

« MILIEUX NATURELS ET PAYSAGES »

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUX, Président
Mme Sophie ALLAIN, M. Yves DESROUSSEAU, Mme Galiène COHU, M. Alain MECHINEAU

MAITRES D'OUVRAGE :

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

INTERVENANTS :

M. JEAN-PIERRE HOULLEMARE, MAIRE DE TRIEL SUR SEINE :2

MILIEUX NATURELS ET PAYSAGES6

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN & BLEUZE :7

MME CATHERINE BLEUZE, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN & BLEUZE :7

M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GÉNÉRAL
D'ÉCOSPHÈRE :8

LES VALLÉES, LES ÉTANGS, LES ÎLES.....9

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :9

M. VIOLLET MICHEL, PAYSAGISTE DPLG, PROFESSEUR, RESPONSABLE D'ÉTUDES À
L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DU PAYSAGE DE VERSAILLES :11

MME ÉVELYNE MONVOISIN, SPIM POISSY :12

MME ANNE VERBRACKEN, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :14

THÉOTIM, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :15

M. MARC BENOIT, HERBLAY :15

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 :15

M. DOMINIQUE BERNSTEIN16

M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GÉNÉRAL
D'ÉCOSPHÈRE :16

M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRÉSIDENT DU CIRENA :
.....17

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :17

M. MARC KOMPALITCH, ANDRÉSY :18

MME PARAVY, CO.P.R.A. CARRIÈRES-SOUS-POISSY :23

M. PHILIPPE PAILLET, TRIEL SUR SEINE :23

M. SINGUIN, MEULAN, VICE-PRÉSIDENT DU SYNDICAT GÉNÉRAL DE L'AUTOMOBILE
.....24

M. MICHEL AGNOLA, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :24

M. MICHEL MONVOISIN, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :25

M. GARREC, DIRECTEUR LABORATOIRE DE POLLUTION ATMOSPHÈRE INRA

NANCY :25

M. CLAUDE LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT27

LES PAYSAGES URBAINS.....28

| | |
|---|----|
| <u>M. CHRISTOPHE NOYE, PAYSAGISTE :</u> | 28 |
| <u>M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :</u> | 29 |
| <u>M. VIOLLET MICHEL, PAYSAGISTE DPLG, PROFESSEUR, RESPONSABLE D'ÉTUDES À L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DU PAYSAGE DE VERSAILLES :</u> | 29 |
| <u>M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 :</u> | 30 |
| <u>M. CLAUDE NAY, CHANTELOUP-LES-VIGNES :</u> | 30 |
| <u>MME MARILYNE CHIVÉ, CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u> | 30 |
| <u>M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT À MAURECOURT, CHARGÉ DE L'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT :</u> | 31 |
| <u>M. BEE, ÉRAGNY :</u> | 31 |
| <u>MME MARIE-HÉLÈNE LOPEZ-JOLLIVET, CONSEILLÈRE GÉNÉRALE DE TRIEL ET MAIRE DE VERNOUILLET :</u> | 33 |

LES ESPACES BOISÉS ET FORESTIERS.....33

| | |
|--|----|
| <u>M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GÉNÉRAL D'ÉCOSPHÈRE :</u> | 34 |
| <u>M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :</u> | 36 |
| <u>M. PIERRE-CLAUDE MORIN, CHEF SERVICE FORÊT ET DU BOIS, DIRECTION RÉGIONALE DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORÊT, ÎLE-DE-FRANCE :</u> | 36 |
| <u>M. PIERRE-EMILE RENARD, PRÉSIDENT DES AMIS DE LA FORÊT :</u> | 39 |
| <u>M. PIERRE-OLIVIER SAINSON, RESPONSABLE SERVICE FONCIER ET IMMOBILIER, DIRECTION TERRITORIALE ÎLE-DE-FRANCE NO, ONF :</u> | 41 |
| <u>M. MATUSSECHE, CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u> | 42 |
| <u>M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRÉSY :</u> | 42 |
| <u>MME GENEVIÈVE ALEXANDRE :</u> | 42 |
| <u>MME MONIQUE DUMONT, SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :</u> | 42 |
| <u>M. LAVENU, COLLECTIF DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :</u> | 42 |
| <u>M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT MAURECOURT :</u> | 43 |
| <u>MME MARILYNE CHIVÉ, CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u> | 43 |
| <u>M. SINGUIN, MEULAN :</u> | 44 |
| <u>MME FABIENNE LANZA, POISSY :</u> | 44 |
| <u>M. MICHEL MONVOISIN, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :</u> | 45 |

LES PLAINES ET LES PAYSAGES OUVERTS.....46

| | |
|--|----|
| <u>M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GÉNÉRAL D'ÉCOSPHÈRE :</u> | 46 |
| <u>M. PIERRE-CLAUDE MORIN, CHEF SERVICE FORÊT ET DU BOIS, DIRECTION RÉGIONALE DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORÊT, ÎLE-DE-FRANCE :</u> | 47 |
| <u>MME GENEVIÈVE ALEXANDRE :</u> | 48 |
| <u>M. CLAUDE LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT :</u> | 48 |

La séance est ouverte à 20 h 50, 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 :

Bonsoir à toutes et à tous, et bienvenue dans cette réunion thématique. Puisque nous sommes à Triel, il appartient évidemment à Monsieur le Maire de souhaiter la bienvenue au débat public et d'ouvrir cette séance.

M. JEAN-PIERRE HOULLEMARE, MAIRE DE TRIEL SUR SEINE :

Je ne sais si c'est la concurrence du soleil, mais j'ai l'impression que l'on est moins nombreux qu'à Cergy notamment. C'est déjà ancien, mais on a tous en mémoire encore le son des trompettes.

Effectivement, Monsieur le Président, je vous souhaite à toutes et tous la bienvenue.

Pourquoi Triel ce soir ?

Je ne sais pas qui a présidé au choix de ce lieu de réunion thématique.

Est-ce le fait que nous parlons d'infrastructure et que l'une des dernières infrastructures qui compte dans le département des Yvelines est le pont de Triel, qui a été ouvert en 2003. C'est l'un des éléments structurants du maillage départemental de nos voiries.

Est-ce aussi la vocation environnementale de Triel ? Je ne sais pas, mais en ce qui me concerne je suis ravi de vous accueillir tous ce soir pour ce thème, qui est tourné vers les paysages, les enjeux environnementaux.

Triel, comme beaucoup d'autres communes, a de forts enjeux que l'on peut d'ailleurs voir sur la carte que les services ont établie pour l'occasion.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour vous donner, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les représentants de la Commission Particulière, la position de l'équipe de Triel.

Pourquoi sommes-nous pour le bouclage ?

Il faut que cette liaison importante soit dans le fuseau Sud-Est, car c'est le réseau le plus rapide. Le réseau actuel est saturé, et nous en avons tous la preuve tous les jours, bien évidemment aux heures de pointe.

Pour aller de Triel à Poissy, on roule quasiment au pas entre Triel et Carrières-sous-Poissy. Nous sommes complètement saturés et nous avons besoin de ces infrastructures pour le développement économique.

Le développement économique, ce n'est pas le développement à tout prix, mais c'est tout simplement pour rapprocher l'activité de l'habitat. Je voudrais rappeler à tous que le ratio que l'on appelle habitat/emploi est un ratio dans ce secteur à 0,30, c'est-à-dire qu'il n'y a que 3 actifs sur 10 qui travaillent dans le secteur ; c'est un coefficient de zone rurale.

Voilà pourquoi nous sommes pour ce bouclage. Nous sommes aussi contre le tracé historique. Nous voyons « rouge » quand on nous parle de ce tracé, et ce n'est pas parce que nous sommes concernés, mais que nous sommes solidaires de toutes les

populations concernées par ce tracé, qui a pu avoir sa justification il y a 40 ans, mais qui ne l'a plus aujourd'hui.

Nous sommes solidaires aussi de ceux qui luttent contre l'inaction sur la protection des sites. Le passage prévu sur ce tracé rouge aura des répercussions absolument incalculables. Aujourd'hui, on les imagine ; demain, on les vivra pour le secteur de l'île des Migneaux, la Galiotte, Maurecourt et pour d'autres paysages du Val d'Oise.

Il faut toujours avoir en tête les effets secondaires des choix que nous faisons, et nous en avons un exemple à Triel avec les accès du nouveau pont, qui ont été tracés et qui ont coupé la ville en deux à un certain niveau.

Pourquoi sommes-nous pour ?

Nous sommes pour un tracé alternatif qui protège tout autant les hommes que la forêt. C'est bien de protéger les arbres, mais il faut d'abord protéger les habitants.

(Applaudissements)

Merci de partager cette idée, car elle est fondamentale. Il faut effectivement faire autant attention aux habitants qu'à tous les espaces que l'on peut estimer sensibles ou à protéger. La première des protections est destinée à la santé des habitants.

Cinq tracés sont proposés à la discussion par le Maître d'ouvrage. J'ai découvert un sixième tracé dans les cahiers d'acteurs, celui d'un spécialiste Monsieur GERONDEAU. Puis, un chevalier blanc vient de se découvrir et nous a lancé un septième tracé : le tracé blanc. C'est une solution nouvelle qui est intéressante.

Voilà pourquoi nous sommes pour ce travail sur les tracés.

Nous sommes aussi contre les solutions dégradées, certaines m'interpellent et me mettent très en colère. Nous nous battons contre la solution qui ferait passer le déchargement de Poissy par le pont de Triel que je viens de citer et par le pont d'Achères qui est à construire.

Il n'y a pas de report possible entre une infrastructure de dimension nationale (autoroutière) et une infrastructure de dimension départementale. Il ne faut pas confondre les voiries départementales et les voies nationales.

En conclusion, et pour faire court, nous sommes pour une solution qui oscillerait entre un bleu azuré et un blanc pur, pour une solution hybride car nous n'avons pas la science infuse. Nous ne savons pas, autant que les services de l'État qui ont travaillé et qui continueront à travailler, afin que la décision qui sera prise par le Ministre soit la bonne décision ou soit la moins mauvaise.

Je pense vraiment, et je fais appel à un message que nous avait passé Franck BOROIRA, quand il était encore Président du Conseil Général des Yvelines : « Comment voulez-vous que nous ne soyons pas saturés puisqu'il n'y a pas assez de mètres carrés de voiries pour accueillir toutes les voitures qui circulent dans ce secteur ? ».

Il faut faire la voirie, et ne pas avoir un sentiment de ne plus être à la mode. Nous sommes tous pour les transports alternatifs, pour les tangentiels ferrés. Je me bats pour que les liaisons avec notre ligne SNCF soient améliorées et renforcées.

Je suis pour le transport fluvial. Je vous rappelle qu'un pousseur qui pousse des barges sur la Seine remplace 500 camions. Nous sommes forcément pour ces solutions, mais celles-ci ne remplaceront jamais le bouclage ou le prolongement de la Francilienne (Appelez-le comme cela vous fera plaisir), en attendant de faire un véritable bouclage, nous sommes pour ce prolongement de la Francilienne.

Merci de votre attention.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur le Maire pour ce propos introductif qui démontre avec évidence que même si Triel n'est pas sur l'un des tracés proposés au débat, cela n'empêche pas d'avoir une position et des idées sur ce qu'il conviendrait de faire. Je vous remercie de vous être exprimé aussi clairement.

Mon propos introductif va être très bref, il consistera simplement à vous dire où l'on en est du débat public. Monsieur le Maire a évoqué précédemment une réunion inaugurale tenue à Pontoise qui se résume en un mot : 104 décibels, c'est-à-dire le bruit d'un avion qui décolle.

Au cours de cette réunion, une juxtaposition de prises de position, certes intéressante, nous a permis de savoir ce que chacun pensait, mais ce n'était pas à proprement parler un débat. C'est pourquoi nous nous sommes lancés dans une série de réunions de proximité, qui se sont progressivement étoffées, et finalement nous en avons tenu 19.

Au moins 9 000 personnes ont participé à ces débats. C'est une participation record pour un débat public.

Dans le même temps, nous avons enregistré 24 000 consultations de notre site Internet. Plus d'un millier de questions ont été posées et de nombreuses contributions sont arrivées. Donc, la participation du public à ce débat a été extraordinairement active, ce dont nous nous réjouissons bien entendu profondément.

Le mérite de ces réunions de proximité a été de voir sur le terrain ce que les gens pensaient des problèmes à résoudre, ce que pourrait éventuellement apporter une nouvelle infrastructure pour répondre à certaines de leurs préoccupations, mais aussi les difficultés rencontrées pour sa réalisation, si le territoire de ces communes venait à en être affecté.

J'insisterai très fortement sur le fait, et je vous en prie de m'excuser Monsieur le Maire, que s'il est normal que les élus aient eu le droit à la parole aussi le public au sens large a pu s'exprimer. Je compte bien entendu dans mon rapport final tenir le plus grand compte de ces expressions « non institutionnelles ».

Cela étant, nous avons aussi au cours de ces rencontres dégagé un certain nombre de problématiques, qu'il apparaissait souhaitable d'approfondir dans des réunions thématiques.

Nous avons déjà eu une première réunion thématique où l'on a réfléchi sur les fondements qui pouvaient justifier les besoins d'une nouvelle infrastructure ; c'est-à-dire pour simplifier le développement des populations et des emplois, et le souci que ces populations puissent accéder dans des conditions normales à leurs emplois, et que les principaux pôles de développement économique puissent échanger.

Cette première réunion nous a permis d'entendre le point de vue d'un certain nombre d'élus sur la façon dont ils voyaient l'aménagement du territoire, le développement de leur collectivité territoriale, et en quelque sorte conforter les prévisions que l'on pouvait faire sur les nécessités de répondre à des projets de développement économique sérieux pour cette zone du territoire.

Dans une deuxième réunion thématique, nous avons commencé à cerner les problèmes de bruit et les problèmes liés à l'eau, qu'il s'agisse du prélèvement de l'eau potable ou de la lutte contre les inondations (PPRI).

Dans une troisième réunion thématique, nous avons pu discuter des méthodes de prévisions du trafic et la question très importante, que vous avez évoquée il y a quelques instants Monsieur le Maire, que l'on a baptisée du terme général « intermodalité », c'est-à-dire des solutions autres que la route : le fleuve, le fer, les transports en commun. Je crois que nous avons bien fait le tour de ces questions.

Nous avons ce soir une autre réunion thématique qui va parler des questions que pose l'insertion d'un projet autoroutier dans le paysage, le cadre de vie et la protection de l'environnement.

J'insiste sur le fait que cette réunion ne sera pas spéculative, c'est-à-dire qu'on va l'illustrer par des exemples qui touchent les différentes hypothèses qu'on pourrait envisager pour la réalisation de cette autoroute.

Nous aurons ensuite une réunion au cours de laquelle nous approfondirons les questions de sécurité routière. Le Maître d'ouvrage estime que la réalisation d'une nouvelle autoroute en allégeant le trafic sur les routes nationales a un effet bénéfique sur l'accidentologie.

Aussi, nous approfondirons des questions de pollution atmosphérique, dont nous avons senti que c'était une question extrêmement sensible qui a conduit notamment à des prises de position assez radicales : pas d'autoroute dans des zones urbanisées.

Nous examinerons également les différents moyens de protection et le niveau de cette contrainte.

Enfin, dans une réunion qui aura lieu le 19 juin, et qui est assez attendue, nous confronterons les différents scénarios qui ont été d'abord proposés par le Maître d'ouvrage et d'autres qui sont venus en renfort introduire des idées nouvelles. Vous avez évoqué le tracé GERONDEAU ou le tracé du chevalier blanc. Mais, il y en a d'autres et comme je l'ai dit à certains moments, l'imagination prend le pouvoir.

Quel va être le point d'aboutissement de tout cela ? Ce sera le rapport que je vais faire pour que le décideur décide. S'il y a bien un message que j'ai reçu intégralement, c'est : « 40 ans, cela suffit et le temps est venu de dire si on fait quelque chose et comment on le fait ». On ne peut pas rester dans le flou indéfiniment, car cela pose des problèmes graves à tous ceux qui pensent : développement, aménagement du territoire.

Donc, nous proposerons des solutions claires, d'abord sur l'opportunité de faire quelque chose. Nous avons rassemblé suffisamment d'éléments pour bien poser le problème, et ensuite sur les solutions possibles.

Mon idée, in fine, dans le rapport de synthèse que j'esquisserai lors de la réunion du 6 juillet, consiste à présenter un petit nombre de solutions possibles, celles qui paraissent raisonnables. On ne va pas présenter des solutions à 5 milliards d'euros, même si elles sont très sympathiques.

Ce petit nombre de solutions possibles comportera des plus et des moins expliquant leurs avantages et leurs inconvénients.

Ainsi, j'espère que le décideur sera bien éclairé pour décider en fonction de l'intérêt général qu'il représente.

Je ne vais pas plus loin sur cette introduction. La réunion a été préparée en équipe par Galiène COHU et Yves DESROUSSEAUX. Galiène COHU va introduire les thèmes de notre réflexion de ce jour.

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Lorsque que nous avons pris en charge cette thématique « milieux naturels et paysages », nous nous sommes d'abord interrogés sur la signification des termes de la représentation que vous en avez : que vous soyez acteurs, metteurs en scène ou simplement spectateurs de la vie locale, et quelles en étaient vos attentes.

Au fil des réunions de proximité, vos préoccupations se sont exprimées face au changement que l'insertion d'une infrastructure pourrait apporter à votre environnement immédiat, et à votre cadre de vie actuel et futur.

Nous articulerons la soirée autour de quatre sujets, qui sont autant de type de territoires : les vallées, les étangs, les îles ; les paysages urbains ; les espaces boisés et forestiers ; les plaines.

