

INTERVENANTS AU DEBAT :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président

Mme Sophie ALLAIN, M. Alain MECHINEAU, M. Yves DESROUSSEAUX

MAITRE D'OUVRAGE :

M. Éric DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

Mme VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

M. Philippe ESNOL, Maire de Conflans-ste-Honorine :	1
M. Daniel JEUFFRAULT, Habitant d'Éragny :	4
M. BEE, CO.P.R.A. d'Éragny :	6
M. TISSOT, Habitant d'Achères :	7
M. Henri TAMBUTTE, Président du CO.P.R.A 184 Comité de Conflans Ste Honorine :	12
M. Philippe HOUBART, Habitant à Conflans, porte-parole du CAPUI :	16
M. Laurent LANTOINE, Habitant d'Herblay :	17
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :	21
M. BENOIT, Habitant d'Herblay :	30
M. LUBIN :	30
Mme Lisette CALDERANDE, Habitante de Conflans-Ste-Honorine :	32
M. Jean VILLEMAGNE, Porte-parole du Comité PROFILE :	32
M. LAVIEUX, Habitant d'Herblay	33
M. LECLERCQ, Habitant Conflans :	35
M. TILLIER, Habitant Conflans :	35
M. Bernard MINGUY, Conseiller municipal de Conflans :	36
M. Franck BARRAUD, Représentant des Verts Île-de-France :	38
Mme CANDELIER, Conseillère régionale Île-de-France :	40
M. DUFOUR, Habitant Conflans :	46
M. Lucien FERRIER, Conseiller régional Vert :	47
M. Patrick ROUGE, Habitant Conflans :	49
M. Pierre JOUATTE, Habitant de Maurecourt :	51
Mme Christine GUIDECOQ, Habitant Conflans :	52
M. Joël TISSIER, Adjoint au maire de Maurecourt :	52
M. Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy :	63

*La séance est ouverte à 20 H 30 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX,
Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la
Francilienne.*

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

Bonsoir à toutes et à tous.

Vous avez ce soir la Commission Particulière du Débat Public, qui aura le plaisir d'animer cette rencontre. Elle est composée de Sophie ALLAIN, Yves DESROUSSEAUX, Alain MECHINEAU et moi-même, Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Puisque nous sommes ce soir à Conflans, il appartient avec évidence à M. Philippe ESNOL d'ouvrir notre réunion.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

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

Mesdames, Monsieur, bonsoir.

Je vais me contenter dans un premier temps d'ouvrir la réunion et évidemment laisser ensuite la parole au président BERGOUGNOUX et à ses collaborateurs pour présenter un peu le sujet, s'il avait besoin d'être encore présenté.

Je vais me contenter pour l'instant de vous remercier d'avoir répondu à cette invitation ici à Conflans. Je souhaitais que le débat se fasse dans les meilleures conditions possibles, que vous n'hésitez pas quand cela vous paraît nécessaire à demander la parole pour vous exprimer sur le sujet sachant que toutes les interventions, comme vous le savez, sont soigneusement collectées et seront transmises ensuite au maître d'ouvrage quand il aura sa décision à prendre.

Chaque intervention a son importance. Je souhaite que le débat soit libre et se déroule dans les meilleures conditions. Je tiens à remercier le président BERGOUGNOUX et toute son équipe de la Commission Particulière du Débat Public de leur présence et aussi de l'objectivité avec laquelle il s'attache à animer l'ensemble de ces débats.

Je remercie également le maître d'ouvrage d'être présent et je vous souhaite à tous une excellente soirée.

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

Merci Monsieur le Maire. Je réponds d'abord à l'invitation de M. le Maire pour vous présenter en quelques mots ce qui nous rassemble ce soir, ce débat public et ses principes généraux.

D'abord, les personnes qui sont sur cette tribune. Vous avez ici le maître d'ouvrage, Eric DEBARLE, Chef de la mission A104, et Elisabeth VANINI.

C'est le maître d'ouvrage qui présente le projet : le prolongement de la Francilienne. Nous aurons à discuter de l'opportunité de faire quelque chose et des grandes options qui peuvent être retenues si l'on décide de faire quelque chose.

Je vous ai présenté la Commission Particulière du Débat Public qui est totalement indépendante par rapport au maître d'ouvrage. Elle émane de la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante. Nous n'avons à l'égard du maître d'ouvrage aucun lien, aucune obligation autre que d'être un intermédiaire entre son projet et le public, c'est-à-dire vous aujourd'hui.

Notre mission tient en trois mots : informer, écouter, rendre compte.

Informer, cela a consisté à diffuser des documents de synthèse vous permettant suffisamment longtemps à l'avance, je l'espère, de prendre connaissance de l'objet du débat. Vous savez peut-être que dans la zone d'étude il y a plus de 700 000 personnes. Nous avons tiré ces documents à 230 000 exemplaires. La diffusion n'a pas été facile. Il y a eu des ratés, mais on a essayé de se rattraper en faisant des diffusions complémentaires, en mettant des documents en mairie. Pour vous ce soir, il n'y a évidemment aucun problème puisque vous avez trouvé à l'entrée tous les documents qui pouvaient vous manquer.

Pour suivre cette rencontre, vous avez un petit paquet de cartes, qui vous permet de vous repérer dans les exposés et les interventions ; c'est suffisant pour suivre cette rencontre, mais n'hésitez pas à prendre des documents à l'entrée pour compléter votre documentation.

Informer au début, c'est bien. Heureusement le débat progresse. Nous avons programmé 18 réunions comme ce soir dans différentes localités de la zone d'étude.

Il importe de vous tenir au courant quasiment en temps réel de façon synthétique de ce qui se passe au cours de ce débat.

Nous avons plusieurs moyens. Le premier moyen, et de très loin le plus utilisé, c'est notre site internet qui est un vrai succès. On est en train de battre les records des sites internet de débat public. Nous avons dépassé les 15 000 visiteurs. Aujourd'hui, nous en sommes à 100 000 pages consultées par ces visiteurs ; ce qui est énorme.

Sur ce site, vous trouvez des petits comptes rendus succincts des différentes réunions qui se tiennent au fur et à mesure qu'ils sont disponibles, et leur restitution complète de tout ce qui a été dit, ce qui vous permettra de vérifier que votre intervention éventuellement a été bien correctement retranscrite.

Autre moyen d'information, la possibilité d'éditer des cahiers d'acteurs pour des mairies, des collectivités territoriales. Nous avons déjà sur le site trois cahiers d'acteurs. Un est imprimé ; pour ceux qui ne l'ont pas repéré, il est à l'entrée. C'est un quatre pages en couleur, celui-ci est vert. Ce sont les Verts d'Île-de-France qui l'ont émis.

Nous avons au tirage en ce moment un deuxième cahier d'acteurs qui vient de l'Île de Migneaux et un troisième cahier d'acteurs qui vient du Président des Automobiles Club de France ; je vous invite à le consulter car il présente une autre solution que toutes celles qui ont été envisagées par le maître d'ouvrage. Il fait partie des choses dont on aura à débattre par la suite.

Pour vous écouter, ce qui est peut-être notre mission fondamentale, on dispose de différents moyens, les réunions comme ce soir ; vous pourrez y prendre la parole. Bien entendu, il y a un certain nombre d'acteurs programmés. Je souhaite que tout le public présent, notamment les habitants de Conflans prennent la parole.

Pour prendre la parole, vous avez la possibilité de remplir des petits papiers en disant de quoi vous voulez parler à qui l'on donnera la priorité, mais vous pouvez aussi lever la main. On essaiera de vous donner la parole.

Vous pouvez aussi nous écrire, nous envoyer des e-mails. Vous avez à votre disposition des cartes T. Vous pouvez, si vous avez des idées, faire des contributions aussi étoffées que vous le voulez. On les mettra sur le site et on les analysera.

