore un vrai problème. Les forêts réagissent beaucoup plus défavorablement aux autoroutes que les habitants.

(Applaudissements)

Pour conclure, je reviens sur ce problème de traitement inégalitaire des populations que j'avais soulevé à Pontoise et que je veux approfondir. Nous sommes dans des zones largement sinistrées avec la plaine plombée, les carrières de l'Hautil qui s'effondrent et qui nous empêchent de profiter de notre forêt puisqu'il y a des trous partout et qu'il faut y interdire la promenade (je ne parle même pas de la construction, c'est une zone naturelle), nous avons des logements sociaux problématiques à gérer, et, comme par hasard, c'est au milieu de tout cela qu'on ferait passer cet axe autoroutier. Cela fait beaucoup.

On nous reproche d'avoir freiné cette autoroute. Qu'a fait Versailles et qu'ont fait les communes autour de Versailles sur la plaine de Versailles pour éviter d'être embêtées ? Elles ont classé la plaine de Versailles. De ce fait, au Sud d'Orgeval, on ne peut plus faire le bouclage de la Francilienne, on ne peut pas passer, à moins d'envisager des souterrains, des tunnels qui permettraient de rejoindre certains plateaux au Sud.

S'agissant du traitement des protections chez nous (ouvertures, merlons, tranchées ouvertes, couvertes), pas de tunnel alors que les autres tracés, pour la plupart, ont des tunnels (noir, vert, etc.). Saint-Germain, après une belle bataille, a obtenu des tunnels sur l'A14, pourtant il n'y a pas que des habitants, il y a aussi des forêts. S'il y avait eu plus de forêts sur le tracé, nous aurions eu des tunnels ! Nous allons planter des arbres !

(Applaudissements)

Pour terminer, sur la forêt de Saint-Germain, un tunnel de 6,5 kilomètres. Entre Rueil-Malmaison et Versailles, pour boucler l'A86, deux tunnels de 10 kilomètres (4 kilomètres entre Rueil et l'A13, 5,5 kilomètres entre l'A13 et Versailles). Ces tunnels sont superposés pour éviter des chocs frontaux de voitures, ce qui n'est pas idiot, on a enfin compris ! Ils font entre 15 et 90 mètres de profondeur en termes de creusement.

Le coût de l'ensemble du bouclage Ouest de l'A86 est entièrement à la charge du concessionnaire Cofiroute et s'affiche à 1,7 Milliards d'Euros soit à peine plus que ce qui est prévu pour le tracé rouge chez nous et 25 % moins cher que le tracé bleu qui n'a qu'un tunnel de 6,5 kilomètres.

Je dirai simplement « Cherchez l'erreur ! », quelque chose quelque part me surprend ! C'était dans la presse.

(Applaudissements)

Personnellement, je ne suis pas quelqu'un qui s'oppose farouchement à tout projet autoroutier. Je pense que de toute façon nous avons besoin de circuler et qu'avant que les transports en commun et d'autres modes de transports viennent se substituer à la voiture (ce qui sera souhaitable à terme), il faut permettre aux gens de mieux circuler. Les bouchons créent plus de pollution que des axes qui permettent une circulation plus fluide. Ceci dit, on ne peut pas accepter un axe dans n'importe quelles conditions,

c'est-à-dire avec des protections insuffisantes si c'est une zone urbanisée. J'estime qu'il y a un minimum de respect pour les habitants, même si c'est du logement social.

Pour le reste, cinq tracés ont été proposés, on est en train de se rapprocher de la partie Est. Il est nécessaire d'essayer de tenter de trouver un consensus. Monsieur le Président, je pense que vous avez encore des réunions à faire, qu'elles soient locales ou thématiques. Il serait intéressant à la fin, quand vous aurez une idée des problématiques exposées, avant de remettre votre rapport au ministre, qu'il y ait une tentative de concertation et de recherche de consensus qui sera plus ou moins satisfaisant mais certainement plus satisfaisant qu'une solution imposée qui ne peut pas satisfaire telle qu'elle est construite, en tout cas au niveau du tracé rouge.

Cela fait longtemps que nous l'avons dit : tel que c'est là, nous n'en voulons pas !

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur le Maire. J'appelle Monsieur Patrick LAUDAT qui est le président du CO.P.R.A. localement. Vous avez la parole.

M. PATRICK LAUDAT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, mesdames et messieurs les représentants de la Commission Particulière du Débat Public, mesdames et messieurs les représentants de la DRE, monsieur le Député-maire, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, chers Coprasiens, chers Coprasiennes,

Bonsoir,

Depuis plus de 15 ans, le CO.P.R.A. créé en 1991 que je représente ici s'oppose à l'avant-projet de l'autoroute de Méry-sur-Oise à Orgeval par la Boucle de Chanteloup-les-Vignes. Déjà, à cette époque, nous dénoncions les effets pervers d'une autoroute qui n'améliorerait pas mais qui aggraverait la circulation de l'Ouest parisien avec une juxtaposition de plusieurs trafics totalement différents, international, interrégional de liaison, inter-villes nouvelles, déviation locale de Poissy et de la RN184.

Dans les secteurs fortement densifiés, l'autoroute causerait aux populations riveraines des nuisances insupportables (bruit, pollution) que d'éventuelles retombées économiques ne sauraient compenser.

Une voie d'une telle capacité avec des effets induits supprimerait d'une manière irrémédiable la trame verte indispensable à notre région avec une urbanisation forcenée. Cette voie saccagerait à jamais le site incomparable des coteaux de Maurecourt et de l'Hautil, de l'Île des Migneaux et de la vallée de Seine à Poissy-Villennes et du Coteau de Migneaux.

Or, un demi-siècle s'est écoulé, le tracé dit historique voire préhistorique de Chanteloup-les-Vignes revoit le jour avec quelques améliorations mineures afin de cacher ses désastreuses conséquences. Car il ne faut pas s'y tromper, si on ne parle plus du bouclage de la Francilienne à l'Ouest mais de son prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval, les problèmes restent identiques et sont même aggravés.

Les erreurs du passé par l'implantation d'ensembles immobiliers démesurés sans suffisamment d'emplois et d'équipements, et avec une dégradation de l'environnement et des conditions sociales, ont fait que Chanteloup-les-Vignes, aujourd'hui, a du mal à se remettre d'incohérences urbanistiques imposées il y a 40 ans.

On veut donc nous imposer à nouveau un tracé vieux de 40 ans qui était déjà à l'époque considéré comme mauvais, sauf pour nos brillants aménageurs pour lesquels le fait que ceux qui refusaient l'autoroute et les aménagements structurants qui l'accompagnaient n'étaient que des égoïstes primaires opposés au progrès.

Après un demi-siècle, les mêmes arguments éculés resurgissent. L'A104 favoriserait la circulation locale alors qu'il est prouvé qu'elle l'aggraverait. Elle créerait des emplois alors qu'elle ne ferait que les déplacer. D'ici 2020, il n'y aurait pratiquement plus aucune pollution automobile alors que les spécialistes affirment le contraire. Et même le bruit serait moindre... Bref, un vrai paradis mode DRE avec l'A104 dans la Boucle de Chanteloup-les-Vignes !

Malheureusement, la réalité risque d'être moins idyllique, plusieurs milliers de personnes condamnées à respirer un air pollué hautement nuisible à la santé, avec en prime une augmentation des gaz à effet de serre. Alors que tous les discours officiels lancent un cri d'alarme pour prendre dès maintenant des mesures efficaces, au milieu du coteau, et à la sortie des parties couvertes, des zones d'aération alimenteraient généreusement les poumons des habitants. Deux collèges plus un prévu à Andrésy, une résidence de personnes âgées, deux stades, le quartier de La Croix Saint-Marc, les immeubles de La Noé seraient aux premières loges sur Andrésy et Chanteloup-les-Vignes.

Les problèmes de bruit, nous dit-on, devraient être résolus, mais, dans la plaine, l'autoroute serait en déblai, c'est-à-dire à l'air libre. A-t-on oublié que le bruit monte ? Vu les dénivelés très importants, tout le coteau, la zone pavillonnaire de la Croix Saint-Marc, les périphériques de Chanteloup-les-Vignes et d'Andrésy ainsi que la cité de La Noé seraient les premières victimes jour et nuit du bruit des véhicules légers et poids lourds. De plus, tous les riverains auraient droit à un doublement des pollutions, des bruits et des vibrations avec deux voies parallèles, la CD55 et l'A104. Que du bonheur en perspective !

Côté environnement, on nous affirme sérieusement que nous possédons encore un patrimoine d'espace naturel de grande qualité qu'il faut protéger. Or, les coteaux de Maurecourt, Andrésy et Chanteloup-les-Vignes seraient sacrifiés ainsi que la plaine de la Boucle par un morcellement inéluctable des zones vertes, zones qui devraient être préservées dans le cadre de la ceinture verte nécessaire au bon équilibre de notre région.

L'autoroute aggraverait encore les coupures inévitables entre Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine. Que dire des habitants actuels qui souhaiteront partir, se sentant lésés et spoliés dans leur patrimoine immobilier ? La DRE est-elle en mesure de les dédommager totalement ?

Nous ne voulons pas de l'A104 dans les zones fortement urbanisées avec 105 000 véhicules/jour à l'horizon 2020 (chiffre de la DRE) près de nos immeubles et pavillons, avec des trafics insoutenables dans nos voies secondaires inappropriées.

Arrêtons de donner mauvaise conscience à tous les sacrifiés du projet qui, pour un développement durable, ne se limitent pas à défendre l'intérêt particulier sur le court terme, mais qui défendent bec et ongles la qualité de vie de certaines d'habitants pour qui l'intérêt général doit primer sur les lobbies politiques et industriels puissants.

Il en est même certains qui voudront faire croire que le CO.P.R.A. 184 et les associations n'ont aucune proposition et ne font rien pour améliorer les déplacements et les transports. La formule est éloquente mais totalement fautive. Nous voulons, certes, que les voies actuelles soient soulagées par des infrastructures adaptées aux contextes locaux dans la perspective d'un développement durable en respectant l'homme et son environnement, que l'on mesure le coût humain et financier des bruits, pollution et atteinte à la santé et à l'environnement, et que cela soit réalisé par des cabinets indépendants.

Par ailleurs, qu'attendons-nous pour aménager et sécuriser la RN184, pour aménager la RD30, pour une desserte correcte de la rive droite de la Seine et des secteurs économiques de Poissy/Achères, pour réaliser le pont entre Achères et Carrières-sous-Poissy afin de relier le nouveau pont de Triel-sur-Seine, pour la réalisation du C13/F13 entre Cergy et Epône, pour avoir enfin un aménagement cohérent de notre région par une desserte convenable en transports en commun des zones industrielles, commerciales et de loisirs, pour une réouverture totale de la grande ceinture Ouest ferrée de Cergy-Pontoise à Versailles ?

De plus, nous sollicitons un choix objectif tandis que depuis des décennies, malgré le tracé en pointillé sur le SDRIF de 1994, que ce soit dans les conférences, colloques, séminaires ou documents sur la mobilité et les transports, la DRE et les décideurs aménageurs présentent d'abord comme inéluctable le bouclage de la Francilienne. On ne parle pas de la prolongation par la boucle de Chanteloup-les-Vignes. De qui se moque-t-on ?

Nous souhaitons que ce choix soit raisonné et non d'autorité comme cela a été le cas jusqu'à présent. Nous ne défendons pas un mauvais projet car nous estimons que l'intérêt général est une priorité en matière d'aménagement et de cadre de vie. Nous ne nous laisserons pas abuser par des pièges de tracés colorés qui divisent élus, habitants et associations : « Oui, mais pas chez moi, chez le voisin ! »

Nous ne pouvons accepter le tracé dit de Chanteloup-les-Vignes ni tout autre tracé en zone urbanisée portant une atteinte irréversible au patrimoine naturel. Des solutions existent, il est urgent de revoir totalement les copies par des cabinets indépendants et compétents afin de mettre un terme à des politiques d'aménagement de territoire datant d'un autre temps.

Merci.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur LAUDAT. Avant de donner la parole à la salle, j'aimerais entendre Monsieur Claude LOISEAU.

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE ÎLE-DE-FRANCE :

Je m'excuse mais je vais certainement répéter ce qu'a dit Monsieur le Maire ainsi que le collègue du CO.P.R.A. mais je crois qu'il est bon d'enfoncer le clou.

Je me présente en tant que comité de sauvegarde de Chanteloup-les-Vignes et environs. Je suis également vice-président Île-de-France Environnement chargé des transports et délégué régional pour l'association des usagers des transports, et accessoirement au Comité économique et social de la région Île-de-France

Depuis plus de 40 ans, dans diverses associations de sauvegarde de l'environnement et du cadre de vie et, depuis plus de 30 ans au sein du comité de sauvegarde, nous nous opposons au projet d'autoroute de Méry-sur-Oise à Orgeval par la boucle de Chanteloup. Ce n'est pas nouveau.

Je souhaite revenir sur l'origine de cette autoroute. Elle s'appelait auparavant l'A88 et figurait au plan d'urbanisme, elle devait relier les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines, en baïonnette de Poissy à Epône par l'A13 à l'époque, puis par la vallée de la Mauldre pour rejoindre Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle devait être structurante avec une urbanisation complète de la Boucle de Chanteloup et des coteaux.

Quand on parle de baïonnette, on nous dit aujourd'hui que ce n'est plus possible mais on la fait aller sur l'A13 et l'A12. Le problème a simplement changé de sens.

Déjà, à l'époque, nous avons rencontré Monsieur Paul DELOUVRIER, Président du District de la région parisienne, qui reconnaissait que ce tracé n'était pas parfait et qu'il fallait conserver entre les villes nouvelles des zones interstitielles vertes non urbanisées. Ce sont ses mots exacts.

Or, quelques années plus tard, on nous imposait un énorme complexe immobilier, la Daurade, rebaptisé la Noé, qui quadruplait la population de Chanteloup-les-Vignes (passant de 2 000 à 8 000). Cette zone d'aménagement concertée (concertée que de nom) dont la naissance et la petite enfance ont été ponctuées d'incroyables illégalités, irrégularités, retards et insuffisances d'équipements, ZAC qui fut une véritable catastrophe économique, sociale et environnementale avec tout particulièrement un grand désordre sociologique qui, 30 ans après, se fait encore sentir et avec bien sûr l'A184 d'alors dont une partie des immeubles de la ZAC se trouvaient en zone *non aedificandi* de l'autoroute.

Je passerai sur les 30 années suivantes faites de concertations alibis, modèles d'études visant à nous imposer cette infrastructure autoroutière pour arriver au début 1997 et vous donner lecture d'un communiqué que nous avons fait à l'époque.

« Monsieur Bernard Pons a décidé de choisir le 31/01/97 le tracé de Chanteloup-les-Vignes pour le passage de la Francilienne Ouest.

Tracé élaboré il y a 30 ans, remis au goût du jour et déjà choisi il y a 6 ans avec, pendant cette période, tout ce qui a été possible de faire de la part de l'administration et des décideurs, en concertations alibis, de modèles, études, expertises, contre-expertises, déclarations solennelles, orientées dans un seul but : nous imposer coûte que coûte ce mauvais bouclage de la Francilienne.

Pas plus qu'il n'a 6 ans, malgré quelques kilomètres de couvertures ou de sections semi enterrées, et bien sûr des promesses d'une autoroute hyper écologique avec reconquête de la voirie locale, nous ne pouvons accepter ce projet ayant des effets plus négatifs que positifs aussi bien dans le contexte général de l'amélioration des transports dans notre région que dans le domaine économique, environnemental ou sociologique.

*Et qu'on y prenne garde, après l'autoroute, il y aura la **structuration** (déjà programmée), en particulier l'urbanisation accélérée de la région, car il faudra bien rentabiliser (c'est ce qu'on nous avait dit à l'époque).*

Autoroute bien sûr indispensable dans les plus brefs délais pour la survie économique de la Région (ce n'est pas nouveau)... disent nos aménageurs de génie... Mais curieusement si nous faisons un rapprochement entre "l'autoroute Ménagère du bonheur" promise et la naissance du quartier de La Noé à Chanteloup, il y a 25 ans, nous trouvons beaucoup de similitudes de langage et d'écrits et cela nous fait penser que certains décideurs, aménageurs et lobbies confondent quelquefois dans l'aménagement du territoire, intérêt public et parts de marché.

Mais soyez sûrs que nos associations ne se laisseront pas abuser une nouvelle fois et qu'elles continueront à exiger l'étude de solutions de bon sens et de véritable intérêt public, pénalisant le moins possible les populations et l'environnement, cela est encore possible. » On le disait en 1997 !

Où en est-on aujourd'hui ? Pratiquement au point de départ.

On ne parle plus de bouclage de la Francilienne mais de son prolongement. Le trajet baïonnette est toujours présenté pour rejoindre Saint-Quentin-en-Yvelines par l'A13 et l'A12 qui devrait recevoir l'arrivée du 2^{ème} tunnel de l'A86 en provenance de Rueil-Malmaison, en particulier pour les poids lourds. Le tracé dit de Chanteloup a toujours les grandes faveurs de l'État, particulièrement de la DRE... car, qu'on ne s'y trompe pas, nos associations ont participé pendant plus de 2 ans aux groupes de travail sur le plan de déplacements urbains (PDU) de la région Île-de-France approuvé et à l'actuelle modification du SDRIF qui date de 1994 où la Francilienne figure en pointillé dans la Boucle de Chanteloup (tracé à rechercher), et nous ne pouvons que constater que l'ancien/nouveau tracé dit de Chanteloup a toujours été, pour certains, le seul possible et qu'il serait donc approuvé sans problème. Or, que l'on nous dise maintenant que les tracés multicolores sont sur une même ligne de départ ne peut que nous laisser perplexes.

Pour revenir au tracé de Chanteloup, que ce soit bien clair, nous ne pouvons que le refuser catégoriquement, ce tracé passant dans des zones très fortement urbanisées. On ne peut sacrifier des milliers d'habitants que d'éventuelles retombées économiques ne sauraient compenser.

Pour le coteau, on nous promet une tranchée couverte et, dans la plaine, une voie en déblai en dessous du terrain naturel censée limiter les nuisances sonores et supprimer les pollutions.

Par rapport à cette promesse et son efficacité, là aussi, on ne peut être que dubitatif car avec les puits d'aération et des zones à ciel ouvert, il y a de fortes chances pour que les habitants d'Andrésy et de Chanteloup profitent généreusement, selon les

vents, des gaz toxiques et du bruit, car celui-ci, c'est bien connu, monte lorsqu'il y a un fort dénivelé comme c'est le cas.

Je voudrais profiter de ce débat pour poser la question à la DRE du nombre de pavillons expropriés dans le secteur et de savoir si les habitants auront les moyens pour trouver un autre toit dans la région.

Du point de vue environnemental, on ne peut accepter dans ce tracé, entre autres, le saccage des coteaux (Maurecourt), le passage de l'Île des Migneaux et le coteau de Migneaux, et l'altération inévitable de la dernière ceinture verte dans notre secteur alors qu'on nous dit qu'il faut absolument la protéger.

