

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

Nous avons donc la réponse du Maître d'ouvrage d'après ses estimations. Des personnes ont souhaité prendre la parole en évoquant cela, notamment Monsieur Yurgos REMVIKOS, représentant les Amis du Vexin.

M. YURGOS REMVIKOS, COMITE DIRECTEUR DES AMIS DU VEXIN :

En tant que membre du Comité Directeur des Amis du Vexin, on m'attend pour faire une intervention sur le tracé Nord-Ouest.

A la lecture des documents fournis, dans la limite de mes moyens, ceux-ci m'ont indiqué que le Maître d'Ouvrage admet que ce tracé ne correspond pas du tout au titre du projet, qui est celui du bouclage de la Francilienne.

Je peux dire tout à fait honnêtement que c'est un projet absurde, dans le sens de la fonction qu'on cherche à lui confier, de par son coût, de par sa longueur et de par sa fonction.

Pourquoi l'a-t-on proposé ? Effectivement, nous avons entendu le Maître d'Ouvrage, mais je ne voulais pas rester sur cette note, étant considéré comme un défenseur étroit de son territoire.

Je voudrais prendre deux minutes pour exposer un point de vue plus global. Il est dit dans le dossier avec beaucoup de modestie : 40 ans d'étude et de concertation pour en arriver là, on peut dire que le travail a été bien fait.

Je me disais aussi que certaines hypothèses et certains calculs, en tout cas pour mes propres neurones ne me semblaient pas très bien donner l'impression vraiment d'une certaine solidité. Ce que j'ai entendu aujourd'hui de la part des représentants du Maître d'ouvrage me rend encore plus inquiet quant à l'assise de ce projet.

Je dois avouer que je ne peux pas comprendre comment on peut affirmer que les transports collectifs ne pourront pas couvrir ces besoins. Je cite un extrait du document, alors que l'on admet un modeste équipement ferroviaire et que des transports collectifs par la route.

Encore une fois, on reste dans l'unimodal. Donc, je ne comprends pas comment on peut effectivement résoudre dans ces conditions ce type de problème.

On revient un peu à ce que disait le représentant des Verts, donc des solutions archaïques, mais je ne veux pas rester sur cette impression.

Je voulais aussi dire qu'il m'a été donné d'entendre un représentant de l'État nous faire la déclaration qu'aujourd'hui, on savait construire des autoroutes écologiques. Je dois avouer que pour le scientifique que je suis, j'ai esquissé un petit sourire devant l'énormité du propos, mais je pense que le citoyen pourrait légitimement se mettre en colère.

Je voudrais dire que je n'ai pas trouvé, malgré ce qui a été dit aujourd'hui, dans le document des mesures de protection contre la pollution. On parle d'enfouissement, d'encaissement, de buttes pour protéger contre le bruit, des écrans anti-bruit, mais on ne parle pas véritablement de solution contre la pollution.

Dans une hypothèse, ou plutôt dans une démission face à l'augmentation continue du trafic, la pollution étant proportionnelle à ce trafic, je ne vois pas comment on peut effectivement trouver une solution à cette pollution.

Je voudrais juste donner à l'assistance un chiffre. Le rapport préalable à l'adoption du plan national Santé Environnement dit en substance qu'il y a de l'ordre de 30 000 décès anticipés par an qui sont dus à la pollution atmosphérique urbaine. Ce n'est pas seulement la voiture, mais essentiellement la voiture.

30 000 morts ! Mettez cela en perspective avec les 5 000 morts des accidents de la route et le battage fait par les pouvoirs publics là-dessus. On aimerait bien qu'il se mobilise aussi sur d'autres points.

(Applaudissements).

J'ajouterai que cet impact se concentre sur des points noirs. On ne peut pas dire qu'en moyens on résout la pollution atmosphérique alors qu'une population vit sur le périphérique de Paris.

Je terminerai en prenant encore une petite métaphore thérapeutique, c'est un peu la déformation professionnelle. Nous sommes dans une époque qui privilégie en théorie les stratégies préventives.

Nous aurions pu attendre légitimement des services de l'État et des pouvoirs publics de nous fournir des solutions curatives. Et nous avons quelques petits balbutiements palliatifs, dont la perspective est illisible. A quel terme ?

Je voudrais solennellement dire ici que tout Vexinois que nous sommes, nous serons solidaires de toutes les populations, quel que soit le tracé, et pour les aider effectivement à empêcher les dommages qu'elles pourraient subir à l'instar de tout aménagement.

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

Merci. Dans votre intervention, un thème apparaît qu'il faudra regarder de façon approfondie, ce sont les approches plurimodales que l'on peut faire du problème des déplacements. Cela a été souligné tout à l'heure par l'intervenant Vert, et vous y êtes revenus.

Ce sera un sujet sans doute très important de la réunion thématique que l'on fera sur les perspectives de trafic en fonction des besoins de déplacement. On ne va pas engager le débat à fond maintenant, mais on a noté effectivement ces préoccupations convergentes.

Puisque vous nous dites avoir une approche scientifique et dépassionnée de cette question difficile, nous vous invitons à préparer avec nous la réunion thématique sur ce sujet.

J'ajouterai également que nous demanderons à la SNCF et à Réseau ferré de France, RFF, d'être présents, pour nous dire du point de vue des transports ferroviaires comment ils voient l'avenir des transports dans cette région.

Y a-t-il d'autres questions qui émergent ?

J'ai une demande d'intervention de Monsieur Thierry COULON, Président de l'université de Cergy-Pontoise.

M. THIERRY COULON, PRESIDENT DE L'UNIVERSITE DE CERGY-PONTOISE :

Je suis citoyen de Cergy-Pontoise. Avec ma famille, nous habitons ici et nous sommes comme vous tous pris dans la contradiction suivante : nous aimerions être reliés au reste du monde, mais nous aimerions que cela se fasse sans trop de nuisances ; nous n'avons rien d'original.

Comme Président de l'université de Cergy-Pontoise, je voudrais vous dire la chose suivante. On pourrait fort bien imaginer qu'il n'y ait pas d'université à Cergy-Pontoise, ni d'hôpital non plus.

S'agissant de l'université, ce ne serait pas compliqué. Il suffirait d'aller à Paris dans des universités déjà surchargées, assez amiantées parfois. Il suffirait de payer une chambre à nos enfants. Il suffirait de leur payer des temps de transport assez longs.

Je pense qu'on est tous convaincus, et les parents des 12 000 étudiants qui sont chez nous sont convaincus que ce n'est pas la meilleure solution, et que dans un département comme le Val d'Oise, les populations méritent comme ailleurs un enseignement supérieur de qualité et éventuellement des débouchés professionnels.

(Protestations).

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

Veuillez écouter, s'il vous plaît.

M. THIERRY COULON, PRESIDENT DE L'UNIVERSITE DE CERGY-PONTOISE :

Il y aurait une autre solution, que l'université de Cergy-Pontoise ne soit pas très bonne et ne fournisse pas de débouché professionnel.

(Protestations).

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

Veuillez écouter, continuez Monsieur le Président.

M. THIERRY COULON, PRESIDENT DE L'UNIVERSITE DE CERGY-PONTOISE :

Qu'elle n'ait pas d'ambition du point de vue de l'excellence de la recherche. A partir du moment où vous pensez tous que vos enfants ont droit à être formés et vous ne pensez pas que la meilleure solution consistant à les envoyer...

Il y aurait une autre solution aussi : les couches populaires où les gens qui ne peuvent pas faire des études sur Paris Centre s'abstiennent de faire des études supérieures.

(Sifflements et huées).

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

Continuez, Monsieur le Président.

M. THIERRY COULON, PRESIDENT DE L'UNIVERSITE DE CERGY-PONTOISE :

Ce n'est pas le débat, mais c'est un fait. A partir du moment où vous considérez que vos enfants ont droit à un enseignement supérieur de qualité, et c'est ce que l'État et les collectivités locales ont considéré en consacrant 1,5 milliards de Francs sur 10 ans de programmation immobilière.

A partir du moment où ces choix sont faits, je crains que la meilleure solution, si l'on construit une université ou un hôpital, c'est que l'on puisse aller respectivement y étudier ou s'y faire soigner.

(Sifflements et huées).

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

Continuez !

M. THIERRY COULON, PRESIDENT DE L'UNIVERSITE DE CERGY-PONTOISE :

Pas forcément en voiture, mais ce sont des choix qui nous dépassent.

Tiens, j'ai eu du mal à me garer ce soir, je voulais vous le dire ici. Je crains que la meilleure solution, si l'on fait de tels investissements collectifs, ce soit de relier au reste.

C'est pourquoi le trajet N1 me paraît le plus raisonnable.

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

Merci. Écoutez, je comprends que vous puissiez siffler certaines choses car ce n'est pas votre opinion, mais certains éléments relèvent d'une logique générale à laquelle on ne peut pas se soustraire. Il faut tout de même trouver un équilibre raisonnable dans ce débat, entre ce qui est réellement un besoin de la population, et des inconvénients sans doute qu'il faut reconnaître et discuter.

S'adressant aux membres de la CPDP : Avez-vous d'autres demandes de personnes qui voudraient s'exprimer ?

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

Madame Bénédicte ARIES de Pontoise souhaite intervenir sur le thème de la santé et des particules fines.

MME BENEDICTE ARIES, HABITANTE DE PONTOISE :

Effectivement, j'habite Pontoise. Ce n'est pas une commune qui est pile sur le tracé, mais je voudrais insister sur le fait que l'air qu'on respire, c'est le même. Que la pollution ait lieu à St-Ouen-l'Aumône ou à Pontoise, nous respirons le même air.

Je suis habitante de Pontoise et participe à de nombreuses associations. Je suis mère de deux enfants, dont un a été asthmatique dans son enfance, et cela a été très difficile à vivre. La pollution atmosphérique par beau temps l'hiver m'a occasionné de nombreux séjours aux urgences.

Aux urgences pédiatriques pour les enfants en mal respiratoire, on voyait bien que la pollution ne s'arrêtait pas aux limites de Cergy, mais que tout le secteur était concerné.

J'ai lu dans votre document de présentation : « Particules fines : minuscules poussières déversées dans l'air par diverses sources, comme les transports, les industries et le chauffage au bois ». Le chauffage au fioul n'était pas indiqué.

Je reprends le document : « Leur diamètre étant très petit, ces particules peuvent pénétrer profondément dans les voies respiratoires et ainsi nuire à leur fonctionnement, pouvant entraîner une irritation et une altération de fonction respiratoire, surtout chez l'enfant ».

Le document oublie les personnes âgées, les asthmatiques, les bronchiteux, et tous les autres. Il est intéressant de parler des enfants, car c'est le premier signal d'alerte. Ce sont eux qui réagissent le plus vite dans le mauvais comme dans le bon sens.

Si l'on avait une amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France, on n'aurait pas des enfants de plus en plus malades, ce qui est le cas. Les maladies respiratoires ont doublé en quinze ans pour les enfants.

Ne peut-on pas mettre cela en rapport avec l'augmentation que je ne sais pas quantifier du trafic automobile, et surtout du trafic routier de fret, avec des gros camions à moteur diesel.

(Applaudissements).

Le diesel : ce sont les particules fines, celles qui nous assassinent. Il est grand temps d'arrêter de continuer à encourager notre empoisonnement.

(Applaudissements).

