

Monsieur le Président merci de me donner la parole,
Mesdames et Messieurs bonsoir,

Depuis 5 ans le Comité PROFILE a étudié très sérieusement toutes les solutions qui s'offraient susceptibles de combattre l'utilisation abusive de voies routières destinées à assurer un trafic de proximité urbain et interurbain, pour mettre fin au cauchemar de milliers de riverains de la RN 184 notamment à Eragny et à Saint-Germain, de la RD 30 dans la traversée de Poissy et plus au sud, de la RD 154 avec la construction du pont de Triel, de la RD 98 à Saint-Germain, Fourqueux, Mareil-Marly, de la RN 13 à Chambourcy, Saint-Germain, et plus au sud Le Pecq et Port-Marly, ville qui sont en dehors de l'épave de l'étude de la DREIF, ainsi que ceux de la RN 186, dans la côte de Port-Marly, Marly, Louveciennes, dont on ne parle jamais mais qui sont complètement sinistrés aujourd'hui.

La seule solution valable était de réaliser la Francilienne à l'Ouest de Paris dans son concept d'origine, c'est-à-dire comme troisième rocade, desservant la grande banlieue à environ 25 kilomètres de Paris.

Dans un premier temps nous nous sommes abstenus de nous prononcer, multipliant seulement nos interventions auprès des représentants locaux: les maires, des représentants départementaux, des représentants régionaux, des représentants nationaux, du ministre de l'Équipement, de l'administration c'est à dire la DDE, la DREIF, la Direction des Routes, pour faire ressortir des tiroirs le dossier soigneusement archivé depuis 1997.

C'est en 2003 que nous avons décidé d'apporter notre contribution au choix d'un tracé.

Pour cela nous avons étudié en détail ceux qui avaient été proposés en 1995.

Nous sommes arrivés rapidement à la conclusion que le tracé géographiquement représenté aujourd'hui par le tracé rouge N1,C1,S1, j'insiste bien sur **géographiquement**, était le seul qui associait l'efficacité économique c'est-à-dire le besoin d'accès aux zones d'emploi, critère d'une de nos trois composantes, **les entreprises**, un désengorgement réel du réseau secondaire, donc une diminution globale de l'émission de polluants atmosphériques et le soulagement des populations situées sur celui-ci, ce qui est réclamé par la deuxième composante, **les riverains**, enfin, la sauvegarde de notre patrimoine vital, le poumon vert de la région, la forêt commune à Saint-Germain, Poissy, Achères, Conflans, Maisons-Laffitte, Le

Mesnil-le-Roi, Le Pecq et privilège inestimable de toute la région, réclamé par notre troisième composante, **les défenseurs de l'environnement**.

Nous avons voulu savoir pourquoi ce tracé avait engendré autant de polémique et avait été repoussé à trois reprises depuis 1992 alors que les emprises de terrains avaient déjà été réservées et inscrites officiellement dans les schémas directeurs de la région au moins depuis 1976 et qu'il figurait bien auparavant depuis 1965, c'est-à-dire plus de quarante ans dans les projets d'aménagement du territoire.

A l'origine le projet Villexpress, s'il empruntait le fameux tracé historique et sa bande théoriquement inconstructible depuis une vingtaine d'années, ne présentait

- ∞ aucun aménagement de protection des riverains immédiats ou un peu plus lointains,
 - ni au point de vue acoustique,
 - ni pour les émanations de gaz ou de particules,
 - ni sur le plan visuel,
- ∞ aucun aménagement paysager,
- ∞ pratiquement aucun enfouissement ni aucun passage souterrain, seulement une réalisation au niveau du terrain naturel, en remblais, et en franchissement aérien.

Il est tout à fait logique et nous aurions fait pareil, que les habitants se soient alors constitués en association pour s'élever contre cette atteinte à leur cadre de vie. Peu de temps auparavant les habitants de Saint-Germain, avec leur maire en tête, s'étaient également élevés contre les saccages que le projet initial de l'A 14 allait entraîner.

. Tant mieux aujourd'hui si leur combat a permis qu'un nouveau projet soit conçu qui intégrait **sur le même emplacement géographique et uniquement géographique**, un projet

- ∞ tout à fait différent sur le plan technique,
- ∞ beaucoup plus élaboré,
- ∞ et qui bénéficiait des enseignements de la réalisation de l'A 14, reconnu encore aujourd'hui comme une très belle réussite environnementale.

Au lieu de 80 % en surface ou en remblai, c'est-à-dire au dessus du niveau de terrain naturel, c'est un nouveau projet avec plus de 70 % en déblai, en tranchée couverte ou en tunnel qui était soumis à concertation et finalement retenu en 1996 suite aux doléances présentées par le COPRA.