Nous sommes là pour approfondir ces thèmes et répondre à vos questions. Pour ce faire, nous avons convié pour vous un certain nombre de spécialistes que je vais vous présenter :

Monsieur GARREC, spécialiste de la pollution sur milieu végétal et responsable du laboratoire des pollutions à l'INRA de Nancy, abordera particulièrement l'impact écologique.

Monsieur VIOLLET, paysagiste DPLG, professeur, responsable d'étude à l'École Nationale Supérieure des paysages de Versailles, interviendra plus spécialement sur les paysages et l'insertion de l'infrastructure, notamment dans les paysages urbains.

Monsieur MORIN, chef du service régional de la forêt et du bois d'Île-de-France de la DRIAF.

Monsieur SAINSON, direction territoriale Île-de-France Nord-Ouest ONF.

Interviendront plus spécifiquement en deuxième partie de soirée sur les espaces boisés et forestiers, et sur les plaines.

Nous nous sommes interrogés sur la signification des termes « milieux naturels et paysages ». Ce soir, nous aimerions avoir une approche plus scientifique de ces termes pour permettre de définir vraiment ce qu'est un enjeu écologique et une sensibilité paysagère.

Nous allons tout de suite donner la parole au Maître d'ouvrage pour qu'il nous précise cette approche nécessaire à la compréhension de la suite. Ensuite, nous aborderons le thème concernant les vallées.

MILIEUX NATURELS ET PAYSAGES

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

Bonsoir Mesdames et Messieurs, Éric DEBARLE, pour ceux qui ne me connaissent pas, je suis le responsable de ce projet à la Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France.

Elisabeth VANINI fait partie de l'équipe Maître d'ouvrage. Ce soir, nous sommes entourés par les deux bureaux d'études qui ont fait les études pour notre compte, de sensibilité paysagère et sur les effets sur la faune et la flore : M. SEVIN et Mme BLEUZE pour la partie paysage, et M. THAURONT pour la partie milieux naturels.

Je vais leur passer la parole, car ayant fait les études, ils sont les plus à même de vous expliquer comment cela s'est passé.

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN & BLEUZE :

Nous allons vous présenter des choses un peu générales au départ, qui nous ont permis de guider notre démarche au cours de l'étude, que nous avons menée pour le compte de M. DEBARLE.

Comment s'est constituée la démarche sur les éléments qu'ils nous semblaient importants et constitutifs de ce paysage ?

Il y a évidemment toute la géographie de ce site qui est assez exceptionnel avec sa traversée par la Seine et l'Oise.

Tous les éléments boisés sur tous les plateaux nous semblent importants et très constitutifs de tout ce territoire : plateau des Alluets, boisements de l'Hautil, boisements de l'Isle-Adam et la forêt de Saint-Germain-en-Laye, qui constituent à l'intérieur de ce territoire tous les horizons.

Quand on se promène à l'intérieur de ce grand espace, on est toujours environné par des grandes lignes d'horizon constituées de boisements importants.

Les coteaux sont des éléments très importants sur le paysage, des endroits de points de vue, qui permettent d'avoir des regards sur l'ensemble des vallées.

Pour l'instant, ces coteaux sont urbanisés mais ils ont quand même un potentiel végétal très fort, étant fortement boisés.

Et tout l'espace des plaines qui prolonge les courbes de la Seine et de l'Oise.

Nous nous sommes intéressés à la façon dont ce territoire s'est urbanisé et à l'implantation de l'homme. Nous allons vous montrer une carte un peu plus précise.

Au milieu de ces urbanisations, il reste des grands espaces ouverts importants, car ils délimitent des zones d'urbanisation. Ce sont des espaces de respiration entre les limites de l'agglomération parisienne, la ville de Cergy-Pontoise et des parties Nord sur l'Isle-Adam. Au milieu de cela, on trouve des grands espaces de plaines : la plaine de Pierrelaye, la plaine du Chapet et toute la plaine de Maurecourt, qui viennent donner des grandes respirations à l'intérieur de ce territoire.

Après, nous avons travaillé sur les différents tracés d'infrastructure. Il semblait difficile de les classer et les hiérarchiser. Il nous semblait plus important de ne pas détruire un tel territoire avec l'arrivée d'une infrastructure, mais de trouver les mesures compensatoires et d'insérer cet ouvrage en respectant ces grands éléments nés de la géographie : ces grandes lignes d'horizon et les grands boisements sur les grands horizons, ces coteaux qui sont encore pour l'instant très fortement boisés et maintenant urbanisés, et peut-être que ces infrastructures vont permettre de recomposer tout le tissu urbain mis en place.

C'était aussi la possibilité de pouvoir retrouver tout un travail de couture, de retravailler sur le tissu urbain et de venir améliorer cet ensemble.

Je passe la parole à Catherine BLEUZE qui va vous présenter la carte des sensibilités.

MME CATHERINE BLEUZE, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN & BLEUZE :

Nous avons défini les sensibilités notamment par rapport au mode d'occupation du sol. Dans notre étude, ces sensibilités avaient pour but de définir les mesures à prendre en compte selon le type d'organisation du territoire lors du projet de l'infrastructure.

En effet, nous considérons que dans une ville nous n'aurons pas les mêmes contraintes que dans un espace boisé ou dans une plaine.

C'est ainsi qu'on retrouve sur tout l'espace du territoire trois grandes sensibilités :

- Les espaces très sensibles.

Il s'agit des paysages rares et naturels. Comme rares, nous avons défini les espaces accrochés aux cours d'eau, notamment les îles et les étangs.

Nous y avons aussi classé les massifs forestiers, les paysages urbains et les bases de loisirs (peu touchées par les tracés).

- Les espaces sensibles.

Ce sont les paysages ouverts sous pression urbaine, donc les espaces tampons entre les grandes agglomérations, les PNR et les paysages ruraux.

- Les espaces peu sensibles.

Les paysages industriels, zones d'activités et paysages agricoles mités par l'urbanisation.

Ainsi, ces sensibilités nous ont permis de définir des types de préconisation selon ce mode d'occupation des sols.

M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GENERAL D'ÉCOSPHÈRE :

Nous avons travaillé plus spécifiquement sur les problématiques de milieux naturels : faune, flore, habitat naturel.

Dans cette première intervention, que je vais essayer de faire la plus courte possible, je vais vous présenter la façon dont nous avons travaillé, car c'est important que vous perceviez ce que l'on devait faire.

La première étape est simple, il faut inventorier et décrire (c'est la partie analyse des enjeux), mais une description en soi n'est pas suffisante pour aider un maître d'ouvrage ou une population à prendre une décision ; c'est pourquoi nous devons faire une forme de hiérarchisation.

Nous avons plusieurs façons de hiérarchiser, l'une d'entre elles est liée à la rareté des espèces que l'on peut trouver. C'est souvent la traduction de l'évolution de certaines activités humaines, car une partie de ces espèces est liée aux activités présentes ou passées.

Je ne vous détaillerai pas trop les deux autres points, que l'on reverra plus tard dans la soirée, sur les aspects thématiques, mais il est clair que l'on doit se poser des questions a priori sur l'impact d'une telle infrastructure et sur la façon dont on peut généralement chercher à réduire, à résorber ou à compenser un certain nombre de problématiques.

La deuxième étape de travail : faire un certain nombre de recherches biographiques, d'enquêtes ; par exemple, les fédérations de chasse qui peuvent apporter des informations importantes et utiles sur les déplacements de la grande faune, qui créent des risques de collision avec les voitures.

Nous avons fait des prospections de terrain sur un certain nombre de secteurs méconnus. L'image que l'on a du territoire sur la base de ce qui est connu et sur la base d'étude spécifique réalisée au droit des variantes n'est pas la même.

Tout cela est synthétisé en essayant de définir des niveaux de valeurs. Je ne vais pas rentrer dans les détails, mais des niveaux de valeurs sont liés à la reconnaissance par la société (espaces protégés) ou la reconnaissance scientifique (zones d'inventaire). Des niveaux de valeurs sont liés aux découvertes que l'on fait sur certaines espèces

végétales ou animales, qui sont plus ou moins rares, et qui apportent une cotation différente aux différents espaces.

Enfin, il y a la notion de corridor écologique, c'est-à-dire les capacités de déplacement en particulier de la grande faune, et plus généralement surtout avec les notions de réchauffement climatique, mais aussi la capacité pour les habitats naturels d'évoluer et de se transformer. Cela permet d'élaborer quatre niveaux.

Nous allons présenter deux cartes. La première, que vous avez, correspond à la carte des enjeux écologiques connus, c'est-à-dire qui étaient d'ores et déjà déterminés avant que nous n'intervenions sur le terrain à travers les inventaires scientifiques par exemple.

Nous n'avons pas de zone dite exceptionnelle, et on peut le comprendre car on n'a pas un jugement de valeur lié simplement au secteur local ; c'est le même jugement de valeur que l'on porte sur la France entière. On ne peut peut-être pas comparer le secteur d'études avec le Parc National des Écrins ou la Camargue. On n'a pas de site exceptionnel.

En rentrant dans le détail des tracés, on trouve un certain nombre de secteurs sur lesquels il y a une forte sensibilité liée à tel ou tel élément patrimonial que l'on a pu trouver.

Ce sont les éléments thématiques dont on donnera les détails.

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je vous remercie et j'aimerais maintenant que nous rentrions directement dans le vif du sujet et dans les thèmes présentés en introduction.

LES VALLEES, LES ETANGS, LES ILES

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Quels sont les enjeux écologiques et paysagers que vous avez analysés sur ces sites plus particulièrement ?

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :

Nous sommes sur des paysages très sensibles. Pour l'instant, ce sont des espaces peu protégés. On le verra sur toutes les rives de la Seine. Très peu de zones ont des protections particulières.

Ce sont des paysages très constitutifs : les coteaux, les grandes vues et toutes les rives qui sont importantes et intéressantes en termes d'écologie, de faune et de flore.

Notre sensibilité a évolué sur ces zones. Avant, on était relativement sensible sur des grandes entités de paysage : boisements, forêts. De plus en plus, on porte de l'intérêt à ces zones où les chemins de halage ont été souvent reconstitués, sur lesquels on vient se promener. Ce sont des zones qui ont été aussi urbanisées, car on avait des points de vue très forts.

L'arrivée d'une infrastructure risque de venir perturber fortement les paysages. Tous les phénomènes de franchissement (ouvrages) vont être très importants, et dans le fait de venir interrompre les rives. Il nous semblait important de garder, quel que soit l'ouvrage, des continuités à l'intérieur des rives et que l'on puisse avoir, si des ponts étaient mis en place, des reculs importants le long des rives afin qu'il y ait des

circulations, qu'un corridor biologique puisse être établi, que toutes les circulations douces puissent être réalisées, et que la continuité de ces paysages se développe.

On a pris le cas des différents franchissements qui étaient pressentis par les différents tracés à l'intérieur de l'étude.

- Le franchissement du coteau de Poissy, de l'île des Migneaux et de l'étang des Galiottes.

On est sur un espace sensible à plusieurs titres. On est sur des espaces humides très larges : l'étang des Galiottes, l'île des Migneaux, le bras inférieur et le bras supérieur. Une reconquête a été réalisée avec la mise en place d'un chemin de halage, des pratiques en place et une urbanisation ancienne (châteaux et constructions plus récentes), un mitage avec des populations bien implantées à l'intérieur de tout cela. Ce paysage sur le coteau est remarquable avec des horizons très boisés.

Si un ouvrage doit passer à cet endroit-là, il doit permettre au paysage de continuer et aux pratiques de pouvoir exister. En termes de paysage, il nous semblait important de ne pas venir écorner le haut du coteau, c'est-à-dire que l'on ne vienne pas déboiser fortement la partie supérieure du coteau.

On préconisait des solutions en tunnel, c'est-à-dire qu'on arriverait à mi-hauteur, ou des solutions sur lesquelles on viendrait porter toute son attention à la façon de venir se poser sur le coteau.

Un franchissement très large avec la nécessité d'avoir sur les bords des rives des emprises assez grandes, au minimum 30 ou 40 mètres. On a la possibilité de retrouver l'ensemble de ces continuités et de minimiser l'impact des piles sur ces ouvrages.

Ces ouvrages d'art nécessitent aussi pour révéler le paysage d'être dessinés, et donnent lieu à des concours d'architectes, afin de pouvoir en contrôler complètement le dessein en dehors de toute contrainte, c'est-à-dire essayer de favoriser son intégration.

- Le franchissement de la plaine de Maurecourt.

On a ces espaces ouverts qui donnent des continuités entre les plateaux et les rivières, qui viennent délimiter certaines zones d'urbanisation. Il nous semble important de les préserver à tout prix.

Si un ouvrage devait s'implanter, il faudrait retrouver sur une emprise relativement forte, un traitement en tunnel qui permettrait de retrouver des continuités pour tous types de circulation et pour le paysage, et après que l'on ait un franchissement relativement limité au-dessus de l'Oise, mais qui à chaque fois encore offre des reculs sur les piles des ouvrages suffisants afin de pouvoir rétablir l'ensemble de ces continuités.

- Le franchissement d'Achères.

On est sur une zone protégée (ZPPAUP). On est sur un coteau qui ne présente pas les mêmes caractéristiques que l'ensemble des autres coteaux. C'est un coteau moins boisé et on a un dénivelé moins fort. Par contre, on est entre des zones d'activités et des zones urbaines qui nous semblent importantes, sur lesquelles il faudrait pouvoir établir des liaisons.

Il nous semble nécessaire de pouvoir, si un ouvrage devait passer à cet endroit, l'accompagner par d'autres continuités que les continuités routières et autoroutières,

c'est-à-dire de pouvoir y aménager des passerelles permettant la circulation, le passage et la découverte des différents sites.

Les préconisations seraient les mêmes : minimiser le nombre de piles, retrouver des emprises le long des rives permettant aux usages et aux paysages de se déployer.

- Le franchissement de Conflans-Sainte-Honorine

Il y avait un double franchissement, soit sur l'actuel pont, soit un peu plus loin sur la boucle de Saint-Germain, les Gaillons. Il me semblait qu'on était, comme dans Maurecourt, sur des zones très importantes à préserver quant au débouché des espaces libres sur le coteau et sur la Seine.

Par ailleurs, des sites sont protégés, des zones sont intéressantes au niveau historique et archéologique.

On serait sur le même type de préoccupations que sur le coteau de Poissy.

Dans ce cas, on proposait de la même façon un ouvrage permettant de retrouver une emprise dégagée le long de la Seine et un ouvrage qui rentrerait à mi-coteau. On pourrait imaginer, surtout que pour l'instant on a une ouverture du paysage et dans les boisements, venir se poser directement sur la cote 60.

DANS LA SALLE : Et les carrières ?

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

On va vous donner la parole tout à l'heure. J'ai bonne mémoire de cette affaire.

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur VIOLLET, en matière de franchissement, a peut-être des compléments à apporter.

M. VIOLLET MICHEL, PAYSAGISTE DPLG, PROFESSEUR, RESPONSABLE D'ETUDES A L'ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DU PAYSAGE DE VERSAILLES :

Le paysage est un outil pour approcher ces problèmes d'insertion autoroutière. On peut l'utiliser comme un travail préalable pour donner des visions du possible d'un tracé. Il ne faut pas se focaliser sur un paysage figé et qui ne peut pas changer.

La formation des paysages est une succession de mécanismes et de processus, qui a conduit aux paysages actuels. Ces paysages ne cessent d'évoluer en fonction des utilisations, des pratiques et des usages.

Par ailleurs, le paysage est quelque chose où nos regards eux-mêmes changent. Il y a plus d'un siècle, on n'avait pas autant d'attention sur le Mont-Saint-Michel. On considérait que c'était quelque chose de très rébarbatif, car on y a fait une prison militaire, et ensuite on en a fait une prison. Il a fallu que quelques intellectuels éclairés comme Victor Hugo, Mérimée portent l'attention et écrivent sur ce paysage, en disant que c'était un site magnifique. Maintenant, ce paysage reçoit plusieurs millions de visiteurs.

Il faut replacer l'ouvrage autoroutier dans l'évolution de nos paysages. L'ouvrage autoroutier n'est pas forcément une nuisance ou une contrainte, mais il peut être un élément constitutif de ce paysage.

(Huées).

Pourquoi les ouvrages autoroutiers constituent-ils des éléments dans le paysage, qu'on le veuille ou non ?

Il change les rapports d'échelle, les continuités, les perceptions et les points de vue.

Il s'agit d'utiliser le paysage comme un outil pour voir comment on peut réduire les nuisances et trouver des opportunités pour les transformer.

Concernant les franchissements, les viaducs ou les ponts sont des éléments extrêmement intéressants pour la préservation des paysages.

(Huées).

En effet, ils décollent l'ouvrage routier du sol. Les franchissements libèrent des continuités, notamment en bordure de Seine, qui peuvent être très importantes.

Il me paraît essentiel de regarder d'une façon beaucoup plus précise comment ces ouvrages, en fonction de leur hauteur, de leur largeur, de leur longueur peuvent être des éléments qui préservent les paysages perchés au niveau du sol.

On peut prendre un certain nombre d'exemples. Il y a toujours eu des polémiques sur les ouvrages d'art. En fait, il s'agit réellement d'ouvrages d'art qui ont valorisé un certain nombre de régions.

Les ouvrages qui traversent la Seine ou la Loire reçoivent par année plusieurs milliers de visiteurs ; le viaduc de Millau également. Il a permis de résoudre un certain nombre de difficultés quant à la traversée des fleuves, et de préserver les paysages autour.

Il s'agit d'utiliser l'outil du paysage pour savoir comment on peut minimiser les nuisances et valoriser un certain nombre de territoires.

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

Je vois que la réflexion que vous présentez stimule les réactions. On va tout de suite donner la parole à la salle.

MME ÉVELYNE MONVOISIN, SPIM Poissy :

Plus qu'un long discours, je voudrais vous présenter quelques photos des bords de Seine. Le diaporama qui va se dérouler contient des photos prises depuis les chemins de halage de Poissy et Carrières-sous-Poissy, accessibles à tous et situés à moins de 500 mètres du projet. Donc, ils sont très impactés.