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

Merci Madame. Ce sera l'un des thèmes majeurs de la réunion thématique consacrée aux nuisances et notamment à la pollution atmosphérique. Le Maître d'ouvrage souhaite-t-il dire quelque chose maintenant ou se réserve-t-on pour cette réunion thématique ? Pas forcément.

Du côté d'Alain MECHINEAU, une question revient.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Une question de la salle qui va être posée par la personne elle-même, Madame Elsa BRUN. Elle soulève la question de l'équilibre entre la reconnaissance de la nécessité de désengorger, mais aussi elle se pose la question : faut-il toujours utiliser plus notre véhicule personnel ?

MME ELSA BRUN, HABITANTE DU HAMEAU DES BOURSEAUX :

J'habite en bordure de la nationale 184, au hameau des Bourseaux. C'est une vie marquée par la présence de cette nationale, d'une façon terrible. On respire mal, la nuit on reçoit des effluves et des mauvaises odeurs. Le matin, on se réveille avec le bruit. Il y a de temps en temps des moments de répit qui deviennent de plus en plus étroits et de plus en plus rares.

Cela devient impossible. On pense à vendre la maison, mais on va la vendre à des gens qui vont se faire piéger, comme nous. Ce n'est pas correct, et je préfère agir collectivement pour que l'on réfléchisse ensemble à ce problème.

Il est évident pour moi qu'il faudrait une voie de délestage à l'écart des agglomérations pour en finir avec cette pollution directe, précise, proche qui n'est pas celle de Pontoise tout à fait.

Par ailleurs, il me semble que cela devrait être accompagné de mesures vraiment sérieuses pour permettre aux habitants de ne pas constamment utiliser leur voiture, comme c'est notre cas, c'est-à-dire que nous nous polluons nous-mêmes.

S'il y avait à notre portée un bus pour aller à la gare de St-Ouen ou dans le centre de notre commune... car nous avons le choix ou d'aller à pied ou de prendre la voiture.

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

Merci Madame. Je constate qu'on commence à poser les vrais problèmes, et j'en suis tout à fait satisfait. Cela fait des thèmes que l'on va approfondir tout au long du débat.

Je souhaiterais maintenant entendre Monsieur Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Messieurs les Préfets, chers collègues Elus, Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président.

Je ne vais pas redire, mais c'est important ce qu'a dit Pierre CARDO, que le tronçon dont on parle aujourd'hui n'est pas le bouclage de la Francilienne, c'est un cul-de-sac, il faudra bien un jour en reparler.

En me donnant la parole, je vous remercie de donner la parole à tous ceux, car ils sont très nombreux qui ont compris la nécessité et l'urgence de la réalisation de ce nouveau tronçon de la Francilienne, et qui aujourd'hui s'expriment avec force et se battent pour que ce nouveau tronçon passe hors des zones urbanisées.

(Applaudissements).

Je m'exprime ce soir comme Maire d'Andrésy bien sûr, mais au titre de Vice-président du Comité des communes pour la défense et la protection des villes menacées par le tracé, et de même au titre de Vice-président de la communauté de communes de deux rives de la Seine en charge des transports.

Avant même la saisine de la CNDP, j'ai toujours été clair sur les choix que nous défendons auprès des responsables politiques, économiques et associatifs, et bien entendu auprès des responsables de l'État. Ces positions sont réunies dans un document remis à Monsieur le Préfet des Yvelines le 11 mars 2005, et largement diffusé ensuite.

Tout d'abord, j'affirme avec force que ces choix pour lesquels nous devons nous battre répondent parfaitement à la motion du Comité des communes présidé par le Maire de Conflans Ste-Honorine, dont je précise qu'il réunit 10 villes directement concernées par les tracés, environ 150 000 habitants.

Ces 10 villes viennent de réaffirmer le 21 février 2006 les trois objectifs suivants, et je dois vous les lire :

Le Comité des communes :

- Réaffirme son refus catégorique du tronçon initial proposé pour la réalisation de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval.
- Demande qu'une proposition alternative soit faite en zone non urbanisée ;
- Dit que le délestage de la RN184 doit demeurer un objectif prioritaire de l'aménagement local.

(Applaudissements)

Afin d'informer nos populations et d'élargir le débat à d'autres villes, toutes aussi concernées, j'ai fait prendre une délibération au Conseil communautaire de la communauté des communes des deux rives de la Seine, dont je précise qu'elle réunit 6 villes, et donc 63 000 habitants.

Cela fera peut-être taire certains discours qui affirment encore que certaines de ces villes sont pour le tracé rouge. A l'unanimité, le Conseil communautaire affirme que le prolongement de la Francilienne est indispensable et urgent. Il doit être conçu dans le plus grand respect des populations. Il doit soulager les dessertes locales, dont notamment la RN184, et passer au plus près des zones économiques.

Compte tenu de l'ensemble des considérants largement développés dans la délibération concernant la protection de la population et les zones urbanisées, le maintien et le développement des activités économiques sur le territoire, le gel du territoire, la situation des trafics routiers existants, et la capacité à réaliser cet ouvrage, l'insertion dans les sites et la maîtrise économique de l'ouvrage, la communauté de communes des deux rives de la Seine est favorable au tracé qui passe dans le fuseau Sud-Est, et qui évite au maximum les zones urbanisées.

En d'autres termes, il s'agit du tracé N2-S2.

(Protestations).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

La Ville d'Andrésy a bien entendu délibéré pour ce même choix, le tracé bleu N2-S2.

Alors pourquoi ce choix parmi les 5 tracés proposés par le Maître d'ouvrage, la Direction Régionale de l'Équipement en Île-de-France, mais le choix est simple.

Le tracé violet : nous entendons bien qu'il passe au loin, mais pas tant que cela des zones urbanisées par rapport au tracé bleu.

Vous regarderez les chiffres du Maître d'ouvrage. Le même nombre de populations est impacté entre le tracé violet et le tracé bleu. Mais le véritable problème est qu'il ne répond pas aux objectifs du délestage de la RN184 et de la récupération des trafics locaux de notre territoire.

Le tracé noir : en pleine urbanisation au nord, puis transformant la RN184 en pleine forêt ; non, vraiment, ce tracé n'est pas sérieux.

Le tracé rouge : en pleine urbanisation avec des obstacles et des reliefs qui empêchent de véritables protections.

N'en déplaise à tous ceux qui le veulent, sans parfois d'ailleurs vraiment savoir de quoi il s'agit, il est unanimement refusé par toutes les communes directement concernées, et par toutes celles qui se préoccupent de la protection des populations sans compter les associations.

(Applaudissements).

Le tracé vert réunit tous les inconvénients du rouge et du noir. Mais qui peut soutenir un tel tracé ? Le plus urbanisé sans pratiquement aucune protection possible.

Le tracé bleu : seul tracé proposé par l'État qui répond à tous les objectifs et qui passe au maximum hors des zones urbanisées.

Concernant l'urgence de sa réalisation, les terrains d'assiette sont tout aussi facilement mobilisables que ceux du tracé rouge. L'urgence ne justifie en rien le tracé rouge qui, de plus, on le sait, soulèvera une très forte opposition des populations.

Sur le coût : 2,1 milliards d'Euros, mais le choix du tunnel n'est pas le seul possible. En tranchée couverte, le coût pourrait être diminué de 670 millions d'Euros. Nous connaissons les chiffres. Puis, s'il faut mettre 2,1 milliards d'Euros pour garantir le maximum de protections de l'environnement ou de la forêt, faisons-le. Les choix faits ailleurs en matière d'autoroute ont montré que le coût n'est pas forcément le premier critère de choix. Regardez l'A86.

Concernant la santé, avec le tracé bleu, passant des zones urbanisées, les populations profiteront de la meilleure protection.

Je rappelle principalement aux élus, mais aussi aux responsables de l'État, le devoir de précaution qui est le nôtre. Non, je ne veux pas être de ceux à qui l'on reprochera plus tard de ne pas avoir protégé les populations.

(Protestations).

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

Laissez terminer Monsieur RIBAULT.

M. HUGUES RIBAULT, MAIRE D'ANDRESY :

Enfin, le tracé bleu N2-S2 doit être, et j'en suis convaincu, le tracé du meilleur consensus possible.

Je m'adresse aux élus du Val d'Oise et des Yvelines, surtout à ceux qui sont loin des tracés et qui en parlent trop facilement, ne voulant pas s'intéresser notamment aux nuisances graves du tracé rouge. Avec eux, je m'adresse aussi aux responsables du monde économique qui, sous prétexte d'urgence, ne veulent pas entendre que le tracé rouge n'est

pas forcément celui qui pourra se réaliser le plus rapidement possible, notamment car à juste titre, les villes, les associations et les populations des communes n'en veulent pas.

Je rappelle d'autre part que les principales activités économiques actuelles et à venir de la partie Sud sont sur la rive gauche.

Je m'adresse au COPRA, collectif réunissant de très nombreux habitants des 11 villes concernées directement par le tracé.

Enfin, je m'adresse aux représentants de l'État, nous avons très peu de temps. Travaillons ensemble dans le cadre des objectifs fixés et dans le respect des populations. Choisissons dès à présent de travailler sur le tracé du consensus possible : le tracé N2-S2.

Ce soir, je vais être optimiste. J'ai entendu que le tracé a d'énormes qualités.

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

Merci, Monsieur le Maire. Tracé dit de consensus ? Je vois que tout le monde ne partage pas tout à fait ce point de vue. Des questions sur ce sujet ?

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

Il y a plusieurs questions, notamment à propos de ce tracé dans la forêt de St-Germain. Une question, plutôt un avis, et je ne sais pas si la personne voudrait prendre la parole dans la salle : « Des arbres ou des personnes, qui a le plus d'importance ? ».

Une question posée directement au Maître d'ouvrage : « Pourquoi le tracé sur la forêt de St-Germain n'est pas enterré comme l'a été l'A14 ? ».

YVES DESROUSSEaux, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Dans le même ordre d'idées, j'ai une question sur le tracé bleu et son intérêt, qui est posée par Madame LASNE. Si elle veut s'approcher d'un micro pour compléter, et le Maître d'ouvrage pourra répondre globalement.

MME VIRGINIE LASNE :

Ma question est la suivante : pourquoi le tracé bleu ne requiert-il pas les préférences de tout le monde, puisqu'il ne passe pas dans les zones urbaines ? En tout cas, c'est l'une des solutions la moins contraignante pour les villes...

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

Merci Madame. Effectivement, des personnes ici ne partagent pas tout à fait votre point de vue, mais la question peut être posée. Du côté du maître d'ouvrage, pouvez-vous répondre à ces questions ?

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

Le tracé bleu est effectivement enterré dans la traversée de St-Germain. Il est présenté enterré en tunnel et pas en tranchée couverte. Pourquoi ne l'avons-nous pas présenté en tranchée couverte ?

Vous verrez dans les annexes du dossier que le Bureau d'Études Ecosphère qui a traité le problème des milieux naturels dit clairement que si l'on était amenés à réaliser le tracé bleu

en tranchée couverte, à moyen terme, toute la partie de la forêt entre cette tranchée couverte et les zones urbanisées d'Achères serait petit à petit détruite, et donc on amputerait la forêt de St-Germain de cette partie.

Voilà pourquoi nous n'avons pas proposé la tranchée couverte.

(Protestations).

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

C'est l'explication du schéma retenu. On aura l'occasion d'en reparler.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je voudrais ajouter que cette solution n'est ni choisie, ni récusé actuellement, mais qu'elle est présenté avec tous les éléments. Elle peut naturellement faire l'objet d'études complémentaires, d'expertises ou de contre-expertises.