Qu'allons-nous faire de tout ce que nous allons recueillir et qui représente une masse énorme ? Il faut savoir déjà que nous avons eu 700 questions posées que nous sommes en train de traiter, environ la moitié qui sont en cours de traitement et déjà pas mal sur le site et visibles ; puis, plus de 300 avis. Cela fait donc une masse d'informations considérables et nous n'en sommes qu'au début.

A partir de tout cela, nous allons élaborer un rapport. Je vous garantis que ce rapport sera parfaitement neutre et objectif. Nous retracerons tous les arguments qui ont été avancés. C'est pourquoi je vous prie surtout d'émettre des arguments, dire : « je suis contre ceci ou pour ceci » ne vaut que si vous expliquez pourquoi ; c'est ce qui est intéressant.

A partir de ce compte rendu synthétique et objectif dans lequel on aura repris tous les arguments qui auront été échangés, on fera un rapport qui sera remis au décideur. Le décideur, c'est le Ministre de l'Équipement. Lorsqu'il aura ce rapport en main, il disposera de trois mois pour faire connaître sa décision, qui peut être de dire cette affaire est trop compliquée et trop chère, je laisse tomber ou, plus vraisemblablement de dire, je considère que le prolongement de la Francilienne est nécessaire, voici la grande option que je retiens, à charge ensuite de faire des études détaillées pour arriver éventuellement à la décision de construire.

Je crois que ce point est très important, trois mois après la remise du rapport, le décideur, le Ministre de l'Équipement, doit faire connaître sa décision. S'il ne la fait pas connaître, cela veut dire qu'il ne donne pas suite, évidemment.

Voilà donc comment nous fonctionnons et comment ce soir nous sommes prêts à vous écouter.

Y a-t-il sur ce déroulement du débat public des questions qui nous sont venues par Internet ?

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

Il y avait des questions sur Internet concernant la diffusion de l'information, vous y avez répondu, Monsieur le Président. Puis, il y avait une question sur laquelle on peut s'arrêter un moment.

Est-ce que M. Hugues DUSSOTOY pourrait présenter directement sa question ? (Il est dehors).

Le thème est la démocratie participative. Il soulève la question : « Pourquoi l'État imposerait aux habitants une solution qu'ils rejettent ? Est-ce que, dans notre démocratie du XXIème siècle, l'État peut-il toujours agir ainsi ? »

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

L'État est représentatif de l'intérêt général qui doit tenir compte des intérêts de chacun, mais il arrive peut-être un moment où des arbitrages sont nécessaires.

La question de la démocratie participative est que ces arbitrages soient éclairés et tiennent compte de l'avis de tous ceux qui sont concernés.

S'agissant d'un projet comme celui dont nous avons à discuter ce soir, les avis qui peuvent être émis peuvent conduire à constater que le projet n'est pas viable et qu'il faut l'abandonner, constater que dans les options qui ont été retenues, certaines sont très pénalisantes et qu'il ne faut pas les retenir, que peut-être il y en a d'autres qui peuvent être aménagées, peut-être que même si l'hypothèse d'un tracé est pertinente, ce n'est pas exactement comme cela qu'il faut le faire pour assurer la protection des populations et de l'environnement.

Donc, soyons tout à fait clairs, la démocratie participative, que nous allons essayer de pratiquer ensemble ce soir, ne signifie pas qu'il n'y aura pas quelqu'un qui prendra la décision ; mais il la prendra, j'en suis convaincu, en tenant compte des avis qui ont été exprimés pour l'ajuster au mieux de l'intérêt général ; ce qu'il faut le reconnaître, est quelquefois une lourde tâche.

M. DANIEL JEUFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

J'ai fait une demande par Internet pour présenter une situation sur le blocage volontaire de la RN184. Voici ce que j'ai reçu : « *Vous m'avez adressé une question à la Commission* », je n'ai jamais posé de question et la réponse c'est n'importe quoi, car j'ai reçu une feuille où l'on me parle du Ministre, de la décision de l'Etat, d'un tas de choses, mais cela n'a rien à voir avec ce que j'ai demandé. J'ai demandé une intervention.

Il est vrai –je me suis renseigné après- que je ne suis pas le seul à penser qu'un logiciel sélectionne les questions et une réponse universelle est renvoyée à tous les gens. Je suis presque convaincu de cela parce que beaucoup de personnes reçoivent la même réponse.

Depuis que je suis vos présentations, je m'aperçois de plus en plus que l'on est cerné, on nous raconte des choses avec gentillesse, avec platitude, mais on veut nous faire avaler n'importe quoi. Ce n'est pas vous que je mets en cause, mais le système. Vous êtes en train de générer un système pour nous imposer quelque chose que nous ne voulons pas. La preuve est que tout le monde reçoit les mêmes réponses.

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

J'ai évoqué le nombre considérable de questions et d'avis que nous recevons. L'erreur est humaine, il peut arriver qu'une question soit mal aiguillée. Cela étant, pour ce qui est de votre capacité à intervenir, sauf erreur de ma part, vous êtes longuement intervenu il n'y a pas si longtemps que cela. Est-ce que je me trompe ? Je vous ai donné la parole.

M. DANIEL JEUFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

Vous ne me donnerez pas l'autorisation de dire ce que j'ai dit à Éragny. Il a fallu que j'insiste un peu pour passer.

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

Vous avez eu votre temps de parole.

M. DANIEL JEUFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

Ce n'est pas à Éragny que je voulais parler, mais dans le débat thématique, qui intéresse les gens.

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

Il n'a pas encore eu lieu, vous allez en parler.

M. DANIEL JEUFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

Non, d'après la réponse, je ne passerai pas. Il faut que tout le monde sache, dans toutes les villes, que la RN184 est bloquée volontairement, je l'ai prouvé à Eragny. Vous dites que l'on a des lettres de Ministres, etc., on n'a pas de preuve, apportez les lettres, donnez-les.

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

Elles sont sur le site. Téléchargez-les.

Vous savez vous servir du téléchargement. Les trois lettres sont sur le site. Volontairement, on ne les a pas commentées. On a dit à chacun de se faire une opinion et de les télécharger.

M. DANIEL JEUFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

D'accord, je vois que je vous énerve un peu.

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

Non, mais vous dites des choses qui ne me paraissent pas tout à fait justes. Si vous voulez les trois lettres, elles sont sur le site, vous les prenez. Vous avez voulu une intervention, vous l'avez eue. Il me semble que votre intervention n'était pas si mal calée que cela à Éragny, car cela concernait bien Éragny et, par ailleurs, bien évidemment, lorsque l'on parlera de la thématique trafic, vous aurez la parole.

Il est vrai qu'il y a un certain nombre de questions qui sont quasiment identiques et que l'on ne peut pas faire des réponses différentes sur une problématique qui est la même.

Nous ne sommes pas parfaits, mais par pitié ne nous accusez pas de vouloir biaiser le débat par des réponses inappropriées. On peut se tromper et vraiment on essaie de travailler dans la plus grande honnêteté. C'est le maître d'ouvrage qui répond aux questions techniques, ce qui est normal ; la Commission Particulière du Débat Public vérifie qu'il répond bien à la question posée. Peut-être que, dans votre cas, il y a eu un raté, mais si c'était une demande d'intervention, je crois qu'elle a été satisfaite et elle le sera de nouveau.

Y a-t-il d'autres interventions ?

UN INTERVENANT :

On est tous là ce soir et je voudrais dire comme l'intervenant précédent que vous cherchez, je pense, à nous imposer cette autoroute. A plusieurs reprises, ce projet a été annulé. Il l'a été trois fois, par trois Ministres différents. Pourquoi en discute-t-on encore ? Cela a été annulé trois fois.

(Applaudissements)

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

Tout ce que je sais, c'est que le Ministre actuel de l'Équipement a saisi la Commission Nationale du Débat Public pour organiser un débat sur le prolongement de la Francilienne et soumettre un dossier comportant différentes options. Il a demandé que l'on organise un débat à ce sujet.