Nous tenons également à remercier Yann Artus BERTRAND qui nous permet avec plaisir d'utiliser ses photos aériennes de l'étang de la Galiotte.

(Présentation du diaporama)

Tout le monde s'accorde à dire que le site des bords de Seine à Poissy, composé des courbes de la Seine, des îles et de l'étang de la Galiotte est unique.

Les experts du dossier de la CNDP l'ont classé en espace rare à valeur écologique forte, faisant partie des lieux de vie les plus sensibles qui seraient détruits en cas de passage de la Francilienne. Ce terme a été employé dans les annexes.

Dans ce cas, vous citez en recommandation que le passage est non faisable. Ce site concentre toute la problématique actuelle du développement durable et de la préservation de la biodiversité.

Il est résiduel donc fragile et presque anachronique. Il est périurbain et il est donc menacé de façon constante par l'urbanisation. Il constitue un refuge pour la faune et la flore, et intègre des niches écologiques potentielles.

Le site des bords de Seine est à lui tout seul un condensé de patrimoines historiques avec son ancienne ferme, architectural avec ses maisons de villégiature, culturel avec les nombreux artistes qui y vivent, artisanal avec les constructions de bateaux, social

avec les jardins familiaux, touristique (marina, chemins de halage), et écologique. C'est une zone de nidification et il contient des espèces végétales protégées importantes.

C'est donc finalement une France en miniature.

Dans un monde économique stressé, il est important de donner la possibilité aux Franciliens de se ressourcer, de courir, de se promener dans des espaces accueillants, vivants et diversifiés. C'est aussi cela la qualité de la vie.

Les week-ends sont nos heures de pointe, les bords de Seine sont envahis par les vélos, les poussettes et les familles, les pêcheurs, les jardiniers, les peintres et les touristes, curieux de se promener au bord de l'eau et de voir passer les bateaux et les canoës.

Les bords de Seine cumulent le fait d'être à la fois un espace habité, un espace vert qu'on ne peut pas protéger comme les autres tronçons. Toute atteinte sera donc irréversible, et il n'y a aucune possibilité de compensation.

Personne ne pourra nous convaincre qu'un double viaduc de deux fois trois voies sera inodore, inaudible et transparent.

(Applaudissements).

Nous venons de formuler la semaine du développement durable, pendant laquelle les maîtres mots furent : prise de conscience, vivre autrement, préserver et respecter.

Vous ne pouvez pas aller à l'encontre de cette politique d'équilibre économique et environnemental.

Avec ceci, nous sommes au cœur des volontés des gouvernements actuels de préserver la biodiversité. Et à ce titre, je voudrais rappeler le cadre législatif et réglementaire que doit respecter maintenant tout projet d'urbanisation et d'équipement :

- La charte de l'environnement et son principe de précaution,
- L'application de la stratégie nationale de la biodiversité adoptée par plusieurs Ministères depuis 2004, qui intègre des plans d'actions précis pour stopper la perte de la diversité biologique.
- La récente loi sur l'eau et les milieux aquatiques oblige à protéger les zones humides.

Sur le plan régional, je vais également signaler la convention signée en juillet 2004 entre les Voies Navigables de France, le Port Autonome de Paris et le Conseil Général des Yvelines pour la mise en valeur de la Seine et de sa vallée.

Il stipule en son préambule que la vallée de la Seine est un élément essentiel du paysage des Yvelines.

Dans l'article premier de cette même convention : « Le maintien de l'identité paysagère du fleuve est un objectif à rechercher constamment, et un programme concerté de mise en valeur des sites sera élaboré pour améliorer la qualité paysagère des espaces et le fonctionnement des écosystèmes ».

Ce programme doit respecter la diversité des ambiances du fleuve. Ce projet d'autoroute est en complète contradiction avec cette convention.

Alors, prenez vos responsabilités et sachez que nous n'accepterons jamais une destruction de notre environnement. Si vous persistez dans cette voie, alors le bien-fondé de notre démarche ne pourra qu'alimenter des recours.

Nous ne voulons pas faire les frais des dysfonctionnements de la politique d'aménagement du territoire, de l'insuffisance des transports en commun, et de l'enfermement de certains élus locaux. Personne n'a pas pu nous démontrer le bien-fondé de cette autoroute en zone urbaine et un réel équilibre avantage/coût du projet.

Aidez-nous plutôt à mettre en valeur ce patrimoine et à améliorer la qualité de vie des Franciliens.

Ne détruisez pas les bords de Seine, l'étang de la Galiotte, l'île des Migneaux et l'île de la dérivation.

(Applaudissements).

Ce diaporama montre quelques vues de la colline de l'Hautil, autre problématique, qui nous permet de répondre au Comité PROFILE qui visiblement s'était égaré dans les méandres de la Seine et n'avait pas photographié les bons endroits.

(Applaudissements).

MME ANNE VERBRACKEN, ILE DES MIGNEAUX POISSY :

J'enchaîne en tant que chargée d'information culturelle, je défends votre patrimoine. J'ai donc tout intérêt à la boucler, mais dans le cas de l'île des Migneaux, je prendrai le risque qu'il faut pour dénoncer un projet qui manque totalement de maturité culturelle.

L'île des Migneaux est une île de France. Réalisez-vous bien ce que vous possédez là ? Le patrimoine de l'Ouest de Paris est envié par le monde entier. Si vous avez un minimum de formation culturelle, et je n'en doute pas, vous savez que les châteaux, les églises et les jardins ne sont pas classés au hasard. Leur classement répond à des règles très précises.

On ne peut ignorer, bafouer ces règles en déposant une autoroute en plein milieu de cette œuvre d'art. Qu'en dirait Le Nôtre ?

L'île des Migneaux est un des derniers témoins de l'impressionniste. On n'a pas le droit de se vanter dans le monde entier d'être le berceau de l'impressionnisme et en même temps rayer les îles qui en sont la preuve.

Allez-voir au Jardin des Plantes aussi, dans la galerie de l'évolution, vous y trouverez une maquette comparative des îles de l'île-de-France. L'île des Migneaux représente l'état pur de ce qu'était l'île St-Louis avant d'être construite.

Quant à ceux qui osent nous dire que nous sommes des privilégiés –et nous l'avons entendu- je vous dis « non, Messieurs, nous sommes tous sur le même pied, car dans un projet qui tourne en non-sens avec comme seul but le profit de l'essence, je préfère celui qui tient compte de mes cinq sens.

N'oubliez jamais que la culture est aussi à la base de votre économie. Avant de construire des ponts d'autoroutes, il est impératif de faire des ponts entre les gens.

Pour que les gens restent, il faut de l'aide. Les jeunes de Poissy ne quitteront peut-être pas la ville avant l'autoroute, mais en tout cas après.

Quand j'ai vu le tracé rouge, j'ai broyé du noir.

Quand j'ai vu le vert, j'ai eu une peur bleue.

L'île des Migneaux est le bijou de la Seine de Poissy. Encore faut-il être capable d'en reconnaître sa valeur. Je crois que vous êtes à la hauteur d'une réflexion dans ce sens.

Vous aurez compris que je défends cette île envers et contre tout, avec une vision bien au-delà du local. Je vous demande, Messieurs, de considérer cette île sur un plan national et international. C'est cela sa juste valeur.

Je demande à Théotim qui est un témoin de notre île d'intervenir maintenant pour tous les gamins de son âge.

DANS LA SALLE : Il y a bien d'autres îles !

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

Nous verrons aussi les autres tout à l'heure.

MME ANNE VERBRACKEN, ÎLE DES MIGNEAUX :

Il y a 65 îles au total en île-de-France. Pourquoi justement celle qui est habitée doit être tout à fait détruite ? Je suis désolée, mais ce n'est pas un projet de bon sens.

THEOTIM, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

Je me présente, je suis le copain de mes copains de l'île des Migneaux. Pourquoi voulez-vous mettre une autoroute, un pont devant nos yeux, du bruit dans nos oreilles et de la pollution dans nos veines ?

Nous, on n'en veut pas !

M. MARC BENOIT, HERBLAY :

On a parlé des étangs, des îles, des vallées mais pas des berges. Je suis complètement d'accord avec Madame.

Je voudrais parler des berges de Seine du côté d'Herblay, de Conflans, de la Frette sur Seine ; nous connaissons le même problème. Ces sites sont exceptionnels au niveau historique et de nombreux grands peintres impressionnistes qui les ont immortalisés.

Au niveau socioculturel, où de nombreux Franciliens et Franciliennes viennent s'y détendre et s'y oxygéner en marchant en famille ou en randonnée, en utilisant aussi bien des rollers ou des vélos que le fleuve (péniche, ski nautique, voile). Tout cela serait gâché par le passage bruyant et polluant d'une autoroute à proximité des berges de Conflans, d'Herblay et des autres villes environnantes.

Je voudrais parler de l'île d'Herblay qui s'étire sur plus de 11 Ha. Elle est inscrite à l'inventaire des sites, tout en faisant partie d'une ZNIEFF. Elle est située sur le passage du couloir de migration de l'Ouest parisien de nombreuses espèces d'oiseaux. De nombreuses espèces animales protégées y vivent en toute tranquillité pour s'y reposer et s'y perpétuer.

Imaginez une deux fois trois voies, et son flux de véhicules bruyants et fumants passant au-dessus de leurs pauvres petites têtes apeurées. A coup sûr, l'île ne serait plus qu'un désert animalier.

Merci de votre attention.

(Applaudissements).

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 :

A l'orée de ce que je viens d'entendre émanant de la tribune et à la suite de ce qui vient de se dire dans la salle, je voudrais simplement vous lire deux petites choses. Au dernier sommet de la terre, cela a été dit lors des précédentes réunions, mais il est bon de le répéter, le Président de la République, Monsieur Jacques CHIRAC affirma : « Nous sommes les premières générations conscientes des menaces qui

pèsent sur notre planète, la première, et nous sommes aussi probablement la dernière en mesure d'empêcher l'irréversible ».

J'ai eu l'occasion de rencontrer en son temps Monsieur Pierre BEDIER, Président du Conseil Général des Yvelines qui m'a fait parvenir cette lettre :

« *Monsieur le Président,*

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'important dossier du projet A184 concernant le bouclage de la Francilienne entre Orgeval et Pierrelaye. Vous le savez, toutes les questions liées à la qualité de vie de nos concitoyens, ainsi que la protection de l'environnement font partie de mes préoccupations constantes.

Par ailleurs, connaissant l'engagement du collectif que vous présidez, j'inviterai le prochain gouvernement, et tout particulièrement le chef de celui-ci, en étroite liaison avec le Ministre des Transport,s à exercer une toute particulière vigilance sur ce dossier.

Il conviendra en particulier d'engager les concertations nécessaires afin de tout mettre en œuvre pour veiller au respect du bien-être des riverains de cette infrastructure.

De la même manière, les crédits nécessaires devront être assurés en vue de procéder aux aménagements qui permettront de minimiser les nuisances et de respecter l'environnement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien cordialement.

Jacques CHIRAC ».

M. DOMINIQUE BERNSTEIN,

J'ai remarqué une chose sur les deux cartes distribuées à l'entrée concernant la valeur paysagère. Ce qui entoure l'île des Migneaux, l'étang de la Galiotte : valeur paysagère faible, alors qu'à la page précédente, on a : paysages rares et naturels. J'aimerais avoir une réponse.

Je voudrais adresser une remarque à Monsieur le Professeur du paysage. Il nous a dit que les paysages étaient nos outils. Comme outils, je connais les marteaux, les tenailles. Quand on casse un outil, on le répare, mais un paysage n'est pas un outil, car si on le casse, on ne peut pas le réparer. C'est quelque chose de vivant, avec lequel il faut rentrer en dialogue. Donc, ce n'est pas un outil Monsieur le Professeur.

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN & BLEUZE :

Vous avez deux analyses, l'analyse paysagère sur laquelle nous faisons apparaître le fait que nous sommes sur des paysages rares et naturels très sensibles, et par ailleurs il y a une valeur écologique.

M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GENERAL D'ÉCOSPHÈRE :

Effectivement, sur cette carte, la valeur est inscrite en faible, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y ait pas une belle nature ordinaire qui puisse avoir une fonction sociale.

Nous utilisons un certain nombre de critères liés à la rareté des milieux naturels, à la rareté des espèces végétales présentes. A ce stade de l'étude, il n'y a pas d'éléments du patrimoine naturel qui m'amène à le classer de façon forte. Cela ne signifie pas que la nature ordinaire ne soit pas belle, comme l'a montré les photos de Madame tout à l'heure, et ce n'est pas d'autres types de valeur.

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

Y a-t-il d'autres interventions sur la dimension paysage ?

M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRESIDENT DU CIRENA :

Je voulais poser une question au responsable des paysages. Depuis des semaines, ces réunions se déroulent. Très tôt, nous avons évoqué le problème qui avait été oublié, à savoir les carrières d'Herblay.

Je suis surpris qu'après des semaines et des semaines de déroulement de ces réunions, on ait un responsable des paysages qui nous propose un chef-d'œuvre qui va formidablement s'intégrer dans le paysage au niveau du tracé bleu pour traverser la Seine, et qui rentre directement dans les carrières d'Herblay.

Il faut complètement revoir votre étude, Monsieur, en considérant qu'entre Conflans et Herblay, il existe des carrières qui rentrent profondément à l'intérieur des terres. Il me semble difficile de proposer un ouvrage qui rentre directement dans ces carrières.

Merci d'en tenir compte et de revoir votre étude.

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

C'est en effet quelque chose que nous avons bien vu.

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

On connaissait l'existence des carrières d'Herblay. Par contre, à l'époque où le dossier a été rédigé, on n'en connaissait pas la valeur patrimoniale. La réunion de proximité d'Herblay a permis de vraiment bien faire le point.

Depuis la réunion d'Herblay, comme nous nous y étions engagés, nous avons regardé si nous pouvions, au cas où le tracé bleu serait retenu, trouver un tracé qui évite ces carrières et qui soit légèrement décalé.

Ceux qui ont participé à la réunion thématique du 30 mai ont vu que dans le tableau des variantes chiffrées, pour lesquelles nous avons vérifié la faisabilité, il y avait une variante pour ce tracé bleu qui induisait certes une plus-value mais qui techniquement était faisable, et qui permettait d'éviter les carrières d'Herblay, en passant un peu plus à l'Est.

Lors de la réunion sur les tracés, on pourra envoyer la diapositive montrant le nouveau tracé prenant en compte ces carrières et ne remettant pas en cause notamment la visite possible.

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

Nous y reviendrons, mais il est clair que même au prix d'un certain surcoût, si l'on empruntait ce tracé, on ne passerait pas par les carrières.

M. MARC BENOIT, HERBLAY : Vous avez sous-estimé la largeur !

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

Nous nous sommes fait communiquer le plan des carrières par la ville d'Herblay. Sur la base de ce plan ainsi que le livre édité sur les carrières, nous avons fait le nouveau tracé.

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :

Je me permets de rejoindre les deux interventions sur l'île des Migneaux. Avec cette A104, nous sommes dans « La Seine d'île en île : la chronique d'un massacre annoncé ».

Je ne vois pas très bien comment on peut valoriser des sites aussi précieux et aussi rares avec « des ouvrages d'art ». L'île des oiseaux à Herblay est miraculeusement préservée. C'est un site classé, une ZNIEFF de type 1, qui n'est absolument pas urbanisé.

Je vais vous inviter à voyager à travers le temps, et c'est ce qui me permettra d'appuyer ma question. Nous sommes en septembre 1889, Paul SIGNAC peint pour la femme de son ami Théo VAN RYSELBERGHE un tableau : « brume sur Herblay ». Ce tableau se trouve aujourd'hui au Musée d'Orsay.

Monsieur de LA ROCHEFOUCAULD décrivait ainsi ce tableau : « Dans ce couché de soleil à Herblay, la lumière fulgure, le vert des arbres à contre-jour sombre sous l'invasion du bleu, seule couleur qui triomphe à cette heure tardive ».

Ce soir, si vous étiez venus à Herblay sur l'île des oiseaux, vous auriez retrouvé ces mêmes couleurs et cette même lumière, car depuis 1889, ce site est miraculeusement préservé.

Comment pensez-vous justifier aux yeux de tous ces touristes japonais, russes qui viennent au Musée d'Orsay, et qui viennent voir les œuvres de nos plus grands peintres ce massacre ?

Comment allez-vous leur expliquer que vous avez valorisé ce site en y construisant une autoroute à deux fois deux voies ?

Ce site a été peint par les plus grands : Charles-François DAUBIGNY, Albert MARQUET, Maximilien LUCE, Paul CEZANNE. Il est intact. Qui nous donne le droit de le détruire aujourd'hui ?

C'est un lieu qui a tant de charme que les grands écrivains romantiques venaient s'y réfugier. J'ai une très belle lettre de Hortense ALLARD, la tendre amie de Monsieur de CHATEAUBRIAND, où elle parle du vent dans les branches des saules, du chant des colibris, du parfum des herbes marines : « Quand reviendrez-vous ? Cet endroit me fait penser à vos déserts d'Amérique ». C'était en août 1842.

On y retrouve toujours ces parfums et cette lumière. Comment allez-vous justifier cette destruction ?

Bien sûr, cela m'ennuierait beaucoup qu'une autoroute passe au bout de mon jardin. Mais, là, c'est pire, car cette autoroute détruit votre patrimoine, notre patrimoine : un jardin qui nous appartient tous. C'est un jardin qui appartient aussi à ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir un jardin.

Il est de notre devoir de transmettre ce patrimoine à nos enfants, comme nos parents nous l'ont légué. Comment pensez-vous valoriser de tels sites à travers des ouvrages d'art.

