



Discours du Maire

VILLE D'ANDRESY
en Yvelines

Monsieur Hugues RIBAUTL
Maire d'Andrésy,
Conseiller Général des Yvelines

Commission Particulière du Débat Public
« Francilienne »

~

Réunion thématique

~

Carrières-sous-Poissy

(sous réserve du prononcé)

Mercredi 17 mai 2006

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP,
Mesdames, Messieurs les Représentants du Maître d’Ouvrage,
Mesdames, Messieurs,

Après la réunion d’ouverture et les 19 réunions de proximité, voilà venu le temps des réunions thématiques, réunions qui, je le pense, permettront d’approfondir, avec les mêmes garanties d’objectivité et d’impartialité que vous nous avez démontrées, les enjeux et les risques de ce prolongement de la Francilienne dans notre territoire.

Si les réunions de proximité ont, souvent, été une confrontation de monologues, j’ai pour ma part, ayant assisté à nombre de ces réunions, la certitude qu’une meilleure connaissance des éléments objectifs du dossier et des préoccupations réciproques des uns et des autres font bouger les convictions.

En ce qui nous concerne, je retire des réunions précédentes les éléments suivants :

Délais :

Pour tordre définitivement le cou aux arguments de ceux qui voulaient imposer un tracé en pensant qu’il se réaliserait plus vite, je veux ici citer M. Debarle qui, à plusieurs reprises, a confirmé que : *« tous les « tracés » proposés dans le dossier se situent dans une échelle de temps de réalisation comparable sauf le « tracé noir » qui impose des travaux avec maintien de la circulation ».*

Coût et financement

Les comparaisons actuelles de coût ne sont pas pertinentes. En effet, les différents tracés ne sont pas traités avec les mêmes égards entre populations riveraines et espaces naturels et les évolutions suggérées pour les tronçons des différents tracés ou les propositions de nouvelles solutions peuvent considérablement remettre en cause les chiffrages d’origine.

En ce qui concerne le financement, et compte tenu des simulations indiquées par le maître d’ouvrage, il semble qu’il soit utopique de vouloir allier péage et

atteinte des objectifs assignés à l'ouvrage. Car, soit le rapport du péage est insignifiant par rapport au coût (tout en diminuant son efficacité), soit il réduit celle-ci à néant.

De plus, la mise en place des barrières de péages éventuelles ajoute une contrainte d'intégration dans l'environnement forte et à ciel ouvert qui rend encore plus difficile la réalisation de l'ouvrage.

Enfin, la mise en place d'un péage implique l'existence impérative d'une voie similaire gratuite empruntable par l'utilisateur. Seules certaines parties des 22km du prolongement pourraient alors supporter une telle contrainte.

Le péage me semble donc devoir être exclu des solutions de financements.

Santé des populations

Il ressort de nombreuses réunions de proximité, arguments qui seront bien sûr à confirmer lors de la thématique appropriée, que les connaissances scientifiques ont évolué depuis 1988 (date de présentation du projet VILLEXPRESS sans aucune protection et en pleine urbanisation).

J'en veux pour preuve le récent Plan de Protection contre les risques de l'Atmosphère, dont l'autorité de tutelle est la même que celle de la DREIF, qui indique « *à proximité des infrastructure routière, les niveau de pollution sont deux fois supérieurs à l'objectif de qualité* » (pour le dioxyde d'Azote) et que « *les progrès du parc automobile ne permettront pas en 2010 de respecter les limites réglementaires* ». J'en veux pour preuve aussi les alertes émises par les autorités scientifiques officielles européennes et internationales sur les dangers méconnus des particules fines et ultra fines.

Ces éléments nouveaux plaident pour un respect absolu du principe de précaution inscrit dans la charte de l'environnement et donc pour un tracé évitant au maximum les zones urbanisées.

Aménagement du territoire

Toute mise en œuvre d'une infrastructure aura, nécessairement un effet structurant en ce domaine. Aussi, l'impact sur l'aménagement du territoire est un des enjeux important du dossier.

Les débats de proximité ont montré que pour répondre à l'objectif « *Desservir et relier les pôles régionaux et les zones d'activités économiques* », il fallait, dans la mesure du possible passer au plus près des zones d'activité de Saint-Ouen-l'Aumône et de la ville nouvelle de Cergy dans le Val d'Oise, puis aller chercher la future plate forme multimodale et les zones d'activité de PSA à Achères et à Poissy dans les Yvelines.

En ce qui concerne l'objectif « *Décharger les routes proches de la Francilienne* », il est impératif que la solution retenue permette pour les villes d'Eragny, de Conflans, de Saint-Germain et de sa forêt, mais aussi pour nous tous usagers, un délestage important du trafic qui emprunte aujourd'hui la RN184. Cela permettra pour ces Communes de réunifier leur ville et de retrouver dans la forêt une voie de desserte à deux fois une voie.

Dans ce domaine, il est tout aussi impératif que les problèmes spécifiques de la congestion de Poissy ou du nœud quotidien d'Orgeval soient solutionnés par le tracé qui sera retenu.

Insertion dans l'environnement

Ce que je retire des débats, c'est que cette insertion à un coût, et que, compte tenu des alertes scientifiques dont j'ai parlé précédemment, ce coût ne doit pas être un frein à la protection de l'environnement et encore moins à celui des habitants.

A ce titre, des espaces rares et naturels figurent sur tous les tracés. Il s'agira de trouver la solution qui rende, à ces endroits, l'infrastructure invisible.

En conclusion et pour rester dans la thématique d'aujourd'hui, je ne peux que confirmer ce que vous a présenté Denis FAIST tout à l'heure.

Oui, il est nécessaire de réaliser ce prolongement de Francilienne et il ne s'agit pas d'une infrastructure nouvelle mais du rattrapage d'un retard de plus de 30 ans.

Oui, pour être efficace, il doit être trouvé dans le fuseau Sud-est tout en évitant au maximum les zones urbanisées.

Oui, il doit permettre une liaison Nord-sud permettant de délester les routes proches et surtout la RN184. Cela veut dire que la liaison Est-ouest permettant de désenclaver la boucle de Chanteloup doit rester une voie départementale.

Oui, il doit relier les pôles régionaux et les zones d'activités économiques les plus importants.

Oui il doit être réalisé dans le respect des populations et de l'environnement.

Une fois cela affirmé, vous aurez remarqué que je n'ai cité dans mon propos aucune couleur de l'arc en ciel. Cela est tout à fait volontaire.

En effet, profitant des ouvertures de nombreux acteurs au cours des réunions précédentes et notamment du Maire de Saint-Ouen-l'Aumône et du COPRA, je souhaite proposer à tous ceux qui veulent que ce projet aboutisse enfin et que le ministre prenne une décision d'ici la fin de l'année, de nous réunir de manière informelle, afin, sans préjuger d'un résultat positif, d'échanger et de mettre en commun ce qui nous rassemble pour, peut-être, faire une proposition constructive au Président de la CPDP et, par voie de conséquence, au maître d'ouvrage.

Cela aura au moins le mérite de faire ressortir les points d'accords possibles ou les exigences légitimes des uns et des autres. C'est, je le pense, de notre responsabilité d'élu responsable que de tenter cela plutôt que de camper sur des positions intransigeantes sans réel fondement.

Dans l'espoir que cette proposition recevra un large écho, je vous remercie de votre attention.