DANS LA SALLE : Comme pour le CPE... !

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

Je ne vois pas très bien le rapport.

Je n'ai pas trop l'habitude de prendre parti sur ce sujet car j'écoute ce que l'on dit.

Vous observerez quand même que s'agissant au moins de la dernière décision, il y a eu suspension mais que les emprises existent toujours. Dans ces conditions, le débat qui peut conduire à une décision définitive d'abandon –et c'est tout à fait possible- conserve quand même sa raison d'être. C'est tout ce que je peux dire aujourd'hui. J'ai été mandaté pour organiser ce débat par décision du Ministre. Je sais que l'on dit que la continuité de l'État, le Ministre actuel dit cela.

Avez-vous d'autres interventions ?

M. BEE, CO.P.R.A. D'ÉRAGNY :

Lors des séances précédentes, j'ai pu constater qu'il y avait une petite affiche qui parlait de l'opportunité du prolongement de la Francilienne. Cela veut dire : est-elle nécessaire ou pas ?

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

Tout à fait !

M. BEE, CO.P.R.A. D'ÉRAGNY :

Je pensais que ce débat était clos il y a 40 ans. En effet, il y a 40 ans, on nous a présenté le projet de tracé de la Francilienne A88. Je ne comprends pas comment on peut continuer à discuter si c'est opportun ou pas, étant donné que tout est décidé. C'est terminé. On est sûr que le prolongement sera fait et, de plus, que ce sera le tracé rouge qui sera décidé. Tous les tracés que l'on nous présente à droite et à gauche sont refusés, ce n'est pas bon, cela coûte trop cher et cela ne se remplit pas assez bien. Je pense que le débat...

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

... Là, je parle en mon nom personnel. Si j'étais convaincu que c'était décidé, que c'était le tracé rouge, je ne serais pas ce soir devant vous. Je considère que le débat est ouvert et que l'on discutera.

M. BEE, CO.P.R.A. D'ÉRAGNY :

Dans votre livre, Monsieur, il est marqué page 32...

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

... Ce n'est pas mon livre.

M. BEE, CO.P.R.A. D'ÉRAGNY :

Page 32, une décision ministérielle du 9 février 1995 retient le fuseau Sud-Est, une autre du 27 janvier 1997 le tracé en rive droite par la boucle de Chanteloup, en février 2003 un rapport d'audit du conseil général des ponts et chaussées privilégie la solution rive droite tout en soulignant qu'elle a un coût élevé justifié par les mesures à prendre pour protéger l'environnement des populations, le 15 septembre, le ministre de l'Équipement décide de saisir la CNDP, c'est décidé !

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

Et bien non.

M. BEE, CO.P.R.A. D'ÉRAGNY :

C'est écrit.

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

Mais non, cela a été décidé, mais c'est remis au débat. Je peux vous assurer que la Commission Nationale n'aurait jamais accepté de faire un débat sur quelque chose de décidé. Nous sommes totalement indépendant du Ministre ; nous avons vu son dossier et nous avons dit : il y a matière à débattre, et la décision n'est absolument pas prise. Je vous le garantis, sinon je ne serais pas là ce soir. Je ne vois pas l'intérêt de perdre son temps à discuter d'une décision prise.

Croyez-moi, je vous en prie, c'est ma bonne foi personnelle qui est en cause et celle des membres de la Commission Particulière du Débat Public. Aucun d'entre nous ne se serait lancé dans cette aventure si c'était un débat bidon sur quelque chose de totalement décidé et qui ne peut pas être modifié.

Vraiment tout est ouvert. On peut parfaitement décider de ne rien faire. Si l'on décide qu'il est souhaitable de prolonger la Francilienne, de retenir autre chose que ce fameux tracé rouge, j'y reviendrai peut-être tout à l'heure en vous disant où en est le débat aujourd'hui et vous verrez qu'il est loin d'être bloqué.

Je pense que les personnes qui sont là, notamment votre maire et le maire d'Andrésy, ne seraient pas là ce soir si elles pensaient que cela ne servait à rien et que les jeux sont faits. On est là pour faire avancer les choses.

Avez-vous d'autres questions ?

M. TISSOT, HABITANT D'ACHERES :

J'ai posé une question, j'ai eu une réponse. C'était une question sur les transports en commun. Je ne vous cache pas que la réponse ne me satisfait pas du tout, puisque l'on nous balance « la tangentielle miracle » et que je reste de toute façon persuadé que les dés sont faussés au départ dans la mesure où l'on nous parle de prolongement de la Francilienne, alors qu'il s'agit de faire un bout de l'A104 qui va raccorder Poissy à Cergy au plus grand bonheur des entreprises notamment de la société Peugeot. Il faut que l'on dise une fois pour toute que l'A104 n'est pas le prolongement de la Francilienne, mais c'est une

route pour améliorer l'industrie de M. PEUGEOT, et c'est tout. Le projet est une aberration économique-sociale et au niveau de la santé des gens.

(Applaudissements)

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

Ceci est une opinion et la Commission Particulière vous écoute. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Il est absolument permis d'avoir cette opinion. Il est permis aussi d'en avoir d'autres. Nous allons essayer de rassembler tout cela pour en faire un argumentaire qui permettra de prendre ou de ne pas prendre une décision de façon parfaitement éclairée et fondée après avoir entendu tous les avis.

Sur cette question du débat public, c'est tout à fait clair, c'est une question de confiance entre nous. Au cours des réunions de proximité précédentes, je crois que la Commission Particulière du Débat Public a su créer la confiance sur son honnêteté et son impartialité dans cette question. J'espère que vous verrez au cours du débat de ce soir que l'on accepte de discuter d'absolument tout et qu'il n'est nullement question que quoi que ce soit soit joué. A nous de vous en convaincre pour la suite.

Maintenant, on pourrait peut-être entrer un peu plus dans la problématique de Conflans vis-à-vis de ce projet. Est-ce qu'à cet instant, Monsieur le Maire, vous souhaitez prendre la parole ?

M. PHILIPPE ESNOL, MAIRE DE CONFLANS STE HONORINE :

Monsieur le Président, Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, je souhaite intervenir pour peut-être rappeler puisque l'on est ici ce soir à Conflans quelle est la problématique, en tout cas par rapport à ce projet qui concerne directement notre ville, comme j'imagine cela a dû être fait dans les autres réunions de la Commission Particulière du Débat Public.

Il faut que vous sachiez qu'à Conflans, et depuis de longues années, la population et ses élus sont extrêmement sensibilisés aux problèmes d'environnement d'une manière générale. Je ne rappellerai pas les combats passés qui ont d'ailleurs été largement menés aux côtés de la vie associative. Je pense en particulier au CAPUI à une époque avec lequel on s'est beaucoup battu pour faire diminuer les nuisances dues à la station d'épuration du SIAPP Seine aval, située exactement en face de nos berges et qui nous causait extrêmement de désagrément. En particulier d'ailleurs, on a dû mener une campagne, qui continue d'être menée, et qui est menée tous les ans pour démoustiquer, et être d'une efficacité la plus grande possible sur ce sujet qui rendait la vie à l'extérieur de nos maisons complètement impossible dans les années 92 et 93.

Aujourd'hui encore, ce sont beaucoup de moyens qui sont mis à disposition par le SIAPP et par les communes pour continuer à se battre dans ce domaine.

Nous avons également une nuisance qui est relativement nouvelle mais qui a extrêmement monté en puissance durant ces dernières années, il s'agit des nuisances aériennes. Il y a quelques années, nous n'étions pratiquement pas touchés par ces problèmes, aujourd'hui je suis obligé de vous dire que la vie à Conflans, en particulier quand il fait beau, malheureusement, en général pendant les plus gros mois de l'année, devient vraiment impossible. Nous sommes ennuyés jour et nuit par le passage incessant d'avions au-dessus de nos têtes.