(Applaudissements)

M. MARC KOMPALITCH, ANDRESY :

Je vous remercie de me donner la parole. Je voulais compléter les interventions sur les îles et les berges, car je vais évoquer le Pont d'Achères et les rives d'Andrésy, le quai de l'écluse et l'île de la Dérivation.

Je suis moi-même riverain du quai de l'écluse à Andrésy. J'étais déjà intervenu lors de la réunion d'Achères pour alerter de l'impact calamiteux sur l'environnement et le paysage des berges de la Seine qu'aurait le franchissement de la Seine par le pont d'Achères qu'il soit autoroutier ou voie départementale.

Je tenais à reprendre la parole aujourd'hui, car c'est le sujet du jour. L'un des tracés, évoqué à plusieurs reprises au cours des débats et peut-être pas assez stigmatisé, à savoir le tracé vert dans sa portion C3, menace directement l'un des sites les mieux préservés de la Vallée de la Seine.

Le quai de l'écluse est à cheval sur les communes d'Andrésy et de Carrières-sous-Poissy. Face à cet ancien chemin de halage, nous avons l'île d'en bas qui est un milieu naturel non constructible. Dans le prolongement de cette île, séparée par un barrage, se situe l'île de la Dérivation, site résidentiel sur la commune de Carrières-sous-Poissy, relié à la berge par une passerelle prisonnière à hauteur de l'ancienne écluse.

Ce bras de Seine n'est plus emprunté par les péniches, mais il est le lieu d'activités nautiques diverses : aviron, canoë et bateau à moteur.

Je rappelle que le quai de l'écluse est classé zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager, comme évoqué par le Maître d'ouvrage. Il ne s'agit pas de l'île apparemment, mais du quai de l'écluse qui apparaît clairement sur la carte présentée.

Il figure bien sur cette carte, mais uniquement dans sa partie sur Andrésy. Cette création de ZPPAUP est faite à la demande de la commune. En toute logique, cette zone devrait être étendue à l'ensemble du quai de l'écluse, donc à la partie également sur la commune de Carrières-sous-Poissy. Cette zone protégée toucherait alors l'emplacement du pont proposé.

Pourquoi la commune de Carrières n'en a-t-elle pas fait la demande ?

Quand on sait les règles draconiennes et justifiées, par exemple sur les détails de façades de maisons (couleurs, aménagements) que suppose ce type de classement, n'y a-t-il pas une incohérence évidente à tolérer à la lisière d'une telle zone une infrastructure qui défigurerait autant ?

Le tracé C3 prévoit d'enjamber la Seine en extrémité nord de l'île de la Dérivation, à proximité du barrage.

On ne s'étendra pas sur la pollution atmosphérique, car ce n'est pas le sujet du jour.

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

Tout à fait.

M. MARC KOMPALITCH, ANDRESY :

Il faut savoir que des gens vivent à proximité immédiate, que ce soit sur le quai de l'écluse ou sur l'île de la Dérivation.

Concernant l'impact sur le paysage et le milieu naturel : il est hautement dévastateur tant sur le site des rives de la Seine, préservées jusqu'à présent, que sur le milieu végétal et la faune sauvage, qui s'est développée ces dernières années.

Les riverains du quai de l'écluse et de la l'île de la Dérivation ne seraient pas les seuls victimes de ce projet attentatoire à la santé et au cadre de vie. Ces lieux sont fréquentés les week-ends et jours fériés par de nombreux promeneurs à pieds ou en rollers, joggers, cyclistes...

Ce type d'impacts est-il pris en compte ?

Je tiens aussi à commenter le tracé proposé par la Fédération Française des Automobiles Club, présenté comme une sixième solution, pour éviter tout bouleversement majeur pour les habitants. En fait, il reprend le tracé vert dans sa portion C3 entre Achères et Orgeval, précédé au nord (et c'est sa seule originalité)

d'un tunnel de 6 km sous les communes d'Éragny et de Conflans-Sainte-Honorine, jusqu'à Achères, après avoir franchi la Seine en souterrain.

Ce projet en fait cumule les deux atteintes les plus graves aux paysages : le pont d'Achères enjambant l'île de la Dérivation et le pont viaduc sur l'île des Migneaux à Poissy.

Pour se rendre compte de visu de ces risques, j'invite (si ce n'est déjà fait) les membres de la Commission à se rendre sur ces lieux pour admirer les paysages.

Monsieur le Président, vous en appelez à l'imagination pour les tracés. Malheureusement, les contraintes sont si fortes dans la région où s'imbriquent zones urbanisées et sites naturels sensibles qu'aucun tracé ne pourrait réduire suffisamment les impacts encourus.

Si d'aventure, le projet de prolongement de la Francilienne était décidé (ce que je ne souhaite pas personnellement) la zone la moins touchée serait sans conteste la rive gauche de la Seine.

(Huées).

Et à défaut d'originalité, le souhait à exprimer est de privilégier au maximum les voies en souterrain.

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

Le Maître d'ouvrage souhaite-t-il apporter quelque précision aux deux interventions précédentes ?

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

Quelques précisions, mais surtout quelle démarche avons-nous adoptée ?

Les études notamment sur le paysage montrent bien que nous sommes dans un secteur qui est véritablement beau. Si plus de 90 % du territoire ont été classés en espaces très sensibles ou sensibles, ce n'est pas pour rien, mais nous sommes quand même là ce soir.

Pourquoi sommes-nous ici ce soir ? A un moment donné, l'État a considéré qu'il était opportun de réaliser une infrastructure routière dans ce secteur géographique. Où et comment faire passer cette route ?

Comme nous avons partout des paysages sensibles, il faut voir comment on peut arriver à le faire du mieux possible. Il ne s'agit pas de revenir à la situation aux alentours de 1880.

On constate que depuis une vingtaine d'années, les ponts construits ne sont plus du tout faits de la même manière. Avant, le principal objectif, quand il s'agissait de réaliser un pont, était de faire un calcul pour s'assurer de sa solidité et d'en maîtriser le coût.

On a un certain nombre de ponts qui ont à peu près tous le même profil. Le pont de Conflans existant est reproduit à de multiples exemplaires. La berge avant la construction du pont de Conflans était certainement beaucoup plus belle. Ceci étant, on mesure l'intérêt d'avoir pu bénéficier de ce pont.

Les ponts construits aujourd'hui, alors qu'au début c'étaient des ingénieurs (donc j'en parle d'autant plus que j'en suis un) qui uniquement dessinaient les ponts. Aujourd'hui, systématiquement on adjoint au bureau d'études des architectes spécialisés dans le dessin des ponts et des ouvrages d'art.

C'est ainsi que depuis ces dernières années, on voit des réalisations plutôt emblématiques et des ponts beaucoup plus beaux et beaucoup plus fins, qui s'intègrent nettement mieux dans le paysage.

Pour protéger les paysages, on pourrait systématiquement passer en souterrain, mais cela génère des problèmes de réalisation technique et un surcoût.

Le surcoût est admissible ou non en regard des effets sur le paysage, et c'est au cas par cas qu'on doit le mesurer.

On regarde si les solutions éventuelles sont faisables techniquement et si on peut les chiffrer. On a parlé des carrières d'Herblay, on a trouvé un nouveau tracé et on a pu chiffrer.

Nous avons regardé pour pratiquement tous les franchissements (Gaillon, la RN184), ceux prévus en pont transformés en souterrain représentent des sommes supérieures à 200 millions d'Euros.

Si l'on voulait réaliser un passage en dessous de la Seine à hauteur de l'île de la Dérivation, cela coûterait 250 millions d'Euros.

Il y a ces études sur le paysage, la faune et la flore pour bien mesurer les effets de chacun de ces ouvrages. Au risque que mes propos soient ressentis comme de la provocation, le panorama de l'étang des Galiottes, au cas où le tronçon S1 serait réalisé, en fonction des mesures d'accompagnement de réalisation d'ouvrages, serait amélioré.

Du bras de terre qui sépare l'île des Galiottes de la Seine, et en descendant au niveau des pavillons flottants, un premier paysage est vert. Ensuite, on voit les bâtiments de Carrières-sous-Poissy avec notamment le collège.

Les mesures d'insertion paysagère préconisées par notre bureau d'études, sur les trois quarts du passage au niveau de l'étang de la Galiotte, pour protéger la montée sur le viaduc, un merlon de terre est planté et masque les bâtiments de Carrières-sous-Poissy. Par ce biais, on peut avoir des améliorations du paysage.

On a cherché à mettre les ouvrages dans des secteurs où les effets soient les plus faibles possibles ou puissent être compensés.

On a souvent cité les 900 m du pont des Migneaux. Ceux qui habitent le secteur le savent bien, on ne verra jamais (sauf d'avion) un viaduc de 900 m. Ce viaduc est morcelé par le paysage, dont vous voyez des morceaux.

Du petit bras de Seine, sur le côté de l'île des Migneaux, on a une vision de l'éventuel viaduc sur une distance relativement courte. Quand il traverse l'île des Migneaux de l'emprise réservée, des arbres permettront également de masquer le pont. On continue ainsi à avoir une certaine séquence.

C'est à partir d'une opportunité de réaliser une route qu'on a regardé comment minimiser les impacts, voire valoriser le paysage.

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

Merci Monsieur DEBARLE, je sens que vous n'avez pas totalement convaincu, mais il était nécessaire de le dire.

MME ÉVELYNE MONVOISIN, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

Le franchissement de la Seine se fait par un viaduc qui franchit à la fois l'étang de la Galiotte, un grand bras de Seine qui nécessiterait dans le pire des cas un aménagement particulier. Vous avez ensuite une île habitée où il faudrait encore un

aménagement particulier, ensuite un petit bras de Seine où il faudrait un aménagement bucolique.

Je ne suis pas ingénieur des Ponts et Chaussées, mais je ne vois pas concrètement comment on peut à travers un même viaduc enchaîner des paysages si différents. Cela me paraît complètement illusoire.

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

On l'a bien vu sur les photos que vous avez passées tout à l'heure, vous avez très peu de profondeur de paysage.

Quand vous êtes le long des jardins familiaux, le long de la voie ferrée sur le petit bras de Seine, le viaduc va passer au niveau de la péniche qui a une sorte de mât. Compte tenu de la courbe de la Seine, vous voyez très peu de temps ce morceau de viaduc.

(Huées).

Sur l'île des Migneaux, une partie de route est droite pendant très longtemps. Ensuite, elle fait un premier virage avec une sorte de z, et le viaduc passe au niveau de ce z. Je ne vais pas vous dire qu'il est invisible, mais dans toute la partie rectiligne qui vient depuis l'entrée des Migneaux jusqu'au bout, le viaduc ne sera pas visible.

Une fois que vous aurez passé les deux virages, le viaduc ne sera plus visible non plus. C'est en cela qu'il y a plusieurs séquences pour regarder le viaduc.

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :

Vous citez toujours les impressionnistes, mais au moment où ils peignaient ces paysages, ils peignaient aussi les gares parisiennes.

Tout cela pour vous dire qu'on insiste sur le traitement de ces choses. Il est vrai que la lumière qui inonde les ouvrages, les paysages naturels et les paysages bâtis, est agréable.

Sans parler des tracés, on a placé les franchissements comme des choses, qui en termes de paysages, avaient le plus d'impacts. Il est évident qu'un franchissement est mieux que deux ou trois dans le paysage.

On a questionné sur les possibilités de passer en souterrain. Pour des raisons techniques, cela nous semblait difficile.

On avait aussi suggéré l'idée de recomposer, c'est-à-dire que la mise en place d'une telle infrastructure permet de recomposer à certains moments des territoires qui ont subi des agressions sur des ouvrages précédents.

Des ponts existent encore, et sur lesquels on aurait pu si possible techniquement arriver à supporter cette nouvelle infrastructure ;

MME ANNE VERBRACKEN, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

Vous faites des œuvres d'art des ponts. Je sors moi-même d'une école d'architecture, Monsieur DEBARLE, je pense que je sais ce qu'est un concours d'architecture.

Si les ponts deviennent en effet votre œuvre d'art, comment vous justifiez la destruction de tout l'art qui se fait en dessous de ce pont ?

Cet art existe, on a des artistes sur l'île des Migneaux, et ce sont eux qui font de l'art en ce moment. Alors arrêtez de détruire cet art-là pour le vôtre ?

MME PARAVY, CO.P.R.A. CARRIERES-SOUS-POISSY :

Nous allons tous remercier ce soir Monsieur Éric DEBARLE qui veut améliorer nos paysages, qui veut élargir nos horizons, qui veut cacher les immeubles de Carrières-sous-Poissy.

Il oublie le bruit sur ses belles photos et ses beaux dessins d'architecte. Ce n'est peut-être pas le sujet ce soir, mais j'aimerais insister car vous insistez lourdement sur l'aspect esthétique de ces ouvrages d'art. Vous nous avez promis 60 dB.

Dans le quartier près de l'étang de la Galiotte, on a 33 dB la nuit et 40 ou 45 dB le jour.

Qu'allez-vous faire de la santé des habitants ? Vous l'oubliez, Monsieur DEBARLE.

M. PHILIPPE PAILLET, TRIEL SUR SEINE :

Pourquoi ne parle-t-on que d'un tracé ? Cela veut dire que c'est déjà entériné, et sur les cinq tracés proposés, c'est le S1 qui sera retenu.

Passer sous la Seine coûte cher, et en prenant le tracé vert, on la traverse trois fois. On oublie complètement le tracé bleu qui passe sous la forêt de Saint-Germain. Y a-t-il des appuis importants pour cela ?

Si on fait toute une longueur en souterrain, on évitera deux ponts et continuer, et la faire entièrement souterraine.

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

Pour l'instant, on parle des vallées, des étangs et des îles. Donc, il est normal qu'on se préoccupe prioritairement des tracés sur lesquels il y a des îles. Cela ne signifie pas du tout qu'un tracé soit retenu.

(Mouvements divers)

Je vous le garantis absolument.

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :

Je voudrais poser une question à Monsieur SEVIN. Dans les annexes proposées au dossier, en termes d'étude de faisabilité au niveau des paysages, j'aimerais avoir votre confirmation. Vous avez bien écrit en parlant de la traversée de la Seine entre Herblay et Conflans : « Ce tronçon traverse une zone très sensible : paysages rares et une zone sensible : paysages ouverts à dominante agricole sous pression urbaine ».

Vous envisagez ensuite la hiérarchie de faisabilité sur les tronçons Nord, des plus respectueuses aux moins adaptées. Vous mettez en dernière position le tronçon qui doit traverser la Seine entre Herblay et Conflans : « Ce tronçon n'est pas envisageable sans destruction du site ». Ai-je bien lu le document ?

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :

Oui.

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :

Merci de confirmer. C'est pour les gens qui ont envie de faire traverser la Seine entre Herblay et Conflans. C'est dommage, cela leur appartient aussi.

MME ÉVELYNE MONVOISIN, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

P.27 du rapport : « passage non faisable sans détruire le site à l'exception d'un passage en tunnel » pour l'étang de la Galiotte, l'étang des Grésillons et îles de la Seine. On se demande comment on a pu passer après.

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :

Nous avons dû travailler avec des tracés et des préconisations, et nous avons fait des propositions de préconisations, celles qui vont ont été présentées tout à l'heure et dans ce premier dossier. Voilà pourquoi on était complètement radical pour le traitement.

M. SINQUIN, MEULAN, VICE-PRESIDENT DU SYNDICAT GENERAL DE L'AUTOMOBILE :

Je sais qu'il faut des bonnes routes et autoroutes, je ne me rends pas à Lyon ou à Bordeaux par les routes vicinales.

Les tunnels sont dangereux pour les interventions des services techniques, pour le matériel. Ils doivent être conçus avec beaucoup d'attention : hauteurs à respecter, éclairages performants...

J'étais pour le tracé rouge, et j'ai changé d'avis en optant pour le tracé violet, que l'on pourrait raccourcir en le rapprochant d'Auvers-sur-Oise.

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

Nous discuterons de la sécurité dans les tunnels lors de la réunion thématique sur la sécurité routière et sur les tracés le 19 juin.

THEOTIM, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

Si l'on met une autoroute à 4 voies dans une forêt, croyez-vous que les touristes vont venir ? On n'est pas bête, on va plutôt aller ailleurs, que venir voir une autoroute qui pollue et qui casse cet environnement. Réfléchissez un peu avant de mettre une autoroute n'importe où ?

M. MICHEL AGNOLA, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

Je voudrais réagir à l'intervention du Vice-président du Syndicat Général de l'Automobile. Je ne nie pas qu'il faille des routes et des autoroutes.

Le projet proposé a été très sérieusement étudié par la Commission Particulière du Débat Public. Cela m'amène à me poser des questions notamment sur l'objet de cette réunion paysagère.

C'est un trajet qui passe en C1, repasse par la Seine avec un pont (on commence par détruire les carrières d'Herblay), repasse vers Achères (on longe Achères et on va polluer tous les habitants d'Achères), repasse sur l'île de la Dérivation (on détruit un deuxième site), repasse par la plaine de Carrières et repasse sur l'île des Migneaux ;

Je me demande quel est l'objet de cette réunion, car on a considéré ce projet qui est foncièrement destructeur pour tout le paysage.

Lors de la première réunion du 8 mars dernier, on a parlé d'indépendance de la Commission Particulière du Débat Public. Où sont les experts dans cette tribune ?

Où sont les points de vue contradictoires qui font l'objet de tous débats ?

Une personne intervient au nom des paysages et fait preuve de prétentions, qui sans doute, aimerait être un futur MONET.

Sur l'île des Migneaux, l'autoroute passe à 20 m de haut et fait 40 m de large. Elle a un pilier dans le parc du relais de la jeunesse, dans lequel des milliers de jeunes passent chaque année. Je ne vois pas en quoi on va parler d'insertion dans le paysage ; c'est de la pure provocation, quelque design que l'on puisse imaginer à cette autoroute. Je ne parle pas des problèmes de pollution, dont on reparlera. Derrière tout cela, il y a des lois.