Sur un plan général, aucune des différentes variantes ne nous satisfait. A-t-on besoin d'une autoroute à 2x2 voies puis 2x3 voies pour améliorer la mobilité, de bonnes dessertes des zones industrielles, commerciales et de loisirs ? Notre réponse est non.

Depuis l'ouverture du débat, nous avons constaté un divorce total entre des citoyens qui parlent santé, pollution de l'air, difficultés à se déplacer, qualité de vie et avenir des générations futures et ceux qui ne voient que le seul intérêt économique à court terme ou encore qui préconisent l'autoroute mais « Pas chez moi, chez le voisin », prétendant défendre l'intérêt général et bien souvent méprisant ouvertement de nombreux riverains qui refusent qu'on leur impose de mauvaises solutions. Or, il est symptomatique qu'il y a 40 ans, à l'aube de la création des villes nouvelles, les mêmes arguments « mauvais citoyens » étaient assésés à ceux qui s'opposaient à la création du quartier de la Daurade devenu la Noé.

Au sujet des pollutions causées par le trafic routier dommageables pour la santé, il est faux d'affirmer que tout sera réglé dans les prochaines années. Cette semaine encore, AIRPARIF, le réseau de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, a annoncé qu'il serait impossible d'atteindre les objectifs de réduction de la pollution de l'air fixés par l'Union européenne d'ici 2010. Trois polluants se révèlent préoccupants à commencer par le dioxyde d'azote : 3 millions de Franciliens ont été exposés l'an dernier à un air dépassant la norme de ce gaz toxique.

L'atmosphère francilienne contient également beaucoup trop de particules qui affectent la respiration et surtout l'ozone qui a augmenté de 84 % entre 1992 et 2005.

Cette semaine encore, une commission parlementaire a déclaré qu'il fallait prendre des mesures urgentes afin de diminuer drastiquement les gaz à effet de serre. Rappelons que les experts de l'AFSSE (Agence française de sécurité sanitaire et d'environnement) ont calculé que 6 % à 11% des décès par cancer du poumon chez les plus de 30 ans seraient dus au rejet de particules polluantes dans l'atmosphère dont la moitié est émise par les voitures et les poids lourds. Les auteurs de l'étude estiment à 900 000 € le coût de chaque décès. Les conséquences néfastes engendrées par le trafic routier sont supérieures aux montants payés via les péages et la fiscalité sur les carburants.

Jusqu'à présent nous avons laissé se dégrader les situations en matière de mobilité par une politique frileuse en ne prenant pas les mesures nécessaires. Il n'y a qu'à prendre pour exemple le PDU Île-de-France ou le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) où les diagnostics étaient consensuels et n'ont débouché que sur des recommandations ou des prescriptions qui, le plus souvent, ont bien du mal à être appliquées ou respectées.

Une baisse de 3% du trafic automobile était préconisée pour la grande couronne parisienne, c'est-à-dire dans notre secteur. Les transports collectifs devaient être favorisés. Or, que ce soit dans des améliorations ou des infrastructures nouvelles, on remarque qu'un retard considérable est enregistré, particulièrement dans le contrat de Plan État/Région, pour exemple les tangentiels ferrés Ouest, Nord ou Sud pour celles qui nous intéressent le plus. La tangentielle Ouest est saucissonnée et on veut encore la saucissonner pour mieux l'enterrer. Il y a bien eu une réouverture entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi mais il n'y a personne parce que cela ne mène nulle part, il faut aller jusqu'à Versailles.

Ensuite, l'amélioration notable des lignes SNCF de Mantes à Paris par Conflans et de Mantes à Paris par Poissy tarde à se concrétiser. Les comités d'axes et de pôles PDU sont encore orientés sur le tout automobile. J'ai participé à plusieurs, un seul est à peu près acceptable, celui de Conflans-Sainte-Honorine auquel participent les gens d'Andrézy.

Pour l'amélioration notable de la circulation dans notre secteur, des solutions techniques et à moindre coût existent :

- Aménager et sécuriser la RN184.
- Aménager le CD30 (Achères – Carrières-sous-Poissy) avec une desserte correcte de PSA et de la future plateforme multimodale d'Achères.
- Aménagement cohérent de notre région par des dessertes convenables en transports collectifs des zones industrielles, commerciales et de loisirs. Pour les zones commerciales, c'est la pagaille, chacun veut sa grande surface commerciale. On les fait en dehors des villes, les gens prennent leur voiture. Sur la RN13, on veut installer les terrasses de Poncey, des milliers de personnes devraient venir chaque jour. C'est également valable pour les zones de complexes cinématographiques. Au Boutry, on a mis un complexe cinématographique au milieu de la nature et les gens sont obligés de s'y rendre en voiture parce qu'il n'y a aucun transport en commun. (*Applaudissements*)
- Réouverture rapide et totale de la Grande ceinture Ouest.
- Réalisation de C13-F13 et de la liaison Cergy-Epône de façon à décharger les lignes SNCF de Paris-Mantes.
- Aménagement cohérent de la RN13 et de ses abords.

Pour un aménagement du territoire et des transports cohérent et durable, trois facteurs primordiaux et complémentaires doivent être pris en compte :

- le facteur humain et social,
- le facteur économique,
- le facteur environnemental.

Et surtout bien prendre en compte les besoins réels des populations.

Force est de constater que ce n'est pas le cas dans le projet présenté par le maître d'œuvre du prolongement de l'A104.

La copie est à revoir, nous sommes prêts à participer à l'élaboration de meilleures solutions à condition que les dés ne soient pas pipés dès le départ et que notre participation ne serve pas, une fois de plus, d'alibi.

Et nous comptons sur vous, Monsieur le Président, pour en être le garant.

Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur LOISEAU. Nous allons donner la parole à la salle sur des questions tournant autour de ces positions un peu générales. Je viens de recevoir une demande d'intervention de Monsieur RENARD, des Amis de la forêt, sur le thème « l'homme ou la forêt ».

M. PIERRE-EMILE RENARD, PRÉSIDENT ASSOCIATION DES AMIS DE LA FORET :

Merci Monsieur le Président.

Messieurs les élus, mesdames, messieurs,

Je suis venu ici avec trois façons d'aborder la question. Je suis venu écouter car ici il y a des difficultés et il faut les entendre si un jour le tracé rouge se fait.

(Protestations)

Si vous voulez ne pas m'écouter, je vous dirai ce que j'entends.

Ensuite, je suis venu ici comme témoin, riverain de l'A14.

Et je suis bien sûr venu ici pour vous parler des hommes et de la forêt.

Abordons ce dernier sujet tout d'abord. J'ai beaucoup de sympathie pour Monsieur le Député-maire mais je crois qu'il y a une erreur à faire une confrontation entre l'homme et la forêt. La forêt est à tout le monde, elle n'est pas qu'à nous. J'ai souvent entendu dire qu'elle était aux Saint-Germainois ou autres personnes aisées. Eh bien non ! La forêt de Saint-Germain est la forêt des Parisiens qui prennent le RER et je fus un Parisien, nous étions contents d'avoir par le train la possibilité d'aller dans une forêt. Nous voudrions que cette forêt reste, pas seulement celle-ci mais aussi celle de Marly.

(Protestations, huées)

Laissez-moi parler ! Pour moi, les vociférateurs, les moyens employés sont à la citoyenneté ce que le VTT est à la nature. Réfléchissez à cette question. Nous sommes citoyens, nous avons tous le droit de nous exprimer. Vous avez pu le faire sur un point de vue calmement, écoutez-moi. Merci !

Il y a deux forêts à défendre. Je voudrais revenir tout d'abord sur le problème de l'élargissement de l'A13. Il ne faut pas l'élargir pour continuer le massacre qui est le

premier exemple d'autoroute où on a massacré une forêt. C'était une erreur au départ et on a essayé ici de recommencer.

Une autre solution existe et, contrairement à ce qui a été dit, la plaine de Versailles ne va pas jusqu'à la possibilité de faire un arc de cercle entre l'échangeur qui est sur Poissy -et pas sur Orgeval- et la sortie de l'A12. Nous ne sommes pas dans la plaine de Versailles. Il est possible de réaliser l'arc de cercle et non pas d'endommager la forêt de Marly par un élargissement.

Ensuite, quand j'entends parler de l'aménagement de la RN184, effectivement, on nous a présenté un projet d'aménagement de la RN184, entre autres, qui consiste simplement à réaliser le tracé noir, 2x2 voies dans la forêt, c'est-à-dire faire une belle coupure dans une forêt qui veut garder sa qualité. Si vous tronçonnez la forêt à l'infini, il n'y aura plus de forêt mais que du bois dans lequel vous respirerez toutes les mauvaises odeurs qu'on ne protégera pas car il n'y aura pas de merlons dans ce tracé noir, il n'y aura aucune protection phonique et on respirera l'autoroute, espace noir.

Le tracé bleu lui aussi...

(Protestations)

Monsieur BLOT, merci ! Je peux aussi bien crier quand vous parlerez, il n'y a aucun problème, mais je n'aurai pas cette impolitesse.

On nous présente le tracé bleu comme un tunnel. Malheureusement, on sait aussi qu'il y aura recherche d'économies et qu'on a toutes les chances d'avoir une tranchée couverte dans cette version et non pas un tunnel. Mais, indépendamment de cet aspect des choses, il y a le problème des échangeurs car, si on veut rendre ce passage par le tracé bleu un tant soit peu efficace, il faut réaliser un échangeur avec la 308 et l'A14. Là, nous sommes en plus, au point de vue distance par rapport à la zone que nous voulons desservir, trop loin pour que ce soit efficace.

Quand on parle de la déviation de Poissy, l'autoroute passant par le tracé rouge n'a pas vocation spécialement à être la déviation de Poissy. La déviation de Poissy, c'est le pont sur le tracé vert qui sera réalisé par le Département si on laisse faire. Cela participe au contournement de Poissy.

Enfin, je suis venu ici vous écouter et je continue à écouter sans vous couper la parole. Mais il y a aussi le témoignage. On a parlé de gens qui étaient en balcon sur l'autoroute. Venez à Poissy, à Chambourcy. A Poissy, vous êtes à 200 mètres de l'autoroute, à Chambourcy à 300 ou 400 mètres. Vous êtes en balcon parce que c'est une ville qui se trouve à 150 mètres d'altitude par rapport à une voie qui est à 60 mètres. En réalisant les merlons aménagés, elle est intégrée dans le paysage et le bruit n'existe pas.

(Sifflets)

Il faut chercher à améliorer ce qui est efficace.

Merci.

(Sifflets, huées)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur RENARD. Sophie, avons-nous des questions qui se rattachent à ces sujets d'ordre général ?

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Une demande d'intervention de Monsieur GOUPIL sur le débouché sur l'A13.

M. GOUPIL :

J'avais posé par écrit une question sur l'aboutissement de tous ces projets sur Orgeval et l'A13. Cette question a déjà été évoquée à plusieurs reprises, la réponse de Monsieur CARDO ne m'a pas satisfait sur ce point bien que, par ailleurs, il a dit beaucoup de choses pertinentes. C'est une question que j'avais déjà posé à la réunion de Pontoise par écrit, j'ai eu la réponse aujourd'hui par écrit. Elle ne me satisfait guère, elle est que la Francilienne débouche déjà sur des portions d'autoroutes qui se dirigent vers Paris.

Je ne suis pas sûr que cela fonctionne très bien. Si un des ces projets aboutit, ce sera pour arriver sur l'A13 qui ne fait que 2x2 voies avec les problèmes d'engorgement que tout le monde souligne.

Aucun des 5 projets proposés ne convient face à cette difficulté.

Par ailleurs, j'ai beaucoup apprécié dans les interventions précédentes les nuances qui ont été faites notamment par le représentant du CO.P.R.A. et par Monsieur LOISEAU sur les différents types de trafic, trafic local et trafic national, interrégional voire international. Il me semble que, dans ce prolongement de Francilienne, on est en train de regrouper tout cela de façon incohérente, de faire venir par la Francilienne du trafic international, interrégional sur l'A13 et de tout engorger encore plus que cela ne l'est déjà, en prétendant en même temps résoudre les problèmes de circulation locale.

Je pense qu'il faut dissocier les deux. Pour le trafic local, les intervenants précédents ont proposé quelques pistes avec certains ponts, certains aménagements routiers qui peuvent permettre de résoudre les problèmes économiques des entreprises du secteur. Maintenant, pour tout ce qui est interrégional, national ou international, en gros la Francilienne, il ne faut pas la prolonger mais la boucler. Pour la boucler, par rapport aux projets qui nous sont présentés là, le seul qui me paraîtrait pouvoir être envisagé serait quelque chose qui suivrait plus ou moins le parcours violet mais qui au lieu d'emprunter l'A13 pour revenir sur le bouchon, au-delà de l'A13, prolonge vers Saint-Quentin-en-Yvelines en coupant dans les zones plus à l'Ouest qui sont nettement moins urbanisées.

Voilà la façon dont je verrais les choses.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous allons demander à Monsieur DEBARLE de développer le sujet en sortant forcément de la zone d'étude.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Trois types de trafics sont pris en compte, qui composent l'ensemble du trafic. D'une part, le trafic de transit, c'est-à-dire des véhicules qui ne s'arrêtent pas dans la zone qu'ils traversent. D'autre part, le trafic d'échange, c'est-à-dire des véhicules qui ont soit leur point d'arrivée soit leur point de départ à l'intérieur de la zone d'étude. Enfin, le trafic interne, c'est-à-dire des véhicules qui restent à l'intérieur de la zone d'étude.

Aujourd'hui, nous constatons que la RN184 cumule ces trois trafics, même si le trafic de transit n'est pas excessivement important.

Un des objectifs du prolongement de la Francilienne est justement de capter quasiment la totalité du trafic de transit et une grande partie du trafic d'échange pour le prendre sur le prolongement de la Francilienne et ainsi décharger les voiries locales qui en sont proches.

Concernant le trafic de transit, puisque c'est une question qui nous est souvent posée sur le trafic Nord-Sud de Île-de-France, celui-ci a plusieurs itinéraires possibles. Il existe un schéma directeur de l'ensemble des autoroutes en France, adopté en 2003 par un comité interministériel d'aménagement du territoire, qui donne l'ensemble des autoroutes de contournement du bassin parisien, avec notamment des contournements par Rouen, Chartres ou surtout par l'est de la région parisienne. Ces autoroutes ne sont pas toutes achevées aujourd'hui, c'est un schéma directeur pour 2020.

(Projection de diapositive)

Le bleu et le vert correspondent à des autoroutes qui existent déjà, le jaune et le rouge à des autoroutes qui soit viennent d'être libérées soit doivent faire l'objet de morceaux de construction.

Parmi les poids lourds qui transitent du Nord de la France partant de Lille ou Dunkerque et allant vers le Sud de la France, ceux qui seraient susceptibles d'emprunter le prolongement Ouest de la Francilienne seraient ceux qui sortiraient par l'autoroute A10 ou l'autoroute A11. Ces véhicules, aujourd'hui, arrivent essentiellement par l'autoroute A1, très peu par l'autoroute A16, et ils passent à l'est de la région. Ils empruntent soit l'A3 par Rosny, Bagnolet et ensuite l'A86 pour ressortir par l'A10. Une grande partie emprunte également l'A1, le périphérique autour de Paris et ressort par le Sud. Ces deux itinéraires font 60 kilomètres.

D'autres poids lourds prennent la Francilienne parce qu'à l'est sont situées de nombreuses plates-formes logistiques, ce qui leur permet, pour un certain nombre qui sont en transit, d'avoir un point d'arrêt en région parisienne et soit de compléter leur chargement soit d'en décharger une partie.

Quand ils sont sur la Francilienne est, ils parcourent environ 95 kilomètres. Le parcours à l'Ouest est de 105 kilomètres. Or, les poids lourds cherchent à circuler au maximum pendant les heures où il n'y a pas de congestion. Le soir, dans les embouteillages, il y a beaucoup moins de poids lourds que dans la journée.

Nous ne sommes pas les seuls à penser cela. Il y a deux jours, nous étions à Auvers-sur-Oise. Était présent Michel VAMPOUILLE, vice-président du Conseil Régional, qui a

clairement dit, il me semble, qu'on n'était pas prêt de voir un important transit Nord-Sud passer par le prolongement Ouest de la Francilienne.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Finalement, contrairement au souhait exprimé tout à l'heure par Pierre CARDO, vous n'avez pas l'intention d'élargir l'A13 dans l'immédiat ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Pour l'instant, son élargissement n'est pas programmé. Il existe une différence entre l'autoroute A13 et le prolongement de la Francilienne, au moins dans les documents d'urbanisme. Comme l'ont rappelé certains orateurs, le prolongement de la Francilienne aujourd'hui est marqué dans les documents de planification comme tracé devant être recherché.

Concernant l'A13, aujourd'hui, dans les documents d'urbanisme, son élargissement est prévu. Simplement, force est de constater que celui-ci n'a jamais été mis en œuvre.

Y aura-t-il des solutions autres que l'élargissement de l'A13 ? Normalement, cela doit être défini dans les réflexions actuelles du schéma directeur Île-de-France qui est en cours de révision. Aujourd'hui, le prolongement de la Francilienne arriverait sur deux autoroutes (A13 et A14) qui supporteraient en 2020 près de 180 000 véhicules alors que les autres binômes d'autoroutes qui arrivent en région Île-de-France absorbent des trafics beaucoup plus importants.

Nous ne disons pas que nous allons dissoudre les embouteillages, mais ce n'est pas la situation la plus catastrophique en Île-de-France. Quand on regarde les gains de temps qui seraient offerts aux gens qui souhaiteraient faire Cergy-Saint-Quentin, ou même aux gens qui partiraient de Chanteloup-les-Vignes, on s'aperçoit que beaucoup plus de communes sont accessibles plus rapidement, même en partant de Chanteloup-les-Vignes, en ayant une A13 qui sera certainement plus congestionnée qu'aujourd'hui.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur DEBARLE. Y a-t-il une réaction ?

M. PHILIPPE HOUBART, CAPUI, CIRENA :

Le CAPUI est le collectif d'annulation des pollutions urbaines et industrielles dans notre vallée. Il travaille depuis des années sur le problème des nuisances de la station d'épuration Seine-Aval que vous connaissez bien.

Je suis aussi vice-président du CIRENA, le collectif qui se bat actuellement contre les nuisances aériennes.

J'avais plusieurs questions. Je reviens sur ce que vous venez de dire, Monsieur DEBARLE. Le prolongement de la Francilienne s'appelait au début un bouclage. On ne parle plus de bouclage depuis que Versailles a classé la plaine de Versailles, on parle de prolongement. C'est un prolongement à vue car on ne sait pas trop ce qui va se passer derrière.

Pour l'instant, on fait une liaison avec une autoroute A13 qui est surchargée, saturée. On aura des files de camions. Vous nous avez parlé dans les réunions précédentes de 8 000 camions par jour qui atterriront sur l'A13 ! Qu'est-ce que cela donnera ? Ce n'est pas une autoroute mais une file de camions en marche qui déverseront leur pollution de pots d'échappement. Pendant la journée, les camions tourneront, dégageront leur pollution sur nos villes, et le soir... Si on est venu s'installer à Chanteloup-les-Vignes ou dans toute la région, c'est pour respirer un bon air le soir !