Ceci est dans les mains de la CPDP... Aujourd'hui, il n'y a pas du côté du Ministère le choix d'une solution déjà arrêtée, mais 5 projets de tracés sur la table, et sur lesquels nous sommes prêts à dialoguer.

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

J'aimerais entendre sur ces sujets, s'il en était d'accord, Monsieur Jean VILLEMAGNE, Président du Comité PROFILE.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRÉSIDENT DU COMITE PROFILE :

Merci Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je suis Jean VILLEMAGNE, Porte-parole du Comité PROFILE, créé il y a 5 ans pour réagir contre les nuisances extrêmes subies par les populations, les entreprises et leurs salariés, ainsi que l'environnement du fait de l'absence de bouclage de la Francilienne à l'ouest de la Région Parisienne.

Le groupement que je représente est en effet original, car il rassemble des associations d'habitants qui sont quotidiennement confrontés au bruit, au danger, à la pollution atmosphérique, aux difficultés de se déplacer du fait que les voiries locales et urbaines servent de substitut aux infrastructures indispensables pour supporter la circulation régionale et de transit.

Il rassemble également des associations d'entrepreneurs du Val d'Oise et des Yvelines, grands et petits.

(Sifflements).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRÉSIDENT DU COMITE PROFILE :

Qui sont handicapés et pénalisés dans leur activité quotidienne, ainsi que leurs salariés par des délais de déplacement insupportables et qui croissent sans cesse.

Il rassemble enfin des défenseurs de l'environnement, de notre patrimoine commun à tous ici, qui est la forêt de St-Germain et de Marly.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît. Continuez !

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Il est absolument nécessaire que nous la préservions comme poumon vert à l'Ouest de Paris pour les générations suivantes.

Très rapidement, nous nous sommes retrouvés autour d'une plate-forme commune, déterminés à mettre fin à l'utilisation de routes locales, telles que la RN184, la RD30, la RD154 comme substitut au bouclage inéluctable de la Francilienne par la faute d'un pouvoir politique indécis et laxiste. Depuis 14 ans, c'est-à-dire depuis 1992, l'intérêt collectif a été sacrifié à des intérêts particuliers.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Il aurait été beaucoup plus constructif que les opposants étudient à l'époque avec les pouvoirs publics les aménagements de détail apportés au seul tracé réaliste, tant sur le plan économique qu'environnemental, plutôt que de se contenter de dire globalement « non à l'autoroute » ou ce qui revient au même, de prôner un itinéraire irréaliste car inefficace, celui proposé aujourd'hui en violet par le Nord-Ouest de Cergy.

Si les détracteurs de l'A14 avaient été jusqu'au-boutistes, elle n'existerait pas aujourd'hui, alors qu'elle est considérée comme un modèle d'intégration dans un tissu urbain par tous ses riverains. Avec la volonté de tous aujourd'hui, le tronçon Cergy-Orgeval aurait pu être réalisé et aurait déjà épargné de nombreuses vies humaines et des accidents graves sur la RN184.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Il diminuerait la pollution due aux gaz d'échappement et au bruit dans toutes nos villes. Il économiserait également plusieurs centaines de milliers d'heures perdues par an dans des transports, qui pourraient être consacrées aux loisirs, à créer des richesses ou au moins à éviter d'en gaspiller, comme c'est le cas aujourd'hui.

Il n'est plus temps de trouver un autre tracé, qui mettrait en alerte beaucoup plus de personnes que le tracé rouge.

(Sifflements et huées).

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

S'il vous plaît, laissez terminer Monsieur VILLEMAGNE.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Le tracé rouge qui est inscrit dans les différents schémas directeurs et dans tous les plans d'urbanisme.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Il faut juste examiner aujourd'hui s'il est nécessaire d'apporter quelques dernières améliorations à ce projet, que le comité PROFILE connaît parfaitement, que nous avons parcouru en détail.

(Sifflements et huées).

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

Laissez terminer s'il vous plaît, car si l'on est obligé d'arrêter le débat, un certain nombre d'orateurs auxquels vous tenez ne pourront pas s'exprimer, et ce serait dommage pour tout le monde.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Nous avons parcouru en détail, à pied le tracé pour se rendre compte que la version 1996 avait été étudiée dans le même esprit de préservation de l'environnement que l'A14.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence s'il vous plaît. Si cela continue ainsi, on va arrêter la séance maintenant, car cela devient totalement inaudible.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Dans le dossier, il est précisé que le projet initial qui avait motivé l'opposition des riverains et des élus en 1992 présentait un tracé dont 80 % de la longueur se situait au niveau ou au-dessus du terrain naturel, et comportait très peu de protection phonique.

Le projet entièrement amendé et proposé à la concertation en 1996 prévoyait déjà 70 % de ce même tracé en déblai ou en tranchée couverte. Il s'était enrichi de nouveaux aménagements environnementaux avant d'être retenu officiellement par le Ministre en janvier 1997.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Aujourd'hui, le renforcement de protection proposé sur cette rive droite en fait une autoroute en tranchée couverte ou protégée sur près de 90 % de sa longueur, ce qui devrait enfin rendre ce projet acceptable par les riverains.

(Sifflements et huées).

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

Vous concluez, Monsieur le Président.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE :

Nous avons perdu 7 ans. Cependant, grâce à la pugnacité de notre équipe, le soutien de l'engagement de la grande majorité des élus de l'Est du Val d'Oise et du Nord des Yvelines, ainsi que de très nombreux habitants, le projet est enfin à nouveau sur les rails.

Ce débat public qui s'engage aujourd'hui est une procédure qui nous satisfait. Nous espérons qu'il lèvera toutes les anxiétés et les incertitudes quant au choix exprimé.

Même si nous restons persuadés que le tracé retenu en 1997, amélioré depuis par le Maître d'ouvrage, et qui peut faire encore l'objet de perfectionnements pour satisfaire au maximum son intégration dans l'environnement naturel et humain, demeure le meilleur choix.

Nous nous prêterons jusqu'à son achèvement aux règles de ce débat. Nous souhaitons qu'il conduise au plus vite à des conclusions et des décisions claires et irrévocables de la part des Pouvoirs Publics.

Au-delà, il s'agira pour eux de mettre en œuvre très rapidement sa réalisation et de lancer d'ores et déjà les études du tronçon suivant au Sud d'Orgeval, tout aussi primordial pour tendre vers le véritable bouclage, et délivrer ainsi le Val d'Oise et plus encore les Yvelines de la thrombose qui les paralyse actuellement.

Je vous remercie.

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

Merci Monsieur le Président. Quel que soit le bruit de fond, l'intervention de Monsieur VILLEMAGNE sera versée dans le dossier du débat. Cela ne changera rien, nous l'avons entendue. Ce n'est pas de bonne politique, tout ce que vous avez gagné, c'est de prolonger son intervention qui ne vous plaît pas. Cela ne me paraît pas une très bonne pratique.

Monsieur Philippe ESNOL, Maire de Conflans Ste-Honorine, Président d'une association d'élus.

M. PHILIPPE ESNOL, MAIRE DE CONFLANS STE-HONORINE :

Monsieur le Président, Mesdames, Mesdemoiselles, bonsoir.

C'est compliqué et c'est d'autant plus compliqué que j'ai vraiment la sensation de temps en temps qu'on ne parle pas tous de la même chose.

Jusqu'à il y a quelques semaines, je pensais qu'on parlait du bouclage de la Francilienne, sur lequel en tant que Président du Comité de communes, je dois rappeler que tous les maires, et ils ont été cités tout à l'heure en détail pour mon collègue, Maire d'Andrésy, qui a d'ailleurs au passage fait voler en éclat l'unanimité du Comité de communes (je l'en remercie), étaient tous d'accord, y compris au sein du Comité de communes pour être favorable au bouclage de la Francilienne. Plusieurs intervenants l'ont dit ce soir, on ne parle pas ce soir ni maintenant du bouclage de la Francilienne.

D'ailleurs, en lisant il y a quelques jours dans la presse un article qui expliquait que les chefs d'entreprises locaux s'étaient réunis vers Méry pour se plaindre de l'absence de bouclage de la Francilienne, et de ce manque sur le tronçon A104, en expliquant bien que l'on voyait avec l'accident qui venait de se produire sur l'A13, et le blocage complet de l'autoroute A13 qui en était résulté, le manque cruel qu'il y avait de faire le tronçon A104... C'est du Devos, quand on sait que le tronçon arrive... sur l'A13 !

(Applaudissements).

Et le Devos continue, quand j'ai découvert ces dernières semaines qu'il y avait des tracés du tronçon qui pouvaient passer par la RN184, alors que depuis des dizaines d'années, les services de l'État nous expliquent qu'il est inutile d'envisager un tracé qui pourrait passer un peu plus à l'Ouest de la ville nouvelle.

Au passage, cela nous semble - avec un peu de bon sens - plus facile de terminer le bouclage y compris au Sud de l'A13, pour redescendre vers la ville nouvelle, dans ces zones qui sont beaucoup moins urbanisées que chez nous.

On nous explique depuis des années que ce genre de tracé n'a aucun intérêt car il ne délesterait pas du tout la RN184. Et aujourd'hui, les mêmes nous proposent un tracé qui passe par la RN184. De qui se moque-t-on ?

(Applaudissements).

Je suis content d'être venu ce soir, car j'ai compris que l'on ne parlait pas de cela. On ne parle pas du bouclage de la Francilienne, et heureusement d'ailleurs, car tout le monde de manière assez étonnante estime, et je crois que c'est Pierre CARDO qui l'a souligné tout à l'heure, que toutes les populations n'étaient pas logées à la même enseigne.

Après Orgeval : plus rien. Vous récupérez l'autoroute A13 qui, comme chacun sait, est une autoroute très fluide, surtout le matin et le soir, où cela circule très bien. Là, vous repassez par Rocquencourt, l'A12 pour boucler la Francilienne.

Bien sûr que ce n'est pas un bouclage, et pour ce faire, il faudrait pouvoir poursuivre le tracé directement sur St-Quentin et sur Versailles en passant par la plaine de Versailles. Curieusement, c'est un sujet dont on n'entend jamais parler, ou alors peut-être en 2030 !

Ce soir, j'ai compris et d'ailleurs cela a été dit par les services de l'État qu'il s'agissait de relier deux pôles économiques, celui de la ville nouvelle et celui de Poissy.

(Applaudissements).

Évidemment, on ne parle pas du tout de la même chose, c'est sûr. Notre demande de rechercher un tracé dans une zone moins urbanisée tombe d'elle-même, quand il ne s'agit plus de relier que la Ville nouvelle avec Poissy.

Et en même temps, on en voit moyennement l'intérêt, car nous à Conflans, nous habitons aussi près de Poissy que de Cergy.

Je vais vous dire franchement que je vais très souvent dans ces deux villes. Je dois mettre aux alentours de 5 à 6 minutes pour rejoindre Cergy et pas plus pour aller à Poissy. Donc, franchement, s'il s'agit de sacrifier des centaines de milliers de populations, qui ont quand même droit à un peu de respect de leur qualité de vie, uniquement pour relier la ville nouvelle et Poissy, ce sera un peu court comme justification.

(Applaudissements).

Je voudrais demander avec un peu de bon sens, et en essayant de respecter l'unanimité du Comité de communes, aux services de l'État et à vous Monsieur le Président de faire remonter l'idée qu'il faut trouver un réel bouclage de la Francilienne, qui correspond évidemment aux besoins de circulation, qui sont très nombreux dans notre secteur, et qui correspond aussi aux besoins évoqués tout à l'heure par certains de nos collègues sur les nécessités du développement économique, et aussi de la construction de logements. Même si, à titre personnel, j'ai quelques réticences sur ce que nous a expliqué notre collègue, Maire de Cergy.