Je souhaite en tant que riverain qu'il y ait un vrai débat avec des expertises, des lois mises en avant et un tribunal jugera autrement.

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

Merci, dernière intervention sur cette question des paysages dans les vallées, les étangs et les îles.

M. MICHEL MONVOISIN, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

J'ai participé à l'élaboration de ce diaporama. Il faut y habiter toute l'année pour comprendre pourquoi tant de gens viennent visiter notre île. C'est un lieu tellement privilégié que tout le monde a envie d'aller sur l'île des Migneaux ou l'île d'Herblay. Le mot « île » fait rêver et on a tous besoin de rêve.

Même il y a 40 ans, je ne comprends pas qu'il y ait pu avoir un tracé dans un paysage rare et naturel.

Les photos ont été prises à différentes saisons. On aime prendre nos kayaks, car on ressent la nature. On est entouré de l'A13, des trains, etc. et quand on s'éloigne pour se réfugier dans cette fameuse île des pêcheurs, on est au calme. C'est le dernier endroit où l'on a la paix, et vous voulez mettre l'autoroute exactement à cet endroit.

Ces photos sont toutes prises à moins de 500 m de cette autoroute. Les hérons cendrés sont tout au fond de l'île des Migneaux, car depuis des décennies personne ne va dans cet endroit.

Le héron cendré est un oiseau extrêmement sensible. Il lui faut un lieu de nidification absolument tranquille. Je ne comprends pas la valeur écologique.

Vous avez des tortues, des bernaches. C'est vraiment un lieu de nature très fort en zone urbanisée.

On a voulu vous faire ressentir ce soir qu'une île, ou qu'elle soit placée, c'est du rêve. C'est pour cette raison que beaucoup de gens y viennent. Ce n'est pas uniquement pour préserver les habitants de l'île des Migneaux, mais vraiment on ne peut pas comprendre un passage à cet endroit-là.

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

Cela fait peut-être une transition naturelle avec l'intervention de Monsieur GARREC

M. GARREC, DIRECTEUR LABORATOIRE DE POLLUTION ATMOSPHERE INRA NANCY :

On va changer un peu de sujet et je vais vous présenter quelques informations sur les problèmes de pollution atmosphérique liée au trafic et leurs impacts sur les milieux naturels.

Je vais rappeler très brièvement les différents polluants atmosphériques liés au trafic automobile, donc générés par le passage d'une autoroute.

Le moteur utilise des hydrocarbures et de l'air. Un certain nombre d'éléments sont recrachés par ce moteur et vont constituer la pollution atmosphérique à proximité de ce trafic.

Le moteur va recracher du CO (gaz si toxique pour la santé humaine), du CO₂ (gaz à effet de serre), les hydrocarbures imbrûlés COV (composés organiques volatils) dans lesquels on trouve de nombreux produits dangereux, essentiellement pour la santé humaine, comme le benzopyrène (produit cancérigène), le benzène (remplaçant du plomb).

Si l'on utilise à forte dose les alcools dans les essences, on aura sûrement des problèmes de formaldéhyde. C'est vraiment un paramètre important des émissions des voitures.

L'autre paramètre très important, de plus en plus étudié : NOx (oxydes d'azote). C'est l'azote de l'air qui ne sert strictement à rien dans la combustion, mais qui dans la chaleur du moteur va être oxydée. Malheureusement, ces oxydes d'azote sont biodisponibles et auront une forte influence sur la végétation.

Le moteur émet également un peu d'ammoniaque suite au pot catalytique.

On a tout l'ensemble des particules. On note très bien le signal du platine aux alentours des voies de communication. Le pot catalytique s'use et va émettre du platine, ce sont des quantités infimes mais on le voit très bien.

Autrement, on a des particules inorganiques, essentiellement des métaux lourds (cadmium, plomb auparavant, cuivre, fer, etc.) et des particules organiques (fumées noires des diesels), qui sont de plus en plus limitées, on essaie de les éliminer dans le moteur.

Dans la dernière partie, on voit apparaître l'ozone qui est un polluant secondaire. La voiture n'émet pas d'ozone, mais suite à une réaction complexe entre les hydrocarbures et les oxydes d'azote, sur l'effet du soleil, l'ozone est vraiment la pollution de l'été des pays chauds.

C'est l'ensemble des polluants qui vont se trouver à proximité d'une autoroute.

DANS LA SALLE : Et les camions ?

M. GARREC, DIRECTEUR LABORATOIRE DE POLLUTION ATMOSPHERE INRA NANCY :

Camions ou voitures.

Il existe deux types d'impacts des émissions de voitures : un impact à courte distance et un impact à grande distance.

L'impact à grande distance est essentiellement généré par l'ozone. C'est surtout l'impact sur la végétation naturelle qui nous intéresse ce soir. Actuellement, avec l'augmentation du niveau d'ozone, l'augmentation du nombre de voitures, l'augmentation des kilomètres parcourus par les voitures, on commence à retrouver un impact visible de l'ozone sur les végétations sensibles.

L'autre impact que j'ai signalé et qui est étudié dans le cadre d'études de la pollution atmosphérique sur les cultures qui vont entourer un axe de trafic, on a des pertes de rendement liées à l'ozone qui peuvent être de 5 à 10 %.

On commence aussi à avoir des nécroses avec des tâches visibles liées à des fortes concentrations d'ozone dans l'atmosphère. C'est un gaz en augmentation. On le voit sur une plante sensible comme le trèfle, et la laitue est touchée par un autre produit émis en même temps que l'ozone (PAN).

Il faut surtout retenir cet impact à grande distance, entre 10 et 100 km. Le pays est jalonné de routes, donc tout le monde pollue tout le monde.

L'impact est surtout sur des espèces sensibles avec des pertes de rendement au niveau des cultures.

DANS LA SALLE : Et sur la santé !

M. GARREC, DIRECTEUR LABORATOIRE DE POLLUTION ATMOSPHERE INRA NANCY :

Je parle uniquement des milieux naturels, je ne suis pas spécialiste en santé humaine.

Le problème de la pollution de proximité : les particules, les poussières, les métaux lourds. Dans les régions froides, on a aussi un gros problème lié aux sels de déneigement.

On utilise les lichens pour connaître cet impact. Le problème essentiel que j'ai signalé ici au niveau des cultures, lié à ces métaux lourds et ces poussières, est la contamination de la chaîne alimentaire. C'est le problème des jardins ouvriers à proximité des autoroutes.

On a vu au niveau des polluants de proximité l'influence des poussières et des métaux lourds : essentiellement un problème de contamination des chaînes alimentaires.

Au niveau du NO_x, sur la végétation naturelle, on commence à avoir un impact de cette forte émission. C'est de l'azote biodisponible directement utilisable par les végétaux. On voit des modifications de la végétation, une prolifération des espèces nitrophiles, c'est-à-dire des espèces qui profitent bien de l'azote qui arrive à supplanter.

En faisant des relevés phytosociologiques, et des études de toute la végétation présente à un endroit, on voit des glissements de la végétation vers les plantes, donc des modifications de la végétation au sol vers les plantes qui savent profiter de l'azote au détriment des autres.

La conséquence de tout cela est que l'on a réellement des modifications de la biodiversité.

Le troisième grand groupe de polluants émis par les voitures : les composés organiques volatiles (benzène, hydrocarbures incomplets). On a surtout des problèmes de contamination des chaînes alimentaires. Les concentrations sont trop faibles pour avoir un impact direct sur la végétation.

En parlant d'impact sur les chaînes alimentaires, c'est comme pour les métaux lourds, vous ne voyez rien sur la végétation, les végétaux résistent bien à tous ces polluants, mais ils les accumulent et on va les retrouver dans toutes les chaînes de l'herbe aux produits finis (lait, beurre).

C'est l'homme qui est le consommateur final, ou dans certains cas la faune locale.

Voilà rapidement quelques informations. Il faut retenir de ces problèmes de pollution, d'impacts des polluants atmosphériques sur les milieux :

- Un impact à grande distance qui va considérer une vaste zone autour de la voie de circulation. C'est l'ozone qui est le principal responsable, avec des effets sur la végétation, comme des pertes de rendement et des végétaux qui montrent des nécroses.
- Une pollution de proximité dans l'entourage immédiat de la voie de communication où l'on voit surtout des problèmes d'azote, avec des modifications de la végétation et des problèmes d'accumulation dans la chaîne alimentaire, avec particulièrement les métaux lourds et des composés organiques, qui n'auront pas d'impact visible et qui ne gêneront pas la vie des végétaux, des milieux naturels mais qui vont s'accumuler et que l'on va retrouver on ne sait où.

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

Merci Monsieur GARREC. On reviendra longuement sur ces questions de pollution atmosphérique, et notamment des impacts sanitaires dans la réunion thématique consacrée à ce sujet.

M. CLAUDE LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT :

Monsieur GARREC n'a pas parlé des pollutions sur le milieu, en particulier des climatisations des véhicules. Cela a une incidence aussi bien sur les végétaux que sur le corps humain.

M. GARREC, DIRECTEUR LABORATOIRE DE POLLUTION ATMOSPHERE INRA NANCY :

Le seul problème que je connaisse de la climatisation, c'est l'augmentation de la consommation d'essence de l'automobile.

Un autre problème, qui ne nous concerne pas directement, portait sur l'utilisation de gaz de fréon, donc de gaz destructeur de la couche d'ozone. Les nouveaux gaz sont beaucoup moins nocifs pour la couche d'ozone.

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

Je vous propose de changer radicalement de sujet. Les propos de Monsieur GARREC seront réutilisables à d'autres parties de la soirée.

LES PAYSAGES URBAINS

M. CHRISTOPHE NOYE, PAYSAGISTE :

On est dans un système en matière de paysages urbains extrêmement contraint. On est dans les franges urbaines, c'est-à-dire les limites de l'urbanisation, avec des espaces très importants, qui constituent aujourd'hui des coupures d'urbanisation : la forêt de Saint-Germain, la plaine de Pierrelaye, et au-delà de ce secteur une nouvelle zone de développement urbain.

C'est dans ce secteur que passe le tracé historique de la Francilienne. On y a accordé une importance spécifique. L'intérêt de cette analyse était de montrer que ces paysages urbains sont aujourd'hui très complexes. Ils se sont constitués au fil des années avec des strates successives, généralement il y a un noyau historique, mais pour l'essentiel ce sont des développements assez récents, très divers et qui parfois peinent à trouver des cohérences urbaines.

Dans ces secteurs, il y a de très nombreux espaces urbains qui sont mal organisés, surtout ceux qui ont souffert d'une très forte croissance démographique et de la construction au cours des 20 ou 30 dernières années (années de très forte construction).

Nous avons abordé la question de l'infrastructure routière, non pas simplement comme une coupure, mais –et c'est bien la logique que nous avons adoptée tout au long de notre étude pour ces espaces mais aussi pour les autres- essayer de réfléchir dans l'hypothèse de retenir un secteur sur son ensemble ou une partie en espaces urbains aux compensations à apporter, et comment on peut organiser ce tracé pour que, au contraire d'être une coupure supplémentaire, il soit l'occasion de recoudre les espaces urbains qui peuvent être dans certains secteurs très délités et très abîmés.

Par exemple, dans le Nord où les zones industrielles se sont développées de façon très importante, n'est pas sans lien au fait qu'il existait ce tracé qui a pu porter des ambitions de développement de la part des communes.

Notre souci a été à la fois de classer les espaces, presque de façon systématique et par a priori en espaces très sensibles, tout simplement car ils sont habités. Les densités sont devenues importantes dans ces espaces. En même temps, nous avons réfléchi à des systèmes de compensation que pourrait vous exposer Guillaume.

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

Brièvement, les idées générales !

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :

Dans cette complexité de tissus urbains, les zones d'habitat dense se sont densifiées, les plus anciennes ont déjà subi quelques traumatismes. La RN184 est là pour en témoigner sur Conflans-Sainte-Honorine. Le tracé de la ville a été morcelé, découpé à ces endroits-là déjà par une première infrastructure et des endroits dont l'urbanisme est plus récent, sur lequel on n'a pas encore ces traces d'urbanisme très déstructuré et sur lequel on serait dans des choses préventives.

Après, on a toutes les zones d'urbanisation liées à de l'activité, aux zones industrielles. Une infrastructure au bord de ces zones peut être une façon d'arriver à donner une limite par rapport à ces zones urbanisables, et en même temps c'est un atout pour ces zones en termes économiques, car cela permet de donner une desserte supplémentaire, si d'autres dessertes sont prévues à d'autres termes.

C'est une desserte routière qui desservirait et favoriserait le développement de ces zones.

On avait distingué deux zones urbaines et zones d'habitat fortes : celle de Conflans et celle d'Éragny autour du bois des Chasse-Marées. On pourrait passer soit en tunnel, soit en tranchée couverte ; ce qui permettrait de pouvoir retramer la ville au-dessus de cette structure, c'est-à-dire venir guérir et panser à certains endroits les tracés de la ville, les circulations.

Sur Conflans, ce serait plutôt retrouver la poursuite des tramviaires qui ont précédé la RN184 ; sur Éragny, des dispositifs de circulation douce à des endroits où l'on n'aurait pas besoin d'avoir en surface des circulations routières, et donc de retrouver du lien dans ce tissu, qui a été largement déstructuré.

Éragny avait deux secteurs sensibles à nos yeux avec des traitements légèrement différents.

Sur Saint-Ouen-l'Aumône, on est en frange sur des zones urbaines et ensuite plutôt des zones d'activités. C'est certainement à ces endroits-ci que l'on se retrouverait sur des zones d'échangeur. L'impact sur ces zones n'est pas le même que sur les zones d'urbanisation.

Sur les préconisations souhaitées sur les zones de logement dense, nous prévoyions de passer avec des solutions enterrées ou en tranchées couvertes, afin de pouvoir recomposer les sols et la tramviaire en surface.

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

Monsieur VIOLLET, que pensez-vous des propositions du Bureau d'Études du Maître d'ouvrage ?

M. VIOLLET MICHEL, PAYSAGISTE DPLG, PROFESSEUR, RESPONSABLE D'ETUDES A L'ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DU PAYSAGE DE VERSAILLES :

Je voudrais souligner que le passage d'une autoroute peut être l'occasion de reconstruire des paysages urbains.

(Huées).

Bien sûr, vous vous placez dans une position nostalgique du paysage, comme si celui-ci était figé. Or, ces paysages urbains évoluent et le passage d'une infrastructure peut être l'occasion de revoir les relations des territoires traversés avec cet ouvrage.

(Mouvements divers)

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

Un peu de silence, laissez parler Monsieur VIOLLET.

M. VIOLLET MICHEL, PAYSAGISTE DPLG, PROFESSEUR, RESPONSABLE D'ETUDES A L'ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DU PAYSAGE DE VERSAILLES :

A partir du moment où la décision d'une infrastructure passe dans un territoire, il est important de se poser la question des relations que peut avoir cette infrastructure avec les paysages traversés.

Finalement, on ne fait pas passer une voie routière, comme si elle passait en rase campagne, mais en négociant avec les territoires riverains la relation que cet ouvrage va établir avec l'infrastructure.

C'est absolument important, car cela peut être l'occasion de valoriser un certain nombre de territoires et de patrimoines.

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

Des interventions de la salle ?

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 :

Je vais être très bref, mais si l'on continue dans cette direction, je peux vous dire que le CO.P.R.A. 184, et je m'y engage personnellement, fera mettre un certain temps pour la réalisation de cette infrastructure, parce que c'est devant les tribunaux que cela se traitera.

M. CLAUDE NAY, CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Je suis surpris par certains propos tenus ce soir. Vous parlez de zones d'habitat et d'urbanisme denses : Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny, Conflans-Sainte-Honorine. Ceci étant, je n'ai pas beaucoup entendu parler ni de Maurecourt, ni d'Andrésey, ni de Chanteloup-les-Vignes.

Chanteloup-les-Vignes est une zone d'urbanisme relativement dense. Monsieur VIOLLET a une bonne idée : on va reconstituer en passant en souterrain. Lors de certaines réunions, on nous a pourtant expliqué que ce n'était pas possible.

On va peut-être avoir une nouvelle mairie à Maurecourt. On va peut-être pouvoir enfin avoir des liaisons correctes avec Andrésey, et pourquoi pas enterrer Chanteloup, pendant qu'on y est !

On ne peut pas prolonger l'A104 au-delà de l'A14 vers le Sud, car on touche la plaine de Versailles, mais on peut passer en souterrain !

MME MARILYNE CHIVE, CARRIERES-SOUS-POISSY :

Je ne suis pas architecte et j'entends des mots très compliqués : « on va négocier entre les paysages. On a des profondeurs de paysages ». Je ne comprends rien.

Quand je me promène en France et que j'emprunte les autoroutes, je remarque que le tracé de l'autoroute est une ligne infranchissable pour personne, ni pour la vue, ni pour l'odeur, ni pour quoi que ce soit. On nous explique que c'est dangereux pour la pollution et pour tout ; et de plus, c'est moche.

Pourquoi voulez-vous mettre cela chez nous ? Que ce soit rouge, vert, bleu ou autre ; c'est très vilain. Nous n'en voulons pas.

Nos paysages ne négocieront pas avec vous Messieurs ou Mesdames, car ils ne savent pas parler. Qui a entendu la Seine ? Elle fait « glouglou » et c'est tout !

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT A MAURECOURT, CHARGE DE L'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT :

Je vais intervenir pour appuyer la déclaration de Claude NAY de Chanteloup-les-Vignes. Ce qu'il est dit est tout à fait juste, et effectivement dans ce secteur, on imagine très mal comment l'autoroute pourrait être un lien au niveau des urbanisations.

On a fait un travail sur la boucle de Chanteloup pour essayer de recréer une architecture paysagère, casser des franges urbaines, les fronts urbains que nous avons afin de redonner une continuité de paysages depuis la colline jusqu'à nos villes.