(Applaudissements)

On rentrera le soir et on respirera ce bon air des pots d'échappement des camions !

Je reviendrai sur ce qu'a dit Monsieur le Député-Maire. Cela faisait des années que l'État l'empêchait mais ils ont réussi à classer la plaine de Versailles. Comment l'État a-t-il pu l'accepter ? Ils ont réussi en amont à classer le Vexin, comment l'État a-t-il pu l'accepter ? Qu'est-ce qu'il nous reste pour passer la pollution ? Il ne reste plus que notre belle vallée de la Seine !

Je dis à Monsieur le Député-maire de Chanteloup-les-Vignes : « Qu'attendez-vous, avec tous les parlementaires de la région de cette vallée de la Seine, pour classer notre vallée de la Seine ? »

(Applaudissements)

A partir de ce moment, nous serons au moins à égalité avec nos amis de Versailles et du Vexin pour expliquer où doit passer la pollution. C'est ainsi que vos amis de la DGAC nous ont envoyé tous les avions qui passent actuellement au ras du toit de nos maisons. Vous nous imposez les avions au ras de nos maisons parce que le Vexin et la plaine de Versailles sont classés, et vous êtes en train de vouloir aussi nous imposer, au seuil de nos pavillons, de nos maisons, le passage d'une autoroute ! C'est incroyable ! De qui se moque-t-on ?

(Applaudissements)

M. PIERRE CARDO, DEPUTE-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Je ne sais pas si vous avez vu la carte mais le tracé rouge est le plus urbanisé, et à moins de classer tous les pavillons et la ZAC La Noé... Ce n'est ni une forêt ni la plaine de Versailles ! Je ne crois pas qu'on classe les zones urbanisées.

Par ailleurs, il y a 20 ans, j'avais essayé de faire classer l'Hautil et tout le secteur en espace naturel sensible. L'Hautil fut classé mais pas le secteur des Charvaux où passe l'autoroute, l'État a refusé.

Qui plus est, pour faire classer tout le secteur, il faudrait savoir ce qu'on classe avant qu'on nous le casse. Vous parlez des parlementaires mais combien sont opposés au tracé rouge à part moi ?

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Pierre CARDO.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Une grande partie des 8 000 poids lourds prévus sur la Francilienne sont aujourd'hui sur le RD130, sur la RN184 ou sur d'autres voies proches. Ce ne sont pas 8 000 poids lourds de plus. Aujourd'hui, entre 5 000 et 6 000 poids lourds circulent sur des voiries similaires au prolongement de la Francilienne.

Un classement quel qu'il soit prend déjà en compte les routes existantes. Je ne sais pas si le secteur peut être classé mais, s'il l'est, il y a là un tracé obligatoire, c'est le tracé noir puisqu'il existe aujourd'hui et la route ne pourra se faire qu'à un seul endroit, sur le tracé noir.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Ceci amène d'autres questions. Tout le monde a remarqué qu'entre l'exposé de Monsieur Pierre CARDO et celui de Monsieur Claude LOISEAU, il existait une différence de taille qui était que Monsieur Pierre CARDO pensait qu'un aménagement autoroutier était souhaitable, Monsieur LOISEAU pensant qu'on pouvait l'éviter grâce au développement de transports en commun et d'aménagements plus ponctuels.

Cette réflexion rejoint sans doute celle des Verts représentés ce soir par Monsieur Franck BARRAUD. Je lui donne la parole.

M. FRANCK BARRAUD, RESPONSABLE DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

Je prends la parole ce soir au nom des Verts des Yvelines, du Val d'Oise, et plus généralement au nom des Verts de toute la région Île-de-France, et ce pour exprimer notre totale opposition à toute construction d'autoroute supplémentaire en Île-de-France

(Applaudissements)

La Direction Régionale de l'Équipement est ici la représentante de l'État, et le dossier qu'elle défend à cette occasion est la traduction d'un choix politique : celui de privilégier le « tout routier » au détriment des autres moyens de transport, et ce en totale contradiction avec les engagements de l'État lorsqu'il a adopté la Charte de l'Environnement et avec les engagements de la région lorsqu'elle veut se déclarer première écorégion d'Europe. Ce n'est donc pas du choix entre cinq tracés dont il est question mais bien de la politique des transports et de l'aménagement du territoire que nous souhaitons mettre en œuvre aujourd'hui pour répondre aux enjeux de demain.

Premier enjeu : être en mesure de faire face à la crise énergétique qui s'annonce. Le prix du baril de pétrole est aujourd'hui à plus de 70 dollars et de nombreux spécialistes estiment qu'il pourrait très bien se situer à au moins 100 voire 150 dollars dans la décennie à venir, cela du fait des tensions géopolitiques, de l'augmentation de la demande et certainement de la raréfaction annoncée des réserves mondiales. Il n'existe à ce jour aucune alternative crédible à l'utilisation du pétrole dans le secteur des transports.

Deuxième enjeu : respecter nos engagements dans la lutte contre l'effet de serre. Rappelons tout d'abord que la part transport représente près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre. Alors comment, avec l'aveu d'une augmentation allant jusqu'à 38 % pour ce seul projet -je cite les chiffres du document de la maîtrise

d'ouvrage- l'État sera-t-il en mesure de respecter ses engagements dans le cadre du protocole de Kyoto ?

Sur le « slide » qui est affiché, vous avez à gauche la représentation des émissions de gaz à effet de serre en 2000, et en rouge la part « transports ». Au milieu, il s'agit d'une extrapolation en 2050 si on ne fait rien, si on continue sur les mêmes choix politiques, les mêmes choix de société. En petit, en bas à droite figurent les objectifs que s'est donnés l'État pour 2050. Cela se passe de commentaires !

Pour faire le lien avec ce que j'ai dit précédemment, la hausse des prix des énergies fossiles, en particulier celle du pétrole dont l'utilisation est responsable pour 80% des émissions de gaz à effet de serre, pourrait être une chance, mais elle ne le sera réellement que si nous savons en tirer parti en réorientant dès maintenant nos choix de société. Les deux sont liés.

Enfin, les enjeux sociaux : tous les Franciliens, quel que soit leur niveau de vie, doivent pouvoir se déplacer localement vers les communes, les départements voisins, de banlieue à banlieue et vers Paris, que ce soit pour les trajets domicile-travail comme pour les loisirs, ceci à moindre coût et dans le respect de l'environnement et de la santé des populations.

Tabler aujourd'hui sur une inéluctable augmentation du trafic routier à l'horizon 2020, c'est faire preuve de la plus totale irresponsabilité. Une véritable politique d'avenir, ce ne peut être qu'une politique qui se donne pour objectif prioritaire une diminution drastique de la circulation routière en général, et en particulier celle des poids lourds.

C'est ce qu'il faut faire également si nous voulons sauver ce qui reste un peu d'économie dans un contexte de pétrole cher.

Cela passe par la prise de conscience que nous devons :

- d'une part, nous inscrire dans une volonté politique de relocalisation de l'économie induisant, entre autres, la réduction nécessaire des transports longue et moyenne distances ;
- d'autre part, doter notre région d'une infrastructure de transports moins polluants et économes en énergie, donc basée essentiellement, pour les marchandises, sur le ferroutage, le fret ferroviaire et la voie d'eau, et, pour les personnes, sur les transports collectifs et les modes de circulation douce (le vélo et la marche à pied).

Sur un plan local, les actions prioritaires sont donc :

- aménager la RN184, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et à améliorer la sécurité pour les riverains ;
- augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus, avec une vraie Grande Ceinture Ouest et pas un bout de tangentielle qui ne sert à rien) et diminuer les tarifs d'accès ;
- favoriser les modes de circulation douce pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares (pistes cyclables,

parkings à vélos sécurisés), comme cela se fait déjà en Europe du Nord, nous sommes très en retard ;

- développer, pour les marchandises, l'intermodalité rail - voie d'eau - route.

Si l'autoroute est réalisée, que constaterons-nous ?

- la confiscation par la route du budget transport au détriment des véritables priorités ;
- des encombrements supplémentaires ; qu'on ne nous fasse pas croire qu'avoir l'A104 diminuera le trafic sur la RN184, nous aurons l'A104 et la RN184, avec les mêmes nuisances ; (*Applaudissements*)
- une intensification inadmissible du trafic poids lourds ;
- de nouvelles atteintes graves à la santé publique et de nouvelles nuisances sonores ;
- des dégradations majeures de l'environnement local voire définitives ;
- enfin, un accroissement irresponsable des émissions de gaz à effet de serre.

C'est pourquoi nous invitons tous les Franciliens à s'opposer avec nous au prolongement de l'A104, et ce quel qu'en soit le tracé.

Merci de votre attention.

(*Applaudissements*)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur BARRAUD. Y a-t-il des interventions sur le même thème dans la salle.

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

Je voulais revenir sur les poids lourds car je suis surpris des réponses de Monsieur DEBARLE. Qu'il sache que dans ses dossiers (ce sont les siens, pas les miens) on trouve en 2020, sur l'A13, 12 500 camions/jour actuellement, et il y a soi-disant une perte de trafic poids lourds en 2020 de 17 % (on ne sait pas pourquoi), ce qui paraît aberrant.

On en amène 8 000 de plus au niveau de l'A104 à Orgeval, j'aimerais savoir où sont les 8 000 camions. 8 000 camions plus 12 500, cela ne fait pas 12 500 !

(*Applaudissements*)

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Sur les 8 000 poids lourds, entre 5 000 et 6 000 existent déjà.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Sur les 8 000 transitant par ce faisceau...

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Parmi ces poids lourds, il y a au moins ceux dont on parle assez souvent, qui sont les 2 000 poids lourds qui desservent l'usine Peugeot à Poissy. Ils sont là, ils existent. On a fait l'hypothèse qu'ils seront encore là dans un certain temps.

Concernant le trafic qui arrive sur l'A13, il est exact que sur 2020 il est prévu que le trafic poids lourds, notamment en région Île-de-France, aura tendance à diminuer par rapport à ce qu'il est aujourd'hui. Il existe plusieurs raisons à cela, peut-être des bonnes mais aussi d'autres moins bonnes.

Nous observons quand même une désindustrialisation de la région parisienne qui se poursuit et qui entraîne un certain nombre de camions en moins. On voit aussi que les plates-formes logistiques ont tendance à aller plutôt à l'extérieur de la région Île-de-France, c'est aussi une raison pour laquelle il y aura un peu moins de poids lourds.

La troisième raison est qu'on se rend compte que les poids lourds sont de mieux en mieux chargés, qu'il y en a moins, et qu'ils ont tendance à être de plus en plus gros. En nombre de poids lourds, tout cela conduit à une baisse.

Ceci étant, les poids lourds qui sont en trafic interne ont tendance à augmenter. C'est quand on cumule cette baisse sur les différents trafics de poids lourds qu'on arrive, malgré certains types qui augmentent, à une réduction.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je crois qu'il faudra approfondir cette question. Nous n'irons pas plus loin à l'instant, c'est déjà assez complexe.

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Je ne suis pas d'accord avec ce que dit Monsieur DEBARLE, je ne vois pas comment imaginer que, dans 20 ans, il y aura 2 000 camions en plus qu'actuellement. Nous verrons dans 20 ans.

Mon intervention, soyez-en certains, n'a pas de visée polémique mais uniquement pour objectif -peut-être présomptueux- de rétablir certains équilibres.

Je n'ai personnellement rien contre Monsieur RICHARD mais, comme de très nombreux Franciliens, je souhaite un développement des transports alternatifs à la route (cela a été dit par nombre d'intervenants) et donc je suis opposé au prolongement de la Francilienne. Dans le cadre de cette divergence d'opinion qui nous sépare, je suis contraint de relever ici un fait important survenu lors de la réunion publique du 6 avril dernier.

Mr. Alain RICHARD, maire de Saint-Ouen-l'Aumône, lors de « sa » réunion de proximité, nous a affirmé la chose suivante, je cite (j'ai récupéré les citations sur le site Internet de la CPDP) : « *Nous savons que la population de Paris n'augmentera plus jamais. La population de toutes les communes qui touchent le périphérique sans exception est en baisse. La résidence continue à se développer vers l'extérieur de Île-de-France (...)* ». Cette phrase est effectivement sortie de son contexte mais personne ne contestera que Monsieur RICHARD s'en sert ici comme un argument fort en faveur du prolongement de l'A104. Je ne sais pas quelle source permet à Monsieur RICHARD

d'élaborer de telles théories mais, dans le document relatif au prolongement de l'A16 jusqu'à la Francilienne, il est dit (je cite encore le maître d'ouvrage) : « *Paris a vu sa population baisser au cours des années 80-90 mais cette tendance s'est inversée entre 1999 et 2004 avec une croissance de 0,9 %. Les départements de la petite couronne situés à proximité de Paris voient leur population augmenter, de plus en plus faiblement mais elle continue d'augmenter.* »

Paris voit donc, selon la DREIF, sa population augmenter, alors que Monsieur le Maire nous affirme le contraire. Par ailleurs, ce dernier nous dit que toutes les villes qui touchent le périphérique voient leur population diminuer alors que l'ensemble des départements de la petite couronne verrait la leur s'accroître. C'est étrange.

Une recherche plus poussée nous amène à un récent document de l'INSEE relatif à la population en Île-de-France au 1er janvier 2005 (faits et chiffres n°112 de janvier 2006 de Nathalie Mathieu).

Dans ce document de synthèse il est dit en toutes lettres : « *Plusieurs communes limitrophes de Paris affichent un fort dynamisme démographique. La croissance apparaît plus modérée pour celles situées en grande couronne.* » C'est complètement l'inverse de ce qu'a dit Monsieur RICHARD. Et toujours selon ce document officiel, des villes qui touchent le périphérique et qui ont vu leur population augmenter entre 1999 et 2004 sont légion. Exemples : Issy-les-Moulineaux (+17.3%), Levallois-Perret (+14,1%), Aubervilliers (+13,4%) Clichy (+13,1%), Montreuil (+11,7%), Saint Denis (+10.8%), Montrouge (+10.5%), etc.

Il apparaît même que celles qui ont vu leur population diminuer sont les exceptions !

Ce contre-argument que je viens de développer a pour objet de démontrer à la commission comme il est facile à certains décideurs d'user de leurs capacités d'élocution pour biaiser le débat, pour ne pas dire plus. Et comment il nous est difficile à nous, simples citoyens, d'apporter la preuve de cette tromperie.

Comme l'a dit à plusieurs reprises le Président BERGOUGNOUX, ce débat est un espace où chacun peut s'exprimer, il est donc possible qu'à cette occasion l'un ou l'une d'entre nous se méprenne, dise une ânerie, moi le premier, sans que cela ne porte à conséquence, car nous ne sommes pas des experts, nous ne sommes pas des élus, encore moins d'anciens ministres choisis pour leurs capacités intellectuelles et morales hors du commun. Nous avons, de plus, un accès limité aux données nécessaires à l'élaboration de contre-argumentaires et notre travail quotidien ne nous laisse que quelques heures le soir pour travailler sur ce dossier.

(Applaudissements)

En revanche, ce qui me semble grave, c'est que certaines personnalités influentes commettent -involontairement je l'espère- de pareilles erreurs car ce sont eux les hommes de l'art. De par leur fonction même, leur jugement fait valeur de preuve, ils devraient donc être d'autant plus vigilants quant à leurs assertions.

Cette précision me semblait nécessaire à double titre. Premièrement, afin que chacun des administrés qui auront fait l'effort de venir aux réunions de proximité continue de percevoir les discours délivrés à la tribune avec un regard positif mais critique. Deuxièmement, pour sensibiliser la CPDP -si cela était encore nécessaire- sur la difficulté que représente pour nous l'établissement d'argumentations solides et

pertinentes. Il ne me paraîtrait pas incongru qu'au sein de la CPDP une autorité compétente veille à ce que les affirmations malencontreusement avancées par des élus ou des experts soient officiellement réfutées *a posteriori* le cas échéant.

(Applaudissements)

Pour finir, je tiens juste à ajouter qu'il apparaît de plus en plus clairement au fil des réunions de proximité que l'immense majorité des populations concernées rejette l'idée d'un prolongement de la Francilienne par le tracé qui passe dans leur jardin et vous réclament à cor et à cri la promotion des transports en commun auxquels le président de la CPDP, de par son expérience, doit être sensible. Seule une minorité d'entrepreneurs et d'élus influents cautionne sans réserve le dossier du maître d'ouvrage en apportant même éventuellement des arguments erronés comme le montre mon exemple

J'ai donc la faiblesse de croire que la Région concrétisera ses engagements en faveur des transports en commun et qu'à la lecture du rapport de la CPDP, Monsieur le Ministre percevra franchement le désir sans équivoque des populations concernées.

Merci beaucoup.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur. Je crois en effet que la bonne source en la matière, ce sont les études de l'INSEE et un constat sur le passé. Je ne connais pas le document que vous citez mais il doit y avoir une tentative de projection.

Cela m'amène à demander à Monsieur Éric DEBARLE, puisque le développement des populations et de l'emploi est un élément important dans sa réflexion sur le développement des trafics, d'où viennent les hypothèses qu'il a retenues et ce qu'elles donnent concrètement.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Dans le scénario que nous avons bâti pour passer entre aujourd'hui et 2020, nous avons prévu des modifications de la population, du nombre d'habitants et du nombre d'emplois. Nous avons prévu une augmentation de la population et du nombre d'emplois. Nous avons bâti notre scénario en prenant en compte les documents de planification urbaine élaborés par les collectivités territoriales.

Aujourd'hui, nous pouvons estimer que l'agglomération de Cergy-Pontoise devrait voir son nombre d'habitants augmenter de 25 000 et son nombre d'emplois de 10 000.

S'agissant de la Boucle de Chanteloup, nous avons estimé qu'il y aura environ 5 000 habitants de plus et 1 000 emplois de plus.

Ce sont les projets des collectivités. Il existe un schéma directeur dans la Boucle de Chanteloup avec des implantations. De par mon expérience, je sais que sur Chanteloup-les-Vignes les zones ne sont pas encore pleines. Le reste de l'augmentation est beaucoup sur la Boucle et notamment au Sud. Ce sont ces hypothèses de développement qui nous ont fait bâtir un scénario avec une

augmentation du nombre de déplacements puisque, depuis quelques années, elle n'est plus due à une augmentation de plus en plus importante de l'usage de la voiture par chacun mais parce que les habitants et les emplois nouveaux nécessitent dans la vie de tous les jours d'effectuer un certain nombre de déplacements.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je pense qu'il faudra faire un travail sérieux sur ce point. Monsieur, nous aimerions avoir votre contribution par écrit, cela nous intéresse, ainsi que vos sources. Par ailleurs, nous demanderons à Monsieur DEBARLE, qui a pris les perspectives dressées par les collectivités territoriales, de les situer par rapport aux évolutions passées pour que nous ayons une idée de leur crédibilité ou si c'est par pur volontarisme.