Je suis très inquiet de voir que dans une région, où l'on n'en peut plus des problèmes de circulation où les difficultés pour implanter des infrastructures comme ce tronçon d'autoroutes sont considérables, où dès qu'il y a quatre jours de soleil, on nous explique qu'avec la pollution il faut arrêter de prendre la voiture, où les gens font la queue pour aller travailler, la queue pour aller faire leurs courses, la queue pour aller au cinéma, la queue pour rentrer chez nous, il va falloir continuer de densifier comme des malades la région qui nous concerne, je crois que là, on marche sur la tête !

(Applaudissements).

C'est avec un tout petit peu de bon sens, pour essayer de concilier des contraintes complètement contradictoires et qui sont entre autres celles que je viens d'énoncer avec le respect de la qualité de la vie et celle de la tranquillité des populations, et aussi la santé et l'avenir de nos enfants, que je demande au nom du Comité de communes qu'un tracé alternatif soit étudié sérieusement par les services de l'État en zone non urbanisée avec une priorité qui est celle du délestage de la RN184.

Merci.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur le Maire d'avoir posé très clairement un certain nombre de questions absolument fondamentales, et que nous allons évidemment approfondir.

Il y a un très grand nombre de questions sur des problématiques plus ponctuelles qui méritent considération, qui sont celles de l'île des Migneaux.

Je crois qu'il y a un porte-parole de l'île des Migneaux ici. Beaucoup de questions sont venues de la salle, mais vous allez peut-être les synthétiser. Monsieur le représentant du Syndicat des propriétaires, vous avez la parole.

M. SEBASTIEN LANZA, REPRESENTANT DU SYNDICAT DES PROPRIETAIRES DE L'ILE DES MIGNEAUX :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, les membres de la Commission Nationale du Débat Public, Mesdames et Messieurs, le SPIM est une association de Poissy représentant les habitants de l'île des Migneaux et les riverains du bord de Seine.

La CNDP a inscrit au débat deux tracés :

Le rouge dit de Chanteloup et sa variante verte, qui se confondent en réalité sur les deux tiers du parcours, et notamment sur Poissy.

Nous connaissons bien ce tracé historique, puisqu'il a déjà fait l'objet d'une annulation par trois Premiers Ministres. Comment, dans ce contexte peut-il nous être à nouveau resservi ?

Que vaut la parole donnée par le sommet de l'État à ses citoyens ? Posons-nous la question ?

Pourquoi l'ont-ils annulé ? Peut-être tout simplement, car il n'est pas viable et qu'il constitue un risque inacceptable pour les populations. Un tracé où Poissy serait saccagé de part en part, un double viaduc de 25 mètres de haut et 40 mètres de large au milieu de l'île des Migneaux, et au-delà des quartiers d'habitation très peuplés, la rue de Migneaux, Beauregard, la Coudraie, mais aussi des lieux de vie et de loisirs pour tous les Pisciacais et leurs familles, des écoles, des collèges, des infrastructures sportives, une piscine en plein air, un hôpital.

Ce projet nous promet un flot continu de 150 000 véhicules par jour dans la montée de Poissy, des gaz toxiques, du bruit, mais comment peut-on inscrire un tracé qui passe à travers l'Ouest d'une ville de 40 000 habitants alors que les vents dominants sont d'Ouest, et que l'activité industrielle de la Ville est concentrée à l'Est ?

C'est en plus l'irréremédiable saccage des magnifiques bords de Seine, un biotope riche et encore intact sacrifié, tout un patrimoine d'exception détruit, un patrimoine qui a notamment inspiré les peintres impressionnistes et inspire encore de nombreux artistes.

La position du SPIM est extrêmement claire : « Non, non, non et non, nous refusons tout projet ou aménagement de projet dans Poissy, et sur l'île des Migneaux, et plus généralement tout projet passant en zone habitée.

(Applaudissements).

Nous allons étudier très précisément le volumineux dossier que nous n'avons d'ailleurs reçu qu'aujourd'hui de la CNDP. Mais, d'ores et déjà, nous avons quelques interrogations concernant le tracé bleu.

Pourquoi ce tracé semble proposer un tunnel sous la forêt au lieu d'une tranchée ouverte et ensuite refermée ? Est-ce parce que ce tracé n'apparaîtrait plus comme l'un des plus chers ?

Pourquoi les évacuations de gaz semblent se faire exclusivement aux extrémités du tunnel, favorisant ainsi une concentration des rejets nocifs vers les zones urbaines ?

Notre rôle n'est pas de proposer des tracés alternatifs, mais on nous fait déjà sentir qu'il est difficile de toucher à la forêt. Doit-on y comprendre qu'une vie humaine ne vaut pas celle d'un arbre ?

(Applaudissements).

Soyons clairs, ce qui nourrit notre immense détermination contre ce tracé, c'est la santé et la vie de nos enfants, des études médicales de renommée internationale, que nous tenons à votre disposition, démontrent de manière effroyable, chiffres à l'appui, toutes les répercussions des gaz d'échappement sur la santé humaine, l'évolution des cancers et des maladies respiratoires, les problèmes d'asthme, en particulier chez les enfants.

Vous ne pouvez pas prétendre ignorer ces études qui affirment que la pollution provoquée par le trafic routier tue plus chaque année que les accidents de la route.

Croyez-vous que les responsabilités juridiques, voire pénales, ne seraient pas engagées par un tel choix, si la décision de ce tracé devait être prise, elle le serait en toute connaissance de cause, et personne ne pourrait se réfugier comme pour le sang contaminé ou l'amiante derrière la phrase : « on ne savait pas ».

(Applaudissements).

Nous sommes ouverts au dialogue, mais nous n'accepterons jamais aucun tracé qui passerait en zone urbaine. Tous les riverains de l'île des Migneaux et les Piciacais sont extrêmement mobilisés contre ce tracé, et nous continuerons jusqu'au bout à nous battre, avec tous les moyens à notre disposition, et même si ce tracé devait être retenu, car il s'agit de la santé, de la vie et de l'avenir de nos enfants.

Pour conclure, au sommet de la terre, le Président de la République, Monsieur Jacques CHIRAC affirmait : « Nous sommes la première génération consciente des menaces qui pèsent sur notre planète, la première et nous sommes aussi probablement la dernière en mesure d'empêcher l'irréversible ».

Alors, croyez-nous, Monsieur le Président, nous nous battons jusqu'au bout dans l'intérêt de tous pour empêcher l'irréversible.

Merci.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur le Président, j'ai l'impression que vous avez été le porte-parole des habitants de l'île des Migneaux.

Il y a deux questions supplémentaires, qui sont sans doute trop techniques pour être traitées ici, mais qu'on n'éludera évidemment pas.

Pourquoi le dossier du débat ne mentionne-t-il pas les effets en matière d'impacts sanitaires sur les riverains qui habitent à moins de 400 mètres ?

Pourquoi le viaduc couvert sur l'île des Migneaux ? Où sortent les gaz ? A quelle altitude ? Quelles sont les conséquences ?

Je pense que l'on traitera cette question très précise à la fois dans sa généralité au moment de la thématique sur les nuisances, et dans ses aspects particuliers sur l'île des Migneaux, à la réunion qui sera organisée à Poissy.

Monsieur le Maire de Poissy, souhaite-t-il intervenir ?

(Sifflements et huées).

M. JACQUES MASDEU-ARUS, MAIRE DE POISSY :

Merci de votre acclamation, mes chers amis.

Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Mon intervention, rassurez-vous, sera brève, et ma position ne surprendra pas ceux qui sont en train de hurler et qui empêchent la démocratie de pouvoir fonctionner.

Elle ne surprendra pas, puisque connue depuis un certain nombre d'années, elle demeure constante dans la mesure...

DANS LA SALLE :

Démission, démission.

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JACQUES MASDEU-ARUS, MAIRE DE POISSY :

Dans la mesure où je défends le tracé historique, à savoir S1-C1-N1.

17 ans, parce que c'est le Premier Ministre de l'époque, en 1989, qui avait signé la concession de l'achèvement de la Francilienne, en même temps qu'une autre concession, celle de l'A14.

Pour ce second ouvrage, je me suis battu pour obtenir des parties couvertes au droit du quartier de la Coudraie, au droit du centre hospitalier intercommunal Poissy-St-Germain, ainsi que pour un profil semi-enterré avec merlons paysagers du tracé au droit des zones pavillonnaires jouxtant Poissy.

Bien sûr, je m'étais également battu, avec mon ami Michel PERICARD, pour la création d'un profil enterré dans la forêt de St-Germain.

L'A14 a été réalisée et inaugurée en 1994. Imaginez s'il en fut ainsi pour le sujet qui nous préoccupe aujourd'hui, et qui nous emmène bien tard.

Dès lors, nous ne serions pas réunis ce soir, et l'autoroute serait utilisée quotidiennement par celles et ceux qui sont pris aujourd'hui dans la nasse des bouchons entre l'A13 et l'A15, entre les villes nouvelles de St-Quentin-en-Yvelines et de Cergy-Pontoise.

Imaginons le développement des zones économiques des boucles de Chanteloup, qu'il s'agisse de Carrières-sous-Poissy, de Triel-sur-Seine ou encore de Chanteloup-les-Vignes.

Imaginons encore la quiétude des riverains et des usagers de transit pour traverser tranquillement Poissy ou St-Germain-en-Laye.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JACQUES MASDEU-ARUS, MAIRE DE POISSY :

Imaginons allégrement des flux, tant sur la RN13, sur la RN184 ou sur la RD190.

Seulement, Mesdames et Messieurs, par une absence de décision politique, depuis cette première signature - absence de courage que j'ai toujours dénoncée - nous nous retrouvons aujourd'hui au même point, qu'il y a 17 ans. Sauf que depuis 17 ans, le volume de circulation n'a cessé d'augmenter et que notre région, et mon collègue de Cergy-Pontoise l'a très bien dit tout à l'heure, s'est pénalisée en matière de développement économique. Oui, Mesdames et Messieurs, pensez à vos enfants. Sans développement économique, il n'y aura pas d'emplois, il n'y aura plus de possibilités de payer les retraites aux uns et aux autres. Nous sommes tous concernés. Ceux qui nient l'économie sont des irresponsables.

Pour toutes ces raisons, je suis déterminé à soutenir et à défendre le tracé initial. Il a l'avantage d'être le plus court. Cela a été dit tout à l'heure pour gagner du temps quotidien, pour celles et ceux qui veulent travailler.

Puisque beaucoup ne pensent pas au travail des autres, c'est le premier devoir des élus de la Nation, des élus locaux, des élus régionaux et des élus du département que de donner du travail à nos concitoyens.

En effet, cela a été dit par la Chambre de Commerce, par les entreprises : seul le tracé rouge peut répondre à l'ensemble des défis économiques qui nous sont lancés entre le Val d'Oise et les Yvelines. La Chambre de Commerce y est favorable, les entreprises et les grandes entreprises, ne serait-ce que Peugeot à Poissy. Si vous souhaitez conserver cette grande entreprise, pensez que les routes sont indispensables, sinon à terme, elle pourrait se développer dans d'autres pays d'Europe, et supprimer des milliers d'emplois. Nous avons besoin d'emplois pour nos jeunes.