Si l'on ajoute une autoroute, et je ne vais pas prendre l'exemple de Maurecourt mais celui d'Andrésy qui a une autoroute, le CD55, la voie de chemin de fer qui coupe le village : cela fait beaucoup pour arriver à recoudre un tissu urbain.

Il ne faut pas arriver à une logique où l'on va réparer à certains endroits, à juste titre, et des villes comme Éragny sont vraiment sinistrées, mais il ne faut pas détruire tout ce qu'il y a derrière.

Il faut trouver une solution où cette autoroute passe dans les zones les moins urbanisées possible. Effectivement, au niveau des paysages, on arrivera à faire un tracé correct.

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

D'autres interventions ou un commentaire du Maître d'ouvrage sur quelques points ?

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

La région Île-de-France comporte 600 km d'autoroutes ou de voies rapides urbaines, dont 40 km couverts ou en tunnel. Sur les différents projets soumis dans le dossier qui a servi à lancer le débat, pour les 22 km, on oscille entre 5 et 8 km de tunnel. On n'est pas dans la même manière de prévoir une infrastructure.

A certains endroits, elle est couverte. A Chanteloup-les-Vignes, on est en tranchée couverte pour la descente de l'Hautil. A cet endroit-là, on a quelque chose d'invisible.

(Réactions dans la salle)

On nous a reproché de ne pas parler de Chanteloup et de Maurecourt, et il ne faut pas parler du secteur C1.

En évoquant ces protections, on est obligé de beaucoup parler des tracés rouge ou vert, car ce sont ceux qui passent le plus en zone urbanisée.

En approchant les secteurs urbanisés, on est passé en tranchée couverte. J'ai bien entendu depuis un certain nombre de semaines que ce n'est certainement pas suffisant. Cela fait partie des apports du débat public et de l'ensemble des variantes que nous avons chiffrées, et qui seront soumises au décideur pour connaître le type de tracé.

M. BEE, ÉRAGNY :

Lors de la dernière réunion à laquelle j'ai assisté, à Carrières-sous-Poissy, je vous ai demandé si ces tranchées couvertes allaient être réalisées. Vous aviez répondu : « peut-être, si le Ministre le veut bien ».

Que vous nous disiez qu'on ne verra pas l'autoroute avec les tranchées couvertes : je n'en suis pas sûr.

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

Je ne suis pas Ministre de l'Équipement, c'est lui qui prendra la décision. C'est à ce moment-là que vous aurez une première assurance de ce qui est réalisé.

Le deuxième moment où vous l'aurez, c'est lors de la déclaration d'utilité publique, si elle est prononcée.

Malheureusement, aujourd'hui, je ne peux pas grand chose sur ce système.

Le Préfet de région a dit que le tracé n'était pas décidé avant, le Directeur Régional de l'Équipement est aussi venu dire des choses. Ce sont des gens, et je ne parle pas de moi, qui engagent leur parole vis-à-vis de vous.

Si l'on a eu le droit de rédiger un tel document, c'est qu'il y a eu une certaine forme de validation.

Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire que je suis sûr que le prolongement de la Francilienne va se réaliser.

M. BEE, ÉRAGNY :

Je suis d'accord avec vous, mais dans ce cas, soulignez-le à chaque réunion.

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

La Commission Particulière du Débat Public ne manquera pas de le souligner dans son rapport. Vous pouvez compter sur nous pour dire que tel tracé n'est concevable pour telles raisons. Nous vous avons entendu et nous transcrivons tout ce que nous avons entendu.

Cela m'amène d'ailleurs à une question qui a été posée par Monsieur BOISSEAU : « Les nouveaux tracés blanc ou de l'Automobile Club GERONDEAU, peuvent-ils être pris en compte dans la mesure où ils ne sont pas inscrits dans le débat public » ?

La réponse est : « Oui, évidemment ». Le dossier, qui a été établi par le Maître d'ouvrage est là pour introduire le débat public. S'il apparaît en cours de débat que certaines des solutions présentées sont insuffisantes, il lui appartient de faire des propositions pour les compléter et les modifier.

Si en cours de débat, comme je l'ai dit, l'imagination prend le pouvoir et que quelqu'un imagine quelque chose de plus astucieux en combinant des morceaux de tracés ou en faisant quelque chose de radicalement nouveau, nous serons en état de dire au Ministre que telle solution a émergé présentant un certain nombre d'avantages.

Autrement dit, nous ferons une analyse entre les avantages et les inconvénients des différentes solutions, y compris celles qui ont émergé en cours de débat et pas seulement celles qui ont été envisagées par le Maître d'ouvrage.

Ceci doit être bien clair.

THEOTIM, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

L'autoroute est trop grande, on utilise de l'essence au lieu du biocarburant. Si on polluait un peu moins, la nature pourrait rester telle qu'elle est.

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

Sur la question des biocarburants, le Maître d'ouvrage souhaite-t-il intervenir maintenant ou en parlera-t-on lors de la thématique sur la pollution ?

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

Dans notre dossier, nous n'avons pas souhaité faire de pari sur des avancées technologiques qui ne sont pas encore au point. Le développement des biocarburants avance. Des pays sont beaucoup plus en avance que la France dans ce domaine.

Ceci étant, pour faire nos calculs de qualité de l'air, ce ne sont pas des progrès techniques que nous avons pris en compte, même si l'on peut être pratiquement sûr qu'en 2020, il y aura forcément des avancées techniques en la matière.

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

D'autres interventions sur ce sujet des paysages urbains ?

MME MARIE-HELENE LOPEZ-JOLLIVET, CONSEILLERE GENERALE DE TRIEL ET MAIRE DE VERNOUILLET :

Je voulais simplement réagir à ce qui vient d'être dit sur des possibilités alternatives de tracés. Vous avez indiqué qu'il existait encore des possibilités de modification sur des tracés non existants, mais avec des hypothèses.

Si d'autres tracés pouvaient être retenus, et que les territoires sur lesquels ces nouveaux tracés passent n'aient pas été entendus, il y aurait un problème démocratique, qui remettrait en cause la teneur même de ces débats.

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

Vous avez sans doute tout à fait raison. Si un tracé tellement radicalement nouveau apparaissait et que l'on n'ait pas visité les communes en question, le problème se poserait en effet d'organiser une ou plusieurs réunions de proximité supplémentaires pour savoir ce qu'en pense les habitants.

Pour l'instant, on nous a proposé trois tracés supplémentaires. Ils n'empruntent pas des voies totalement inexplorées. C'est plutôt par des combinaisons et des améliorations des propositions initiales.

MME MARIE-HELENE LOPEZ-JOLLIVET, CONSEILLERE GENERALE DE TRIEL ET MAIRE DE VERNOUILLET :

On voit des plans fleurir !

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

Ces tracés sont disponibles progressivement sur le site, nous allons en discuter le 19 juin. Si la question que vous évoquez se pose avec acuité, nous essaierons de trouver une réponse convenable qui ne viole pas les principes de la démocratie participative, qui sont à la base du débat public. N'ayez pas d'inquiétude à ce sujet.

Pour l'instant, je n'ai pas vu émerger de solution tellement innovante que nous n'ayons pas eu à visiter les communes correspondantes, s'agissant du problème autoroutier.

Maintenant, nous allons changer de sujet et aborder un thème important, particulièrement dans cette zone.

LES ESPACES BOISES ET FORESTIERS

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

Comme le Maître d'ouvrage a-t-il vu les choses ?

M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GENERAL D'ÉCOSPHÈRE :

Dans les espaces boisés, on pourrait parler différemment des petits espaces, comme le bois de Chasse-Marées et des grands espaces, comme la forêt de Saint-Germain.

A travers les exemples donnés, on va plutôt se concentrer plutôt sur les grands massifs forestiers.

L'un des éléments particuliers de la forêt de Saint-Germain porte sur sa taille (et je n'ai pas pu la faire tenir dans une seule diapositive). Cela a un sens, car le fait que ce massif soit de grande taille apporte un certain nombre de particularités, d'éléments de fonctionnalités qui lui donnent un intérêt particulier.

Le deuxième élément sur cette diapositive, qui sera un point relativement important, est qu'il y a d'ores et déjà des coupures qui existent. L'une avec les infrastructures ferroviaires est visible de très loin, même si ce n'est pas forcément celle qui coupe le plus, il y en a une autre avec la RN184 qui est tout de même entre autres répertoriée comme une zone de collision avec la grande faune, donc avec des risques pour la sécurité publique.

Ces effets de coupure ont des traductions pas seulement sur le problème de la nature mais y compris sur les hommes.

On va vous redonner quelques-uns des grands impacts existants. L'effet de trouées entraîne d'une part de la destruction d'habitat au niveau de l'emprise, mais d'autre part aussi petit à petit de la fragmentation, c'est-à-dire que l'on arrive à un patchwork d'habitat et ce n'est plus tout à fait la même chose.

Il y a obligatoirement la destruction d'espèces végétales remarquables, certaines notamment dans ces grands massifs peuvent être particulièrement rares, et les études ont pu en découvrir un certain nombre.

Au niveau des lisières, on rencontre des problèmes liés aux trouées qui dégradent les arbres.

Concernant la faune, on note la réduction des habitats pour la faune.

Là encore, et peut-être plus fortement l'effet de coupure et la fragmentation des habitats, quelque chose qui est maintenant connu. Par exemple, les amphibiens peuvent migrer et la grande faune passe.

Plus il y a de coupures, plus on vit sur de petits espaces qui ne peuvent pas fonctionner de la même façon.

Les problèmes pour la sécurité publique.

Si un tracé devait passer en forêt, il faudrait dissocier deux points, d'une part les notions de réduction d'impact et d'autre part la compensation.

La compensation signifie qu'on a un impact connu, chiffré (lourd ou faible) et on le compense par quelque chose.

La réduction n'a rien à voir : on a un impact et on essaie qu'il soit le moins lourd possible.

Le premier élément est au niveau de ce que l'on fait aujourd'hui de la prise en compte du tracé.

Le deuxième élément est que des impacts ne sont peut-être pas toujours connus. On s'imagine une autoroute en fonctionnement, mais il y a toute une phase chantier qui elle-même génère ses propres impacts.

Généralement, il existe un cahier des charges spécifique et de la formation à faire pour les techniciens de chantiers afin de limiter au maximum les impacts.

Les experts forestiers vous en parleront mieux, il est demandé généralement quand on détruit du boisement de faire du boisement compensatoire.

Puis, il y a le possible financement de mesures spécifiques. Si l'on trouve des mesures à des projets pour lesquels le besoin peut se faire sentir, elles viendront compenser un impact constaté.

Ce sont les quatre grands éléments.

Quelques illustrations de ce qui peut se passer :

On voit une route, toujours avec une trouée, mais avec un étagement de la végétation, entre la végétation herbacée, la végétation arbustive et la forêt. Un manteau forestier est reconstitué, il limite les problèmes qui peuvent survenir aux arbres de bord de route.

Par contre, il faut avoir l'emprise au sol suffisante pour pouvoir réaliser ce type d'aménagement.

On va passer à des éléments, même si l'on ne parle pas complètement de tracés. Un tunnel dans une forêt génère des impacts propres. Il ne faut pas croire que parce ce qu'on passe en tunnel, il n'y a aucun impact.

Il y a un certain nombre de cheminées d'aération, de voies de sortie, de voies de dégagements, des échangeurs qui eux-mêmes créent de l'emprise. Ce n'est pas parce qu'il y a un tunnel en forêt de Saint-Germain qu'il n'y a aucun impact.

Par contre, autre alternative étudiée, quand on requalifie quelque chose d'existant (RN184), c'est une coupure existante dans la forêt.

Une des alternatives consiste à se demander si l'on ne peut pas transformer cet impact existant en quelque chose répondant mieux aux enjeux pour la faune et la flore, ou aux enjeux pour l'accueil du public en forêt.

Deux solutions techniques se présentent pour essayer de faire quelque chose.

1. La circulation sur une seule double voie, les travaux sur celles d'à côté et une bande liée aux travaux.

La consommation d'espace n'est pas simplement la double bande, mais il y a aussi un espace travaux.

On a des contraintes si l'on veut passer en tranchée couverte, car une des alternatives consiste à essayer de transformer cette RN184 qui coupe en quelque chose qui restaure les connexions du côté de la forêt.

Il y a des contraintes de chantier et de circulation qui sont très lourdes, sans parler des coûts dont je ne connais pas le détail, et sur lesquels la DRE pourrait donner des éléments plus forts.

Par contre, une fois qu'on est passé en tranchée, les deux espaces (vert clair) ne sont peut-être pas des espaces de bois, selon les contraintes techniques que l'on peut travailler en fonction des profondeurs de sol, de la forme de la tranchée couverte, des choses permettant d'être plus ou moins boisées, mais on a néanmoins des espaces herbacés ou arbustifs qui peuvent être des espaces de nature, et tant la faune et la flore que le public qui fréquentent la forêt peuvent trouver un certain intérêt potentiel.

On diminue l'effet de coupure pour la faune et on peut au besoin restituer de la forêt aux riverains, c'est-à-dire restituer la RN184 actuelle.

L'autre alternative est que les contraintes de chantier soient trop lourdes, le fait de circuler sur deux voies étant trop compliqué, on fait la tranchée couverte « à côté ». Dans ce cas, que se passe-t-il ?

On a un impact en phase de chantier beaucoup plus fort, le déboisement étant plus fort et on a des contraintes de chantier plus faibles.

La situation après cicatrisation par contre est que l'ancienne RN184 peut être reboisée. A partir du moment où la tranchée couverte a été bâtie, la RN184 n'a plus lieu d'être en tant que route. Elle peut donc être détruite et reboisée.

Si vous faites un passage de 10 mètres, le schéma de fonctionnement n'a pas tellement de sens.

Par contre, si vous arrivez à couvrir 30 à 50 % du linéaire de la RN184 par de la tranchée couverte, et si j'ai bien compris ce tracé était relativement mal vu, on peut peut-être le transformer en quelque chose permettant de restaurer à la forêt son unicité et sa taille.

Ce sont quelques éléments techniques, qui ne jouent pas sur le choix. Celui-ci sera fait en d'autres lieux. Ces éléments techniques fournis n'empêchent pas qu'il existe des impacts réels. Entre autres, il faut prendre l'échelle du temps, car la cicatrisation ne se fait pas en deux mois.

M. GUILLAUME SEVIN, PAYSAGISTE, CABINET SEVIN-BEUZE :

Les deux bureaux d'études étaient assez d'accord et aboutissent aux mêmes constats. Sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye deux tracés ont été proposés, sur lesquels on avait travaillé.

L'un était assez favorable, car cela permet de venir recomposer quelque chose et de venir cicatriser l'impact actuel de la RN184 avec un certain coût.

L'autre était en rive de forêt de Saint-Germain-en-Laye. En termes de paysage, quelle que soit la solution, à part une solution de tunnel, et encore avec tout ce que comporte un tunnel avec des ouvrages en surface (aérations, voies d'accès, voies de secours, échangeurs), sur un tracé en lisière, cela aurait pour conséquence de venir grignoter la forêt, la miter dans sa lisière assez fortement.

Cette image montre la solution de préconisation qui ne nous semble pas très réaliste sur le linéaire de passer en tunnel.

Si l'on était sur un tracé en proximité de lisière, rapidement on retrouverait des toutes petites entités boisées, et celles-ci ont beaucoup de mal à se pérenniser. A terme, on peut imaginer qu'il y ait un mitage, c'est-à-dire qu'une urbanisation commence à remonter, et ainsi les horizons boisés assez larges que l'on connaît à cet endroit deviendraient des horizons bâtis, et on changerait assez profondément le paysage.

Sur la recomposition de la RN184, on est d'accord avec les propos tenus.

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

On va demander à Monsieur MORIN d'intervenir et ensuite demander l'avis de l'ONF.

M. PIERRE-CLAUDE MORIN, CHEF SERVICE FORET ET DU BOIS, DIRECTION REGIONALE DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORET, ÎLE-DE-FRANCE :

Concernant la forêt de Saint-Germain, il s'agit d'une véritable problématique. La forêt elle-même représente un ensemble d'un seul tenant de 3 500 ha. En fait, c'est un héritage de l'ancien régime, qui était jusqu'à 200 ans environ, intact où il y avait de la chasse et des loisirs.

Depuis 200 ans, les infrastructures et les implantations en forêt ont fleuri. Plus du quart de la forêt initiale a déjà disparu. Ce massif se maintient dans une boucle, il est un peu emblématique dans l'ouest parisien. On peut le comparer, toutes proportions gardées, au massif de Fontainebleau. C'est son intégrité qui lui donne de la valeur.

Je comprends très bien que l'on cherche à attribuer de la valeur aux hommes, mais aux massifs forestiers et à la nature, il faut également en attribuer, car ils correspondent à un attrait de la région.

Il faut reconnaître que l'ouest parisien est attractif grâce à ses milieux forestiers. Donc, dans la configuration future de l'économie, il est certain que les grands massifs joueront un rôle pour l'implantation d'entreprises économiques ou autres. Il y aura un plus dans le fait de posséder dans un site non seulement la boucle de la Seine, mais les grands massifs qui viennent la mailler.

Or, le massif de St-Germain a été beaucoup balafré, d'autres massifs de l'Ouest aussi. En forêt de Marly, l'autoroute qui ne gêne personne passe en son plein milieu et sur toute sa longueur. On peut dire qu'elle n'exerce plus beaucoup d'attrait pour les promeneurs. Ce sont les massifs d'un seul tenant qui ont en le plus.

Actuellement, d'après des enquêtes faites par le CREDOC, il y a entre 2 et 3 millions de visites par an sur cette forêt. Donc, elle a un certain attrait.

En rouge, sont représentés les passages transversaux et longitudinaux des infrastructures aussi bien ferroviaires que routières d'ailleurs, avec des implantations qui sont venues se mettre.