(Applaudissements)

Là encore, malheureusement, nous nous battons avec beaucoup de vigueur aux côtés des associations, je pense en particulier au CIRENA qui s'est créé il y a peu de temps et qui regroupe plusieurs communes, en particulier Conflans, Andrésy et d'autres, et aux côtés des associations d'élus avec la CREDA. Malheureusement, là aussi, cela rejoint un peu les interventions qui ont été faites tout à l'heure et les reproches qui ont pu être adressés. On a le sentiment que les demandes ne sont pas vraiment relayées et, en tout cas, encore moins entendues au niveau de l'État et des services de l'État qui soit n'apportent pas de réponses, soit expliquent que les choses sont extrêmement difficiles, etc. alors que pourtant les populations et les associations ainsi que les élus, avec un certain bon sens, essaient de demander des choses qui paraissent plutôt faciles à réaliser.

Je pense en particulier au relèvement des couloirs et des altitudes d'atterrissage des avions. Cela n'apparaît pas quelque chose d'impossible puisque cela est réalisé ailleurs, aux États-Unis en particulier dans d'autres villes où il y a des populations très denses. Manifestement, ici, en France et à Roissy, cela semble impossible pour le moment. En tout cas, c'est une nuisance contre l'environnement extrêmement importante. Cela fait une deuxième nuisance.

La troisième est liée directement avec le sujet qui nous préoccupe ce soir, c'est la RN184. Depuis de longues années maintenant, et on n'est pas les seuls puisque Éragny se retrouve dans la même situation, peut-être même dans une situation encore pire à cet égard. La ville de Conflans est coupée en deux par la RN184 avec une surcharge du trafic totalement folle aux heures de pointe, en général le matin et le soir, mais pas seulement y compris la nuit.

Moi qui habite à 2 ou 300 mètres de la RN184, je vous invite à venir le soir écouter le bruit, vous allez tout de suite comprendre de quoi je veux parler. Cela fait une atteinte à l'environnement et à la tranquillité des gens supplémentaire.

Il y en a une quatrième qui découle aussi de tout cela mais aussi de la vie en général en Île-de-France qui s'appelle la pollution. Dès que l'on a trois ou quatre jours de beau temps, l'été, toutes les radios et les chaînes de télévision nous alertent sur les risques liés à la pollution et nous demandent de ne pas utiliser les véhicules, etc. Dans les Yvelines, on est assez bien servi de ce côté-là. Les répercussions sur la santé nous inquiètent.

On a de plus en plus d'enfants ayant des problèmes d'allergies, sous forme de maladies asthmatiformes que l'on ne connaissait pas il y a quelques années. Quand on discute un peu avec le corps médical, il semble que le lien avec la pollution soit assez étroit sur ce sujet. Tout cela pour vous dire que quand on nous a parlé il y a maintenant plus d'une dizaine d'années de « boucler la Francilienne » et que l'on est venu nous présenter en fanfare le projet dit historique qui est celui du tracé rouge pour boucler cette Francilienne, évidemment les élus de Conflans aux côtés des associations et du CO.P.R.A. en particulier déjà à l'époque se sont mobilisés pour l'empêcher. On ne souhaite pas en l'état actuel des choses rajouter une nuisance supplémentaire à l'environnement de nos concitoyens.

Finalement, quelle est la problématique au-delà de ce problème d'environnement par rapport à ce projet que vous nous soumettez ce soir ?

Il s'agit évidemment, on l'a bien compris, de ne pas du tout boucler la Francilienne. Je l'avais déjà dit lors de la première réunion à Cergy. On était un certain nombre, dont je faisais partie, qui croyait sincèrement et depuis longtemps qu'il s'agissait de boucler la Francilienne. Or, cela a été rappelé ce soir-là par le maître d'ouvrage ; l'objectif réel est de relier le pôle économique de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise à celui de Poissy.

Inutile de vous dire que l'on ne peut pas se satisfaire de ce seul objectif puisque la problématique pour les Conflanais en particulier, et là en termes de circulation et de transport, est de pouvoir relier d'une part Cergy et peut-être même un peu plus loin au Nord de temps à autre et surtout dans les Yvelines St-Germain-en-Laye, puis Versailles la Préfecture et St-Quentin-en-Yvelines la ville nouvelle, dans des conditions bien meilleures que celles que l'on connaît aujourd'hui. Or, on est obligé de constater quand on regarde les projets qui nous sont soumis qu'aucun d'entre eux ne répond à ces objectifs puisque tous les tracés viennent mourir à Orgeval. Quid à Orgeval ? Le soi-disant bouclage de la Francilienne passerait par l'autoroute A13, c'est une plaisanterie.

(Vifs applaudissements)

Quand on connaît l'état de l'autoroute A13 aujourd'hui, en particulier aux heures de pointe le matin et le soir, même si l'autoroute A104 existait demain matin, ce qui n'est pas le cas, je vous rassure, puisque de toute façon dans les meilleurs des cas, le calendrier prévoit, si la décision était prise par le Ministre en septembre, que l'autoroute rentre en service aux alentours de 2015, en attendant, on n'a pas fini de s'enquiquiner sur la RN184 et sur les voiries existantes.

Même si l'A104 entrait en vigueur demain matin, il n'y a pas un Conflanais qui emprunterait une autoroute comme celle-là pour se retrouver à 8 H 30 sur l'A13. L'autre jour, un accident a bloqué l'A13 pendant toute la matinée en créant des bouchons épouvantables, j'ai eu la joie d'entendre des chefs d'entreprise qui s'étaient réunis soi-disant à Méry ou je ne sais où pour appeler à cor et à cri l'A104, et expliquaient qu'il fallait vite la faire. Ils ont juste oublié que l'A104 arrivera sur l'A13.

(Applaudissements)

Nous souhaitons pouvoir réellement boucler la Francilienne car nous pensons qu'il y a un réel besoin. Aucun de ces tracés rouge, bleu, noir ou vert... je vais en dire un mot, car osez venir nous présenter comme tracé alternatif au tracé rouge historique un tracé noir et un tracé vert qui passent par la RN184 : franchement c'est ou de la provocation ou une plaisanterie.

Depuis des années, ce n'est pas nouveau, il y a déjà eu beaucoup de concertations, des débats avec des fuseaux Nord-Ouest, Sud-Est, etc. et à chaque fois l'explication était la même. Le fuseau Nord-Ouest n'offre aucun intérêt à être étudié car il ne répond pas à cet objectif premier du projet qui est de désengorger la RN184.

Cette fois, on revient avec un nouveau projet et on nous dit : « Ne vous inquiétez pas pour la désengorger, on passera par la RN184 ». Je me demande comment on peut oser nous proposer cela, sauf à penser comme je l'ai lu dans certains documents, et vous parliez, Monsieur le Président, du Président de l'Automobile Club, qui fait une proposition de creuser un tunnel qui commencerait au-delà d'Éragny et qui passerait complètement en dessous de toutes les communes en sous-fluvial... ; c'est un élément très nouveau. Je ne sais pas si cela peut être pris en compte sérieusement par le maître d'ouvrage parce que j'imagine le coût que représentera un tel travail.

Je ne suis pas sûr et quand je vois aujourd'hui l'indigence dans lequel l'État navigue d'une manière générale, si j'avais un doute il suffit de me rapprocher de la DDE des Yvelines où pour faire un certain nombre de marquages au sol sur la RN184 cela fait plus d'un an et demi que l'on demande et que le Sous-préfet m'explique avec beaucoup d'ennuis qu'il est

bien conscient mais que pour le moment il n'y a pas les moyens financiers pour le faire ; je ne vois pas comment l'État financera un tel tracé. Je ne vois pas comment cela peut se faire.