Quant au viaduc sur la Seine, je rappellerai qu'il y a déjà plus de 17 ans que le Conseil Général des Yvelines avait entrepris une enquête publique, et que celle-ci avait obtenu un avis favorable... car c'est le véritable désenclavement de la Ville de Poissy.

Vous Messieurs qui parlez d'écologie, de pollution, pourquoi ne vous réunissez-vous pas au pied de la collégiale sur la rue de la Gare pour voir que les camions parfois se touchent quand ils se doublent au droit du presbytère ? Venez faire vos manifestations à cet endroit et vous verrez que le pont sur l'île des Migneaux est indispensable pour la santé de tous les riverains de cette zone.

Pensez aussi que votre prospérité en dépend. Voilà Monsieur le Président, ce que je voudrais dire, mais je voudrais surtout dire une chose : comme le Gouvernement l'a

souhaité, comme la Commission l'a souhaité, ce que je souhaite, c'est que sorte de ce débat l'intérêt général pour toutes et pour tous, et non l'intérêt particulier de la défense de ceux qui sont les plus privilégiés.

(Huées).

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

Est-ce que le Maire d'Orgeval souhaiterait prendre la parole ?

Vous avez noté qu'on a introduit une réunion supplémentaire à Orgeval. Je crois que cela se justifie tout à fait.

Si vous parlez de nuisance sonore, là on est vraiment servi. Il n'empêche que toutes les contributions qui sont faites, quels que soient les sifflets, seront versés au compte rendu du débat.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. YANNICK TASSET, MAIRE D'ORGEVAL :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je crois que l'intervention que je voulais faire ce soir sera un peu modifiée, car effectivement passant après de nombreux collègues, je ne vais pas me contenter d'enfoncer des portes ouvertes.

Je rappellerai quand même mon préambule, à savoir qu'il ne s'agit pas de bouclage de Francilienne.

On ne peut pas parler de bouclage de Francilienne, quand on envisage de faire aboutir ce barreau, dont on parle ce soir, sur Orgeval, sur une autoroute qui est déjà saturée. Un enfant de CE1 vous dirait qu'on ne peut pas mettre 125 000 véhicules en plus des 112 000 véhicules qui passent tous les jours avec les difficultés que l'on connaît sur l'autoroute.

(Applaudissements).

Ce préambule étant fait, et je remercie mes collègues qui se sont ralliés à ce que je développe depuis le début, à cette impossibilité de boucler une francilienne en passant par Orgeval.

Je pense que ce soir je proposerai un débat élargi. Je rejoindrai mes collègues Verts ou même les collègues du Vexin pour dire que j'aurais l'idée de proposer un débat où l'on écouterait les acteurs économiques, tout en reconnaissant qu'il y a un problème pour faire se déplacer les acteurs économiques dans la zone, mais en même temps pour essayer que ce débat soit global.

Il ne s'agit pas de choisir un tracé pour une autoroute, je dirais une autoroute de plus, et surtout pas en zone urbanisée. Le médecin que je suis ne peut pas accepter que toutes ces populations soient sinistrées.

(Applaudissements).

Je pense qu'il suffirait que ce débat soit posé en une amélioration de la circulation dans notre zone, dont tout un chacun sait qu'elle est nécessaire.

Mais en même temps que l'on doit améliorer la circulation des voitures, on doit aussi se pencher sur le ferroutage, sur le transport des personnes.

Lorsque nous nous sommes battus avec les associations d'environnement d'Orgeval contre l'A14, ou tout du moins contre le projet initial qui était inique, on nous a promis la ligne ferrée Cergy-Pontoise-Versailles. Nous l'attendons toujours !

Ce débat aurait un intérêt si l'on pouvait résoudre le transport dans notre région, justement en additionnant la route, le ferroutage, la voie fluviale et également le transport des populations par les transports en commun.

Merci.

(Applaudissements).

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

Nous avons beaucoup de questions émanant de la salle, et nous allons essayer de les regrouper. Yves Desrousseaux a une question.

M. YVES DESROUSSEAUX, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Dans le prolongement de ce qui vient d'être dit, j'ai plusieurs questions. Les personnes ne demandent pas la parole, mais je vais en lire une d'entre elles.

« Pourquoi n'a-t-on pas pensé au transport fluvial et au ferroutage ? La gare de triage d'Achères a été fermée en 2005, le transport par train n'est pas polluant sur le plan chimique, alors que les camions sont très polluants sur le plan acoustique et sur le plan des émanations de gaz... »

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

Le Maître d'ouvrage souhaite-t-il dire quelque chose tout de suite ou réserve-t-il cela à une thématique ? On le réserve à une réunion thématique.

Nous allons approfondir, mais il y a effectivement tout un ensemble de questions sur les solutions multimodales qu'il faudra creuser.

J'appelle maintenant M Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain-en-Laye.

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

Merci Monsieur le Président.

Avec ce qui me reste de voix, je vais tenter, en quelques minutes, de vous dire ce que je pense. Faut-il prolonger la Francilienne ?

Chacun ici a constaté que la situation actuelle ne pouvait durer plus longtemps. On a évoqué des perspectives catastrophiques de pollution, ces pollutions, nous les avons déjà aujourd'hui.

Et d'autre part, vous le savez, cette partie de l'ouest Francilien, connaît un retard de développement routier qu'il faut compenser indépendamment du fait que, bien évidemment, nous sommes ici, tous favorables au ferroutage ou à la voie fluviale.

Donc la question est aujourd'hui, non pas de savoir s'il faut prolonger la Francilienne, et je m'inscris tout à fait en accord avec ceux qui disent qu'Orgeval n'est certainement pas le point final, mais comment le faire ?

J'ai bien écouté ce qui a été dit, il est évident qu'on ne mettra pas tout le monde d'accord pour une raison très simple : c'est que personne ne souhaite que ce prolongement se fasse chez soi, on préfère que ça se fasse chez le voisin, c'est bien normal....

(Contestations)

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

Continuez Monsieur le Maire.

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

Et deuxièmement, il est évident que dans l'ouest Parisien, il y a forcément des milieux urbains ou des milieux naturels qui vont être perturbés par ce prolongement de la Francilienne.

Donc, il ne m'appartient pas de dire aujourd'hui que les vertus intrinsèques de tel ou tel tracé sont supérieures à celles de son voisin. Je reprendrai simplement les trois objectifs qui sont ceux de la concertation qui est en cours et je dirais, vous le savez, et je le redis très clairement, nous sommes favorables au tracé dit historique.....

(Sifflements et huées).

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

Continuez Monsieur le Maire, continuez.

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

Vous ne me ferez pas changer d'avis. Pourquoi ?

D'abord pour une raison de rapidité, c'est le seul tracé qui peut être réalisé dans les 10 ans. Tous les autres tracés, de mon point de vue, sont condamnés par ce simple fait que c'est le seul qui peut être réalisé dans les 10 ans. A Saint-Germain, la Francilienne se boucle sous nos fenêtres et nous n'attendrons pas 20 ans de plus

Deuxième raison, c'est le seul tracé efficace, il assure la meilleure desserte des pôles de développement, il draine au mieux les trafics de transit et locaux, il soulage le réseau autoroutier, il est le plus direct, il supporte le mieux les trafics cumulés, de l'A104 et de la RN184.

(Perturbations)

Vous savez, chers amis, vous ne faites que renforcer ma détermination.

Enfin, c'est le plus intéressant en termes de coût, puisque vous savez bien que le tracé noir est impossible, car au coût du tracé noir, il faut ajouter....

(Sifflements et huées).

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

Cela suffit maintenant, cela suffit. Je suis dans l'obligation d'arrêter cette séance, ce n'est plus possible.

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

Car au coût du tracé noir, il faut ajouter celui de la mise en tunnel, donc je conclus en faveur du tracé historique.

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

Merci Monsieur le Maire.

(Sifflements et huées).

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

M le Maire a parlé avec ce qui lui restait de voix, et moi, j'ai écouté avec ce qui me reste d'oreille.

La situation devient totalement intolérable, et je suis absolument désolé, j'avais promis à certains orateurs de prendre la parole, mais aujourd'hui, cela devient impossible. Donc, c'est la dernière chance, à la prochaine perturbation massive, comme celle que nous venons d'avoir, nous levons immédiatement la séance.

J'appelle à la tribune, en espérant que cela va ramener un peu de calme, Maître Corinne LEPAGE, Conseil du COPRA.

Madame le Ministre, vous avez la parole.

MME CORINNE LEPAGE, CONSEIL DU COPRA :

Monsieur le Président, Messieurs les Préfets, Mesdames et Messieurs les Élus, d'abord merci de me donner la parole.

Ce que je voulais vous dire sera assez rapide. D'abord, et vous l'avez vu ce soir, l'exercice auquel vous êtes conviés est un exercice qui ne ressemble en rien à ce que vous avez pu connaître avec les enquêtes publiques.

La Commission Nationale du Débat Public, et je ne suis pas là pour la défendre, elle n'en a d'ailleurs pas besoin, est un vrai organe démocratique à la disposition de la démocratie participative.

Il faut que vous l'utilisiez.

(Applaudissements)

Il faut que vous l'utilisiez pour poser les bonnes questions et elles ont commencé à être posées ce soir. Quelles sont-elles ?

La première est : est-ce que tout le monde est traité à égalité ? On peut demander des efforts à condition que tout le monde fasse les mêmes, sinon ce n'est pas acceptable.

(Applaudissements)

Deuxième question : l'opportunité du projet. On sait tous qu'on a besoin de vivre, qu'il y a besoin de développement économique, mais est-ce que le projet, les projets qui vous sont proposés répondent effectivement à cet objectif ? C'est une question qu'il faudra poser.

Et compte tenu que ce n'est effectivement pas un bouclage, je crois qu'il y a des choses très importantes qui ont déjà été dites ce soir.

Troisième point, il faudra interroger de manière très précise le Maître d'Ouvrage et l'État sur les avantages économiques et les coûts qui sont générés.

Vous avez beaucoup, les uns et les autres parlé de la pollution de l'air. La pollution de l'air, c'est un problème de santé publique, mais Mesdames et Messieurs, cela a aussi un coût économique. Combien cela va coûter ?

(Applaudissements)

Combien cela va coûter en termes de Sécurité Sociale, par exemple, combien cela va coûter en termes de maladies supplémentaires. J'ai entendu également ce qui a été dit sur la réduction de la pollution grâce à l'amélioration des voitures, c'est quelque chose qu'on entend depuis des années et des années et on se rend compte que les résultats sont là ou plutôt qu'ils n'y sont pas...

Dans quelle mesure les projets qui vous sont proposés, qui vont augmenter le trafic incontestablement vont effectivement permettre de tenir nos objectifs en termes de réduction de la pollution dans la région Île-de-France ? Il faudra là-dessus poser des questions très précises et discuter les réponses qui seront faites.

On nous dit également qu'il y a un intérêt économique pour les entreprises, ce que je peux comprendre, mais qu'est ce que cela va coûter aux particuliers qui vont être concernés par ces projets ? Quelles vont être les conséquences économiques pour eux ? Si on met bout à bout les 200 000 personnes qui sont concernées, quel est le coût collectif que cela crée ?

Moi, je veux bien qu'on parle économie, mais on parle économie en totalité... Tout cela, Mesdames et Messieurs, ce sont des questions qu'il faudra poser.

(Applaudissements)

Voilà, les lumières de scène virent au rouge, donc je vais m'arrêter.