M. PIERRE CARDO, DEPUTE-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Je regardais les hypothèses non pas par rapport à Chanteloup-les-Vignes mais à la Boucle. Notre population est passée de 11 000 il y a 7 ou 8 ans à 9 400 habitants, nous allons remonter à 10 000 et nous nous en tiendrons là. Andrésy devrait être assez stable aussi, voire en légère progression. C'est Carrières et Triel qui peuvent marquer cette progression à elles deux. Maurecourt ne bouge pas tellement.

Pour ce qui est des emplois, 1 000 à 2020, vraisemblablement un peu plus.

En 15 ans, nous en avons créé 1 800 rien que sur Chanteloup-les-Vignes, je ne parle pas des autres communes qui en ont perdu.

A priori, compte tenu des projets, à 15 ans, je pense qu'il sera créé plus de 1 000 emplois.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pour la Boucle de Chanteloup au moins, vous considérez que ceci n'est pas du pur volontarisme, que c'est réaliste compte tenu des évolutions passées auxquelles vous avez fait référence.

M. JEAN MARTINEZ, NEUVILLE-SUR-OISE :

Je voulais rebondir sur l'intervention pertinente de Monsieur. Vous avez parlé aussi, Monsieur BERGOUGNOUX, d'Alain RICHARD en tant que maire de Saint-Ouen-l'Aumône, qui était un peu plus ouvert au débat que d'autres décideurs de la Société d'agglomérations nouvelles. Je l'espère car certains pensent que le tracé S1 est déjà fait. Parlant du bouclage de l'A104, le *Douces communes* de ce mois, intitulant l'article « Le débat est ouvert », avec votre photo, emploie le futur.

Ils disent : « *D'une part, ce tracé contribuera à améliorer les conditions de circulation. Une partie du trafic routier de la RN184 qui ne cesse d'augmenter pourra être absorbée par l'A104.* » Je cite un autre passage : « *Enfin, l'aménagement de l'A104 par le tracé N1 permettra à Cergy-Pontoise d'être connecté efficacement aux principaux bassins (...)* ».

J'aimerais savoir ce qui leur permet de parler au futur de ce tracé et non pas au conditionnel.

(Applaudissements)

Auraient-ils des informations que nous n'avons pas ? Pour eux, le choix du tracé rouge est-il déjà acquis pour qu'ils puissent en parler ainsi ? Présument-ils de la décision finale de cette commission ? Ce ne serait pas un respect bien marqué de son esprit d'indépendance. Je crois à l'indépendance de cette commission. J'espère et je pense qu'elle donnera son avis en toute impartialité, mais, franchement, certains décideurs se moquent bien du sort des Yvelinois, ils ont décidé que l'autoroute passera par Chanteloup-les-Vignes, ils le disent dans leurs organes de presse. C'est une manière pernicieuse d'influencer les gens. Après, on s'étonne que les gens de Neuville, d'Éragny ou autres ne bougent pas beaucoup mais si on leur répète sans arrêt que l'autoroute va se faire là, ils finissent par y croire. C'est du fatalisme qu'on entretient.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci d'abord de la confiance que vous faites à la Commission Particulière du Débat Public. Je vous assure qu'elle est bien placée et que nous ferons le nécessaire pour avoir une vision parfaitement objective. Ce qui se passe dans cette salle ce soir montre avec évidence que tout le monde n'est pas convaincu que la décision est prise puisqu'on en discute de façon extrêmement serrée et avec des arguments de qualité pour reprendre ce que disait Monsieur tout à l'heure. Il ne faut pas sous-estimer votre capacité à argumenter dans de bonnes conditions.

Lorsque je parle d'un tracé, j'emploie systématiquement le conditionnel. Des gens sont peut-être tellement convaincus que c'est bien qu'ils croient que c'est fait mais ils n'ont pas plus d'information pour la bonne raison que rien n'est décidé.

D'autres interventions ?

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

J'ai eu l'occasion de lire *Le journal de Saint-Germain-en-Laye*. Le n°485 est extrêmement intéressant : « Non aux deux tracés, le bleu et le noir ! » On ne parle pas du tout du tracé bleu sous la forêt mais de deux tracés, noir et bleu. Sur le plan intellectuel, c'est insupportable.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous avons le maire de Saint-Germain-en-Laye. Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. EMMANUEL LAMY, MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :

Merci Monsieur le Président. Je chanterai tout à l'heure avec Monsieur BLOT car il a du coffre ! Je me défends aussi !

Je voudrais dire à ce monsieur qui nous a fait l'honneur de lire *Le Journal de Saint-Germain* qu'il devrait le lire entièrement car, derrière la une, il y a une analyse de tous les tracés qui dit bien que le tracé bleu est présenté en enfouissement. Je vais y revenir dans mon propos, je vous dirai ce que je pense de ce pseudo enfouissement. Monsieur RENARD a déjà dit ce qu'il fallait en dire.

Je voudrais aussi revenir sur ce qu'a dit Monsieur BARRAUD qui est la position traditionnelle des Verts. J'ai une autre position mais Monsieur le Président a dit que chacun avait le droit de s'exprimer, je sais qu'il a raison et je lui fais confiance.

Monsieur BARRAUD disait qu'il fallait réduire le trafic automobile. Je dois vous dire que, pour ma part, intellectuellement et pratiquement, si c'était possible, je serais tout à fait d'accord, en particulier sur la RN184 car chacun a compris que tronçonner la forêt n'était l'intérêt de personne. J'y reviendrai aussi parce que, pour moi, les arbres et les humains ne s'opposent pas, ils vivent ensemble. Le jour où les humains n'auront plus d'arbres, ce sera affreux.

Une chose me gêne dans les propos de Monsieur BARRAUD. Monsieur BARRAUD est Vert et, en tant que tel, il fait partie d'une majorité politique qui est celle de la Région Île-de-France Or, malheureusement, la Région Île-de-France nous a dit, et je l'affirme sans risquer d'être démenti, par la voix de son président et de sa vice présidente Verte, qu'étaient prioritaires pour les transports en commun le Nord et l'est, ce qui peut par ailleurs être tout à fait justifié, je ne le conteste pas. Simplement, soyons totalement lucides, nous n'aurons pas dans les vingt années qui arrivent de grands équipements de transport en commun financés par la région. Je ne parle pas de l'État ici, vous savez comme moi que, malheureusement, le budget de l'État est plutôt exsangue.

Nous n'aurons pas de grands équipements collectifs de transport en commun. Tout au plus aurons-nous peut-être (j'espère que les Verts seront à mes côtés pour défendre ce dossier) un prolongement de la ligne actuelle de grande ceinture qui aujourd'hui est un flop total. Aller de Saint-Germain à Noisy ne présente actuellement aucun intérêt et, malheureusement, la circulation sur cette ligne est marginale.

Voilà les quelques précisions que je souhaitais apporter. Moi aussi, je participe régulièrement à ces réunions, j'ai confiance en la démocratie. Je vais dire des choses qui ne plaisent pas à Monsieur BLOT et à une majorité d'entre vous, mais de même que je vous ai écoutés, je sais que vous allez m'écouter.

Ce qui me fait dire que ce débat public que je croyais mal engagé a lieu. Je crois que nous pouvons tous ici vous remercier les membres de la commission et les représentants de la maîtrise d'ouvrage. Il n'est pas facile pour moi d'apporter mon message, ce que je crois, qui est appuyé par ce que pense la ville de Saint-Germain-en-Laye, mais il n'est pas facile non plus de représenter le maître d'ouvrage.

Après tout, nous prenons nos responsabilités, vous prenez les vôtres. La pire des situations serait que personne ne prenne ses responsabilités.

Je vous ai dit que je prendrai mes responsabilités, je vais donc le faire. Je crois d'abord que nous arrivons petit à petit au cours de ces réunions (je vois un progrès) à échanger des idées. Le temps de l'imprécation était peut-être indispensable, c'était un exutoire, il a eu lieu. Je pense que d'ici la fin de mon intervention on en trouvera quelques échos, mais cela ne va pas nous émouvoir. Et puis, je vous ai dit, je chanterai avec Monsieur BLOT peut-être à la fin de cette réunion.

Ne nous arrêtons pas à cela, échangeons des arguments. Je pense que beaucoup qui ont été énoncés contre la tracé rouge seraient valables pour tout autre tracé et notamment pour le bouclage de la Francilienne qui se fait actuellement à Saint-Germain. J'y reviendrai dans quelques instants.

Ce qui me paraît important, beaucoup l'ont dit et ne l'ont pas fait, c'est d'éviter le discours qui consiste à dire : « Pas chez moi, ailleurs ! ». Tout le monde le dit mais tout le monde ne le fait pas forcément, nous essaierons d'éviter ce genre de simplification qui n'a jamais rien fait avancer.

Je disais que nous avons pris nos responsabilités comme vous prenez les vôtres. Oui, à Saint-Germain, le Conseil municipal, à l'unanimité (cela mérite d'être souligné) a voté pour le tracé rouge en précisant...

(Protestations, huées)

J'avais raison, Monsieur le Président, de parler d'exutoire !

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

L'effet était garanti. Continuez Monsieur le Maire.

M. LAMY, MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :

En précisant toutefois qu'il faut que ce tracé soit amélioré et notamment dans les sections qui posent le plus de problèmes, c'est-à-dire Maurecourt, Chanteloup et Carrières.

Pourquoi avons-nous fait ce choix ? Pour un certain nombre de raisons. Nous pensons, et rien de ce qui a été dit jusqu'à présent ne nous a amené à penser le contraire, que c'était de loin le tracé qui répondait le mieux aux objectifs du maître d'ouvrage.

Nous pensons, comme le CO.P.R.A., que les autres tracés n'ont pas été étudiés aussi sérieusement et qu'ils n'ont pas la même crédibilité que le tracé rouge mais nous n'en tirons pas les mêmes conséquences que vous, naturellement.

Surtout, et là je pense que personne ne peut dire le contraire, que c'est le seul qui peut être réalisé rapidement...

(Protestations, huées)

...il faudra au moins une génération pour réaliser les autres.

Je vous indique que nous serons amenés à faire des propositions en liaison avec le comité PROFILE pour améliorer ce tracé rouge car nous écoutons, nous vous entendons et nous pensons que des améliorations doivent lui être apportées.

Je voudrais revenir sur les autres tracés. Personne ne défend réellement le tracé violet. Le tracé noir tronçonne la forêt en deux, et le président l'a rappelé, il n'est pas défendu non plus. Il nous reste trois tracés qui sont le rouge dont j'ai parlé, le bleu et le vert.

Le bleu et le vert suscitent, au fur et à mesure qu'on comprend ce qu'ils contiennent, des oppositions croissantes. Moi-même, à étudier le dossier, j'y ai découvert des choses qui m'ont énormément surpris. Ces deux tracés qui sont aujourd'hui en débat prioritairement avec le rouge, au fur et à mesure qu'on les découvre, génèrent des

problèmes considérables, qu'il s'agisse du milieu urbain (on l'a bien vu dans la partie Val-d'Oise pour le bleu) ou des milieux naturels sensibles.

Je m'attacherai au bleu qui ne vaut pas mieux que le noir. Je voudrais d'abord signaler que pour un automobiliste qui prendrait le tracé bleu, il faudrait l'équiper d'un scaphandre parce que ce tracé perturbe considérablement le réseau des eaux souterraines d'Achères et qu'il aboutit en plein dans les bassins de rétention de l'A104. C'est un tracé qui révèle bien des surprises. Nous avons découvert notamment deux échangeurs, un dans la forêt de Saint-Germain avec la D308. Nous ne nous sommes pas battus pour éviter l'échangeur étrangleur. Nous avons fait venir à l'époque le Président Mitterrand à Saint-Germain-en-Laye...

(Protestations)

Je ne savais pas que l'évocation du Président Mitterrand provoquerait de tels hurlements !

Nous n'avons pas obtenu l'abandon de cet échangeur étrangleur pour accepter celui dont on nous menacerait aujourd'hui et qui montre bien, s'il en était besoin, que ce tracé en tunnel est du pipeau. C'est un tunnel qui va sortir pour soi-disant rentrer, ce qui n'est pas sûr du tout. Comme quelqu'un l'a dit fort intelligemment, à ce prix, il est à peu près certain qu'on nous fera une tranchée couverte. On arrivera à la même situation que pour le tracé noir.

Par ailleurs, ce tracé bleu a une autre caractéristique que je connaissais mais qui n'était pas mise en avant, c'est qu'il se cumule (les emprises se chevaucheraient éventuellement) avec une voie ferrée qui elle aussi, si elle est réalisée, viendra tronçonner les marches de la forêt, qui est la liaison rapide Paris-Normandie.

A l'évidence, mesdames et messieurs, quand vous n'aurez plus de forêt, vous n'aurez plus que vos larmes pour pleurer. A l'évidence, ce tracé tronçonne la forêt de la même façon que le tracé noir. Ce que je dis mérite d'être écouté. On ne peut pas opposer les hommes et la forêt. Au fond de vous-mêmes, vous le savez bien. Il faut ménager l'un et l'autre et ne pas sacrifier l'un à l'autre. La nature et le genre humain sont irrémédiablement liés.

Je vois que Monsieur BLOT confirme. Merci Monsieur BLOT !

Alors oui, mesdames et messieurs, il faut améliorer le tracé rouge, surtout dans sa partie yvelinoise...

(Huées, protestations)

... et je fais confiance aux élus, aux associations, au maître d'ouvrage et à la CPDP pour y contribuer.

Je voudrais maintenant vous redire quelque chose que vous ne voulez pas entendre mais qu'il va falloir que vous écoutiez.

(Sifflets)

La Francilienne se boucle à Saint-Germain-en-Laye et j'aurai l'occasion de faire parler des personnes qui vivent cela tous les jours. Et oui, Monsieur BLOT, ce n'est

certainement pas votre cas ! Mais nous ferons venir et nous produirons devant la commission des gens qui pourront vous parler de la Francilienne.

Alors, je voudrais vous dire qu'à Saint-Germain-en-Laye, nous avons à la fois l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire et l'exemple de ce qu'il faut faire. L'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, c'est un bouclage sauvage, c'est-à-dire ce qui se passe actuellement avec le carrefour du Bel Air où la RN184 qui sert de bouclage à la Francilienne rejoint la Nationale 13. C'est effectivement ce qu'il ne faut pas faire, ce qu'à juste titre vous craignez et vous refusez. Là, je suis à vos côtés.

Mais à Saint-Germain, nous avons aussi l'illustration de ce que l'on peut faire, de ce qui a été fait voici une dizaine d'années avec l'A14 et qui peut être amélioré. L'A14 présente un exemple réussi d'intégration à la fois dans le milieu urbain et dans le milieu naturel sensible.

(Protestations)

Je vais tirer de tout cela un certain nombre de conclusions. Rien n'est pire (et vous le savez) en termes de pollution, que l'anarchie actuelle, sans parler de la paralysie du trafic qui s'annonce si nous ne faisons rien. L'ennemi, ce n'est pas l'autoroute mais l'embouteillage.

Deuxième conclusion que j'en tire, c'est sans doute malheureux (de ce point de vue, les Verts ont intellectuellement raison) mais dans les vingt années qui arrivent, nous n'aurons pas d'alternative crédible à l'automobile. Malheureusement, le Conseil régional ne nous considère pas comme prioritaires, il n'y aura donc pas d'alternative.

De grâce, ne nous faisons pas plaisir en imaginant, parce que ce n'est pas crédible, que nous pourrions demain nous déplacer en canot sur la Seine pour aller à notre travail ou pour faire des courses. Ce serait sympa mais ce n'est pas très sérieux.

Autre conclusion, nous ne pouvons pas arrêter le développement économique de cette partie des Yvelines comme de la partie du Val d'Oise concernée. La défense d'intérêts particuliers ne peut pas bloquer le développement, aussi légitime fussent ces intérêts particuliers.

(Protestations)

Il faut, mesdames et messieurs, construire des logements. Il faut créer des emplois. Il faut pouvoir continuer à se déplacer, sinon nous irons voir ailleurs et ce sont surtout nos enfants que nous aurons sacrifiés à nos égoïsmes.

(Protestations, sifflets, huées)

Je pense qu'aucun d'entre vous ne travaille chez Peugeot mais j'ajoute qu'il ne faudrait pas qu'avec cet aveuglement les entreprises nous quittent. Je vous demande de mesurer la gravité des enjeux.

Je terminerai sur une note sympathique. Je crois qu'en travaillant ensemble, nous pourrions améliorer ce tracé rouge dans ce qu'il a de plus inquiétant ou de plus préoccupant pour vous. Je serai à vos côtés avec l'ensemble des élus...

(Huées)

...(et vous en aurez bien besoin !) pour améliorer le tracé rouge et pour qu'il devienne acceptable par tous.

Je vous remercie très sincèrement de votre pleine attention.

(Sifflets)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur le Maire.

M. CLAUDE NAY, CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Je remercie Monsieur le Maire de Saint-Germain de nous avoir appris que le Conseil municipal de Saint-Germain, à l'unanimité, avait décidé pour nous.

(Applaudissements)

Sauf erreur de ma part (je parle sous le contrôle des maires d'Andrésy, de Chanteloup-les-Vignes et de Maurecourt qui sont dans la salle), les trois Conseils municipaux de Chanteloup-les-Vignes, de Maurecourt et d'Andrésy, à l'unanimité, majorité et opposition, ont voté contre le tracé de Chanteloup-les-Vignes !

Je remercie Monsieur le Maire de Saint-Germain de se préoccuper du devenir de nos enfants. Il a raison. Nous, les habitants de Chanteloup-les-Vignes, d'Andrésy et Maurecourt, nous nous préoccuons aussi du devenir des nôtres et les nôtres, Monsieur le Maire de Saint-Germain, sur le tracé rouge que vous voulez pour nous, vous remercient !

(Applaudissements)

MME LIENARD, CHANTELOUP-LES-VIGNES :

J'habite Chanteloup-les-Vignes depuis trois ans. J'ai trois enfants. Je travaille sur Paris. Je vous ai tous écoutés, je ne fais pas de politique, mais le jour où vous allez vous réunir pour décider, pensez aux enfants dans vingt ans. A Chanteloup-les-Vignes, il existe trois collèges en bas de cette colline. J'habite sur les hauteurs de Chanteloup-les-Vignes, quand il pleut, on entend tout ce qui se passe en bas. Imaginez un trafic routier !

Concernant les avions, ils passent au-dessus de la forêt de l'Hautil, je les entends. On voit leur pavillon. Normalement, on ne devrait pas le voir.

C'est tout ce que j'ai à vous dire.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je précise que la commission n'est pas habilitée à prendre une décision mais à rapporter les arguments échangés dont le vôtre bien entendu.

M. MAURICE GUIGUEMIN, ANDRESY :

Je suis retraité. Je suis un homme heureux mais peut-être pas pour longtemps. Cela dépend de vous.

Pour répondre à Monsieur LAMY quand il parle du développement économique, ne serait-ce pas plutôt le développement de son porte-monnaie ?