Je terminerai pour laisser la parole à chacun en disant que l'on essaie de rester constant sur notre position. Notre position est qu'il faut avoir en tête de boucler la Francilienne réellement et de ne pas se contenter de vouloir relier Poissy à Cergy. Pour ce faire, il faut chercher une alternative qui soit située en zone moins urbanisée. Nos zones par ici sont extrêmement urbanisées, il ne reste plus d'ailleurs pratiquement comme poumon un peu vert dans le coin que la forêt de St-Germain. Je ne suis pas sûr non plus que l'idée de vouloir passer dans la forêt de St-Germain soit une très bonne idée à cet égard. J'ai pu constater ici ou là et dans les articles de presse qu'elle ne faisait pas l'unanimité. Il me semble qu'il est plus facile de rechercher un tracé en zone moins urbanisé, plus à l'Ouest, qui permette à la fois de répondre au réel bouclage de la Francilienne. Il y a également dans certains secteurs une demande énorme par rapport à la problématique du Pont des Mureaux entre Meulan et les Mureaux, qui est une catastrophe quotidienne et un empoisonnement quotidien pour toutes les populations qui sont dans cette zone. Il faut essayer d'avoir des dessertes en termes de circulation qui correspondent à leurs besoins.

Il me semble que, dans tout ce secteur, qui est nettement moins urbanisé, qui n'est pas non plus une forêt domaniale comme la forêt de St-Germain, qui concerne beaucoup de cultures, il est plus facile aujourd'hui de faire passer une autoroute à condition d'y mettre les formes et un certain nombre de précautions, que de la faire passer en zone urbanisée comme c'est le cas chez nous.

Je demande au maître d'ouvrage d'étudier cette solution avec sérieux. Je ne pense pas pour tout vous dire que le tracé Ouest qui nous est proposé aujourd'hui soit crédible. Je ne vois pas pourquoi aller aussi loin que cela, aller jusqu'à Gargenville et revenir ensuite comme une obsession à Orgeval par l'A13. Je ne comprends pas. Ce n'est pas cela le bouclage de la Francilienne, il me semble que le maître d'ouvrage pourrait étudier un tracé un peu plus sérieux et plus crédible. Pour le bien-être de nos populations, ce serait franchement indispensable.

Je voudrais conclure en disant que sur ce sujet comme sur bien d'autres, il est temps de changer de priorité et de braquet. Cela fait des années que l'on construit dans cette région Île-de-France sans se soucier des infrastructures. Aujourd'hui, on se trouve dans une situation où les prix de l'immobilier et du foncier aidant, on a une population très dense et très nombreuse dans ces régions. On ne sait plus où faire passer les infrastructures. Je sais bien qu'il existe des solutions alternatives. Une de ces solutions, celle que l'on appelle depuis longtemps nous aussi au Conseil Municipal de Conflans serait de boucler la tangentielle ferroviaire, la grande ceinture.

(Vifs applaudissements)

Malheureusement, la grande ceinture n'existe qu'entre St-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi, ce qui est un gadget. Pour le moment, la SNCF ne souhaite pas la poursuivre au Nord au moins jusqu'à Achères. On préférerait qu'elle aille jusqu'à Cergy. Si elle pouvait au moins venir jusqu'à Achères, ce serait bien ; puis, au sud vers Versailles et St-Quentin. La SNCF voudrait bien peut-être le faire, le seul petit problème rejoint celui pour lequel on est là ce soir, la SNCF veut le faire que si l'on accepte d'y faire passer du fret. Or, tous les maires concernés par la grande ceinture et les populations veulent bien des trains de voyageurs mais pas de fret.

On voit bien que l'on ait dans une problématique dans les Yvelines et dans le Val d'Oise tout proche, dans la région Île-de-France d'une manière générale, qui dépasse largement celle de l'autoroute A104. Il faut que l'État se préoccupe de construire des infrastructures routières, autoroutières, ferroviaires, fluviales, tout ce que vous voudrez, ferro-fluviales, etc. avant de continuer à implanter des entreprises et des logements, sinon on continuera à marcher sur la tête. C'est l'avenir et la santé de nos enfants qui sont en jeu.

(Vifs applaudissements)

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

Merci, Monsieur le Maire, nous reviendrons longuement tout à l'heure sur les réflexions que vous avez développées quant à un tracé passant par le Nord-Ouest, l'hypothèse évoquée par M. GERONDEAU d'un tunnel sous-fluvial, etc.

Avant d'entrer dans ces considérations, vous avez parlé tout à l'heure des associations qui étaient à vos côtés.

J'aimerais entendre M. Henri TAMBUTTE.

M. HENRI TAMBUTTE, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A 184 COMITE DE CONFLANS STE HONORINE :

Monsieur le Président de la Commission, Mesdames et Messieurs les membres de ladite Commission, Mesdames et Messieurs les membres de la Direction Régionale de l'Équipement, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les Élus, Chères Coprasiennes et chers Coprasiens, Mesdames et Messieurs, Bonsoir,

Un peu d'histoire.

Il y a quarante ans maintenant, au moment de la réalisation de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, il s'agissait de réaliser une voie rapide de jonction de ladite ville nouvelle à l'autoroute A13, désenclavant au passage « la boucle de Chanteloup ».

Cette voie n'a jamais été faite mais, par contre, au fil des ans on a cumulé sur l'avant-projet des trafics interdépartementaux, interrégionaux, nationaux et internationaux pour devenir aujourd'hui le prolongement de la Francilienne ; en d'autres termes, on nous ressort un tracé vieux de 40 ans et on veut le plaquer sur un territoire comme si rien ne s'était passé depuis en matière d'urbanisation.

Une telle infrastructure, appelée aujourd'hui « tracé historique » par certains, constitue à nos yeux une nouvelle provocation que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisation de la Région de l'Île-de-France (SDAURIF) en cours de révision actuellement, n'a pas retenu puisque le bouclage de la Francilienne y figure en pointillé avec la mention « tracé à rechercher ».

Nous sommes donc ici ce soir pour exprimer avec vigueur notre opposition au prolongement proposé en zones urbanisées denses.

Comment faut-il le dire ? Notre combat dure depuis 15 ans avec une vivacité qui n'a jamais faibli et une mobilisation sans précédent en Région Parisienne surtout dans la durée. Les décideurs ne nous ont toujours pas entendus. Sont-ils sourds, faut-il crier encore plus fort, leurs appareils acoustiques ont-ils les batteries à plat ? Nous nous posons la question devant leur obstination à nous bousiller la vie.

Pourquoi voudraient-ils que nous regardions, entendions et sentions les 110 000 véhicules par jour annoncés, passer dans les quelques mètres carrés libres sous nos fenêtres ? Nous avons encore la chance dans nos quartiers d'être réveillés par les oiseaux. Ont-ils décidé de les remplacer par des chevaux vapeurs ?

Le maître d'ouvrage nous propose sans vergogne de monter le bruit à des limites réglementaires fixées en bordure d'une autoroute 60 dB le jour et 55 dB la nuit, alors que nous sommes dans les quartiers nord de Conflans dans des zones de tranquillité absolue (hors les avions). Qui imagine de pouvoir dormir en supportant 55 dB ? Pour parler clair, qui imagine dormir près d'une machine à laver en fonctionnement ? Et en journée, ce sera 60 dB.

Notre revendication est légitime. Nous ne voulons pas de décibels supplémentaires. A ce sujet nous demandons au maître d'ouvrage, par votre intermédiaire Monsieur le Président, de nous fournir une cartographie du bruit initial actuel de la zone d'étude et celle résultant de ses différents projets A104.

(Applaudissements)

Les mesures effectuées sont trop ponctuelles, éloignées des zones concernées, et les capteurs mal positionnés. Aucune mesure dans les zones résidentielles.

Après le bruit et sa pollution auditive, viennent les pollutions plus graves car insidieuses. Nous voulons parler des pollutions atmosphériques.