Vous avez un exercice de démocratie grandeur nature, utilisez-le. Utilisez-le parce qu'il y a cinq tracés et qu'il y a aussi une possibilité : c'est de ne pas réaliser un de ces cinq tracés.

C'est de la qualité du débat démocratique que dépendra la solution, vous pouvez pour une fois, Mesdames et Messieurs, influencer sur la décision. Profitez-en !

(Applaudissements)

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

Merci, Madame, pour cette intervention et peut-être aussi pour l'appel que vous avez fait, à ce que l'on utilise au maximum le Débat Public pour argumenter et faire progresser les questions fondamentales qui nous occupent tous.

Je pense que nous sommes assez proches de la saturation auditive, que bien des questions importantes ont été posées, que nous allons les approfondir maintenant ensemble.

S'il y a des dernières interventions, on peut les prendre.

Achères ? Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Merci. En 1996, grâce à une forte mobilisation de sa population, allant jusqu'à une importante participation à un référendum local, Achères s'était opposée au passage de l'A104 sur son territoire.

En 1997, l'État retenait finalement le tracé dit historique passant par Maurecourt, Andrésy, Chanteloup et Carrières-sous-Poissy. Regrettons d'ailleurs au passage qu'à proximité de ce tracé historique défini dès les années 60, on ait permis de construire et de s'implanter des populations qui logiquement, aujourd'hui, ne souhaitent pas avoir une autoroute à leur porte.

Ce tracé, parce qu'il traverse également des zones fortement urbanisées, suscite depuis une vive opposition, aussi bien des élus que des populations.

Celles-ci s'expriment par le COPRA et par l'intermédiaire d'un Comité des communes concernées. Depuis, bien que moins concernée par ce tracé officiellement retenu, Achères a eu une attitude responsable. Nous avons considéré, au même titre qu'il était inconcevable que l'autoroute traverse notre ville, qu'il était tout aussi inimaginable qu'elle passe par les zones urbanisées des autres villes.

C'est pourquoi nous avons rejoint les autres communes au sein de l'association qui s'est créée, pour proposer ensemble un autre tracé par le nord-ouest de Cergy qui éviterait les zones urbanisées.

J'adhère d'ailleurs totalement à ce qu'a dit tout à l'heure Philippe ESNOL, président de ce Comité de communes.

L'État vient de prendre l'initiative de relancer le débat. Avec tous les Maires concernés, j'ai réaffirmé devant Monsieur le Préfet, le 11 mars dernier, la nécessité de boucler la Francilienne, sans péage et mon accord, pour que, devant l'émoi suscité par les autres populations concernées, et leurs élus, la Commission Nationale de Débat Public soit saisie.

D'ailleurs, je souhaiterais aussi qu'on engage un autre débat, celui du bouclage de la grande ceinture qui après la réalisation d'une partie qui a coûté très cher, est aujourd'hui en stand-by et dont on nous annonce qu'il n'y aura pas de crédits avant de nombreuses années.

Aujourd'hui, la consultation est donc relancée sur cinq tracés possibles or, sur ces cinq parcours envisageables, trois passent par Achères. Eh bien, comme en 1996, nous dirons non à tous ces tracés qui emprunteraient la plaine et la forêt d'Achères.

J'exprime ici publiquement le regret de constater, au travers de cette consultation que la position unanime du Comité de Communes auquel nous participons depuis 1996, se fissure en constatant que certains élus aient jugé bon de proposer des alternatives qui repassent par Achères.

L'intention ne doit pas être de dire : pas chez nous mais chez les autres. Bien au contraire, il faut privilégier une solution qui comporte le moins de nuisances possibles dans les populations, le développement du territoire, et pour l'environnement. Or, précisément, les hypothèses passant par Achères en comportent beaucoup.

Le tracé dit N2, bleu, à l'Est de la RN184, traverse d'ailleurs une zone d'intérêt écologique faunistique et floristique, une ZNIEFF, classée comme telle par l'État, classement qui interdit la réalisation d'une autoroute. Cette traversée de ZNIEFF n'apparaît d'ailleurs pas dans le dossier de consultation, ce que j'ai évidemment fait remarquer à Monsieur BERGOUGNOUX qui, j'en suis sûr, en a pris bonne note.

Le tracé dit C3, tracé vert, qui n'a rien d'écologique, envisagé à l'emplacement du RD 30 et du futur pont entre Achères et Carrières-sous-Poissy, même réalisé partiellement en souterrain passerait en limite des habitations d'Achères et déboucherait de toutes façons, pour se raccorder au pont à proximité immédiate de la cité des plantes d'Hennemont. Ce serait, pour ses habitants et pour la tranquillité des populations, une véritable catastrophe.

En outre, vous le savez peut-être, l'État nous a imposé, dans le cadre du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) pour les Yvelines, un plan global d'aménagement de notre plaine prévoyant un équilibre entre les remblais et les déblais nécessaires pour les aménagements futurs des différents porteurs de projets que sont le port autonome de Paris, le Conseil Général, la ville d'Achères la ville de Poissy et Peugeot. Voilà plus de trois ans que nous y travaillons. Le choix de ce tracé anéantirait tout ce travail en le rendant caduc et serait en totale contradiction avec les règles fixées par le PPRI sans perspectives de compensation pour les ouvrages à réaliser de la partie enterrée.

Alors, ce que l'on interdit de faire à la commune, le laisserait-on faire à l'État ? Il y aurait là deux poids deux mesures.

Et que l'on ne nous dise pas que l'arrivée d'un port fluvial justifie l'arrivée de l'A104 sur Achères. Les études de trafic annoncées ne l'imposent pas. D'ailleurs, l'arrivée de ce port fluvial, de cette annexe du port autonome de Paris, pourra permettre, et pour cela nous sommes d'accord, une alternative de transport par le mode fluvial et par la voie ferrée, et d'ailleurs là aussi, je constate cette contradiction de fermer aujourd'hui l'activité triage sur la gare d'Achères Grand Cormier alors que l'on prévoit une plate-forme multimodale sur notre territoire.

Enfin, cette traversée de goudron et de bitume couperait la ville en deux, couperait la ville de la Seine, alors que notre volonté, aujourd'hui, est de tout faire pour que les Achérois se réapproprient leur fleuve et les berges.

Le tracé dit S2, bleu, traverse en plein milieu la seule zone de développement économique restant possible à Achères, avec le PPRI, celle de la Petite et Grande Arche et rendue possible grâce à la rétrocession des terrains de la Ville de Paris avec qui nous négocions depuis trois ans.

Ce tracé se situerait sur l'emprise d'une coulée verte, dans cette zone d'activités imposée par le PPRI et à proximité immédiate avec le futur second collège d'Achères que nous ne pouvons mettre aujourd'hui, avec le PPRI, qu'à cet endroit... Après l'épandage, il serait donc insupportable qu'Achères soit à nouveau pénalisé.

Enfin, nous nous interrogeons aussi sur le bien fondé d'un tronçon en souterrain, sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye compte tenu de l'impact environnemental déjà constaté par l'A14 depuis une dizaine d'années.

Il est donc hors de question d'imaginer que le tronçon d'autoroute prolongeant la Francilienne puisse passer par Achères et le tracé N2-S2 ne saurait être un consensus comme il a été abusivement dit. Aucune lettre de l'alphabet ni aucun chiffre ne saurait définir un tracé acceptable par les Achérois, plus acceptable en tous cas que le tracé dit historique, sinon, alors là, il faudrait qu'on ait la prétention de soutenir les comparaisons.

Tout ceci, nous l'avons rappelé dans une délibération du Conseil Municipal en renouvelant notre ferme opposition à un itinéraire qui emprunterait la plaine d'Achères. Cette délibération, votée à l'unanimité, réitérait également notre choix favorable à un tracé par le nord-ouest de Cergy, position qui est celle du COPRA et du comité des communes.

Mais, et ce sera ma conclusion, aujourd'hui, nous sommes inquiets, inquiets de voir revenir dans le débat des choix de parcours qui avaient été abandonnés, inquiets qu'Achères ayant fait preuve de solidarité pour se battre avec ceux qui repoussent un projet chez eux, se voit aujourd'hui abandonnée peut-être par ceux-là mêmes qu'elle a soutenus, et une nouvelle fois sacrifiée sur l'autel des nécessités.

C'est la raison pour laquelle j'appellerai les Achérois à reprendre la lutte si nécessaire, de façon à empêcher ce mauvais coup qui pourrait être porté à nos populations.

Merci.

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

Merci M le Maire.

J'aimerais entendre Mme Dominique GILLOT, maire d'Éragny.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Merci M le Président de me donner la parole, c'est vrai qu'il est bien tard, mais moi, j'ai écouté attentivement....

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

Non, il n'est pas trop tard pour pratiquer la démocratie.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Il n'est pas trop tard, mais je dis qu'il est bien tard tout de même, et j'ai écouté attentivement les différentes interventions, notamment de mes collègues qui se retrouvent comme moi à défendre les intérêts de leur commune, sur le tracé, sur les différents tracés qui sont proposés à l'étude et je voudrais dire ce soir que le pire de tout serait de laisser perdurer une situation actuelle qui détériore la vie de nos concitoyens et qui aggrave leurs conditions de vie.

Tout à l'heure, j'ai beaucoup entendu parler de la santé des familles, de la santé des enfants, et je voudrais vous dire que, pour nous à Éragny, le principal, l'enjeu prioritaire, c'est le délestage de la RN184, parce que tous les inconvénients qui ont été décrits abondamment

au cours des différentes interventions, nous les vivons aujourd'hui tous les jours, plusieurs heures par jour.

Éragny vit depuis 40 ans avec l'annonce de cette infrastructure sur son territoire, avec la menace du tracé N1 et toutes ses conséquences, c'est-à-dire le gel des espaces, le développement de friches, la dévaluation des propriétés qui se trouvent sur le tracé.

Depuis, la ville s'est développée, Éragny est partie intégrante de l'agglomération nouvelle, et partage sa volonté de développement et son affirmation de développement durable.

Éragny est passée de 3 500 habitants à 17 000 aujourd'hui et son territoire souffre de plusieurs maux dont certains évolutifs : plusieurs coupures urbaines quasiment infranchissables, la RN184, qui comporte quatre carrefours qui devraient être fonctionnels pour la vie de la cité, est bloquée plusieurs heures par jour et est source d'accidents extrêmement graves, voire d'accidents mortels par plusieurs dizaines.

C'est la RN184 qui absorbe la circulation du faisceau routier qui préoccupe les études auxquelles nous sommes conviés.

Éragny a déjà vécu deux périodes de débats intenses et passionnés sur ce sujet. A ma connaissance, l'opinion publique de ma commune reste très partagée, très inquiète, voire hostile.

Pour ma part, en vertu des engagements de l'équipe municipale que je préside, je réaffirme que l'ouverture du débat public est une bonne chose, et il faut que ce débat aboutisse. Je crains que malheureusement nous nous retrouvions au mois de décembre prochain dans la même situation qu'à la dernière consultation, avec une impossibilité de décision des pouvoirs publics de telle sorte que nous repartirions pour une longue période où la situation actuelle s'aggraverait.

Je souhaite, au nom de l'ensemble de mes équipiers, que tous les Éragniens, qui sont très directement concernés, soient bien écoutés, puissent obtenir toutes les informations qui leur sont utiles, puissent faire toutes les suggestions qui les préoccupent, et à la fin de la séquence, je réaffirme que nous les consulterons.