Le projet était bien en fait totalement différent et le coût également de **1 milliard 800 millions de francs à 4 milliards 600 millions de Francs.**

Pour donner entière satisfaction aux opposants au projet qui ne voulaient pas céder, le ministre avant de signer officiellement avait consenti **une rallonge de 750 millions** pour des améliorations supplémentaires ce **qui portait le coût définitif envisagé à 5 milliards 350 millions de Francs** soit une augmentation justifiée et bienvenue de 200 % du prix ou tout simplement **un prix d'origine multiplié par 3, exclusivement dans le but d'améliorer l'environnement, et le bien être des riverains.**

Bravo pour cette victoire qui aurait du se concrétiser alors moyennant quelques retouches lors de l'enquête publique.

Depuis l'acharnement de quelques uns qui n'ont pas voulu reconnaître ces avancées, alors inédites en matière de mesures de protection dans le domaine de l'infrastructure routière, a fait remettre le dossier aux oubliettes par un état laxiste.

Aujourd'hui, on nous dit que ce projet, fruit d'une concertation de plusieurs années, d'études encore plus complètes et amélioré pour être présenté pendant cette nouvelle concertation, est soi disant à mettre au panier car il a des opposants.

Tous les projets ont et auront toujours des opposants et la devise aujourd'hui semble être : ne faisons rien plutôt que de déplaire à quelques uns.

Alors que la concertation portait seulement à l'origine sur le choix entre cinq tracé ou une mixité de ceux-ci, **la CPDP souhaite arriver aujourd'hui à un compromis sur un nouveau tracé.** Pour cela le Comité PROFILE a essayé de résoudre l'énigme d'une autoroute assurant toujours ses fonctions essentielles :

1. Etre située à environ 25 Km de Paris,
2. Desservant les bassins d'emploi
3. Respectant au maximum l'homme et la nature
4. Techniquement et économiquement réalisable
5. Véritable solution pour soulager les voiries locales et les traversées urbaines

Nous avons retenu de la concertation les éléments suivants :

1. que le tronçon N1 semble faire à peu près consensus dans le Val d'Oise, aussi conservons le.
2. que les tronçons C1 et S1 malgré toutes les protections envisagées sont refusés par les communes de Maurecourt, Chanteloup, Andrésy, Conflans, certains habitants de Carrières-sur-Seine, par les habitants de l'Ile des Mignaux dans la commune de Poissy, enfin par la commune d'Orgeval.
3. que l'impossibilité de passer en tranchée couverte ou en tunnel sous la colline de l'Hautil n'en serait pas une, comme nous l'a confirmé le maître d'ouvrage
4. que la ville d'Orgeval souhaiterait un échangeur entre la D 154 et l'autoroute A 13, pour éviter un flux de circulation sur la N 13.

La solution proposée à l'étude, puisqu'on ne pourra satisfaire tout le monde aurait l'avantage de donner satisfaction à Andrésy, à Chanteloup, à l'Ile des Mignaux, à Orgeval en aménageant le mieux possible (tranchées couvertes, tunnel, voie en déblai) le tracé présenté qui utiliserait une partie de la D1, le pont de Triel et la D154.

Elle aurait l'avantage d'éviter de réaliser

- _ des tranchées couvertes à proximité des Charvaux, entre Chanteloup et Andrésy, à Carrières-sur-Seine,
- _ le viaduc des Mignaux,
- _ le tunnel de Poissy
- _ et le paquet de nouilles, comme certains l'appellent, constitué par les échangeurs à l'est d'Orgeval.

Grâce au pont qui doit être réalisé par le Conseil Général à Achères et sa liaison avec le pont de Triel, elle permettrait de desservir la future plateforme portuaire d'Achères et le pôle industriel d'Achères – Poissy.

Plus au nord elle servirait d'amorce de rocade V88 à Cergy qui se fera dans de moins bonnes conditions pour Maurecourt si elle se réalise en dehors de l'enquête publique sur l'A 104.

Certes, cette solution présente certains inconvénients par rapport au projet initial auquel nous restons attaché, mais elle pourrait être une solution de compromis qui nous paraît digne d'être examinée.

Avant de terminer, je voudrais ajouter deux mots sur les tronçons S2 et S3 (sud des tracés bleu et noir) qui seront encore plus néfastes aux communes de Saint-Germain, Le Pecq, Port-Marly, Marly, Louveciennes que la situation actuelle déjà catastrophique, car le flux de véhicules n'ira pas faire une boucle entre 8 et 10 kilomètres supplémentaires pour rejoindre Rocquencourt en venant du nord ou vice versa. En venant du nord, il prendra le dernier échangeur possible soit avec la D 308, soit avec la D 190 pour rejoindre la N 184 et la N 186 et gagner Rocquencourt en effectuant **2 fois moins de kilomètres**.

Un dernier mot sur **le projet « Gérondeau »** qui ne remplit pas sa fonction d'épine dorsale structurante de la région car son tunnel d'Eragny entre autre, ne permettrait pas d'échange correct avec Cergy, sans parler d'autres inconvénients déjà évoqués pour le tracé vert dans sa partie centrale (C2) et sud (S1).

Merci de votre attention