Les plus grands spécialistes tant au niveau national qu'international, comme l'Organisation Mondiale de la Santé, insistent sur les dégâts causés par les pollutions sur les populations riveraines (asthme, risque de malformation cardiovasculaire chez l'enfant, cancer du poumon, espérance de vie réduite, etc.). Le taux de mortalité dû à cette pollution (6 000 décès en France est à comparer avec les 5 000 décès dus aux accidents de la route, objet de toutes les attentions de nos dirigeants qui ont installé pour y mettre un terme, des centaines de tirelignes le long des routes).

Quand les populations riveraines auront-elles droit à la même sollicitude en termes de santé publique ? Le leitmotiv justifiant l'A104 est le développement économique. Nous nous posons donc la question de savoir comment s'est développée la région sans l'A104. Il suffit de regarder toutes les réalisations des zones d'activités de St-Ouen-l'Aumône, Éragny, Herblay, PSA, le Technoparc à Poissy, etc.

En un peu plus de 10 ans, le trafic poids lourds a doublé sur le réseau routier français sans que l'activité économique ne connaisse la même croissance. Aussi comme nous le disons souvent au CO.P.R.A., s'il suffisait de dérouler du bitume pour créer des emplois, cela se saurait et la France serait championne du plein emploi.

(Diapo 1) Ici à Conflans Ste Honorine, le **tracé rouge** (objet de la création du CO.P.R.A.) est unanimement rejeté devant le désastre annoncé. Il touche l'ensemble des quartiers Nord de notre commune essentiellement pavillonnaire.

Sur une zone de 500 mètres de part et d'autre de l'axe, délimitée grossièrement par le boulevard du Général de Gaulle et la rue de l'Ambassadeur, nous trouvons les quartiers de Chennevières (2 800 habitants), des Grandes Terres, des Limousines, du Plan (2 200 h).

(Diapo 2) des Roches (2 200 h), du Renouveau (1 080 h), Carnot et Boutries (1 900 h).

Aux logements touchés de plein fouet, ajoutons les équipements publics.

(Diapo 3) écoles primaire et maternelle des Grandes Terres,

(Diapo 4) ainsi que le centre aéré des Grandes Terres,

(Diapo 5) CES du Bois d'Aulne 900 élèves, Lycée professionnel Simone Weil.

(Diapo 6) Les nombreux équipements sportifs du stade Claude Fichot, gymnase, athlétisme, rugby, football et les tennis attenants.

Devant l'étendue des dégâts et la force de nos arguments, le maître d'ouvrage propose une couverture du projet avec une fenêtre de 150 mètres environ à hauteur du centre commercial ATAC, permettant aux gaz concentrés d'être rejetés directement sur la tête des habitants du secteur, le comble du cynisme. Bonjour la santé des enfants, des adultes, des sportifs et des personnes âgées.

(Diapo 7) Passons maintenant au **tracé noir** c'est-à-dire celui utilisant la RN184, celui-ci est inacceptable et incompréhensible. L'argument majeur pour justifier l'A104 est le soulagement de cet axe très chargé. Or, on veut y ajouter des véhicules, alors que l'infrastructure est bordée par 7 écoles, 2 gymnases, un centre de loisirs, la plaine de jeux Léonard Laroche, un centre aquatique.

(Diapo 8) Le **tracé vert**, qui reprend en partie le tracé rouge (N1) et ensuite le tracé noir (C2), cumule les inconvénients précités des 2 tracés. Il est donc doublement dommageable pour la commune.

Le **tracé bleu** qui passe sous le plateau de Gaillon et sous la forêt de St-Germain-en-Laye interfère avec une autre partie du quartier de Chennevières, touche les quartiers des Hautes Rayes et de Gaillon, sans compter les dommages côté Herblay.

Devant cette asphyxie prévisible, nous posons au maître d'ouvrage, par votre intermédiaire, Monsieur le Président, la question suivante : Peut-il fournir une carte montrant la localisation et le nombre d'habitants touchés par les dispersions des polluants sur chaque tracé, pour des expositions aux concentrations supérieures aux objectifs de qualité et non supérieures aux niveaux de recommandation ?

Pourquoi ne pas traiter les polluants comme cela se fait au Japon, par exemple, ainsi qu'il a été dit dans une réunion de proximité ?

Depuis le 8 mars, date de l'ouverture du débat public, les salles sont archicomblées et les populations dans leur très grande majorité sont hostiles aux tracés en zone urbanisée. Elles réclament une remise en cause de la politique des transports dans le pays avec l'introduction enfin d'une grande mixité des moyens, fluvial, ferroutage, bus, RER, Tramways, etc.

Le PRQA (Plan Régional pour la Qualité de l'Air) de la région Île-de-France, approuvé le 31 mai 2000, prévoit entre autres que les transports collectifs pour les déplacements de banlieue à banlieue doivent être favorisés.

De même les PDU (Plan de Déplacement Urbain) doivent prendre en compte la diminution du trafic automobile, le développement des transports en commun, la réorganisation du transport et de la livraison des marchandises (page 15 § 4.2 de l'annexe « Qualité de l'air). Le PDU d'Île-de-France approuvé le 15 décembre 2000, valable 5 ans prévoyait une

diminution du trafic de 3 %, une augmentation de 2 % des transports collectifs, une augmentation de 3 % du transport des marchandises par le fer et la voie d'eau.

Que nous propose-t-on ici ? Une augmentation de la circulation routière. A quoi servent les plans ?

Les populations seront-elles enfin entendues ou va-t-on nous refaire le coup de « j'entends ceux qui n'en veulent pas, mais j'entends aussi ceux qui en veulent », parce que ceux qui en veulent, nous craignons qu'ils soient écoutés dans les Salons et Palais de la République, nous obligeant à redescendre dans la rue.

(Vifs applaudissements)

Pour terminer, je voudrais faire état de quelques extraits du rapport de la Cour des Comptes concernant les autoroutes. Ecoutez bien, Mesdames et Messieurs :

« Les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorables que prévus ;

Les projets autoroutiers semblent répondre plus à des préoccupations de maillage géométrique qu'à une rationalité économique et sociale ;

Les services techniques du Ministère de l'Équipement, incapables de mener seuls toutes les études, ont recours à la sous-traitance. Or, les bureaux d'études retenus ne sont pas indépendants. Ils sont liés aux sociétés autoroutières ou à l'industrie des Travaux Publics ;

(Applaudissements)

Les observations a posteriori font ressortir que l'impact sur l'environnement est largement sous estimé par ces études préalables ;

Le lien entre développement économique et autoroute n'a rien d'automatique ;

Les schémas directeurs routiers successifs ne sont pas inscrits dans une politique globale des transports. Ils n'ont été qu'une réponse empirique aux demandes des élus et aux pressions du lobby autoroutier ;

(Applaudissements)

Les perspectives de croissance du trafic routier apparaissent difficilement compatibles avec les engagements internationaux de la France en faveur du développement durable ;

Le constat est navrant, décevant, accablant, et sans appel.

Aussi et enfin, nous revendiquons tout simplement :

- Le respect de la parole de l'état à travers les décisions de 3 Premiers ministres ;
- Le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé comme il est écrit dans la charte de l'environnement inscrit au préambule de la constitution ».

C'est pourquoi nous nous battons jusqu'au bout, sans répit et sans merci pour sauver ce que nous avons de plus cher, notre environnement et notre santé.

Merci de votre écoute.

(Vifs applaudissements)

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

Merci, Monsieur TAMBUTTE.

Monsieur le Maire, vous avez évoqué les contributions du CAPUI. Monsieur Philippe HOUBART avait demandé la parole. Ensuite, je donnerai la parole à la salle.

M. PHILIPPE HOUBART, HABITANT A CONFLANS, PORTE-PAROLE DU CAPUI :

Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Je suis un Conflanais depuis plus de 25 ans, j'interviens ce soir en tant que porte-parole du CAPUI, dont j'ai été le Président pendant 15 ans à Conflans-Ste-Honorine, et aussi membre fondateur et vice-président du CIRENA, créé très récemment en mai 2004 pour lutter contre les nuisances aériennes que tentent de nous imposer vos collègues, Monsieur DEBARLE, de la DGAC et de l'ADP.