Je proposerai ensuite au Conseil Municipal de défendre la position qui sortira de cette consultation.

En tous cas, ce que je peux dire ce soir, sans m'engager au-delà de ce que m'autorise ma loyauté vis-à-vis de mon équipe et de ma commune, c'est que tout projet qui n'apporterait pas d'amélioration dans la qualité de vie des riverains de la RN184 et la sécurité des usagers de cette infrastructure, serait à rejeter car il ne contribuerait pas à atteindre les objectifs qui sont définis, pour autant que nous soyons d'accords sur les objectifs poursuivis ce qui n'apparaît pas dans le débat ce soir.

A Éragny, nous attendons également du Maître d'Ouvrage des précisions sur ce qui peut être envisagé pour garantir l'opérationnalité du tracé noir qui vient de sortir des cartons et qui nous inquiète véritablement très fortement à Éragny, car, à l'applaudimètre, quand on est dans la salle, on constate bien que si un consensus peut apparaître, au bout de cette soirée, et peut-être au bout du débat, il pourrait se faire sur le tracé noir. Je crains vraiment cette hypothèse et c'est pourquoi je demande que dans le cadre des débats thématiques,

Monsieur le Président, vous nous fassiez travailler activement sur les hypothèses de protection et de réalisation du bouclage de la Francilienne sur le tracé actuel de la RN184.

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

Merci Madame. Madame le Maire a posé un certain nombre de questions et a proposé un processus.

Je ne sais pas si nous pourrions lui donner la parole, mais Monsieur GOUPIL a posé une question qu'il faudra approfondir sans aucun doute et que je pose d'ores et déjà au Maître d'Ouvrage, il va préparer les éléments nous permettant de bien comprendre : « Est-il bien raisonnable de faire converger à Orgeval un flux supplémentaire venant engorger encore plus une autoroute A13 déjà saturée entre Orgeval et Rocquencourt ? »

C'est une question à laquelle vous aurez à répondre.

J'appelle maintenant Monsieur Alain RICHARD, maire de St-Ouen-l'Aumône.

M le Ministre, vous avez la parole.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Je voudrais vous remercier, Mesdames et Messieurs de la Commission et vous aussi, Mesdames et Messieurs qui restez encore présents et volontaires pour participer au débat parce que je crois qu'il est nécessaire et je voudrais suggérer que nous poursuivions ce débat en respectant les positions de tout le monde.

Je crois que chacun ici, Élus, Citoyens, Associations, a droit au respect de sa position et je veux dire ma compréhension et mon écoute pour les personnes qui sont inquiétées par les différents tracés et qui s'expriment ici.

Mais simplement, si nous avons cette préoccupation commune de respect de la qualité de vie, il faut repartir d'un fait qu'il serait, je crois, malcommode et en tous cas inefficace de se dissimuler.

La circulation est là. Les déplacements, le long de l'axe de déplacement entre le nord de l'Île-de-France et l'ouest de l'Île-de-France, ont lieu tous les jours.

Ils se déroulent soit sur la RN184, soit sur des voies de ville, et je peux en parler en ce qui concerne la commune que je représente, c'est sur l'ensemble de la voirie, y compris les plus petites rues que se déplacent les Franciliens qui ont besoin de suivre ces parcours entre le nord et l'ouest de l'Île-de-France. Personne ne le fait par plaisir, et donc la question n'est pas de savoir si ces déplacements auront lieu ou non : ils auront lieu.

La question est de savoir s'ils se feront sur une voirie qui est adaptée à accueillir de tels déplacements avec le moins de nuisances et le moins de pollution possible ou si on laisse se poursuivre ces déplacements quotidiens dans les pires conditions et de pollution et de nuisances et de gêne pour les riverains et également d'accidents.

Bien entendu, il faut aussi développer les transports publics pour les déplacements de banlieue à banlieue et je fais partie de ceux qui défendent l'idée qu'il doit y avoir une ligne RER entre Cergy ou Pontoise et Saint-Germain ou Versailles, mais est-il logique, est-il lucide d'opposer l'un à l'autre ?

Nous savons très bien que même si l'on fait l'investissement massif et très long d'ailleurs, d'une ligne RER, elle influencera les déplacements, au maximum, dans une bande de 1,5 km à 2 km autour de cette ligne et tous les autres déplacements continueront à se faire en véhicule particulier.

Je crois que se dissimuler cette réalité est simplement une esquivé politique mais ce n'est pas traiter dignement une question qui préoccupe des centaines de milliers de citoyens.

Je voudrais ajouter une question pour les courageux qui sont encore là. Nous étions ici ce soir entre citoyens des Yvelines et du Val d'Oise. Il y avait beaucoup d'habitants du Val d'Oise qui étaient venus, il y avait également beaucoup d'habitants des Yvelines.

Pour ma part, je n'ai pas le sentiment de connaître assez bien l'ensemble des variables qui influencent le choix du tracé dans les Yvelines pour prendre position à la place des collègues des Yvelines et je suis convaincu que les responsables élus et associatifs des Yvelines auront également le scrupule de ne pas préempter le choix des habitants des 15 ou 20 communes concernées les uns contre les autres.

Donc, je voudrais simplement souligner que, en ce qui concerne la partie Val d'Oise, la question qui est évoquée par certains, je ne sais pas si c'est la position du COPRA, je ne l'ai pas entendu ce soir, mais la question consistant à faire une voie nouvelle qui contourne entièrement l'agglomération de Cergy-Pontoise, et une partie de la vallée de la Seine remplit peut-être d'autres besoins routiers, je n'en suis pas sûr, mais il est évident, puisque la grande majorité des déplacements qui se font sur cet axe sont des déplacements de 5 à 10, 15 km maximum, que ce choix du contournement ouest de la ville nouvelle ne fait pas disparaître l'essentiel du trafic qui restera sur des infrastructures saturées et dangereuses.

En revanche, les autres tracés, j'en conviens, offrent tous des réponses, mais la suggestion que je voudrais faire est que, les représentants des Yvelines cherchent entre eux, et je sais que c'est difficile, une solution qui permet d'écouler dans les meilleures conditions le trafic de déplacement banlieue-banlieue qui se passe dans leur territoire et que dans le Val d'Oise, nous sommes aussi plusieurs communes concernées, nous essayions de trouver une solution de compromis.

La jonction entre les deux pourra être traitée dans la bonne foi et dans la volonté de protection des populations.

Je voudrais dire de ce point de vue que dans notre département, le tracé N2 me paraît comporter, comme le tracé de contournement ouest, le risque de faire persister l'essentiel du trafic sur la RN184. Je dirais presque que si on veut faire cela, il vaut sans doute mieux prendre le tracé noir, c'est plus franc : on maintient tout le trafic sur la RN184 et on essaie de l'aménager. Mais vous voyez bien que cette solution n'en est pas une.

Un dernier point, je voudrais rejoindre la position qui a été prise par plusieurs collègues et en particulier par M CARDO. Il ne faut pas mégoter une fois qu'on aura choisi une solution. Il serait quand même paradoxal que nous ayons été capables de réaliser de nouvelles infrastructures de circulation qui préviennent l'essentiel des nuisances, comme c'est en train de se faire dans les Hauts-de-Seine avec le tunnel qui prolonge l'A86, comme on l'a fait dans de bonnes conditions pour l'A14, comme nous sommes capables de le faire à différents endroits... donc je crois que vraiment, le niveau maximum de préservation de la santé et de la tranquillité des populations doit être atteint.

Là où c'est indispensable, il devra être fait des tunnels.

Mais je rejoins ce que disait Mme GILLOT à l'instant : la solution la plus injuste, la plus contraire à l'environnement, et la plus choquante pour la santé et la tranquillité des populations, c'est de ne rien faire : pensez-y Mesdames et Messieurs du COPRA.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur le Ministre.

Je sais que Monsieur Gérald RUTAULT, Maire de Maurecourt aurait souhaité prendre la parole.

Monsieur le Maire, vous avez la parole, n'ayez pas d'inquiétudes, la démocratie ne s'arrête pas à minuit trente, tout ce que vous direz sera soigneusement enregistré. De toutes façons, nous irons chez vous pour un débat plus approfondi.

M. GERALD RUTAULT, MAIRE DE MAURECOURT :

Tout à fait Monsieur le Président.

Je vais essayer de faire court, Monsieur le Président.

Ce 8 mars, nous espérons l'ouverture d'un débat sincère entre tous les protagonistes concernés par le projet A104.

Malheureusement, tout cela ne semble très mal parti. En effet, les populations riveraines du tracé N1-C1-S1 sont toujours autant sinistrées.

Pour Maurecourt, tout empire depuis hier, jour où nous avons reçu, Monsieur le Président, le deuxième dossier de Maître d'Ouvrage, dossier différent de celui que nous avons reçu il y a à peine 15 jours. Entre les 2 dossiers, nous avons gagné 6 carrefours inqualifiables à proximité des zones urbanisées.

Pouvons-nous encore prendre l'État au sérieux ? Nous en doutons.

En juin, nous avons remis un dossier concernant les impacts du tracé N1-C1 sur notre village. Ces derniers étaient déjà catastrophiques, ils le sont encore plus aujourd'hui. Si le tracé N1-C1 était retenu, 100 000 véhicules traverseraient notre village et ce ne serait pas sans conséquences. En effet, en France, la pollution liée à l'automobile doit être la cause de 6 000 décès par an, indique l'Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale, plus que les accidents de la route.

Le programme Apehis, lancé par la Commission Européenne, les estime lui à 348 000 décès par an dans les 25 pays de l'Union.

Les enfants résidant près des grands axes routiers sont très affectés par les polluants lors de leurs jeux. Les pollutions, entre autres, les particules de type PM10, PM2,5 tendent à entrer profondément dans leurs poumons générant des affections telles l'asthme et des bronchiolites. Il faut savoir que leurs ventilations sont multipliées par 10,7 lors de leurs exercices physiques.

D'autres pathologies ont été identifiées, telles les cancers bronchiques et les problèmes cardio-vasculaires.

Les personnes âgées souffrant d'insuffisance respiratoire sont très fragilisées lors des journées de forte pollution et le nombre de décès est de ce fait accentué.

Ces propos ne sont ni alarmistes ni destinés à affoler les populations. Les experts de la Communauté Scientifique Européenne, dont l'INSERM, sont d'ailleurs intervenus sur ce sujet à la demande de la Commission Européenne lors d'un débat préalable à la publication d'une directive concernant la qualité de l'air ambiant, en septembre 2005.

Les articles rédigés par *The Lancet*, une référence de la presse médicale, par *le Quotidien du Médecin* et les déclarations de l'OMS, de l'Observatoire Régional de la Santé en Île-de-France, celles de l'American Cancer Society, et bien d'autres encore ne laissent plus place au doute. Les polluants émis par les véhicules Diesel, et en particulier les particules PM2,5 peuvent être la cause de graves maladies pour les personnes situées à proximité des axes à grande circulation.

Pour en revenir à la première partie de mon propos qui dénonce un débat mal engagé, qui fait référence, par exemple aux solutions techniques très différenciées par l'État, que l'État a décliné entre le traitement de la santé des arbres et celles des populations nettement à l'avantage des arbres d'ailleurs.