Que se passe-t-il à cette occasion ?

On voit le pourtour général de ce qu'était la carte de Cassini en 1750 l'ensemble forestier tel qu'il existait. Depuis, des masses ont été défrichées, y compris sur la gare de triage d'Achères, et toutes ces routes.

Ce schéma montre au sud du massif de Saint-Germain que les implantations de toutes sortes apparaissent au cours du temps : un golf, même si c'est naturel, qui a pris un bon morceau de la forêt ; des implantations de casernes (historique) ; les routes.

Le schéma précédent montre des ronds qui correspondent à des parties isolées de la forêt. Au cours des temps, la forêt se compartimente avec ces coupures de structure. Si l'on rajoute une autre structure longitudinale ou transversale, on va augmenter le nombre de coupures (le multiplier par un tiers par exemple).

Ces coupures dénaturent complètement la forêt. On n'a plus cette impression de grands espaces comme en forêt de Fontainebleau, où il y a eu des coupures (A6 notamment). Actuellement, on cherche à éviter des coupures supplémentaires en passant à l'extérieur de la forêt pour éviter surtout les camions qui donnent beaucoup de nuisances sonores à l'intérieur du massif et qui le rendent moins attractif.

Cette diapositive montre l'autoroute souterraine de l'A14. La tranchée couverte passe sous un autre ouvrage routier avec des ouvertures de tranchée couverte. Une partie est couverte et d'autres ne le sont pas pour permettre de l'aération. C'est un patchwork de pointillés le long d'une tranchée couverte.

On ne voit pas bien la reprise sur la forêt, mais on la sent dans le développement des arbres. La tranchée couverte, quelle qu'elle soit, ou la tranchée souterraine génère des dispositifs d'aération, des sorties avec des échangeurs. Ceux-ci se trouvent à l'extérieur.

On a essayé de conserver au maximum la forêt de Meudon. Voyez ce que cela donne avec un superbe échangeur qui vient manger 3 ou 4 Ha de forêt. Que se passe-t-il ? La forêt se dénature à cet endroit. Les propositions faites sont d'y installer à l'intérieur des échangeurs des déchetteries, puisqu'il y a des dépôts sauvages. Petit à petit, la forêt se mite.

Il faut faire très attention à ces implantations et à ce qu'elles génèrent, au fait qu'elles compartimentent et qu'elles deviennent de moins en moins attractives pour le public, et donc qu'elles perdent tout leur grand intérêt général qui avait été conservé jusqu'au 18^{ème} siècle.

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

Cela m'amène à poser une question très directe au Maître d'ouvrage. Dans ce fameux tunnel en bordure de la forêt de Saint-Germain, il faut bien mettre quelque part un échangeur. Quelle surface occuperait-il ? Comment cela se présenterait ?

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

Passer en tunnel a des impacts et on cherche à minimiser les effets du passage en tunnel. Je rappelle que si l'on a retenu un tunnel plutôt qu'une tranchée couverte, c'est pour permettre un développement de la forêt qui est au-dessus.

Les effets du tunnel vont se situer à trois niveaux : les issues de secours, les locaux de ventilation et les échangeurs.

Dans un tunnel, il faut faire des issues de secours pour évacuer en cas d'accident majeur les automobilistes et les passagers.

Normalement, on devrait pouvoir vous passer une photo d'une issue qui existe aujourd'hui en forêt de Saint-Germain. Il s'agit d'une issue de secours au niveau de l'autoroute A14.

Il faut placer ces issues de secours sur des allées forestières existantes pour ne pas avoir à déboiser et au besoin venir rechercher des gens qui sont évacués. L'autoroute passe entre les deux issues de secours grillagées.

Vous avez également des locaux de ventilation. Quand on est en forêt, ces locaux de ventilation sont enterrés. Il y a une emprise au sol lorsqu'on est amené à implanter ces locaux de ventilation.

La photo précédente montrait la couverture de l'autoroute A1 (en milieu urbain). En dessous, vous avez l'autoroute A1 avec un paysage qui a été complètement recomposé. Les deux locaux que vous voyez au fond, ne sont pas des marchés, mais des locaux d'évacuation des gaz de l'autoroute A1.

Les échangeurs dépendent de la configuration du terrain. Ceci étant, comme on est en tunnel, il faut bien pouvoir remonter au niveau du sol. A la fin, on est obligé de passer en tranchée couverte, car on n'a plus d'épaisseur de sol suffisante pour tenir ce qui est habituellement au-dessus d'un tunnel. Donc, on est bien en dessous du niveau du sol. On ne voit rien, mais on ne peut pas faire le même type de plantations.

Quand on cumule l'ensemble des pentes pour faire un échangeur complet, on peut arriver au maximum jusqu'à une quinzaine d'hectares par échangeur à l'intérieur de la forêt.

Quand on est amené à déboiser, il faut trouver des espaces de compensation. A priori, c'est possible au nord, à côté de l'étang du Corra, avant de passer en zone inondable. On ne peut pas transformer la zone inondable, il faut boiser avant.

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

Vous ne serez pas surpris que le Président des amis de la forêt de Saint-Germain et de Marly demande à prendre la parole maintenant.

Je vous rappelle qu'en début de débat, nous avons annoncé que nous étions venus pour écouter. Je pense pouvoir vous dire aujourd'hui que nous avons entendu un certain nombre de propos, et que nous sommes prêts à les rejoindre.

Je voudrais faire un petit préambule : pourquoi les amis de la forêt se sont embarqués dans cette galère ?

Le plus simple serait de dire : pas d'autoroute et surtout dans la forêt. Ce n'est pas notre propos. Nous sommes conscients que l'humanité s'améliore, progresse à travers la communication de toutes sortes.

La communication, c'est aussi le déplacement. Nous devons trouver une solution au déplacement d'une manière cohérente et aller vers un développement durable.

Ce n'est pas parce que ces mots sortent de ma bouche qu'ils ne sont pas aussi valables que dans celle de certains autres.

Je voudrais évoquer l'expérience de l'A14, car les Amis de la Forêt se sont trouvés confortés à ce problème, et pourquoi ?

Nous étions en tant que dispositif de la forêt nord-sud en barrage par rapport à une direction d'autoroute pénétrante. Nous comprenions que l'autoroute devait passer à travers la forêt. Simplement, nous voulions que cette autoroute ne soit pas, comme cela a été prévu initialement, par le projet Attila tel qu'il avait été cité par Monsieur PERICARD, une tranchée de 5 ou 6 km à travers la forêt sans aucune protection, et en déboisant toute la forêt.

Donc, nous avons lutté et nous avons obtenu des modalités de réalisation qui nous ont semblé correctes, c'est-à-dire un tunnel qui ne pouvait pas dépasser 2,5 km.

Maintenant, on nous dit qu'il y a un tunnel de 6,5 km. Nous sommes amenés à en douter pour des raisons techniques.

Après, nous avons la tranchée couverte et c'est du déboisement. Il s'agissait de nous faire faire un retour en arrière par rapport à un combat que nous avons mené pour supprimer un certain déboisement, qui était le champ de tir de Maisons-Laffitte.

On avait gagné 500 Ha où les gens pouvaient se promener, et on nous a amené une tranchée couverte en compensation. Je rappelle le chiffre donné précédemment, il y a 150 ans, il y avait 4 300 Ha et nous en sommes à 3 500. Ceux-ci résultent des routes, des infrastructures ferroviaires, des camps militaires, des installations sportives, et des utilisations voulues par la collectivité.

Nous pensons que cela suffit. En fait, nous voulons reconquérir la forêt de Saint-Germain, qui est faite pour tous : 3 millions de visites par an. Ce n'est pas pour respirer des gaz d'échappement que vous venez en forêt, mais pour vous y ressourcer, pour retrouver une nature préservée avec des espaces où il y aura des espèces rares. On a nous a cité dans l'île des Migneaux, et partout ailleurs, des végétaux à protéger.

Ne croyez pas que ce sont seulement les arbres qui sont à protéger en forêt, il y a aussi une végétation de sol. Il y a beaucoup de micromilieus à protéger dans la forêt.

Pour l'A14, nous n'étions pas les égoïstes que l'on veut nous faire passer, car nous avons à la sortie de la forêt l'A14 qui se trouve en limite, des bâtiments de Poissy ou

de Chambourcy qui ne sont absolument pas lésés par le passage de l'autoroute, alors qu'ils sont à 200, 300 ou 400 m de distance.

Des merlons de 6 à 8 m de haut par rapport à la chaussée et à tout moment le bruit et le passage sont absorbés. Il reste la pollution, et j'en suis tout à fait conscient. Je la respire tous les jours, comme vous et certainement plus près que vous actuellement. La pollution est aussi celle des routes que nous avons, le tracé de la RN184 dans la forêt est tout à fait déplorable au point de vue densité de circulation, sans parler des quartiers à Saint-Ouen-l'Aumône ou ailleurs dans la ville nouvelle ou à Saint-Germain pollué par ce tracé.

La pollution est à combattre à la sortie du moteur. Nous devons tous faire des efforts pour qu'il y ait moins de pollution ou moins prendre notre voiture, mais ce n'est pas dans le débat, car la pollution existe pour tout le monde, ce n'est pas le point essentiel.

Le point essentiel porte sur les tracés. Nous avons une logique, le tracé de l'A104 doit passer à 25 km de Paris. En forêt de Saint-Germain, vous n'êtes plus à cette distance, vous pincez en fait le cercle, et vous ramenez progressivement par les tracés noir et bleu, en particulier avec l'échangeur sur l'A14 vers l'A86 ; donc, le deuxième cercle.

Quand vous venez de Méry-sur-Oise et que vous allez sur Versailles, il y a peu de chance pour que vous alliez chercher l'A13, mais l'A86. Donc, c'est un mauvais système au point de vue circulation.

Concernant les gaz d'échappement, ce ne sont pas forcément les arbres, mais la petite végétation qui sera atteinte, et surtout vos enfants et nous, qui allons nous promener dans la forêt, alors qu'on veut y respirer le bon air.

L'argumentation de préservation du paysage : le paysage nous a été présenté d'une certaine façon, c'est-à-dire vu du Nord. De ce côté, pas grand-chose ne sera modifié, mais les aménagements du côté d'Achères avec la plate-forme multimodale et un certain nombre d'implantations commerciales.

En revanche, si vous venez sur la crête sud, vous la voyez et vous vous apercevez du découpage de la forêt, de son mitage et la destruction du massif. Le point essentiel, que ce soit des systèmes enterrés ou des systèmes aériens, ce sont les voies adjacentes.

Il faudra relayer cette autoroute A104 au milieu économique, au milieu d'habitations. Ce qui signifie que la forêt de Saint-Germain va se transformer progressivement en une plate-forme de communication. C'est très simple, on a un endroit où l'on va pouvoir faire tous les échangeurs possibles et imaginables. Ne me dites que l'on ne fera pas, car vous avez entendu par ce débat que l'on prévoyait, si l'on n'y veille pas, l'élargissement de l'A13 dans la forêt de Marly.

On vous parle d'un tunnel qui ne sera pas réalisé, car techniquement il ne sera pas réalisable à de nombreux endroits. On vous parle peu des échangeurs qui sont à la sortie et qui vont venir polluer les habitants de Poissy.

On ne parle pas non plus des gens du nord de Poissy qui auront un échangeur à 150 m de leur fenêtre.

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

Ne changeons pas de sujet.

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

C'est la sortie de la forêt qui va se transformer en grand échangeur.

Dernier point, je voudrais évoquer les problèmes de traversée de Seine. Il faut que les traversées de Seine soient les moins nombreuses possibles. A Migneaux, on a un milieu très sensible.

Je ne suis pas toujours d'accord avec vos arguments. Quand vous citez les impressionnistes, vous oubliez tous ceux qui peignaient des ponts. Ce n'est pas forcément le meilleur argument.

Par contre, vous avez un milieu végétal intéressant et nous comprenons que vous vouliez le défendre.

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

J'aimerais entendre sur ce qui vient d'être dit Monsieur SAINSON.

M. PIERRE-OLIVIER SAINSON, RESPONSABLE SERVICE FONCIER ET IMMOBILIER, DIRECTION TERRITORIALE ÎLE-DE-FRANCE NO, ONF :

Je voudrais juste rappeler que la forêt est un milieu très fragile, un équilibre instable : le sol, les arbres, les plantes visibles et tout ce qui n'est pas visible à l'œil nu, et l'Homme aussi en fait partie.

C'est cet équilibre que nous, gestionnaire des forêts domaniales, nous essayons de préserver, de faire et de sauver au quotidien. La forêt de Saint-Germain est déjà nettement balafmée, sans compter les autres projets qui peuvent exister : prolongement du RER vers l'Ouest, liaison ferroviaire Paris-Normandie.

Pour reparler de tout ce qui est souterrain, les emprises au sol sont loin d'être négligeables. On a vu les sorties d'accès de l'A14 sous la tranchée couverte, la profondeur est faible.

Les issues de secours de l'A86 en forêt de la Malmaison prennent un tiers d'hectare. Ce n'est pas du tout la même ampleur. Les échangeurs de l'A86 avec l'A13 font que 12 Ha de forêt ont disparu.

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

Vous allez entendre Monsieur VIOLLET sur ce sujet, qui n'aura peut-être pas le même discours que sur les autres points.

M. VIOLLET MICHEL, PAYSAGISTE DPLG, PROFESSEUR, RESPONSABLE D'ETUDES A L'ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DU PAYSAGE DE VERSAILLES :

La boucle de la Seine et le massif de la forêt de Saint-Germain sont deux éléments de paysage essentiels à l'échelle de l'agglomération.

Je souscris parfaitement à ce qui a été dit précédemment, et au point de vue des coupures des infrastructures. Si l'on se projette dans les années futures (30 ou 40 ans à venir), l'entité du massif de la forêt de Saint-Germain est un enjeu primordial.

Au moment où l'on se pose la question du tracé, d'aucuns voudraient le replacer dans la forêt de Saint-Germain, car il a le moins de nuisances. On parle de le passer en souterrain.

Je pense qu'au contraire, il faudrait entamer une reconquête du massif de la forêt de Saint-Germain. C'est un enjeu absolument essentiel.

Si j'ai été un peu provoquant pour examiner d'autres sujets et d'autres possibilités de négocier le paysage, et la traversée de zones urbaines, je pense qu'à l'échelle de la Région Parisienne, de cette agglomération qui se développe, la surface de la forêt de Saint-Germain est absolument sacrée et qu'il faudrait envisager de reconquérir. Pas seulement faire des nouveaux tracés souterrains, mais reconquérir un certain nombre

de traversées, notamment la RD308, l'actuelle RN184 pour limiter le nombre de traversées dans cette forêt.

M. MATUSSECHE, CARRIERES-SOUS-POISSY :

Que le représentant des Amis de la Forêt défende la forêt de Saint-Germain, c'est son droit. C'est très bien qu'il veuille garder son jardin propre, mais ce n'est pas une raison d'envoyer les ordures chez les autres.

Par contre, je trouve l'intervention des trois personnes d'une malhonnêteté intellectuelle. Ils se sont rendus les avocats de la forêt de Saint-Germain, ce qui signifie que le tracé bleu est enterré et que ce sera forcément le tracé rouge. Ces personnes sont là pour écouter et sont vraiment très malhonnêtes.

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

Nos experts ne sont pas là pour écouter, mais pour parler.

M. PIERRE-OLIVIER SAINSON, RESPONSABLE SERVICE FONCIER ET IMMOBILIER, DIRECTION TERRITORIALE ÎLE-DE-FRANCE NO, ONF :

A la demande des élus de la région de Saint-Germain, et non à celle de l'État un projet de classement du massif en forêt va être lancé.

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Le Ministre a refusé.

MME GENEVIEVE ALEXANDRE :

Je voudrais juste dire aux gens dont je comprends le désespoir d'avoir une autoroute qui se bâtit près de chez eux.

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

On n'en est pas là.

MME GENEVIEVE ALEXANDRE :

Ils estiment qu'elle devrait être dans l'itinéraire bleu. Avec de nombreux habitants, on est au ras de cet itinéraire. On trouve beaucoup d'immeubles le long de cette forêt, ce n'est pas une zone inhabitée.

MME MONIQUE DUMONT, SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :

La demande de classement a été initiée déjà en janvier 2002, bien avant l'étude actuelle. Elle a été demandée entre autres par l'Association « Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain et de sa région ».

M. LAVENU, COLLECTIF DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Je pense très louable que ces messieurs défendent la forêt de Saint-Germain, mais à une échelle moindre, j'aimerais qu'on parle des autres espaces boisés. Il en existe d'autres, des petits qui sont le poumon des riverains de la RN184. On peut parler des petits bosquets le long d'Éragny, à Conflans, à Herblay.

Je ne voudrais pas qu'on oublie la coulée verte à Herblay. Elle est la continuité des bords de Seine. On doit remercier les Maires des communes de cette zone, qui ont dépensé de l'argent et du travail pour réhabiliter les bords de Seine et les rendre aux populations.

Si vous ne l'avez pas encore fait, je vous engage à passer les week-ends. Du samedi 6 h au dimanche 22 h, on trouve des promeneurs, des gens qui font du sport. La coulée verte qui s'étend du quai jusqu'à Pierrelaye a le droit à la même protection. Si

vous êtes aussi défensifs pour le massif forestier de Saint-Germain, Messieurs, vous devriez avoir l'honnêteté de défendre aussi tous ces bosquets verts, et tous ces bosquets qui apportent du bien-être aux populations.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT MAURECOURT :

Côté boucle de Chanteloup, nous avons aussi de très beaux espaces boisés, en particulier le massif de l'Hautil. Son paysage est très typique. Pour Maurecourt, des bords de l'Oise, on monte sur le coteau (terres agricoles), 200 Ha de plateau agricole sur la hauteur, ensuite on a cette coiffe magnifique qu'est la forêt de l'Hautil.