Tout d'abord, je tiens à rappeler que le CAPUI a toujours soutenu l'action du CO.P.R.A. et vice et versa, tout simplement parce que le membre fondateur du CO.P.R.A. est issu du CAPUI et aussi membre fondateur du CAPUI. Merci, cher Victor, tu peux en être fier...

(Vifs applaudissements)...

... et remercié à jamais.

Pour ce qui concerne cette affaire d'autoroute, le CAPUI a toujours été contre tout tracé en zones urbanisées, que ce soit le tracé rouge, le tracé bleu, le tracé vert ou le tracé noir.

Le CAPUI est plus destiné à traiter les problèmes de la station d'épuration d'Achères, Seine aval, qui se situe plus de ce côté-ci, donc plus avec nos amis d'Herblay, de Cormeilles, de la Frette, de Maisons-Laffitte, etc. Il est plus particulièrement contre le tracé bleu dès que cette idée saugrenue est apparue et ceci pour trois raisons essentielles.

La première est que ce projet de tracé passe en plein la zone d'activité de la station d'épuration Seine aval. Vous êtes sur un site très fragile et déjà saturé de pollution. Il y a un risque énorme de santé publique sur l'effet désastreux du mélange des émanations de la station d'épuration Seine aval et des gaz d'échappement des 8 000 camions/jour, Monsieur DEBARLE, que vous nous promettez, remontant péniblement les centaines de mètres entre la forêt de St-Germain et le plateau de Pierrelaye.

Nous demandons donc à la CNDP avant toute poursuite de réflexion sur ce tracé bleu une étude approfondie des effets néfastes sur la santé des populations ; Conflanais, Herblaysiens, Achérois, Frettois, les gens de Cormeilles, Maisons-Laffitte, Sartrouville, etc.

Nous vous demandons quels sont les effets néfastes sur la santé des populations de ce mélange détonnant auquel vous pourrez ajouter les gaz d'échappement que la DGAC et ADP s'appliquent depuis ces dernières années à répandre joyeusement sur notre vallée.

(Vifs applaudissements)

La seconde raison, c'est que ce projet de tracé bleu fait courir un risque énorme lors de la construction de l'autoroute et de son exploitation sur la nappe phréatique de Pierrelaye. Nous demandons donc à la CNDP avant toute poursuite de réflexion sur ce tracé bleu une étude sur toutes les conséquences dramatiques de la pollution de la nappe phréatique de Pierrelaye.

La troisième raison, c'est que ce projet de tracé bleu détruit à jamais toute cette belle vallée de la Seine entre Conflans et Maisons-Laffitte très chère aux impressionnistes. Nous demandons, donc, à M. Jean-Paul HUCHON, premier adjoint au Maire de Conflans-Sainte-Honorine, Président de la Région Île-de-France, le classement des berges de la Seine entre Conflans-Ste-Honorine et Maisons-Laffitte au même titre que les classements qui ont été faits au nord de notre vallée pour le Vexin en 1994 et celui au sud, beaucoup plus récent, de la plaine de Versailles.

(Vifs applaudissements)

Comme dans notre combat contre les nuisances de la station d'épuration Seine Aval, comme dans notre combat plus récent contre les nuisances aériennes, comme dans ce combat contre votre projet d'autoroute en zone urbanisée, nous ne céderons pas.

(Applaudissements)

Pour terminer, je citerai une phrase à méditer de Romano PRODI, grand homme d'État européen, ex-président de la Commission européenne, nouveau Chef d'État italien, qui vient de remporter les élections comme vous le savez, qui s'exprimait récemment sur l'axe Lyon/Turin où, là aussi, les populations expriment leur ras-le-bol. Il disait, je cite : « *De tels grands travaux ne se font pas contre la population* ».

Merci de votre attention.

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

Merci, Monsieur HOUBART.

J'ai deux solutions, ou bien je prends quelques interventions de la salle, quelqu'un a-t-il envie de parler tout de suite ?

M. LAURENT LANTOINE, HABITANT D'HERBLAY :

Permettez-moi, Monsieur le Président, ce soir encore d'intervenir, ce sera la dernière fois pour ne pas mobiliser la parole dans les différentes réunions de proximité car je me sens ici un peu comme à Herblay. Nous, habitants des buttes blanches, sommes en pratique autant Conflanais qu'Herblaysiens. Tout d'abord et suite aux diverses réunions de proximité auxquelles j'ai pu assister, je voudrais m'adresser à tous les riverains de l'un ou l'autre des tracés quelle que soit leur commune pour leur dire ceci : Bien que certains élus, et chefs d'entreprise souhaitent semer la zizanie entre nous, populations de villes voisines, afin d'en éclater la cohésion historique et arriver ainsi plus aisément à leurs fins ; il ne tient qu'à nous de déjouer ce pur machiavélisme en restant unis.

(Applaudissements)

Je voudrais donc vous demander à tous, Herblaysiens, Conflanais, Eragniens, etc. de continuer à voir plus loin que les limites administratives de nos communes respectives -ce

que par ailleurs nos maires semblent incapables de faire- et de bien nous rendre compte que vouloir rejeter le tracé du noir au rouge ou du vert au bleu n'est en rien la solution qui nous protégera de ce projet calamiteux. Mais que la seule issue réside dans le refus commun et concerté de tout projet autoroutier tel qu'il nous est présenté dans ce dossier.

Cette précision étant faite voici le point que j'aimerais aborder :

Excusez-moi d'abord pour les chiffres, il va y avoir des chiffres et des pourcentages, mais c'est nécessaire.

Dans les annexes du dossier du maître d'ouvrage concernant les trafics, on peut lire que :

Quotidiennement, en 2003, à l'heure de pointe du soir sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France, ce sont 460 256 heures qui sont passées sur les routes franciliennes par des conducteurs de véhicules légers.

Une très grande partie de ces heures est perdue en déplacement travail domicile à cause d'un trafic trop dense, congestionné.

Si rien n'est fait, c'est-à-dire si aucune décision politique accompagnée d'aucune action concrète n'est entreprise, la situation de la circulation dans notre région aux heures de pointe risque de devenir catastrophique, car c'est bien à ces moments de la journée que le système se grippe. Nous nous retrouverions alors en 2020, selon le maître d'ouvrage, dans le scénario dit « de référence ».

Cette volonté politique puisque c'est de cela qu'il s'agit avant tout, pourrait avoir deux axes d'attaque majeurs :

Premièrement, la diminution du trafic en général, par exemple en cessant de continuer à concentrer près de 20 % de la population française sur moins de 3 % de sa superficie. Nous serions légitimement en droit d'attendre une réelle politique de décentralisation comme on nous l'a promis tant de fois.

Deuxièmement, améliorer l'écoulement du trafic en prenant des mesures novatrices et donc courageuses de développement et d'aménagement des transports et en priorité, comme notre région s'y est engagée, des transports en commun.

Si le scénario de référence venait à se réaliser, à l'heure de pointe, le nombre total d'heures passées sur les routes d'Île-de-France exploserait pour atteindre 718 521 ; aux fortes incertitudes près toutefois.

Si l'on considère cette hypothèse comme réaliste, elle amène à une situation totalement insupportable !

Sans prendre en compte d'autres considérations plus humanistes qui à juste titre sont pourtant plus légitimes, mais en ne restant uniquement cantonné qu'à la sphère économique, il n'est pas admissible que 258 265 heures de plus soient perdues en temps de trajet par jour à l'horizon 2020.

Je ne peux m'empêcher ici de faire remarquer en aparté, que lorsque la précision des calculs est en moyenne, selon la Cour des Comptes, de l'ordre de 20 %, il est abusif de donner des résultats à l'unité près. En effet, cette fausse précision est pernicieuse car elle renforce auprès de tous l'impression de vérité et de solidité qui se dégage de ces chiffres.