On nous parle d'emploi, oui, mais, actuellement, que voyons-nous dans les entreprises ? On licencie à tour de bras pour les rendre plus rentables, ou on les délocalise à l'étranger pour trouver de la main-d'œuvre moins chère. Il ne faut pas que ce soit de tels emplois qu'il nous promette.

Pour parler de sa forêt, Monsieur LAMY la défend et il a raison. Les Parisiens viennent s'y promener. Il sait que c'est un des derniers poumons de la région. Il a raison et je le soutiens.

Il ne veut pas d'autoroute sur le territoire de sa commune. Là aussi, il a raison. En revanche, que l'autoroute passe chez ses voisins, cela ne le gêne pas !

(Applaudissements)

Monsieur LAMY, évidemment, n'est pas l'ami de tout le monde. Heureusement qu'il a ses compères du comité PROFILE. J'ai appris que les adhérents du comité PROFILE traitent les adhérents du CO.P.R.A. de faux écolos ! Il vaut peut-être mieux être un faux écolo que d'être un vrai pollueur !

(Applaudissements)

Pour citer également des réflexions du comité PROFILE dans la presse, il dit : « *Notre combat est d'arriver à un tracé le plus efficace possible qui préserve tout autant les populations et l'environnement. Pour Jean Villemagne, le porte-parole du comité PROFILE, le tracé parfait est le tracé historique, le seul qui répond à tous les critères.* » Il poursuit : « *J'ai fait le parcours à pied (c'est un sportif ! Bravo ! Il risque de ne plus le faire par la suite) avec une autoroute en partie enterrée ou en déblai et passant en rase campagne (c'est plutôt au ras de nos maisons), les populations concernées n'ont pas de crainte à avoir.* »

Alors, puisque c'est une autoroute parfaite qui ne cause pas de dommages aux populations, je pense que cette autoroute ne peut pas causer non plus de dommages aux arbres. Donc, faisons-la passer dans la forêt !

(Applaudissements)

Bien sûr, je propose le tracé N2 plus S3 qui est un compromis entre le tracé noir et le tracé bleu. Comme il n'est pas question de supprimer la RN184 et comme cette autoroute est vraiment inoffensive, on peut la construire en parallèle de la RN184 ou, même mieux, pour faire plaisir à Monsieur LAMY et pour retenir toutes les techniques de l'A14, on peut la faire aussi en tunnel et sous la RN184, ainsi on n'abîmera aucun arbre.

(Applaudissements)

Ce tunnel, je l'ai à peu près calculé, ferait 14 kilomètres, c'est pas mal ! On a la technique, on a bien fait le tunnel du Mont-Blanc (12 kilomètres), le Saint-Gothard (16,9 kilomètres) et le tunnel sous la Manche (50 kilomètres). Ce n'est pas la mer à boire !

(Applaudissements)

Voilà pour Saint-Germain. Mais il y a aussi Poissy. Le maire veut rivaliser avec Saint-Germain, tout le monde le sait. Pour cela, il fait dans le béton de luxe, il veut embourgeoiser sa ville. Pour la rendre encore plus touristique, il veut frapper un grand coup, il veut une œuvre d'art mais pas ces petites choses qu'on trouve dans les musées, non, quelque chose d'énorme, d'immense, de monumental, il veut un viaduc ! Tout comme Millau a son viaduc, Poissy aura le sien !

(Applaudissements)

Ce ne sera pas le viaduc de Millau mais le viaduc de Migneaux !

(Applaudissements)

Quelle ressemblance dans la consonance des mots !

Mesdames et messieurs les habitants de l'Île, vous ne connaissez pas votre bonheur, vous aurez une œuvre d'art au-dessus de la tête, ce n'est pas donné à tout le monde. Vous pourrez même le week-end organiser des visites conférences ! Il se peut même que le maire achète l'Île pour vivre en symbiose avec son œuvre d'art ! Remarquez, cela libérera peut-être des terrains à Médan où vous pourrez aller vous installer. Au moins, là-bas, vous serez au calme !

(Rires)

Il faut dire non à ces 5 tracés. Ils sont scélétrats parce qu'ils ont été minutieusement étudiés pour nous monter les uns contre les autres.

(Applaudissements)

En choisir un, c'est se mettre automatiquement à dos ses voisins. Ce sont les tracés de la discorde. Ils veulent nous diviser pour qu'eux puissent mieux régner. Il faut donc que tout le monde parle d'une seule et unique voix.

Quant au tracé de Chanteloup-les-Vignes, il faut dire non ! Savez-vous pourquoi ils l'ont appelé « rouge » ? C'est mûrement réfléchi. Quand les services de la météorologie nationale annoncent un bulletin d'alerte rouge, c'est qu'ils prévoient une catastrophe !

(Applaudissements)

Eh bien, l'autoroute de Chanteloup-les-Vignes, c'est la catastrophe, et ils le savent, mais ils s'en fichent.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

Je m'aperçois que sur un sujet difficile, on peut faire beaucoup d'humour et s'amuser, cela fait du bien.

La provocation repose partout dans ce débat. Même les hôtessees ont une veste rouge ! Le choix a été fait sur le plan de la communication pour nous rouler dans la farine. Après le tracé historique décidé par Louis XIV et inscrit dans l'Histoire de France, nous avons maintenant les hôtessees en rouge !

Plus sérieusement, je voudrais présenter pour ceux qui ne nous connaissent pas le CO.P.R.A.

Le CO.P.R.A., ce sont 17 associations de défense de l'environnement, 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région. Je remercie Monsieur LAMY, intervient très souvent, chaque fois nous progressons d'au moins 20 % !

Aujourd'hui, nous avons 23 000 adhérents et sympathisants mais cela progresse singulièrement puisque nous en avons 28 de plus à Éragny et nous approchons à Herblay à plus de 50 %. Nous sommes très contents. Ce débat public aura au moins ce mérite de renforcer le CO.P.R.A..

Nous avons 124 administrateurs élus chaque année depuis 15 ans durant nos assemblées générales ordinaires et, là encore, les chiffres progressent puisque nous venons d'avoir un nouveau comité à Neuville-sur-Oise et à Jouy-le-Moutier, ce qui porte nos administrateurs à près de 140.

Nous avons 11 comités de ville. Pour le Val-d'Oise : Pierrelaye, Herblay, Éragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise et Jouy-le-Moutier depuis une quinzaine de jours. Pour les Yvelines, Conflans-Sainte-Honorine, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval.

Un bureau exécutif de 16 membres élus créé officiellement en juin 1991, sa représentativité et sa connaissance du dossier ne sont plus à démontrer.

Ce soir, je n'ai pas envie de vous reparler du tracé rouge. Il est très connu ici à Chanteloup-les-Vignes. Monsieur LAMY ne le connaît pas bien, il ne l'a pas fait à pied. C'est pourquoi il en parle tellement fort et tellement haut ! Ce tracé est inacceptable pour une bonne raison : aujourd'hui, à l'ère où nous vivons, avec les difficultés énoncées ce soir par les populations, il n'est pas acceptable à cause de sa pollution puisqu'il touche de plein fouet 200 000 personnes à 500 mètres de chaque côté. C'est un véritable drame, c'est un drame humain, un drame social, un drame géographique, un drame environnemental, du point de vue qualité de vie, de santé et une vie d'épargne et de labeur atteinte à travers le patrimoine.

C'est pourquoi vous devez arrêter. Quand le Président BERGOUGNOUX souhaite qu'un consensus s'établisse, qu'un compromis puisse être trouvé pour boucler cette Francilienne que chacun réclame fort, il faut arrêter cette provocation, arrêter de dire : « Pas chez nous, mais plutôt chez vous », vous n'arriverez à rien de cette façon.

Le CO.P.R.A. réclame depuis 4 ans une table ronde entre les économiques, les politiques, les associatifs, pour essayer de trouver un tracé qui soit le moins pénalisant possible. On n'arrivera pas à satisfaire tout le monde, c'est la loi des 80/20 : 80 % des gens sont touchés par le tracé rouge, c'est la révolution, il ne passera pas. Vous pouvez vous mettre dans la tête qu'il passera, il ne passera pas !

(Applaudissements)

Monsieur LAMY, vous avez voulu nous faire une démonstration de démocratie. Quand on est un élu comme vous dans la représentation nationale, dans une hiérarchie politique, comment pouvez-vous considérer un Premier ministre comme celui qui fait les poussières à Matignon ou qui garde la conciergerie ?

Comment peut-on s'asseoir sur un référendum à Achères qui donne 90 % de la population contre ? Comment peut-on s'asseoir sur un sondage à Conflans parce que le maire n'a pas voulu prendre le risque d'un référendum interdit par le préfet, il a fait un sondage : 4 000 personnes ont été sondées, 85 % ont mis en priorité le problème du bouclage de la Francilienne et l'ont refusé à 90 %.

Comment pouvez-vous vous asseoir sur 250 élus qui vont accrocher leur écharpe en signe de protestation à la préfecture des Yvelines ?

Vous êtes complètement en fracture monsieur ! CHIRAC disait qu'il y avait une fracture sociale dans ce pays, qu'il fallait la réduire, c'est-à-dire l'écart entre les riches et les pauvres, mais c'est vous qui créez la véritable fracture sociale Monsieur LAMY. Vous n'êtes plus à l'écoute, vous n'entendez pas. Quand Monsieur RENARD dit qu'il est venu pour écouter, mais qu'entend-il ? Il n'entend pas la souffrance des gens, leur problématique !

On ne peut pas se comprendre, on ne peut pas s'entendre, nous sommes touchés dans notre chair, dans nos familles, dans nos pavillons ! Quand allez-vous le comprendre ? Que faut-il vous faire ? Que faut-il vous dire ?

Quand à Carrières-sous-Poissy ce monsieur presque en larmes vous disait : « J'ai acheté un pavillon, on m'a roulé dans la farine. J'habitais à Issy-les-Moulineaux, je suis venu à Carrières-sous-Poissy parce que j'ai trouvé que c'était calme. Je suis allé à la mairie, j'ai posé des questions, on m'a dit qu'il n'y avait pas de problème. J'ai signé, j'ai acheté, je m'aperçois que j'ai une autoroute sous mes fenêtres ! », cela vous a laissé complètement indifférent, vous avez dit qu'il y avait partout des souffrances. Nous sommes en guerre alors s'il y a des souffrances partout !

Que voulez-vous ? Le désordre public ? Vous voulez que les gens redescendent dans la rue ? Il y a eu des dizaines de manifestations, des occupations d'autoroutes, des opérations escargots, les gens sont mobilisés, déterminés, ils ne lâcheront jamais !

(Applaudissements)

Je voudrais terminer sur une note d'humour. Hier, à Auvers, cela a bien amusé Monsieur BERGOUGNOUX. Je voudrais la reprendre aujourd'hui. Nous n'y avons pas pensé au CO.P.R.A.. Le CO.P.R.A. n'est pas aimé car nous sommes de faux écologues. Nous en avons assez d'avoir en face de nous des faux-culs !

Monsieur DEBARLE fait toujours une démonstration des échanges qui s'opèrent avec les camions. Vous savez tous que le tracé bleu sera retenu. Puisque Monsieur LAMY trouve très bien le rouge, avec les caractéristiques du rouge et les protections du rouge, on va lui mettre chez lui ! Le drame de Monsieur LAMY, c'est qu'il se fiche des gens d'Andrésy, de Chanteloup-les-Vignes, il ne voit qu'une chose : « Je suis maire de Saint-Germain, mes électeurs sont à Saint-Germain-en-Laye, si je trouve une solution pour Saint-Germain, je serai réélu, j'emmerde les autres ! »

(Applaudissements)

Imaginons que le tracé bleu soit retenu et qu'il passe à Saint-Germain-en-Laye, je vois une brave femme de Saint-Germain qui tous les matins ouvre sa fenêtre : « Ha, c'est un camion local, je suis contente ! », un autre passe : « Ha, c'est un régional, que vient-il nous enquiquiner celui-là ! », et enfin un international : « Vraiment, il nous fait c... celui-là ! »

Pouvons-nous imaginer un seul instant que les gens raisonneront ainsi ? 8 000 camions sont attendus dont 2 000 nous font souffrir terriblement à l'heure actuelle sur la RN184 par le fait d'une entreprise, aussi importante soit-elle, pensez-vous que les gens vont trier ? Croyez-vous, Monsieur LAMY, qu'à l'entrée de l'autoroute, il y a une machine à trier les véhicules ?

Il faut arrêter de prendre les gens pour des imbéciles, ce genre de message ne passe pas. Cette arrogance ne passe pas. Vous créez une mobilisation épouvantable et, en radicalisant la situation, vous faites en sorte de nous empêcher de trouver un consensus et quelque chose qui pourrait boucler la Francilienne et qui est malgré tout indispensable !

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur BLOT.

Au-delà de la polémique, je retiens de l'intervention de Monsieur BLOT qu'il considère qu'il est nécessaire de faire quelque chose et qu'il pense que le dialogue est possible pour trouver des solutions raisonnables. J'aimerais entendre Monsieur RIBAUT.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Bonsoir à tous. Après Victor, ce sont les tripes qui parlent mais c'est aussi la vraie logique.

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres de la CPDP, madame et monsieur les représentants de la Direction régionale de l'Équipement, monsieur le Député-maire, mesdames, messieurs,

Ce soir, à Chanteloup-les-Vignes, une des villes fortement impactées par le tracé rouge dit « historique » ou plutôt « préhistorique », comme le disait le maire de Carrières et Monsieur LAUDAT aussi, je veux vous engager à vous exprimer directement auprès de la CPDP, à argumenter avec vos motivations, avec votre cœur, avec vos tripes devrais-je dire, pour refuser le tracé rouge qui aujourd'hui impacte dangereusement trop de populations dans leur environnement, dans leurs biens et dans leur santé.

Ce soir, je ne veux pas reprendre la litanie de tous les excellents arguments que moi-même et bien d'autres élus, responsables associatifs (dont le CO.P.R.A.) ou particuliers avons développés par écrit ou au cours des réunions de la Commission.

Nous tenons ces arguments à votre disposition. Vous pouvez aussi les consulter sur le site, il est très bien fait, et vous lancer avec courage dans la lecture des très nombreuses interventions qui refusent catégoriquement et avec juste raison que le prolongement de la Francilienne soit réalisé sur le tracé rouge.

Je vous engage de même à vous appuyer sur la décision prise par la délibération du Comité des Communes concerné par l'A104 qui regroupe 10 villes du Val d'Oise et des Yvelines. Les communes de Pierrelaye, Herblay, Conflans, Neuville, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières et Orgeval (celles du tracé, certes) ont réaffirmé à l'unanimité :

- « leur refus catégorique du tronçon initial proposé pour la réalisation de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval,
- leur demande qu'une proposition alternative soit faite en zone non urbanisée,
- que le délestage de la RN184 demeure un objectif prioritaire de l'aménagement local »

Enfin, puisque désormais Chanteloup-les-Vignes, comme Andrésy, appartient à la Communauté de Communes des Deux Rives de la Seine (63 000 habitants), il est nécessaire que vous vous appuyiez sur sa délibération du 20 février 2006 qui, après un argumentaire détaillé, conclut que le prolongement de la Francilienne :

- est indispensable,
- est urgent,
- doit être conçu dans le plus grand respect des populations,
- doit soulager les dessertes locales (dont notamment la RN184) et passer au plus près des zones économiques.

La Communauté de Communes est donc favorable à un tracé qui passe dans le fuseau Sud-est et qui évite au maximum les zones urbanisées.

Pour plus d'informations et pour vous permettre d'étayer votre propre argumentaire et votre expression directe auprès de la CPDP soit dans les nombreuses réunions tenues dans nos villes (et il y en a encore beaucoup, j'ai cru comprendre, Monsieur le Président, que vous en rajoutiez tous les jours...), soit par courrier, fax ou mail, soit directement sur le site de la CPDP, je vous engage à prendre connaissance du contenu détaillé de la délibération de la Communauté de Communes sur le site d'Andrésy (andresy.com — peut-être y est-ce aussi sur le nouveau site de Chanteloup-les-Vignes ?).

Certes, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP ont, je le pense sincèrement, pris conscience du refus argumenté du tracé rouge par la quasi-totalité des populations directement touchées. Je veux croire que les

Responsables de la DREIF ont eux aussi pris conscience de cette mobilisation importante et très objective.

Mais nous tous nous devons avoir bien conscience qu'il y a aussi les «PRO» du tracé rouge, qui sont pour la presque totalité ceux qui ne sont pas directement concernés dans leur environnement, dans leur patrimoine et dans leur propre santé. Nous devons leur prouver qu'il y a d'autres réponses satisfaisantes.

Même si avec fausse pudeur, dans le Val d'Oise, on évite de parler du tracé rouge au niveau des Yvelines, certains dont l'Agglomération de Cergy-Pontoise et le Conseil Général du Val d'Oise militent de fait pour le tracé rouge sans vouloir, au moins en apparence, considérer, étudier, quelque autre tracé qui pourrait de même leur apporter des réponses favorables soit sur le plan économique, soit sur le bouclage du fameux périphérique de la Ville Nouvelle. Ces «PRO» sont loin de nos préoccupations et des exigences légitimes qui sont les nôtres, tout comme sont loin les «PRO» du rouge représentés par exemple dans les Yvelines par la Ville de Saint-Germain-en-Laye ou par la Chambre de Commerce et d'Industrie Val d'Oise — Yvelines qui, avec des moyens importants, certes à leur dimension, viennent de lancer des campagnes de communication, avec force pétitions, cartes T, etc. en faveur du tracé rouge, qualifié intolérablement de «tracé historique », soi-disant «le seul tracé possible ».

Je veux croire que la CPDP ne se laissera pas impressionner par une pétition quel que soit le nombre de signatures qui, pour préconiser le tracé rouge comme seul tracé possible, argumente notamment sur :

1/ La rapidité de sa réalisation

Je veux combattre une nouvelle fois un argument qu'on entend trop souvent et qui laisse à penser que le tracé rouge pourrait se faire plus rapidement car il est «réservé» par obligation dans les PLU de nos villes. Mais ce tracé n'a jamais été reconnu juridiquement et n'a jamais fait l'objet d'enquête publique.

L'État ne possède qu'une faible partie des terrains. Et puis, et puis, il soulève un tel tollé parmi les élus, parmi les associations, parmi les populations qu'il s'engluera pendant de nombreuses années dans d'évidentes batailles juridiques qui empêcheront sa réalisation. Monsieur Victor BLOT nous l'a bien prouvé ce soir et de nombreuses fois.

2/ Son efficacité, car il assure soi-disant la meilleure desserte des pôles de développement

FAUX, car nous savons bien que les principaux pôles économiques actuels et à venir se situent sur la rive gauche de la Seine et non sur la rive droite, y compris la future plate-forme multimodale d'Achères.

3/ La protection de la forêt

Nous en avons entendu ce soir sur ce point. Au-delà de l'argument, la santé d'un arbre vaut-elle plus que la santé d'un homme ou d'un enfant ? Nous sommes nombreux à répondre que nous préférons protéger les hommes et les enfants plutôt que les arbres. On sait épargner, protéger une forêt, on sait y mettre les moyens. L'A14 en est un bon exemple, tout le monde le reconnaît, on peut même aujourd'hui certainement faire encore mieux.

