

**Contribution de M. Lamy**  
**maire de Saint-Germain-en-Laye**  
à l'occasion de la réunion de la CPDP  
« MILIEUX NATURELS » & « PAYSAGES »  
6 JUIN 2006 – TRIEL-SUR-SEINE

---

Le territoire où s'inscrit le projet de prolongement de la Francilienne présente des atouts et enjeux économiques, mais également environnementaux primordiaux pour les populations directement concernées, c'est à dire les habitants de notre région Ile-de-France.

Le Parc du Vexin à l'ouest, les Vallées de l'Oise et de la Seine, le Pays de France, la forêt de Saint-Germain..., sont autant de territoires diversifiés et remarquables qu'il convient de préserver strictement pour les protéger.

Pour traiter des « Milieux naturels » et du « paysage », je m'appuierai sur les études qui ont été publiées par la Direction régionale de

l'Equipement sur les « Milieux naturels » en octobre 2005 et sur les « Paysages » en novembre dernier.

**Plusieurs conclusions peuvent être tirées de ces écrits :**

- En premier lieu, ces études soulignent globalement la dangerosité pour notre environnement de choix de tracés en forêt :

Je cite « *le tracé C2 + S3 n'est envisageable que s'il est réalisé en tranché couverte ou tunnel, sinon il risque de détruire le site* ». (Etude « Milieux naturels »)

« *Le tronçon C2+S2 traverse deux zones très sensibles – paysage urbain et paysage ouvert à dominante agricole sous pression urbaine, et le massif forestier de Saint-Germain-en-Laye – et une zone sensible : paysage ouvert de la boucle de Saint-Germain.*

*La traversée de la forêt de Saint-Germain ne serait envisageable que si le tronçon est enterré en tunnel. En effet, la tranchée couverte nécessiterait la*

*déforestation de l'emprise. Aussi, étant donné la proximité de l'urbanisation de Poissy, le passage de la Francilienne entraînerait la destruction de la forêt sur cette frange et le recul de son territoire. La traversée des espaces ouverts en remblais entraînerait la destruction de la morphologie du site et créerait de forts impacts visuels, qu'aucun aménagement ne permettrait d'intégrer ». (Etude « paysages »)*

*« (...) En raison de l'intérêt écologique de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye, des risques de collisions avec la grande faune, sangliers notamment, du renforcement du morcellement du massif par une telle infrastructure routière, sa traversée est envisageable uniquement en tranchée couverte sur la tracé actuel de la RN184. » (Etude « Milieux naturels »).*

- Pour autant, la mise en souterrain de la RN184 selon le tracé noir, et c'est un paradoxe, semble avoir les faveurs des rédacteurs des études sus-mentionnées :

Le raisonnement tenu est simple, oserais-je dire simpliste, la saignée de notre massif forestier étant d'ores et déjà réalisée, la mise en souterrain de la voirie existante ne pourrait qu'améliorer le milieu naturel et les paysages existants.

Ce raisonnement ne tient pas ; c'est la politique de « Gribouille », ou *comment dépenser 2 milliards d'euros pour ne pas sauver la forêt de Saint-Germain !* Cela serait méconnaître les retombées environnementales liées à la réalisation d'ouvrages en tranchée couverte, ou aux nouvelles contraintes techniques très draconiennes imposées désormais aux tunnels nouvellement créés depuis l'accident du Mont-Blanc !

En effet, les mesures en matière de sécurité des tunnels imposent la réalisation d'issues d'extractions des gaz tous les 200m. Ainsi, en surface le parcours du tunnel - qui n'est pas prévu

pour le tracé noir, et financièrement totalement irréaliste, je le rappelle, pour le tracé bleu - serait parsemé de petits édifices, de cheminées d'extraction et de voies d'accès technique et de secours... sans parler des raccordements entre cette nouvelle voirie (le tracé bleu pose les mêmes difficultés...) souterraine et les axes transversaux aériens (RD308 et RD190) qui nécessiteront – afin d'éviter des rampes de montée/descente avec un trop fort pourcentage de dénivelé – d'attaquer les sols sur des centaines de mètres !

On peut imaginer la dégradation irréversible de l'environnement qui s'en résulterait.

Quant aux tranchées couvertes, les dernières études réalisées, notamment sur la portion de 1,6 kms réalisée sous l'A14, laissent apparaître que la flore est très dégradée au droit même de cette réalisation : seule une verdure appauvrie a pu reprendre ses droits, sans arbre ; on transforme la forêt en jardin public, et ce d'autant plus qu'on la coupe en morceaux. Nous le savons bien : c'est sa masse, son unité qui garantissent à notre massif son

caractère forestier unique, et empêchent sa dégénérescence.

Croire à l'innocuité, en terme de préservation du milieu naturel ou des paysages, d'une réalisation en souterrain du prolongement de la francilienne sous la RN184 actuelle, conduirait à un gaspillage gigantesque avec comme résultat une forêt transformée en jardin public !

Le rapport « Milieux naturels » souligne d'ailleurs ce risque évoquant la nécessaire « *réhabilitation écologique du tracé (S3) en surface* », même si une solution souterraine était retenue pour le tracé noir : évoquer cette nécessité, n'est ce pas avouer une détérioration de la Forêt !?