Nous nous en expliquons : si je prends par exemple le tracé N2-S2, un tunnel de 6,5 km de long, sous la forêt de Saint-Germain avec pour seules aérations significatives les extrémités situées en proximité des villes d'Achères et de Poissy. Comment comprendre cela, sinon par une volonté délibérée de faire du tracé N2-S2 un tracé hors de prix et forcément nocif ? Nocif pour les automobilistes qui emprunteront le tunnel et qui, de fait, seront plongés dans une forte concentration de polluant, nocif pour les riverains situés aux extrémités qui parce que le tracé n'est pas suffisamment aéré en amont recevraient une dose de polluant.

Ces grosses ficelles ne trompent personne et prouvent la volonté de l'État de construire des solutions absurdes pour mieux imposer le tracé N1-C1-S1.

Après l'amiante, Tchernobyl, le sang contaminé, la mauvaise gestion de la canicule, nous pouvions nous attendre à d'autres pratiques. Il n'en est rien. Et ce soir, j'ai honte pour ceux qui méprisent à ce point la vie de nos prochains.

(Applaudissements)

Le tracé N1-C1-S1 est l'un des plus nocifs pour la santé publique, aussi, la ville de Maurecourt le rejette avec force, et si la mobilisation de nos populations ne vous suffit pas, alors nous irons devant les tribunaux pour obtenir gain de cause.

En tout état de cause, Maurecourt reste dans les solutions hors des zones urbanisées. La Charte de l'Environnement, dans son article 1 dit : chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Elle dit aussi, dans son article 5 que, s'il y a un doute, l'État a le devoir d'appliquer le principe de précautions.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

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

Merci M le Maire.

M Jacques FEYTE, Maire de Neuville-sur-Oise, vous avez la parole.

M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Je ne suis pas le dernier ?

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

Je crois que l'heure avançant, je vous recommande la brièveté, mais vous avez la parole.

M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Merci Monsieur le Président.

Mesdames, Messieurs, le Conseil Municipal avait formulé une motion, en décembre 2004, qui est en contradiction totale avec le dossier du Maître d'Ouvrage sur un futur passage de l'A104 par Neuville, c'est-à-dire un passage complètement sous le RER A et je ne l'ai pas vu dans le dossier. Mais je crois qu'on aura, Monsieur ROL-TANGUY, à nous revoir sur ce sujet.

Aujourd'hui, le Conseil Municipal me donne mandat pour exposer ses réflexions.

Si on dit que le prolongement de l'A104 est une nécessité économique, maintenant et pas dans 20 ans, le tracé historique du Val d'Oise, N1, de Méry-sur-Oise jusqu'à Neuville, est une solution qui permettrait peut-être de requalifier la RN184 en un boulevard urbain dans la traversée d'Éragny.

Le tracé historique qui partirait donc de Neuville, pour lequel l'étude environnementale est très incorrecte pour la partie Neuville parce que ne serait-ce que des constructions de logements de jeunes et d'étudiants dans la ZAC de Neuville, presque 400 jeunes, a l'inconvénient, ce tracé C1 d'aboutir dans les Yvelines où les réflexions sur l'environnement, et on vient de l'entendre ne sont pas terminées et où la desserte des zones économiques est plutôt sur la rive gauche que sur la rive droite.

Comme on a parlé tout à l'heure de la plate-forme multimodale, des liaisons fluviales et ferrées qui constituent les enjeux de demain où l'énergie pétrole deviendra rare, choisir les solutions les moins coûteuses pour répondre aux besoins aujourd'hui de voies sans péages, avoir le courage d'évaluer les besoins pour les 40 ans à venir, ce qui pour nous démontre que le tracé C1 passant par Neuville n'est pas pertinent.

Et c'est ce dossier, Monsieur le Président du CPDP que nous construisons pour alimenter le Débat Public et c'est ce dossier que nous défendrons pour nos administrés et pour les générations futures. C'est ce dossier que je vous proposerai avec l'accord unanime du Conseil Municipal de Neuville-sur-Oise dans quelque temps.

Laissons lancer le débat. Merci de m'avoir écouté.

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

Merci M le Maire.

M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE :

J'ai fait très court.

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

Monsieur Roger KAROUTCHI, Conseiller Régional est-il là ?

Non ? Nous le regretterons.

M Jean-Pierre BEQUET, Maire d'Auvers-sur-Oise, vous avez la parole, brièvement s'il vous plait, mais vous avez la parole.

M. JEAN-PIERRE BEQUET, MAIRE D'AUVERS-SUR-OISE :

Monsieur le Président, j'essaierai d'être le plus bref possible.

D'abord, je voudrais saluer la méthode que vous avez mise au point, Monsieur le Président, avec la commission du Débat, parce que je crois que c'est la bonne méthode et je crois que c'est cette méthode-là qu'il faut que nous efforcions tous d'appliquer dans le plus grand respect dû aux opinions des uns et des autres.

Vous proposez plusieurs tracés, plusieurs variantes, il faut les étudier, évidemment, dans la réponse aux besoins des usagers, des entreprises, et des équipements à desservir. Et c'est dans ce cadre-là, en tant que Maire d'Auvers-sur-Oise, mais parlant aussi au nom des communes voisines que je voudrais m'exprimer sur le tracé nord-ouest.

Ce tracé de 56 km alors que les autres tracés sont de l'ordre de 22 km me semble n'avoir aucun sens économique. D'ailleurs quand j'entends certains dire qu'il faudrait s'éloigner des populations, qu'on devrait faire un tracé encore plus large, si on faisait un tracé d'une centaine de kilomètres, on s'éloignerait encore plus des populations mais évidemment cela ne répondrait à aucun des objectifs.

Par ailleurs, son coût est deux fois supérieur au coût minimum des autres solutions. Des ouvrages d'art insensés comme ce tunnel de 3,6 km passant sous l'Oise remontant sur le plateau d'Auvers, un tracé qui présente le plus d'effets négatifs sur l'air et sur les gaz à effet de serre, évidemment, en multipliant le nombre de kilomètres utilisés par les véhicules, pour ceux qui le feraient, mais cela ne serait pas le plus grand nombre.

Ce tracé alternatif, ou dit alternatif, n'est pour nous qu'un leurre, ou plutôt une absurdité technocratique. Il est bien sûr en contradiction totale avec les objectifs de préservation du Parc Naturel Régional du Vexin et sa charte qui a été adoptée par l'État.

Et ce tracé surtout ne répond en rien à la saturation de la RN184 car il en est trop éloigné, trop éloigné des zones d'activité, et des communes à desservir. Dès lors, il ne règlera aucun des problèmes.

Notre opposition à ce tracé est donc évidemment totale, résolue et définitive.

Il faut donc sur ce plan simplifier le débat et en revenir aux variantes qui permettent de régler les problèmes qui sont posés aujourd'hui, et encore une fois sans opposer la route aux transports en commun, car nous avons besoin dans notre région des uns et des autres.

Un bon Débat Public, un vrai Débat Public, dans le respect des uns et des autres, une décision politique avant la fin de l'année pour enclencher le calendrier d'une réalisation qui au mieux ne pourra aboutir qu'en 2015, trop de temps a déjà été perdu, n'en perdons pas plus.

Avec les habitants d'Auvers, avec ceux des communes de la Communauté de Communes de la vallée de l'Oise et des Impressionnistes, avec les villages de la vallée du Sausseron, et avec ceux du Vexin, nous nous opposerons à ce tracé alibi.

Si le prolongement de la Francilienne est une nécessité, le tracé nord-ouest est à l'évidence une absurdité.

Je vous remercie.

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

Merci Monsieur le Maire.

Monsieur Jean-François RAYNALD, Conseiller Général du canton de Poissy-nord est-il encore parmi nous ?

Je ne le vois pas.

J'avais promis à Monsieur Victor BLOT qui souhaitait laisser parler son cœur de prendre la parole.

Monsieur Victor BLOT n'est plus là.

Les Amis de la Forêt ? Venez Monsieur, vous avez la parole.

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

Merci Monsieur le Président.

Je suis désolé que ceux qui défendent la nature ne soient plus présents. Je suis désolé de ne plus voir ici le défenseur du parc du Vexin, dont je n'ai entendu aucun mot pour les forêts.

Et quand je parle des forêts, je ne parle pas simplement de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, je parle aussi de la forêt de Marly, car nous avons, il y a 60 ans, commis l'insanité de réaliser l'autoroute de l'ouest en prenant la forêt dans le sens de la longueur, en la neutralisant complètement.

Je vous rappelle que la forêt, c'est le bien de tous.

Que le Maire d'Orgeval revienne s'il est là, et qu'il nous explique pourquoi il fait acheter par le département des Yvelines, des bois qu'il fait classer en espace boisé sensible et qu'il ne se préoccupe pas, qu'il ne prononce pas un mot, sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Que les opposants au tracé N1-C1-S1 qui veulent défendre l'extrémité du bois de l'Hautil, qui malheureusement est impraticable, pourquoi ne se prononcent-ils pas sur la protection de la forêt ?

Je pose une question technique au Directeur Régional de l'Équipement concernant le tunnel de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, car quand nous avons œuvré pour faire en sorte que l'A14 soit quelque chose de présentable par rapport à l'environnement mais aussi par rapport aux riverains, car les gens qui sont ici, je voudrais qu'ils viennent chez moi. Je suis à 200 m de l'autoroute A14 et je ne suis pas pollué, ni par le bruit, ni par l'odeur car nous avons fait réaliser des merlons de 6 m à 8 m par rapport au niveau du tracé de l'autoroute, et l'autoroute s'intègre dans le paysage, on ne la voit plus, on ne l'entend plus.

Si vous prenez des courbes d'isobruit de la RN13 en revanche, nous sommes là largement pollués. L'A14 ne nous pollue plus, donc soyons sérieux, soyons cohérents. Il n'y a rien d'autre que de ne pas être cohérents. Personnellement j'ai un mot : cela s'appelle de la malhonnêteté intellectuelle.

Maintenant allons plus loin, et il faut effectivement, d'ores et déjà, dans ce débat poser le problème de la continuation de ce tronçon pour aller vers St-Quentin et il est hors de question que l'on attaque à nouveau la forêt de Marly, que l'on en fasse l'élargissement, c'est une insanité à tous points de vue, puisqu'on prend une radiale, plus une deuxième radiale, l'A12. C'est inefficace et engorgé, c'est tout ce que l'on veut. L'espace qui reste comme emprise devra être utilisé pour faire des merlons pour protéger les promeneurs dans la forêt de Marly.

Nous sommes des défenseurs du bien commun et vous tous qui discutez de l'intérêt général, de la pollution, utilisez moins vos véhicules ou prenez des véhicules moins polluants, allez vers les voitures hybrides, allez à pieds vous promener dans la forêt mais faites en sorte qu'il y ait une économie possible dans votre région car vous avez besoin de vivre.

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

Merci Monsieur le Président.

Ce sera la dernière intervention de la soirée.

Je crois très sincèrement, nous sommes peu nombreux pour cette conclusion, mais je pense qu'elle sera portée, que même s'il y a eu du brouhaha, des manifestations bruyantes, il s'est dit ce soir des choses très importantes pour la suite du débat, des thèmes que nous allons approfondir, ensemble.

Je souhaite vraiment que sur ces bases, le premier moment de déchaînement passé, on retrouve la capacité à approfondir ensemble les sujets et à faire jouer véritablement les principes de la démocratie participative.

Merci à ceux qui ont résisté jusque là, mais comme je le disais, c'est encore très bien de parler démocratie à 1 heure moins 10. Bonsoir.

(Applaudissements)

Alors bien entendu, je prends l'engagement que toutes les questions qui sont là et qu'on n'a pas traitées, il y sera répondu.

La séance est levée à 0 H 50.