La forêt de Saint-Germain-en-Laye, à laquelle nous tenons tous, vaut-elle mieux que la colline de l'Hautil et ses espaces naturels, un des plus beaux points de vue de Île-de-France ?

(Applaudissements)

Si le maître d'ouvrage parle de tunnel dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye, il ne parle pas de couverture de tranchée, comment se fait-il qu'il y ait aujourd'hui moins de couverture sur la colline de l'Hautil qu'il n'y en avait en 1996 ?

En conclusion, exprimez-vous, chacun de vous, de vos proches et de vos relations doit s'exprimer et argumenter pour que le tracé rouge soit définitivement abandonné.

Aujourd'hui, nous sommes pratiquement à mi-chemin des réunions et de la concertation mise en place par la CPDP.

Je fais partie de ceux qui vous encouragent à ne pas vous contenter de vous exprimer contre et seulement contre le tracé rouge.

Peut-on préconiser un autre tracé ? Soyons réalistes. Ce qui découle naturellement des prises de position officielles du Comité des Communes, de la Communauté de Communes des Deux Rives de la Seine à laquelle nous appartenons, mais aussi d'une analyse objective des besoins économiques et des besoins de communication de notre territoire, c'est la nécessité de réaliser le prolongement de la Francilienne, de le réaliser dans le fuseau Sud-est et de le réaliser le plus rapidement possible.

Soyons aussi très réalistes : le choix est excessivement limité quoi qu'il arrive (Pierre CARDO nous en a fait une bonne démonstration tout à l'heure), le maître d'ouvrage nous laisse le choix de 3 tracés en dehors du tracé rouge.

J'élimine le tracé violet qui passe au Nord de Cergy-Pontoise, nous en avons parlé il est hors sujet, il ne répond pas aux besoins de notre territoire. Ce tracé n'impacte pas moins les zones non urbanisées que le tracé bleu, il les impacte beaucoup moins que le vert, le noir ou le rouge.

Il reste 3 tracés.

Le tracé noir qui utilise le tracé de la RN184, déjà totalement engorgée et qui, venons au secours des défenseurs de la Forêt de Saint-Germain-en-Laye, coupe définitivement le massif forestier en deux. Soyons une nouvelle fois réalistes, ce tracé est irréalisable.

Il reste 2 tracés.

Le tracé vert que j'appelle tracé bâtard, en partie rouge, de Pierrelaye à Conflans-Eragny, en partie noire d'Eragny à Achères (sur la RN184, difficile à comprendre) puis bifurquant dans la plaine d'Achères au détriment des populations, coupant la ville de ses espaces naturels pour revenir en empruntant le futur pont départemental de Achères sur Andrésy et reprendre le tracé rouge coupant définitivement Carrières-sous-Poissy et impactant Poissy et l'Île de Migneaux par ce viaduc de 900 mètres incompréhensible.

Je rappellerai que ce pont départemental est important en tant que tel, il désengorge la Boucle de Chanteloup-les-Vignes dans un prolongement par une nouvelle départementale qui vient du nouveau pont de Triel et qu'y passe la Seine. Ce n'est pas le moment d'en faire un pont autoroutier.

Il n'en reste qu'un, le bleu. Je ne dis pas que c'est le meilleur tracé définitif mais c'est sûrement celui qui mérite d'être étudié, amendé et complété dans une recherche de consensus.

Regardez bien tous les documents, c'est celui qui impacte le moins les populations. C'est celui qui récupérera le mieux le trafic des zones économiques et c'est celui qui déleste la RN184. C'est aussi celui qui respectera la forêt au même titre et pourquoi pas mieux que l'A14. Le maître d'ouvrage trouvera sûrement les solutions.

En conclusion, à ce stade de la concertation, je vous engage tous à vous prononcer en faveur d'un tracé bleu mais un tracé bleu adapté à toutes les demandes faites par les villes, par les populations et par les représentants du monde associatif et économique directement concernés.

Il est plus que temps de s'exprimer.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur le Maire.

J'ai ici une demande d'intervention de Monsieur Mathieu ROSSY.

M. MATHIEU ROSSI :

J'aurais aimé entendre une petite note d'espoir. Il est difficile de prendre la parole après Victor BLOT, après le monsieur qui l'a précédé et qui a su toucher autant de questions profondes tout en nous faisant rire. Merci encore monsieur.

Dans ces débats, j'entends des choses négatives en permanence. Ce sont des nuisances à n'en plus finir et tous les gens qui se sont exprimés ici ou ailleurs l'ont dit. Ce sont certains tracés qui sont faits avec un mépris total des populations, ce sont des coûts questionnables. Tout cela pour demander de choisir entre 5 tracés différents qui ne résoudront pas les problèmes de circulation puisque tout le monde dit qu'ils vont prendre depuis un même point vers un autre point, envoyer des tas de circulations dans un cul de sac. Je ne crois pas qu'on ait jamais résolu beaucoup de problèmes en tirant la chasse d'eau dans des WC bouchés !

(Applaudissements)

J'ai envie de dire que, pour qu'il y ait un vrai débat, il ne faudrait pas nous demander de choisir entre la peste et le choléra. La réponse est non, nous ne voulons ni la peste ni le choléra, ni l'autoroute chez les autres ni ailleurs. Il faudrait peut-être revenir aux vraies questions. Il paraît qu'il y avait des problèmes de circulation, où est passé le bouclage de la Francilienne ? Le document que nous avons reçu ce soir parle de

prolongement, pas de bouclage. Pour nous faire supporter tous ces désagréments dont nous entendons parler, quelle est la liste (très longue je suppose) des avantages qui viennent en face ? Il est tard, s'il y en avait juste une dizaine à citer, ce serait sympa !

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Non, le débat public ne ferme pas à minuit. Nous continuerons aussi longtemps qu'il est nécessaire et qu'il y aura des questions aussi pertinentes que la vôtre.

Monsieur DEBARLE, quels sont les objectifs ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

5 objectifs sont poursuivis par le prolongement de la Francilienne. Le premier est de relier les pôles régionaux. L'idée de Francilienne a été lancée en même temps que la conception des villes nouvelles. Il y avait les villes nouvelles, le RER et une rocade routière. Aujourd'hui, il n'existe pas un morceau avec des caractéristiques de voie rapide entre Méry-sur-Oise et Orgeval. Il s'agit de compléter cette partie.

Par ailleurs, c'est la desserte des zones d'activité. Concomitamment au développement des villes nouvelles, un grand nombre de zones d'activité se sont implantées autour de Cergy-Pontoise mais pas uniquement autour de Cergy-Pontoise. Dans le Sud et à Poissy, on observe un développement de ces zones d'activité. Le secteur de la plaine d'Achères est en développement. Des infrastructures comme la plate-forme portuaire qu'il est prévu d'implanter à Achères, sont aussi des endroits qu'il faut absolument desservir.

L'ensemble du développement de la grande couronne qui a amené des nouveaux habitants et des nouveaux emplois a multiplié les déplacements. Le but de la Francilienne est aussi de répondre à ces besoins de déplacement. En 25 ans, le nombre de déplacements dans la grande couronne parisienne a doublé, essentiellement à cause de l'augmentation de la population.

Le 4^{ème} objectif, compte tenu qu'une partie du trafic à passer sur cette Francilienne est du transit et du trafic d'échange, c'est de permettre de décharger les routes proches et d'en faire, selon les souhaits des collectivités locales, ce qu'elles veulent. On a vu que certaines collectivités vont plutôt utiliser cette marge de manœuvre pour réduire l'espace dédié à la voiture. D'autres collectivités ont des projets d'accroissement du développement.

Enfin, le 5^{ème} objectif est général au ministère de l'Équipement, quelle que soit la route considérée, c'est de poursuivre la politique actuelle d'amélioration de la sécurité routière.

Ce sont les 5 objectifs du prolongement de la Francilienne.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur DEBARLE, ces objectifs sont bien précis. Cela étant, des gens comme Monsieur Claude LOISEAU ou Monsieur Franck BARRAUD disent qu'on peut faire autrement pour résoudre ces problèmes, développer le ferroutage, les transports en

commun, la voie fluviale et faire des améliorations ponctuelles de la RN184 dans une optique où le trafic irait en décroissant sur cette RN184.

Nous avons entendu des opinions disant que cela ne paraissait pas réaliste mais vous, qu'en pensez-vous ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le développement des transports en commun n'est absolument pas délaissé contrairement à ce qui a été dit. Nous vivons avec un financement basé dans le contrat de plan (c'est un document qui régit des rapports entre l'État et la Région), et, depuis 2000, jusqu'en 2006, quand 2 € sont dépensés pour les transports en commun, 50 centimes sont dépensés pour la protection des riverains et 50 centimes pour la route.

Les créations d'autoroutes sont excessivement faibles. Il en reste quelques-unes qui sont plus de l'ordre du rattrapage, des choses qui n'ont pas été faites et qu'il faut encore faire. Le prolongement de la Francilienne en fait partie. A l'heure actuelle, dans les réflexions sur la révision du schéma directeur Île-de-France, un grand nombre de routes et d'autoroutes qui étaient prévues dans le précédent schéma seront abandonnées. En revanche, il reste un certain nombre de rattrapages.

Compte tenu des moyens et des crédits qu'ils peuvent mettre en œuvre (après, il faut voir les priorités), ce que l'on sait des opérateurs de transport, que ce soit la RATP ou la SNCF, c'est qu'aujourd'hui, dans le cadre des réflexions sur la révision du schéma directeur, les crédits doivent être consacrés à des créations d'infrastructures nouvelles mais aussi et surtout à améliorer les transports en commun existants.

C'est la raison pour laquelle, dans notre scénario 2020, nous avons prévu la réalisation d'un morceau de cette tangentielle Ouest, même si elle fait partie d'un ensemble. Seulement un morceau aujourd'hui a fait l'objet d'études un peu avancées par le syndicat des transports Île-de-France qui est l'autorité qui organise les transports en commun dans la région. D'après leurs chiffres, environ 5 000 automobilistes d'aujourd'hui deviendraient des utilisateurs des transports en commun lorsque cette tangentielle sera créée.

Malheureusement, par rapport aux 100 000 véhicules attendus sur la RN184, nous ne sommes pas dans le même ordre de grandeur.

S'agissant du ferroutage et du fluvial, sur des très petites distances, c'est assez difficile à organiser. Quand on arrive à faire de expériences un peu pilotes, elles sont très difficiles à généraliser. En revanche, les autoroutes ferroviaires peuvent être importantes pour les trafics mais ne sont valables que sur des longues distances.

Effectivement, nous considérons que les transports en commun doivent être développés. Nous pensons que la réalisation du prolongement de la Francilienne, si elle est décidée, permettrait de réorganiser le réseau de bus. Cela doit permettre dans certains secteurs d'améliorer la vitesse commerciale des bus et donc d'avoir normalement plus de personnes à les prendre parce qu'elles pourront aller plus vite. Malheureusement, les transports en communs seuls ne peuvent pas répondre à cette demande de déplacement.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur DEBARLE. S'agissant des améliorations envisageables pour la RN184, vous nous avez dit que vous mettriez à notre disposition les études qui ont été faites.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Effectivement, des études ont été faites sur l'amélioration de la RN184, notamment à Éragny. Il s'agit essentiellement d'études visant à réorganiser la traversée de la ville d'Éragny en redessinant les carrefours, en modifiant les feux tricolores et surtout en permettant des traversées piétons. Nous en parlerons peut-être lundi mais le dossier est d'ores et déjà à disposition de la commission.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous essaierons de le mettre au moins partiellement sur le site Internet (j'ai peur qu'il soit volumineux) et ceux qui voudront le consulter pourront le faire.

Y a-t-il d'autres interventions de la salle ?

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE ÎLE-DE-FRANCE :

Vous avez cité 5 objectifs qui peuvent se comprendre éventuellement dans le cadre du bouclage de la Francilienne mais pas dans le cadre de ce document que vous nous proposez aujourd'hui, c'est-à-dire 5 tracés qui viennent déboucher dans un cul de sac. Reprenez-les un par un, ils ne collent pas.

Il ne faut pas entretenir la confusion. Vous parlez du bouclage, de plans d'avenir qui ne sont pas dans ces documents. Aujourd'hui, nous débattons de ces 5 tracés qui ne répondent à aucun de vos objectifs.

(Applaudissements)

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je ne partage pas votre opinion. Entre Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, en fonction des tracés, l'automobiliste gagnera entre 25 minutes et 15 minutes. On a bien un gain de temps et une meilleure liaison des pôles régionaux.

C'est une affirmation que je ne partage pas.

S'agissant de la marge d'erreur de nos modèles, des études ont été menées pour voir si la manière dont le trafic était escompté était bonne ou pas. Ces études de trafic partent de la situation actuelle, 2 000 comptages ont été effectués sur l'ensemble du secteur pour voir quelle était la circulation sur les routes les plus importantes du secteur. Il y a effectivement un modèle, on cherche à savoir par des calculs mathématiques, des calculs informatiques ce qui peut se passer.

On prévoit une population et des emplois zone par zone à l'intérieur de la région. On a pu voir aujourd'hui que sur la Boucle de Chanteloup, visiblement, d'autres personnes avaient à peu près les mêmes chiffres.

A partir de là, nous avons les caractéristiques des voiries, nous savons combien de véhicules peuvent passer dans ces voies et à quelle vitesse. A partir du comptage que

nous avons fait, nous avons vérifié que quand nous faisons tourner le modèle aujourd'hui, il reflétait bien ce qui se passait sur les routes.

Une fois calé le modèle sur ce qui se passe aujourd'hui, et cela se fait de manière successive, nous nous sommes projetés dans l'avenir en considérant que les projets de développement des collectivités locales se feraient effectivement.

A l'arrivée, nous aurons des marges d'erreur qui ne seront pas importantes, et j'espère que nous serons dans les meilleures marges d'erreur qui ont pu être relevées, notamment par la Cour des comptes, et que nous arriverons à environ 10 %.

L'intérêt dans les études de trafic, notamment dans le cadre d'un débat public, c'est de pouvoir comparer des variantes. Même si nous avons des choses légèrement erronées, je ne pense pas que cela modifierait les classements, uniquement sur le critère trafic, des différentes variantes.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Vous avez cité comme objectif de soulager la voirie existante, notamment la RN184. Le tracé rouge et le tracé bleu ont-ils des effets comparables ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Ils ont des effets comparables d'environ un soulagement du trafic de 30 % sur la nationale 184.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Dans les deux cas, ce n'est pas un critère discriminant.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Tronçon par tronçon, de temps en temps, c'est le bleu qui décharge le mieux, de temps en temps le rouge. En fait, très souvent, la distance entre la RN184 et le tracé que vous regardez vous donne s'il est meilleur ou pas en termes de décharge. Plus les deux tracés sont proches, plus les gens vont sur l'autre tracé et a priori celui qui passera le mieux.

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Je regrette juste que le maire de Saint-Germain-en-Laye soit parti, j'avais des précisions à demander au maître d'ouvrage qui auraient pu l'éclairer sur la faisabilité ou non du tracé rouge.

J'ai continué ma lecture assidue des documents du dossier du maître d'ouvrage et de ses annexes, pourquoi, dans les 5 tracés qui nous sont proposés, la protection réelle par rapport aux habitants, aux arbres, etc., est inversement proportionnelle à la densité de population dans la bande de 1 kilomètre ?

Plus il y a d'habitants, moins il y a de tunnels et de tranchées couvertes.

(Applaudissements)

J'ai les chiffres du dossier à votre disposition.

J'ai essayé d'analyser les différents tracés, je voudrais que vous nous confirmiez que le tracé rouge est bien celui dont les pentes sont les plus importantes. Si je prends le tracé N1 sur la Liesse, on est à 4,5 % de pente avec un viaduc légèrement couvert au niveau de Pierrelaye au-dessus de la Liesse. Si on est au niveau C1 dans la descente de l'Hautil, on doit être à 4 %. Dans le S1, au niveau du viaduc de Poissy, fermé aussi, on doit être à 5 %. Est-ce bien pour cette raison qu'on ne peut pas le protéger mieux ? Dans ces pentes, généralement, il y a des protections, qu'est-ce que cela entraîne pour les transports de matières dangereuses ? Si vous nous dites qu'on ne pourra pas passer les matières dangereuses sur l'autoroute, je ne vois pas l'intérêt de faire ce tronçon de Francilienne.

(Applaudissements)

Troisième point pour lequel je souhaiterais que vous nous confirmiez ce que vous nous avez déjà dit ou ce que vous avez écrit sur le site en réponse à quelques questions et que vous envoyiez cette réponse par écrit à Monsieur le Maire de Saint-Germain-en-Laye : à quelle vitesse se feront tous les tracés sauf le noir ? Est-ce que le rouge se fera plus vite que le bleu ?

Merci de cette réponse et de l'envoyer particulièrement de ma part au maire de Saint-Germain-en-Laye.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Pour nous, les temps de réalisation des différentes variantes sont équivalents à quelques mois près. Le tracé noir est certainement un peu plus long parce qu'il faudrait le réaliser avec des contraintes d'exploitation, il est hors de question de fermer la RN184 sur une aussi grande longueur.

S'agissant des pentes et des protections, il n'y a pas de relation. Ce n'est pas parce que c'est très pentu qu'on ne peut pas le protéger. En revanche, vous avez raison, c'est sur le tracé rouge qu'on trouve les pentes les plus fortes.

S'agissant du transport des matières dangereuses, quand on fait une infrastructure nouvelle, il y a une étude de risque pour voir où il est le moins risqué de faire passer des matières dangereuses. Que ce soit des tunnels ou des tranchées couvertes, c'est pratiquement la même chose en termes de réalisation. Simplement, la différence vient du mode de construction et de la profondeur par rapport au sol.

Quand on fait ce type d'infrastructure, on regarde quel est l'itinéraire qui présente le plus ou le moins de risques. Aujourd'hui, en Île-de-France, la quasi-totalité des tunnels et des tranchées couvertes sont interdites au transport des matières dangereuses. Il n'y a qu'à Jouars-Pontchartrain que les matières dangereuses sont autorisées à passer dans un tunnel. Les matières dangereuses continueront à passer sur les routes actuelles, sauf si dans les études de risques, en fonction des tracés, on avait autre chose.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pourquoi la protection des populations ne paraît-elle pas homogène ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Nous nous sommes fixé des objectifs. Nous avons évalué la diminution des nuisances auprès des riverains en fonction d'un certain nombre d'objectifs, pour les parties urbanisées. En fonction de ces objectifs, parfois, les protections acoustiques légères au point de surface style écran acoustique ou merlon de terre n'étaient pas suffisantes, et à ce moment a été retenu le principe de la tranchée couverte.

Pourquoi le tracé bleu a-t-il une forte longueur de tranchées couvertes ? Le but de ce dossier de débat public, c'est de faire un débat avec des tracés que nous estimons réalisables.

Concernant la forêt de Saint-Germain, nous avons estimé que passer avec une tranchée couverte ne nous amènerait pas très loin dans l'établissement de ce dossier.