Cette forêt est vitale pour les gens du Val d'Oise. Tous les résidents de Boisemont se promènent vers Chanteloup, Maurecourt et redescendent sur Andrésy pour rejoindre les bords de Seine et les bords de l'Oise, et remonter.

Pour nous, il est inconcevable d'avoir une saignée, telle que l'A104, en plein milieu de ces voies d'accès au massif forestier.

On trouve aussi de la grande faune dans le massif de l'Hautil. L'un des derniers grands passages de grande faune que nous avons se trouve vers Maurecourt, car les animaux l'été vont boire dans l'Oise. Si l'on fait passer une autoroute, les animaux rencontreront des difficultés.

Il y a la forêt de tous. Les gens de chez nous et du Val d'Oise vont plutôt dans la forêt de l'Hautil, et ceux de Saint-Germain dans la forêt de Saint-Germain. Chacun se rend dans la forêt à proximité de son domicile. Donc, on ne doit pas en privilégier une plutôt que les autres.

MME MARILYNE CHIVE, CARRIERES-SOUS-POISSY :

J'ai assisté à la réunion de proximité de Carrières-sous-Poissy qui a eu lieu le 13 avril dernier. A cette réunion, des documents nous ont été distribués, dont la carte avec la partie couverte souterraine, aérienne, en dessous du terrain naturel et au-dessus.

Je constate que le tracé noir (tracé RN184) qui traverse la forêt figurait en zone découverte, c'est-à-dire au-dessus en remblai viaduc ou au niveau du terrain naturel.

L'écologue a préconisé de faire une tranchée couverte pour qu'on puisse revenir sur les espaces naturels de la forêt, soit 30 à 50 % du tracé. En regardant la carte distribuée, c'est loin d'atteindre ce pourcentage.

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

Que ce soit le bureau d'études paysage ou les écologues, ils ont regardé le dossier avec leurs critères. Le travail du Maître d'ouvrage consistait à présenter un certain nombre de tracés au débat.

Ces tracés comprennent trois grandes familles :

- Un tracé qui représente la famille du passage au Nord-Ouest du Cery-Pontoise.
- Les trois tracés essentiellement neufs.
- Le tracé de réaménagement de la RN184 (tracé noir).

Nous avons laissé ce tracé, tel qu'il était, pour montrer ce que l'on pourrait faire s'il était décidé de garder la circulation actuelle, et de ne pas le reporter à proximité de populations nouvelles, et ce que pourrait devenir la RN184 si c'était une suite d'aménagements ponctuels faite tout le long, notamment en cas de non-prise de décision.

Dans ce cadre, nous n'avons pas retenu les préconisations par le bureau d'études. Si l'on fait un ensemble d'aménagements ponctuels, nous n'estimons pas comme étant crédible de sortir par tranche de 1 km des tranchées couvertes.

Si au cours du débat, il y avait eu une volonté de faire sortir un prolongement de la Francilienne sur le tracé noir, il était tout à fait possible d'améliorer ce tracé noir en passant effectivement en tranchée couverte.

On a vu le problème des contraintes de chantier, mais c'est tout à fait possible. Il faut compter un peu plus de 100 Millions d'Euros du kilomètre si l'on veut améliorer le tracé noir pour le passer en tranchée couverte dans la forêt de Saint-Germain.

Si on emprunte cette voie, sur le tracé noir ou sur les autres tronçons du tracé noir, il faut aussi assurer le même niveau de traitement des zones urbaines, comme la traversée de Conflans, d'Éragny et d'une partie de Saint-Ouen-l'Aumône.

Ainsi, cela représente un linéaire de couverture excessivement important. Par rapport au coût du tracé noir affiché dans le dossier de départ (1,1 milliard d'euros), on serait largement au-dessus aujourd'hui.

M. SINQUIN, MEULAN :

Je suis particulièrement attiré par le tracé violet. Ailleurs, il y a aussi des forêts.

De nombreux terrains sont en jachères, que l'on pourrait mettre en autoroute.

Est-il possible que les parties prises puissent être restituées en forêt le long par une emprise plus forte et plantées d'arbres ?

Seraient concernées les villes de Mézy, de Courdimanche, Menucourt.

Après avoir entendu les différents arguments, j'estime que le tracé violet serait le moins coûteux, car il y a peu de tunnels à réaliser. Où commenceraient les travaux ? Au pont de Gargenville ou du côté de l'A86 qui s'arrête à Villiers Adam ?

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

Nous aborderons cette question lors de la réunion thématique sur les tracés. On ne va pas rediscuter maintenant du tracé violet.

MME FABIENNE LANZA, POISSY :

J'ai deux questions pour Monsieur DEBARLE et pour les paysagistes. La cicatrisation de la forêt ne prend pas deux mois. A partir de combien d'années, peut-on parler de cicatrisation ?

Parallèlement, vous construisez des autoroutes pour durer combien d'années ?

Avec un passage en tunnel dans la forêt de Saint-Germain, combien d'hectares seraient nécessaires sur les 3 500 Ha pour la mise en place de l'infrastructure ? Échangeurs, voies d'accès ?

Envisagez-vous une compensation pour tous ces hectares ?

J'avais deux commentaires, l'un pour Monsieur VIOLLET. Je constate vraiment sa mauvaise foi, il n'a pas du tout le même discours pour la forêt que pour les autres berges de Seine. Les paysages ne cessent d'évoluer, donc il est normal de construire des viaducs au-dessus de la Seine et des berges de Seine. En revanche, il n'est pas du tout normal de toucher à la forêt. Je trouve ce discours un peu étrange.

Je soutiens une autre habitante de Poissy, qui parle du tracé bleu, et je l'avais dit lors de la réunion de proximité de Saint-Germain. Je trouve anormal que le tracé bleu

passé aussi près de la ville de Poissy, et n'ait pas été prévu en retrait des habitations. Monsieur DEBARLE avait répondu à cette question à Saint-Germain, en disant qu'on pouvait un peu l'écarter de Poissy.

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

Sur cette question de la cicatrisation, l'ONF a peut-être des indications à donner, qu'on va confronter avec celles du Maître d'ouvrage.

M. PIERRE-OLIVIER SAINSON, RESPONSABLE SERVICE FONCIER ET IMMOBILIER, DIRECTION TERRITORIALE ÎLE-DE-FRANCE NO, ONF :

La cicatrisation en forêt est toujours très longue. Le rythme d'une forêt se calcule sur un siècle et demi ou deux siècles. Il suffit de voir la tranchée de l'A14. On a l'impression que certaines parties se reboisent. On constate aussi que les lisières de la tranchée créées sont en train de dépérir. Donc, la cicatrisation va sans doute demander beaucoup d'années. On n'a pas suffisamment de recul.

DANS LA SALLE : Êtes-vous allé en forêt de Saint-Germain ?

M. PIERRE-OLIVIER SAINSON, RESPONSABLE SERVICE FONCIER ET IMMOBILIER, DIRECTION TERRITORIALE ÎLE-DE-FRANCE NO, ONF :

J'y suis allé cet après-midi pour vérifier avant de venir.

M. MICHEL MONVOISIN, ÎLE DES MIGNEAUX POISSY :

Je suis un ancien cent-bornard et j'ai vécu 12 ans à Saint-Germain-en-Laye. J'ai parfaitement regardé le déroulement de la construction de l'A14.

La photo projetée des aérations était la pire, car il y a un chemin le long. Par contre, celles qui sont beaucoup plus au loin, 10 ans après, la faune est tellement dense à cet endroit qu'on ne peut l'atteindre. Ne me racontez pas ce genre de choses. Je ne suis absolument pas d'accord.

J'ai parcouru tout l'itinéraire pour essayer de comprendre ce qui se passait 10 ans après, dès que l'on a fini la tranchée couverte, on arrive dans le tunnel et on voit les arbres qui n'ont pas bougé, car on est en profondeur.

L'impact sur la tranchée est le suivant : 10 ans après, la forêt est extrêmement dense.

C'est important de le dire, car je l'ai vécu.

M. PIERRE-OLIVIER SAINSON, RESPONSABLE SERVICE FONCIER ET IMMOBILIER, DIRECTION TERRITORIALE ÎLE-DE-FRANCE NO, ONF :

Au début, les arbres poussent très bien (entre 10 et 70 ans), et après on note des descentes de cibles et les arbres meurent. Un chêne qui a 100 ou 200 ans a un système racinaire énorme, qui se développe à l'intérieur du sol. Il lui faut des quantités d'eau très importantes.

Actuellement, on ne peut pas dire qu'un arbre poussera encore 120 ou 200 ans. Pour le souterrain, je suis d'accord, il n'y a pas trop de problèmes ; mais pour la dalle on n'atteindra probablement pas le niveau de ces arbres.

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

Je pense que vous ne parlez pas des mêmes espèces.

M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GÉNÉRAL D'ÉCOSPHÈRE :

Si l'on veut une vieille futaie, il faut 80 à 100 ans. Par contre, la nature n'est pas composée que de vieilles futaies. Effectivement, il existe des espaces herbacés, des

espaces en buisson qui petit à petit vont évoluer, et cela donnera une impression de paysages naturels.

On peut trouver des taillis avec de la faune. Donc, la cicatrisation peut être assez rapide. Par contre, la cicatrisation en forêt d'un seul tenant peut être beaucoup plus longue.

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

Monsieur DEBARLE, on vous a posé quelques questions.

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

Le nombre de générations pour lequel on fait l'autoroute : a priori, c'est au moins sur une centaine d'années. Les autoroutes concédées peuvent avoir des contrats qui vont jusqu'à 70 ans.

Le pont de Millau doit être assuré pour 120 ans.

Sur les grandes infrastructures structurantes, on les trouve sur les cartes historiques depuis un certain nombre de siècles.

Concernant le nombre d'hectares impactés, pour nous, le plus grand impact concerne l'échangeur avec ses remontées depuis le tunnel en tranchée couverte. Les issues de secours et les locaux de ventilations ont des impacts beaucoup moindres.

Les issues de secours pour les automobilistes sont réalisées tous les 200 mètres, parfois on peut aller jusqu'à 400 mètres.

On ne peut pas avoir de locaux de ventilation distants de plus de 800 mètres.

Cela représentera quelques hectares. Le plus gros impact est celui d'un éventuel échangeur.

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

Bien que l'on n'ait certainement pas épuisé le sujet, je pense qu'il faut aborder un dernier élément, même si c'est fait rapidement.

LES PLAINES ET LES PAYSAGES OUVERTS

M. MARC THAURONT, ÉCOLOGUE MILIEUX NATURELS, DIRECTEUR GENERAL D'ÉCOSPHÈRE :

Globalement, sur le thème que l'on vient d'aborder, sur le plan purement des espèces faunistiques et floristiques, les impacts sont un peu moins forts, mais localement on peut trouver un certain nombre d'éléments intéressants. C'est le cas dans la plaine de Pierrelaye. Ces espaces agricoles qui constituent effectivement une coupure verte sont complétés par des espaces para-agricoles (haies, mares, etc.). on trouve des intérêts localisés.

Les impacts sont toujours les mêmes. On peut toujours avoir des problèmes de fragmentation. Ce n'est pas une photo du site, mais elle donne une idée de l'effet de coupure. On a toujours des problèmes de destruction d'espèces végétales remarquables.

Sur le plan de la faune, on a le même type d'impacts : des réductions d'habitats, la fragmentation (des effets de coupure comme en forêt), des problématiques de mortalité par collision. Ce n'est pas seulement la grande faune qui est concernée, mais

les amphibiens qui rejoignent des mares. Avec une voiture par minute, on peut quasiment détruire une population ; mais des aménagements sont envisageables.

Il ne faut pas se leurrer, un tracé a toujours un impact, l'idée consistant à trouver des astuces pour le limiter. Si l'on reconstitue de part et d'autre de l'infrastructure en plaine, des systèmes de haies ou des systèmes arborés suffisamment hauts, l'impact de collision avec la faune va être plus faible, car les oiseaux vont passer au-dessus de la haie, donc au-dessus des voitures.

On cherchera à chaque fois des aménagements de ce type, qui n'enlèveront pas l'impact, mais il est simplement réduit.

M. PIERRE-CLAUDE MORIN, CHEF SERVICE FORET ET DU BOIS, DIRECTION REGIONALE DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORET, ÎLE-DE-FRANCE :

Tout à l'heure, j'étais intervenu sur la forêt puisqu'on me l'avait demandé. Au sujet de l'agriculture, un problème particulier se pose à Pierrelaye Bessancourt. Il faut reconnaître qu'il est difficilement gérable sous différents aspects.

Il s'agit d'un grand ensemble, d'une zone d'épandage où depuis 100 ans les eaux usées de l'agglomération parisienne sont déversées et servent de filtres.

Or, jusqu'à présent, c'était une culture légumière et de céréales vendue, et des cultures alimentaires. Une étude récente du S.I.A.A.P. a constaté qu'il y avait une accumulation de métaux lourds. On se trouve devant un phénomène de pollution sur un ensemble de près de 1 000 Ha, avec une interdiction de produire des légumes destinés à l'alimentation humaine.

Concernant les cultures, le maïs est admis car il stocke des métaux lourds dans les feuilles, mais pas dans les grains. De plus, les grains ne sont pas directement consommés par les Humains.

La solution du maïs a été trouvée pour répondre aux besoins de l'agriculture. S'est greffé un autre système, c'est-à-dire que le maïs qui était après tout un moyen de continuer à cultiver, a été attaqué par la chrysomèle (un insecte récent) qui sévit aux États-unis et qui s'est installé en Île-de-France, et qu'on cherche à juguler.

Il faut passer à des rotations, c'est-à-dire à des cultures différentes. Là, on se trouve devant un problème de cultures alimentaires.

Pourquoi l'agriculture doit-elle être conservée ?

Pour l'instant, ce sont les seuls éléments qui arrivent à maintenir la couche de métaux lourds énormes dans un horizon superficiel. Dès que l'on arrête les cultures et qu'on arrête d'irriguer, les métaux lourds migrent dans le sol et vont polluer les nappes.

Un problème énorme de pollution de nappes risque de se poser. En Allemagne, des écarts ont conduit à une pollution de la nappe. Pour l'instant, on cultive. Le problème vis-à-vis du grand ouvrage proposé est que les réseaux d'eau du S.I.A.A.P., qui se déversent dans cette zone d'épandage, vont continuer à se déverser avec de l'eau qui sera dépolluée et qui ne contiendra plus que des éléments de nitrate favorables à l'agriculture.

Le S.I.A.A.P. envisage de modifier ses structures de réseau, et de restaurer les réseaux existants qui pourront continuer à servir pour l'irrigation des terrains nécessaire à l'agriculture.

Or, le tracé de l'Est n'est pas souhaitable, les autres ont moins d'importance, car on va déstructurer non seulement les exploitations qui vont se retrouver avec des parcelles

de part et d'autre d'un ouvrage, et surtout déstructurer le système d'irrigation qui est en voie de restauration.

Des sommes énormes sont mises pour l'évacuation de ces eaux d'Achères, partiellement dépolluées sur ce secteur, et il est bon de ne pas le déstructurer et d'éviter qu'elles passent à l'Est. A l'Ouest, il existe plusieurs tracés et cela posera moins de problèmes.

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

Y a-t-il une ultime intervention sur ces sujets ?

MME GENEVIEVE ALEXANDRE :

C'est un problème de faire passer l'autoroute plus à l'Est dans des régions agricoles. Je pensais qu'on avait de la surproduction, qu'il fallait des jachères, et que ce n'était pas un très gros problème de faire passer l'autoroute un peu plus dans les champs.

M. PIERRE-CLAUDE MORIN, CHEF SERVICE FORET ET DU BOIS, DIRECTION REGIONALE DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORET, ÎLE-DE-FRANCE :

Ce n'est pas un problème lié à la production agricole, car ce sont des produits qui ne sont pas consommables. L'agriculture est une nécessité pour le maintien dans le sol de la pollution et qu'elle ne migre vers la profondeur. Ce n'est pas une question de consommation.

Par contre, dans le choix des cultures, si l'on abandonne toutes les cultures comestibles à l'alimentation humaine, il est prévu de développer les cultures pour les biocombustibles et les biocarburants sur ces zones. Il faudra continuer à faire de l'agriculture, des agriculteurs qui continueront à exploiter avec leurs réseaux d'irrigation. Le milieu ne sera pas trop perturbé.

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

Nous avons compris la problématique. Nous approchons de minuit, ce qui est une bonne heure pour nous séparer.

Le débat public continue. Il nous reste encore deux réunions thématiques : le 14 juin où nous parlerons de pollution atmosphérique et de sécurité routière, et le 19 juin où nous parlerons de tracés.

Monsieur LOISEAU, ultime intervention avant que je ne donne la parole à Monsieur le Maire de Triel.

M. CLAUDE LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT :

la plaine de Pierrelaye a le problème des métaux lourds, mais en boucle de Chanteloup et à Achères, on rencontre exactement le même problème et notamment pour les zones de captages de la nappe phréatique.

Il faut effectivement conserver les zones agricoles afin de pouvoir capter ces métaux lourds et qu'ils n'aillent pas dans les nappes phréatiques.

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

Monsieur le Maire, si vous voulez conclure cette séance, en tous les cas, merci infiniment de nous avoir accueillis.

M. JEAN-PIERRE HOULLEMARE, MAIRE DE TRIEL SUR SEINE :

Merci à vous d'avoir tenu pendant cette soirée avec autant de sérénité. J'ai été vraiment épaté par les débats qui ont permis d'échanger sur le sujet de façon assez

sereine. J'espère qu'il en sera de même pour les deux réunions thématiques qui vont suivre et terminer ce parcours du combattant, que vous êtes en train Monsieur le Président de gérer avec maestria.

Merci à vous tous.

La séance est levée à minuit.