- Quant à lui, le tracé bleu est un leurre pour les défenseurs de la nature :

En effet, tout le monde peut se rendre compte que ce tracé est un leurre : qui peut croire qu'alors qu'il y a plus de 10 ans, tous ensemble mobilisés, nous n'avons pas réussi à enfouir l'A14 sur plus de 2,5 km - il demeure malheureusement 1,6 km en

tranchée couverte - on arriverait à enfouir l'A104 sur 6,5 km ?

A ce prix là, personne ne financera ce projet, qui pose par ailleurs tellement de problèmes sur toute sa longueur que l'on comprend qu'il sert surtout à faire diversion.

Au demeurant, chacun sait qu'il était initialement prévu en tranchée couverte et que l'on a improvisé une variante en tunnel pour le rendre plus crédible.

« Cette variante est la plus impactante des trois » nous rappelle le rapport de la DREIF. Avant même l'entrée en forêt, son implantation dans le parc agricole d'Achères, attaque un secteur classé Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), et zone naturelle (N) au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). A quoi servirait toutes ces protections déjà existantes de la plaine d'Achères et de la forêt, si ce n'est parce que l'on apprécie leur valeur comme paysages et milieux naturels dignes de protection ?!

Dans la forêt, la proposition bleue, si elle était retenue aurait des impacts dramatiques sur notre bien commun, la forêt : « *le massif forestier de Saint-Germain constitue un réel patrimoine qui connaît déjà deux grandes saignées portant atteinte à son intégrité. (...) le passage de la Francilienne en Forêt aboutirait à la destruction du site (...).* » (Rapport « paysages » - page 25).

J'ajoute que la flore de la forêt de Saint-Germain étant essentiellement composée de chênes, son équilibre repose sur la nécessité d'espaces importants et une régénération naturelle s'étalerait sur plusieurs générations.

« *La variante S2 (...) n'est pas envisageable car elle nécessiterait de déboiser une partie de la forêt et créerait des nouvelles nuisances temporaires lors de la phase travaux, mais aussi permanente liées à l'exploitation de l'infrastructure qui viendraient s'ajouter à celles existantes liées à la RN184* ». (Rapport « Milieux naturels » - page 19).

Par ailleurs, ce tracé semble difficilement compatible avec le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) en plaine d'Achères, tel qu'il est actuellement prévu par le Préfet des Yvelines.

S'il en était besoin, j'ajoute qu'il détruit les bassins de rétention d'eau de l'A14 et saccage le périmètre de protection des captages d'eau potable d'Achères.

Enfin, en terme environnemental, il nécessite – comme son cousin « le noir » d'ailleurs – de revenir en arrière pour rejoindre Orgeval, en créant une nouvelle autoroute aérienne accolée à l'A14 actuelle, créant par la même un bloc routier de plus de 100 mètres de largeur... On fait mieux en terme de « paysage » et « de milieu naturel » !

- Le tracé historique, rouge, est beaucoup moins offensif que le bleu ou le noir pour nos milieux naturels ou nos paysages :

Ne nous faisons pas d'illusion, il n'existe pas, ici ou ailleurs, de solution parfaite ; pour autant Henri Bergson nous rappelle que « *Prévoir consiste*

*à projeter dans l'avenir ce qu'on a perçu dans le passé* » et **chacun percevra que la saigné de la forêt de Marly doit nous dissuader à jamais de saigner aussi la forêt de Saint-Germain !**

Une analyse objective des tracés laisse également apparaître que le tracé historique, tel que présenté dans les rapports qui nous sont fournis (amendé d'éléments déjà formulés, qui compte-tenu du coût raisonnable de cette solution, permettront de surmonter les difficultés rencontrés notamment en terme environnemental dans la plaine de Maurecourt) semble le plus en adéquation avec le souci affiché de préserver notre milieu naturel.

La synthèse des impacts sur ce tronçon C1+S1, rédigée en novembre 2005 dans le document « Etude faisabilité « paysages » est explicite : « *ce tronçon n'est pas envisageable s'il est réalisé tel que prévu, en effet, il détruirait le site au niveau de la plaine de Maurecourt. Cependant, un passage en tunnel (1,5 kms) à ce niveau permettrait de le rendre envisageable* ».

C'est donc naturellement vers cette solution qu'il convient de nous tourner.

Et la variante du tracé rouge évoqué pas nos amis du Comité PROFILE peut également retenir l'attention.

Je le rappelle une fois de plus : on n'évitera pas de passer près des zones urbaines ni au travers des zones naturelles sensibles. Ne les opposons pas, car elles doivent être également protégées. Le destin des humains est inséparable de celui du milieu naturel.

Je ne reviendrai pas ici sur les pseudo-études apocalyptique pour la santé humaine, présentées par les opposants au tracé rouge, qui ne tiennent pas compte du niveau de pollution déjà existant ou prévisible si on ne fait rien.

Ce que je constate par contre, c'est que pour éviter le rouge, certains semblent prêts à sacrifier notre environnement !

**C'est pourquoi nous demandons que le tracé rouge soit réétudié et amélioré, en**

**recherchant un enfouissement maximal ; c'est sur le tracé rouge que le tunnel apporte des avantages décisifs par rapport à la tranchée couverte justifiant un chantier plus lourd, des contraintes de sécurité accrues et donc un coût sensiblement plus élevé.**

\*\*\*

\*