De plus, notre bureau d'études a attiré notre attention sur le fait que le tracé bleu avec une tranchée couverte, compte tenu qu'on est obligé de déboiser sur le linéaire du tracé bleu, fragiliserait la lisière de la forêt.

La décision a été prise. On peut effectivement le déplacer, pas partout car un certain nombre de voies ferrées sont dans le secteur, mais on ajoute chaque fois une coupure dans la forêt de Saint-Germain. Chaque fois qu'on fait une tranchée couverte, on est obligé de déboiser au-dessus. Le principe est que vous faites un trou dans le sol, vous supprimez tout ce qui est au-dessus. Vous refaites des plantations après mais pas de type forestier. On peut faire des choses très belles de type parc urbain, des espaces naturels mais pas reconstituer une forêt de type forêt de Saint-Germain.

Je suis d'accord sur le fait qu'on verra dans 100 ans mais, aujourd'hui, le dossier que nous présentons a fait l'objet d'un arbitrage et d'une décision. Le comité de pilotage n'est pas composé uniquement de gens du ministère de l'Équipement. Des gens du ministère de l'Écologie et des représentants de l'Agriculture et de la Forêt sont également présents. Pour pouvoir avoir l'arbitrage de ces gens, il fallait passer en tunnel. Quand tout à l'heure j'ai entendu qu'on nous disait qu'on risquait, pour des raisons d'économie, si le tracé bleu était décidé, de revenir à des tranchées couvertes, je n'y crois pas du tout pour avoir vécu l'élaboration du dossier et avoir vu comment avaient été faits les arbitrages.

Après, que sur les objectifs de protection des riverains on ne soit pas allé aussi loin que ce qui peut être souhaitable, le but du débat public pour nous est aussi d'écouter pour entendre ce que vous dites et voir quelles sont les améliorations.

Lors de la réunion d'Achères, deux remarques ont été faites. Le tracé bleu massacre le développement économique des zones d'activités, grande arche et petite arche. Des gens en ce moment à la Direction régionale de l'Équipement sont en train de dessiner quelque chose qui évite ce secteur. On nous a dit à Achères : « Attention, à cause du programme de prévention des risques d'inondation, vous ne pourrez pas passer » alors que nos études disaient le contraire. Nous avons refait nos études, nous avons repris contact avec le bureau d'études Hydrologues qui a fait ces études sur Achères. Nous savons depuis le début de cette semaine que nous ne nous sommes pas trompés et que le tracé vert en dessous du niveau du sol est parfaitement faisable à Achères.

De même pour le tracé bleu dans la plaine de Pierrelaye, on nous a dit : « Attention, il y a la nappe phréatique ». Nous le savions, nous avons vérifié à nouveau que le tracé bleu pouvait bien se faire en déblai de la plaine de Pierrelaye malgré la nappe phréatique. Il existe des techniques constructives pour cela, des techniques ont déjà été mises en œuvre en région parisienne avec une hauteur d'eau largement supérieure à ce qu'on peut estimer sur Pierrelaye et nous avons confirmé la faisabilité de ce tracé.

Le problème de Carrières est différent. Nous n'avons pas proposé de passer en tunnel parce qu'il y a deux nappes phréatiques utilisées pour l'alimentation en eau potable de la région Île-de-France dont une est considérée comme stratégique et l'autre alimente 170 000 personnes. Si nous faisons le chantier, nous ferons tout pour ne pas polluer, mais si, par malheur, nous avons un problème sur le chantier et que nous polluons, cette nappe est perdue à jamais.

C'est pourquoi nous n'avons pas proposé de passer en tunnel en dessous du Migneaux. De plus, on arrive dans des pentes qui sont excessivement difficiles pour remonter Orgeval. Même si on ne touchait pas la nappe phréatique, on serait obligé de déplacer le captage. Il faut être certain de pouvoir recréer un captage avec le même débit d'eau.

Voilà pourquoi, dans certains secteurs, nous serions capables de proposer des améliorations. Mon rôle est d'arriver à la fin du débat avec la liste de toutes les améliorations possibles, vérifier qu'elles soient faisables techniquement et qu'elles soient chiffrées. En plus du rapport remis par la commission, nous aurons aussi un peu de travail pour soumettre aux décideurs toutes les améliorations et leur coût, ce sera à eux de décider. Des montants seront forcément ajoutés aux trajets actuels car je ne crois pas qu'on puisse diminuer le coût d'un tracé quel qu'il soit.

M. PIERRE FIGUIERE :

Je m'adresse à Monsieur DEBARLE. Une petite remarque. Dans les modèles mathématiques, il faut toujours faire attention à la dérivée. Chaque fois qu'on prend une dérivée pour faire un modèle mathématique, une erreur gigantesque intervient sur le modèle et cela va jusqu'à 200 %.

Lorsque vous me dites que vous avez fait un modèle et que vous avez bien étudié, je vous crois. Simplement, est-ce que le modèle correspond à la réalité vécue ? Pour ma part, quand je dois aller sur Paris et récupérer à Orgeval l'autoroute, une fois sur deux, je me retrouve dans les encombrements parce que le débit ajouté au débit naturel de l'A13 est insupportable pour l'A13 dans la montée vers Paris.

Je peux vous parler très sérieusement de mon vécu lorsque j'ai atterri dans la région parisienne. Au carrefour de la Croix de Berny sur la RN20, on venait juste de refaire le tunnel, on ne l'a pas touché, on a tapé dans la grenouillère, on a élargi, on a continué en souterrain mais il existe toujours un petit étranglement où les camions passent en touchant. C'est le frein au développement de cette région, car on ne peut pas aller plus vite sur l'A86. Les transports de produits inflammables sont obligés de sortir sur la droite pour repasser par-dessus l'ancienne préfecture, ou à droite maintenant car on a modifié le carrefour.

Vous avez parlé de Migneaux, des inflammables et des toxiques. Là, vous avez dit qu'il y avait une nappe phréatique dessous. Si 50 tonnes de fluor ou de chlore explosent sur

votre autoroute parce qu'on arrive au bout en cul de sac, en général sur un amoncellement de voitures, comment sauvez-vous votre nappe phréatique ?

Les gars de Tchernobyl y sont restés. Là, c'est la nappe qui y restera parce que 50 tonnes de fluor ou 50 tonnes de chlore qui passeront sur cette petite route, cela n'ira pas.

Enfin, lorsqu'on parle d'économies, des arbres de la forêt, je veux bien. Simplement, je demanderai que le ministère de la Santé et la Sécurité sociale disent combien cela coûtera en impact. Les forestiers sont capables de le dire pour les arbres, je ne vois pas pourquoi les médecins ne peuvent pas nous dire combien coûtera cette pollution, d'autant qu'on a choisi le tracé à 4 % et qu'avec 4 % de pente un diesel mange 20 % de plus de pétrole, aussi bien à la montée qu'à la descente.

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur. Avant que Monsieur DEBARLE ne réponde, je répète que nous n'avons choisi aucun tracé.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Concernant la fiabilité du modèle, il a pu être testé lors des ouvertures récentes d'autoroutes, notamment l'autoroute A115, ce qu'avait prévu le modèle s'est réalisé.

Pour l'autoroute A4 à l'est de Paris, le même modèle a fait des prévisions pour voir s'il était bon d'ouvrir aux heures de pointe la bande d'arrêt d'urgence pour permettre de faire passer des gens, la réalité correspond à ce qui s'est passé. Je ne vous dis pas que notre modèle supprime les encombrements, le modèle nous donne des indices de saturation et de congestion des routes. Nous n'avons pas pour but de faire disparaître tous les embouteillages de la région Île-de-France, ce n'est pas possible.

S'agissant des travaux sur la Croix de Berny, l'exemple est assez intéressant. Les travaux sur un itinéraire existant ne sont toujours pas finis. Il reste des points d'encombrement très importants, il y a encore beaucoup de travaux même si ces travaux durent depuis pratiquement plus de 20 ans.

M. PHILIPPE HOUBART, CAPUI, CIRENA :

Je voulais revenir sur les propos de Monsieur RIBAUT, qui a donné la position du Comité de Communes. Le Maire de Conflans-Ste-Honorine, ex président du Comité de communes, qui a donné sa démission juste après la réunion de Pontoise, le confirmera la semaine prochaine.

La position du Comité de Communes est contre tout tracé en zone urbanisée, que ce soit le rouge, le bleu, le vert ou le noir, mais pour un tracé beaucoup plus à l'ouest pour faire la liaison entre Cergy et St-Quentin-en-Yvelines.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY : C'est faux !

M. PHILIPPE HOUBART, CAPUI, CIRENA : Mettez-vous bien d'accord entre vous, car j'étais aux réunions.

M. DENIS FAIST, ADJOINT AU MAIRE D'ANDRESY : Pas au Comité de Communes.

M. PHILIPPE HOUBART, CAPUI, CIRENA :

J'étais à la réunion à Herblay, et le maire l'a confirmé devant une salle beaucoup plus importante que celle-ci. J'étais à la réunion d'Achères, et le Maire l'a bien confirmé. Je pense que le Maire de Conflans-ste-Honorine, ex président du Comité de Communes, qui a donné sa démission du fait de la position de Monsieur RIBAUT, qui est lui pour le tracé bleu, il faut dire les choses clairement. Je crois que le Maire de Conflans vous le confirmera la semaine prochaine, Monsieur RIBAUT, venez à la réunion de Conflans.

Une fois pour toutes les choses doivent être claires et que l'on n'entretienne pas la confusion.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Je voudrais être clair, car vous n'étiez pas aux réunions du Comité de Communes.

M. PHILIPPE HOUBART, CAPUI, CIRENA :

Je connais parfaitement la position du Comité de Communes.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Mais vous n'y étiez pas. Ne racontez pas n'importe quoi !

M. PHILIPPE HOUBART, CAPUI, CIRENA : Je vous interdis de me parler sur ce ton !

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Pour cela, il suffit de vous renvoyer au compte rendu du Comité des Communes, non seulement le dernier de février mais celui de juillet dernier, car celui de février a confirmé la décision du Comité de Communes de juillet. Quand je me suis exprimé en rappelant exprès exactement le libellé des trois points de la décision, c'est que je suis factuel. Je rappelle exactement ce que vous pouvez tous lire précisément.

La décision est :

- *« le refus catégorique du tronçon initial proposé pour la réalisation de la 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval,*
- *la demande qu'une proposition alternative soit faite en zone non urbaine,*
- *- que le délestage de la RN184 doit demeurer un objectif prioritaire de l'aménagement local. »*

Quelles que soient les raisons, vous interprétez vous ou d'autres, le maire de Conflans en premier qui, je constate, n'est jamais aux réunions (il sera peut-être à la sienne mais j'en doute, on ne le voit jamais, qu'il vienne s'exprimer et répondre, je ne l'ai pas forcé à démissionner). Je rappelle factuellement ce qu'a décidé le Comité de Communes. Je ne peux pas être plus honnête car vous pouvez le constater.

Vous parlez mais vous ne lisez pas précisément les comptes rendus de réunion. Vous confondez le Comité des Communes auquel participe Conflans et la Communauté de Communes des Deux Rives de la Seine formée par Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Triel, Carrières, Verneuil et Chapet qui représente 63 000 habitants. N'entretenez pas non plus cette confusion, je l'ai toujours précisément dit de manière à ne pas faire de confusion. Vous pouvez le relire dans toutes les interventions que j'ai faites, je suis aux réunions, je me bats car j'ai des convictions et je pense que beaucoup d'entre vous les partagent.

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE ÎLE-DE-FRANCE :

Je réitère ma demande que j'ai faite déjà plusieurs fois, nous considérons qu'il faut voir les problèmes de circulation non pas en saucissonnant les Français mais avec des études sérieuses pour tout l'Ouest parisien. On ne peut pas éviter par exemple l'A86, même le prolongement de l'A16, l'A126 et même l'A12. C'est un problème global. Il faudrait y arriver le plus vite possible.

Egalement, j'ai beaucoup de respect pour la DRE mais j'aimerais que les études se fassent, en particulier pour les trafics, par des cabinets indépendants et également pour les études d'impact. On ne peut pas être juge et partie.

(Applaudissements)

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Sur le premier point, l'étude de trafic que vous pouvez voir dans le dossier est faite sur l'ensemble de la région parisienne. Nous sommes sortis complètement de notre zone d'étude. C'est la même étude de trafic qui sert au débat public sur la Francilienne et au débat public sur l'autoroute A12. On a bien une vision d'ensemble du fonctionnement de la région parisienne.

Concernant les études de trafic, je suis maître d'ouvrage et je fais faire des études. La personne qui fait des études pour mon compte est forcément de parti pris. En revanche, qu'il y ait des expertises ou que d'autres extérieurs viennent dire si nos études sont bonnes ou mauvaises, pourquoi pas, mais le cabinet d'études qui fait nos prévisions de trafic, quand nous les faisons nous-mêmes en interne, ne peut pas être indépendant de nous, ce n'est pas possible. Ce sont nos études et celles que nous soumettons au débat public, elles sont dans le dossier, elles sont là pour être critiquées. Dans l'ensemble, par rapport aux concertations qui ont eu lieu sur ce projet ou même dans beaucoup de débats publics, peu ont un dossier d'étude et des annexes aussi importantes. C'est à la demande de la commission que toutes les études sont présentes dans ce dossier de débat public.

Celles que nous sommes en train de faire seront ajoutées parce que nous continuons de réfléchir, d'essayer d'améliorer les études et elles sont toutes dedans, mais ce sont nos études. C'est notre avis et cela ne peut pas être quelqu'un d'indépendant puisque nous le payons.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

A l'occasion des réunions thématiques, nous ferons venir des experts qui n'ont aucun lien avec le maître d'ouvrage et qui diront ce qu'ils pensent sur la qualité du modèle et la façon dont ont été conduites les études. Il peut y avoir des appréciations différentes

sur la méthodologie, nous les recueillerons. Il est quand même assez difficile de supposer que le maître d'ouvrage tord les études pour arriver à des conclusions qu'il aurait présupposées comme nous convenant. Je ne vois pas trop bien ce que cela veut dire.

Nous allons faire faire un diagnostic sur la qualité des études, je le garantis.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Les études que nous faisons sont aussi utilisées de manière plus précise pour en faire des panneaux à message variable. Tordre ce type d'étude aurait d'autres conséquences.

M. NAY, CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Trois réflexions très brèves.

Monsieur DEBARLE, ce ne sont pas vos études, ce sont nos études parce qu'elles sont payées avec nos impôts même si vous en êtes le donneur d'ordre. C'est juste pour une note humoristique.

J'écoute avec beaucoup d'attention vos arguments sur le coût du tracé bleu qui sont certainement justifiés (2,5 Milliards d'Euros). Comment se fait-il que pour un tunnel de 6 kilomètres, avec tous les aménagements nécessaires, celui-là vaut 2,5 Milliards d'Euros alors que sur l'A86, sur un tracé qui fait 10 kilomètres en tunnel, en pleine zone urbanisée, plus une extension vers l'A12, donc beaucoup plus long, on soit à 1,7 Milliard d'Euros, c'est-à-dire 25 % de moins ? Vous avez peut-être la réponse, elle est peut-être logique, je ne l'ai peut-être pas comprise parce que je n'ai pas l'esprit suffisamment élargi.

Deuxième observation, quand nous regardons vos plans qui sont très bien faits, je ne les mets pas en doute, je me pose une question. Sur les 100 000 voitures supplémentaires que nous avons sur l'A13, pas de problème, mais qu'allons-nous en faire ? Vous me direz que ce n'était pas votre mission mais pourquoi le dossier s'arrête, les plans s'arrêtent quasiment en limite de Poissy ? Il n'y a rien en dessous. On ne sait pas ce qu'on va faire avec ces voitures. Est-ce qu'on va les amener sur la Normandie ? Est-ce qu'on va les amener sur Paris ? Est-ce qu'on va les amener vers le Sud ou les dissoudre dans la soude caustique ? On ne sait pas. Les voitures seront là, on ne sait pas quoi en faire. C'est dommage, on aurait peut-être aussi pu nous donner des indications sur ce qu'on allait en faire, ce qui aurait calmé l'intervenant qui voulait protéger la forêt de Marly.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le coût du tracé bleu est de 2,1 Milliards d'Euros pour les 22 kilomètres. Un tunnel coûte 200 Millions d'Euros. Si vous multipliez par les 6 kilomètres, on arrive à 1,2 Milliards d'Euros. Tout à l'heure, on a dit que sur l'A86, pour 10 kilomètres, on était à 1,7 Milliards d'Euros. Nous disons 200 Millions d'Euros alors que, pour l'A86, c'est 170 Millions d'Euros du kilomètre. Nous sommes dans les mêmes ordres de grandeur. Nous sommes conformes à ce qui était prévu pour l'A86, d'autant que les prix que nous connaissons de construction de l'A86 ont servi à établir les prix de construction de prolongement de l'autoroute.

Pour l'A13, nous n'injectons pas 100 000 véhicules de plus. Le prolongement de la Francilienne, s'il se réalise, injectera en plus environ 10 000 véhicules par jour. Dans les annexes de notre dossier, vous trouvez des arborescences, vous voyez sur certains tronçons, en fonction de l'endroit où les voitures passent, où elles vont. Pour chacun des tracés, une arborescence est toujours faite avec les voitures qui passent dans le secteur de Saint-Ouen-l'Aumône et une autre prévue pour les voitures qui passent plus au Sud. Les véhicules qui empruntent l'A13 partent ensuite sur l'A12.

Entre aujourd'hui et 2020, quoi que nous fassions, il y aura plus de véhicules de l'A13. Si nous faisons un prolongement de la Francilienne, 10 000 véhicules de plus seront amenés par ce prolongement.

M. SEBASTIEN LANZA, Poissy :

Nous avons lu vos annexes, vous sortez votre scénario de référence de votre chapeau ! Vous calez un scénario de référence entre la situation d'aujourd'hui et la situation future en 2020 avec une autoroute. Vous auriez pu mettre n'importe quel chiffre dans ce scénario de référence.

La seule chose importante pour que les citoyens puissent comprendre, c'est combien il y a de voitures aujourd'hui (environ 85 000) et combien il y en aura demain (35 000 de plus).

Sur l'A13, avec l'autoroute, en 2020, il y aura bien 35 000 véhicules de plus par jour par rapport à ce qu'il y a aujourd'hui. Je rebondis sur les objectifs que vous fixiez tout à l'heure, en tant que citoyen, l'objectif de fluidification du trafic, quand on s'apprête à dépenser 1,5 Milliards d'Euros, doit être prioritaire. Or, quand vous ajoutez 35 000 véhicules sur l'A13 entre aujourd'hui et 2020, c'est que l'objectif de fluidification du trafic n'a pas été atteint.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Concernant le scénario référence, je ne pense pas que cela sorte de notre chapeau quand je dis que nous avons pris les prévisions de développement des collectivités territoriales. Pourquoi plus de véhicules circuleront dans l'Ouest de la région Île-de-France ? Parce qu'il y aura plus d'habitants et plus d'emplois.

Nous avons vu tout à l'heure les 5 000 habitants qui vont arriver en plus dans la Boucle de Chanteloup, ils utiliseront leur véhicule et, parmi ceux-là, un certain nombre utilisera l'A13. Cette partie d'augmentation compte pour 25 000 véhicules/jour entre aujourd'hui et 2020, que l'on fasse ou pas le prolongement de la Francilienne. Avec le prolongement de la Francilienne, nous aurons 10 000 véhicules de plus.

S'agissant des objectifs, l'État en a choisi 5 parmi lesquels ne figure pas la fluidification des autoroutes. On peut discuter de savoir s'il aurait fallu mettre cet objectif ou pas mais il n'y figure pas. En revanche, la fluidification et l'amélioration de la circulation sur le réseau local en font partie.

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

Je vous conseille de lire le rapport que je vous ai envoyé, il fait mieux comprendre ce qu'est la circulation ! Quand vous arriverez avec deux files au niveau d'Orgeval, vous aurez un peu moins de 4 000 véhicules à l'heure. En heure de pointe, ce sera plein.

Comme vous ne pourrez pas les absorber, vous en passerez peut-être un millier vers la province et vers l'A14 et un millier qui entrera peut-être sur l'A13 mais pas plus. Il en restera 2 000, que ferez-vous ? Au bout de 2h30, vous aurez presque 13,5 kilomètres d'embouteillage. Les gens sortiront de l'autoroute et prendront la voie locale. Ils traverseront les villages et les villes.

(Applaudissements)

Vous avez une carte sur votre dossier de synthèse. Page 20, combien lisez-vous sur la RN184 au niveau de Conflans ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

78 900 véhicules

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

Alors pourquoi voulez-vous nous en mettre 150 000 ? Si vous avez besoin de 78 900 véhicules en 2020, je n'ai rien contre, à la limite je crois à ces chiffres, mais ce n'est pas la peine de nous en mettre 150 000. Laissez les 78 900 passer sur les 2x2 files. Cela suffit amplement. Vous me dites qu'il faudra en passer 110 00 sur 2x2 files, arrêtez de dire qu'avec 78 900 véhicules la RN184 ne fonctionne pas ! Vous pouvez supprimer le feu simplement. Au niveau d'Éragny, on peut faire des aménagements. Contrairement au maire d'Andrésy et de Chanteloup-les-Vignes, tout le monde rejette le tracé noir, c'est un tort. On ferait mieux de regarder sur le plan technique ce qu'on est capable de faire.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je maintiens qu'aujourd'hui, dans la configuration actuelle, notamment avec les feux, la RN184 n'a pas le même débit de véhicules qu'une autoroute où les gens peuvent circuler. A partir du moment où il y a des feux...

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

Vous avez cette ligne de feux à traverser, avec un feu qui n'est pas bien calé et qui met la pagaille tous les jours. Vous êtes-vous rendu à Charles de Gaulle pour voir ce qui s'y passe ? Non, jamais !

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je pense que le réglage des feux sur la RN184 a occupé un certain nombre de générations d'ingénieurs, il ne devait pas y avoir que des andouilles parmi tous ceux qui se sont occupés des feux. Il n'est peut-être pas si simple de régler les feux sur la RN184.

En revanche, on peut améliorer son débit en les supprimant et en faisant des carrefours dénivelés. Je suis d'accord avec vous. C'est le tracé noir.

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

Tel que vous faites le noir, ce n'est pas plaisant. Je vous conseille de lire mon rapport.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous lirons vos propositions. Nous sommes là pour en parler.

M. GREGOIRE LANZA, POISSY :

Monsieur DEBARLE vous nous avez parlé de vos études, vous laissez supposer que toutes les études étaient faites par vos services ou par les services de l'État. Parlons de l'étude sur la qualité de l'air. Pouvez-vous nous dire par qui elle a été faite ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Par la société Scetauroute.

M. GREGOIRE LANZA, POISSY :

La connaissez-vous ? J'ai posé la question ce matin, nous avons eu une réunion préparatoire, j'ai demandé à la personne de Scetauroute qui est intervenue ce matin de nous présenter sa société, elle nous a expliqué qu'elle venait d'arriver dans la société et qu'elle en était incapable, elle nous a simplement dit que sa société faisait des études.

Malheureusement, nous nous étions renseignés un peu avant sur cette société Scetauroute qui fait partie du groupe EGIS qui fait des études mais est également maître d'œuvre, il construit des autoroutes, des infrastructures...

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Non, un maître d'œuvre fait des études. C'est une entreprise qui construit.

M. GREGOIRE LANZA, POISSY :

Elle a quand même construit certaines infrastructures.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Non, elle les dessine, les prévoit mais ne les construit pas.

C'est exactement la différence entre un architecte qui conçoit des plans et le plombier qui fait la réalisation des travaux.

M. GREGOIRE LANZA, POISSY :

Elle a la maîtrise d'œuvre et elle fait des études d'exploitation. Elle est également en marché avec le Val-d'Oise.

Quand monsieur se pose la question de l'objectivité de Scetauroute, il est en droit de le faire. Vous auriez pu faire intervenir d'autres sociétés comme Airparif, d'autres associations qui sont un peu plus objectives.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le choix des sociétés se fait par appel d'offres. Un certain nombre d'entreprises répondent à cet appel d'offres et on en choisit une. Parmi les sociétés qui ont répondu,

il y avait effectivement Airparif. La personne qui fait les études pour notre compte est payée par nous, elle est forcément suspecte mais elle fait nos études. En revanche, il peut être intéressant que des gens viennent voir si ces études sont justes ou pas.

Le travail de la société Scetoroute est de faire des études de trafic, elle est intéressée par ces études mais est-elle intéressée par le prolongement de la Francilienne ? Quand je vois les finances du ministère de l'Équipement, si le prolongement de la Francilienne ne se fait pas, un autre projet se fera à la place. Il y a largement assez de projets en France plus qu'utiles et nécessaires pour absorber la totalité du financement, ils ne sont pas spécialement branchés sur le prolongement de la Francilienne.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Je reviendrai sur l'intervention de Monsieur LAMY pour le journal et pour notre ami d'Herblay qui a ouvert un bêtisier. C'est le journal de Saint-Germain-en-Laye, je vous invite à le consulter, le n°485 du 24 mars 2006. Il est dit explicitement dans le journal à l'article idoine, c'est-à-dire celui où on demande aux gens de se prononcer (je vous interpelle Monsieur BERGOUGNOUX parce que ce qui y est dit n'est pas la vérité, n'est pas ce qui est présenté au débat public) : « *En choisissant le renforcement autoroutier de la RN184 qui relie Pontoise à Saint-Germain-en-Laye, en traversant le massif, ces deux tracés aboutiraient à tailler dans le massif une véritable autoroute forestière, les tracés bleu et noir sur la carte ci-dessous.* » C'est ce qui est dit explicitement.

Monsieur LAUDAT sait que je n'ai pas un amour immodéré pour le tunnel de la forêt de Saint-Germain, je l'ai souvent dit, mais c'est ce qui est écrit. On va demander aux gens de Saint-Germain de se prononcer sur une autoroute en traversée forestière et non sur une autoroute qui passe sous la forêt.

J'interpelle la Commission de Débat Public, je dis que ce bulletin *Sauvons la forêt de Saint-Germain* n'est pas recevable. Il n'est pas recevable de tromper ainsi les gens. Je regrette énormément que Monsieur LAMY ne soit pas là, j'aurais voulu le lui dire directement.

(Applaudissements)

Par ailleurs, Monsieur DEBARLE dit : « C'est moi qui commandite les études », il a raison, c'est lui qui les commandite et qui paie, même si ce sont nos impôts. Je suis d'accord, c'est la règle, il y a une maîtrise d'ouvrage. La grande difficulté de ce débat, ce sont les études. L'État nous propose des tracés, peut-être parce que nous n'avons jamais su en trouver ensemble. Si nous avions su, nous, les élus, nous consulter et trouver une solution de consensus pour avoir un tracé, la maîtrise d'ouvrage n'imposerait pas les 5 actuels.

Quand on nous donne tous ces documents, toutes ces annexes, il y a un vrai travail d'expertise à faire. C'est très lourd. Nous ne sommes pas formés pour cela. Les solutions, logiquement, puisque ce sont les études de la maîtrise d'ouvrage, sont guidées par la maîtrise d'ouvrage. Quand on a un tracé bleu, un tracé rouge, un tracé vert, il est fortement imprégné par la maîtrise d'ouvrage qui peut avoir des idées sur le trafic, la pollution, sur tout ce que l'on veut qui ne sont pas les nôtres.

Ce tracé que nous avons en discussion est pour moi un tracé « trafic », et encore, si on regarde de près, on peut le contester, et nous sommes là pour cela dans le Débat Public. C'est un trafic vraiment orienté « économie ». Me prouver qu'une autoroute crée des emplois, cela me fait sourire. Je suis au comité central de ma société, j'ai vu des plans de licenciement à l'occasion de la restructuration de l'aéronautique, je n'ai jamais vu une fois le directeur des ressources humaines me dire qu'il licencierait les gens parce qu'il n'y avait pas d'autoroute. Je n'ai jamais entendu cela ! Il n'y a que l'ARDIES ou des gens comme cela pour raconter des bêtises pareilles ! S'il y a des problèmes d'emploi en France, cela peut être des coûts de main-d'œuvre, une fiscalité inadaptée, un tas de problèmes, mais certainement pas à cause des autoroutes. Monsieur DEBARLE l'a dit, cela déplace l'emploi mais en aucun cas cela n'en crée.

Pour en revenir à ce problème d'études, oui, les études sont orientées par la maîtrise d'ouvrage, et c'est logique. En revanche, arriver à démontrer que ces études sont orientées soit pour des pseudo activités économiques soit pour du trafic local... Sur le trafic local, je converge avec ce qu'on dit, je prends ma voiture le matin, quand il y a des bouchons, je prends les petites routes. On entend à la radio tous les matins 100, 150, 200 voire 300 kilomètres de bouchon, les gens vont bien quelque part sinon ils resteraient au même endroit jusqu'au soir.

Notre gros problème sur ce dossier est qu'il est très difficile de débattre sur ces tracés. En amont, si on avait pu définir un tracé consensuel ensemble, le débat serait beaucoup plus facile aujourd'hui.

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT DU CO.P.R.A. :

Excusez-moi de prendre la parole aussi tard et mille excuses également de parler d'une personne absente ce soir, mais je voudrais rebondir sur ce que vient de dire Joël TISSIER et aller dans le sens de Monsieur le Député-maire et de Monsieur le Maire d'Andrézy.

Je voudrais rappeler les propos qui ont été tenus le 6 avril à Saint-Ouen-l'Aumône qui me paraissent très importants. Il est évident que ce dossier est éminemment difficile et que nous essayons depuis des années et des années de rechercher un tracé consensuel. Monsieur Alain RICHARD, ancien ministre de la Défense, et maire de Saint-Ouen-l'Aumône, à un moment, effectivement, a fait une démonstration pour le Val-d'Oise concernant le tracé N1 c'est-à-dire le rouge. Il a dit : « Dans le Val-d'Oise, nous avons réglé notre problème, lavez votre linge sale en famille dans les Yvelines, tout ira mieux. »

Ceci étant, il a ajouté une chose qui me paraît importante, je souhaite qu'elle soit consignée. C'est d'ailleurs le sens de cette ouverture dans le débat. J'ai entendu la phrase suivante : « Essayons de dépassionner complètement le débat, en tant que démocrates de s'écouter, de s'entendre et de comprendre, et essayons de trouver un tracé qui peut-être ne retiendra pas les couleurs qui nous sont proposées dans l'aire d'étude par le maître d'ouvrage. »

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur DEJOU. Je pense que le Débat Public est là précisément pour permettre les échanges. S'il existe la possibilité de dégager un minimum de consensus, je ferai ce que je peux pour que ce consensus émerge et je rendrai compte très fidèlement. Vous pouvez compter sur moi sur ce point.

Pour répondre à Monsieur Joël TISSIER, il serait tellement plus facile si nous étions d'accord sur un tracé d'en discuter. J'ai peur que nous n'en soyons pas encore tout à fait là. Nous allons essayer d'aller dans ce sens.

M. ALAIN ROUSSET, CONSEILLER MUNICIPAL D'ANDRESY :

Je suis un bétonneur. Je travaille dans une de ces grosses sociétés qui construisent les autoroutes mais je suis aussi d'Andrésy et je ne tiens pas tellement à voir une autoroute débouler dans ma région.

En parlant du tracé bleu, vous évoquiez des prix faramineux et des kilomètres de construction. Actuellement, les outils sont au point, les méthodologies sont au point, ne croyez-vous pas que les prix pourraient sérieusement diminuer ? Actuellement, les prix dans la construction ont tendance à descendre, alors je conteste fortement les tarifs que vous annoncez pour la construction du tracé.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Nos estimations sont issues d'appels d'offres. Concernant la minimisation des prix, le jour où le ministère de l'Équipement n'aura plus de critiques comme quoi les projets sont systématiquement plus chers à l'arrivée que les estimations, peut-être prendrai-je quelque risque pour minimiser les coûts.

Certains l'ont déjà dit lors de réunions précédentes : « Aujourd'hui, on est à 1,5 Milliard d'Euros mais combien dans 5 ou 10 ans au moment de la réalisation » ; pour l'instant, je prends ces chiffres.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il convient de distinguer. Monsieur parlait des coûts unitaires et vous dites qu'il y aura peut-être lieu d'en rajouter. C'est autre chose.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le coût unitaire de l'A86 est à 170 Millions d'Euros du kilomètre de tunnel pour un tunnel qui est pratiquement d'un seul tenant.

Là, nous avons des morceaux de tunnel, des tranchées couvertes et des tunnels accessibles aux poids lourds. Effectivement, il convient de prendre en compte des contraintes de sécurité, des systèmes de ventilation qui sont beaucoup plus importants, et le coût de la ventilation dans ce type d'ouvrage n'est absolument pas négligeable. Aujourd'hui, la différence de marge entre le tunnel de l'A86 et le tunnel de l'A104, soit 15 % d'écart, c'est la différence entre un tunnel limité aux voitures et un autre dans lequel pourront passer des poids lourds.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Ce serait quand même une bonne nouvelle si cela coûtait moins cher que ce qu'a prévu le maître d'ouvrage.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

Dans le cas d'espèce, s'agissant des infrastructures, il y a forcément des dommages pour un certain nombre de victimes potentielles. On parle très peu des gens qui subiront cette autoroute et qui ne seront pas indemnisés. C'est d'ailleurs un point de droit que le CO.P.R.A. soulignera et sur lequel il attaquera fortement à travers notre défense juridique.

Il faut le reconnaître, cela va tout de suite mieux quand on est reconnu comme victime. Mais quand on est reconnu comme victime, il faut donner des réparations, des compensations. C'est ce que je réclame si les tracés dans les zones urbanisées étaient réalisés. Pour la forêt de Saint-Germain, il faut avoir la même réaction. Si on reconnaît que le tracé bleu peut-être un tracé de compromis (je n'en sais rien), il faut reconnaître la position de victimes des amoureux de la forêt, desquels nous sommes d'ailleurs, et apporter des compensations.

J'en vois une qui ne pose pas de problème. Entre l'étang du Corra qui est à quelques encablures de la Seine et les rives de Seine, et entre l'A184 et le SIAPP, vous avez des terrains immenses qui appartiennent à la Ville de Paris, qui sont des anciens champs d'épandage dont on veut se débarrasser. Je demande qu'il soit noté qu'en compensation on achète ces terrains et qu'on replante une partie de la forêt de Saint-Germain.

(Applaudissements)

Voilà une suggestion. C'est mieux peut-être qu'un viaduc sur l'Île de Migneaux avec des joints de dilatation qui disparaîtraient comme j'ai déjà entendu.

Je voudrais revenir un instant sur ce que vous avez dit, Monsieur le Président. La DREIF ne tord pas les études. En revanche, tout est basé sur des hypothèses. Je suis un simple citoyen, je me pose des questions : est-ce qu'aujourd'hui on circule mieux ? Non. Est-ce qu'aujourd'hui on stationne mieux ? Non. Est-ce qu'aujourd'hui on commercialise mieux ? Non. Est-ce qu'aujourd'hui je vis mieux ? Non. Cela ira mieux demain et, demain, c'est de pire en pire.

Je me dis que sur la base d'hypothèses on nous a présenté la RN184 comme étant à l'époque la panacée universelle. Avec la 184, les villes de Conflans, d'Éragny et de Saint-Ouen-l'Aumône allaient vivre un paradis sur terre.

Or, quelques années après, c'est devenu l'enfer parce qu'une entreprise, aussi importante soit-elle, qui a quand même des intérêts particuliers même si elle emploie beaucoup de personnes et qu'on ne peut pas rejeter cela d'un revers de manche, en mettant en place la politique des flux tendus, a mis 2 000 camions sur la RN184 et a posé un problème.

Une seule entreprise, en mettant au cœur de Poissy la centralisation du tertiaire pour des raisons d'économies d'échelle qui lui appartiennent (on ne va pas critiquer ce qu'une entreprise fait pour sa bonne gestion. Quand une entreprise gagne de l'argent, on peut s'en réjouir. Quand elle n'en gagne pas, on la critique), on a mis 55 000 m² de bureaux, on a transféré 3 000 emplois et on a créé un problème sur la RN184.

Enfin, parce que Monsieur GAYSSOT, député-maire de Drancy, ne voulait pas que l'A16 soit raccordée au périphérique, l'A16 qui est le trafic transmanche arrive sur la RN184 et demain sur la 104.

Je pose la question : est-ce que ces hypothèses à l'époque avaient été prises en compte pour qu'on soit dans cette pagaille aujourd'hui ?

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je pense que ce sera la dernière intervention. Monsieur le Maire, souhaitez-vous conclure cette réunion ? C'est une heure raisonnable pour se séparer...

M. PIERRE CARDO, DEPUTE-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Depuis le début de la concertation, les débats se sont beaucoup améliorés. Nous avons vraiment pu échanger aujourd'hui, même s'il y a eu quelques altercations, mais c'est normal. Le conflit n'est pas négatif, il faut simplement savoir le gérer.

Par ailleurs, je crois qu'il y a plusieurs partenaires, pas toujours d'accord entre eux, qui semblent envisager la possibilité d'une recherche de consensus sur on ne sait pas quoi. Ce n'était pas cela au début du tout.

Enfin, moi qui ai toujours en travers de la gorge le fait que des élus puissants du côté de Versailles et bien au-delà aient réussi à classer leur plaine pour qu'on ne leur casse plus les pieds, je me dis que pour quelques petits élus du coin, des petits maires, un seul parlementaire, en 16 ans, ils n'ont pas réussi à nous marcher dessus : trois Premiers ministres, tous les parlementaires de la région, beaucoup de gens qui voulaient ce tracé rouge. Pour l'instant, nous avons évité la catastrophe. Je ne sais pas si nous y arriverons mais nous avons été efficaces !

(Applaudissements)

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur le Maire. Le Débat Public continue. La semaine prochaine est chargée puisque nous aurons Éragny, Méry-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine et Orgeval. Nous nous reverrons très certainement.

La séance est levée à 0 heure 40.