Or, dans le cas peu probable d'estimations excellentes (c'est-à-dire à 10 % près), les 4 derniers chiffres de 258 265 ne sont pas significatifs. Il aurait été, intellectuellement plus objectif, de parler de 250 000 UVP + ou - 25 000.

Ceci étant dit, il est inconcevable de penser que dans 15 ans alors que la population francilienne aura augmenté de moins de 5 %, l'ensemble des heures passées sur les routes aura quant à lui bondi de 56 % !

Ce n'est donc pas simplement la zone d'étude qui a besoin de solutions pour ces transports mais toute l'Île-de-France et véritablement en termes d'aménagement du territoire. Dans ce but, il est essentiel que nos représentants locaux, qui vont du maire au Président de Région, laissent de côté les querelles de clochers pour s'inscrire dès à présent dans une vision de coopération large et à long terme. Vision à laquelle ils associeront, dans un effort combiné, une réelle volonté d'action permettant d'inverser cette tendance à l'accroissement du trafic et des moyens techniques et financiers à la hauteur de ce défi futur.

Quelles pourraient être les mesures concrètes permettant d'atteindre efficacement cet objectif ?

Le prolongement de la Francilienne tel qu'il nous est exposé dans le dossier du maître d'ouvrage ?

Certainement pas !

En effet si l'on se réfère aux annexes concernant les simulations de trafics on découvre que la réalisation du prolongement de l'A104 par le meilleur tracé ne permettra que, je cite : « ...de freiner mais pas d'inverser cette tendance ».

Et oui, même si le tracé rouge était réalisé, détruisant directement la vie de plus de 25 000 personnes, le maître d'ouvrage nous dit et je le cite : « *La vitesse de circulation moyenne passerait, sur l'ensemble de l'Île-de-France de 30 km/h en 2003 à 24,5 km/h avec le projet dans la meilleure des variantes* ». Le nombre d'heures passées dans nos véhicules atteindra tout de même plus de 700 000 heures, soit près de 240 000 heures de plus qu'aujourd'hui !

Avec cet investissement colossal, au lieu de voir augmenter ce temps perdu de 56 %, le bond sera réduit de manière incroyable à + 52 % ! Quel gain dérisoire. Entre le scénario dit « de référence » où rien n'est fait et le scénario rouge considéré par le maître d'ouvrage comme le plus efficace, seules 18 397 heures de moins sont perdues soit 2,5 % d'écart seulement entre les deux. Combien faudra-t-il échafauder de projets autoroutiers pharaoniques de ce genre pour parvenir à diminuer sensiblement ce chiffre et donc améliorer concrètement la situation en Île-de-France ?

Le maître d'ouvrage enchaîne par la phrase suivante : « Ces gains de temps constituent un élément essentiel pour évaluer le projet ». Soit, alors comparons les gains obtenus entre les différents tracés. Nous l'avons vu le tracé rouge fait perdre par rapport à 2003 : 239 869 heures. Le tracé violet en fait perdre 245 303, soit une différence entre ces deux tracés extrêmes de 5 434 heures. En valeur relative moins de 0,8 % d'écart entre ces deux variantes dont l'une nous est présentée comme la panacée universelle et l'autre comme une pure aberration

Je persiste donc au risque de me répéter : Sans prendre en compte les arguments sanitaires ou écologiques que d'aucuns se plaisent à dénoncer comme utopiques voir populistes, mais

qui sont pourtant au coeur même de la réflexion qui nous réunit aujourd'hui et en se focalisant sur la seule caractéristique réellement prise en compte dans le dossier pour départager les tracés, en l'occurrence l'aspect économique, il est clair que la preuve de l'opportunité du prolongement de la Francilienne n'est pas faite et que la question subsidiaire qui serait de choisir entre les différents tracés, tels qu'ils nous sont montrés actuellement, est loin d'être tranchée.

Il me paraît donc indispensable qu'à minima une expertise contradictoire soit ouverte sur ce sujet et menée par une entité indépendante du maître d'ouvrage et autant faire se peut des lobbies autoroutiers, pétroliers et automobiles.

(Applaudissements)

Pour finir, il me faut revenir sur la seconde réunion d'Éragny-sur-Oise du 24 avril dernier où Madame le Maire et toute l'équipe municipale ont insisté, à juste titre, sur l'état de circulation actuel inadmissible de la RN184. A cor et à cri, y compris les représentants de l'opposition, tous les élus ont réclamé le prolongement de l'A104 accompagné de mesures draconiennes en faveur de la suppression du trafic poids lourd sur cette nationale. Cette unanimité sans faille agrémentée des transparents du maître d'ouvrage relatif aux évolutions de trafics ont sans aucun doute influencé favorablement, et c'est un euphémisme, l'avis des Éragniens pour la réalisation d'un tracé, notamment le Bleu. Je ne voudrais pas que ces gens soient trompés c'est pour cela que je tiens à apporter une précision qui, si Madame le Maire est présente ce soir, ne manquera pas d'être, j'en suis sûr, relayée à tous les habitants d'Éragny.

D'après les chiffres du maître d'ouvrage que l'on peut retrouver page 20 sur le grand schéma et pages 50 et 51 sur les petits, en 2003, sur la RN184 au sud de l'A15, circulaient à Éragny quotidiennement plus de 45 000 véhicules (uvp plus précisément). Toujours selon le maître d'ouvrage, en 2020 si la tendance n'est pas modifiée, ce seront 66 900 véhicules qui traverseront cette ville, soit une augmentation de 46 %.

Au niveau de Conflans, la situation n'est guère plus réjouissante puisqu'en 2003 le nombre de véhicules par jour était de plus de 52 000 et atteindra 78 800 en 2020 soit 50 % d'accroissement. Au fil des réunions on nous sert à foison que, si le prolongement de la Francilienne se faisait, par le tracé rouge par exemple, ce serait 10 600 véhicules en moins sur la RN184 au niveau de Conflans et 16 600 de moins sur ce tronçon traversant Éragny.

Une fois ce constat établi, il ne reste plus qu'à dire aux Conflanais et aux Éragniens riverains de la RN184 que, si rien n'est fait, ce qui veut dire pour certains si l'autoroute n'est pas prolongée, votre vie qui est déjà gâchée par ce trafic incessant va devenir un véritable enfer, alors que si vous cautionnez le projet de prolongement, les choses s'amélioreront. L'information est séduisante mais elle pourrait être très mal interprétée.

En effet, s'il y a bien 16 600 et 10 600 véhicules de moins c'est par rapport à la situation de référence ! C'est-à-dire par rapport à la situation estimée en 2020 si rien n'est fait et non pas par rapport à 2003 ! Par conséquent, quand bien même le tracé bleu ou rouge serait réalisé, le trafic sur la RN184 continuerait à augmenter et dans des proportions non négligeables : + 10 % pour Éragny et + 30 % pour Conflans. Il faut donc immédiatement se retirer de l'esprit que ce prolongement de la Francilienne permettrait une décroissance du trafic actuel. Au mieux, au niveau de Conflans-Ste-Honorine au lieu de voir 26 000 véhicules par jour de plus à l'horizon 2020 nous en verrons uniquement 16 000 de plus !

Ce prolongement de la Francilienne ne règlera pas les problèmes liés à la saturation du trafic sur la RN184, il ne fera que promouvoir encore et toujours le tout routier soutenu par des lobbies de plus en plus puissants au détriment du transport collectif et cela quel que soit le tracé retenu.

Merci.

(Applaudissements)

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

Le maître d'ouvrage a été interpellé sur un certain nombre de sujets, je lui demande de préparer ses arguments, notamment ce qui a été évoqué tout à l'heure par M. ESNOL, le débouché sur l'A13 saturée, ce qui vient d'être évoqué ici que, compte tenu des perspectives de trafic si l'on ne fait rien, tout compte fait, même avec cette autoroute, la situation est loin de s'améliorer. Donc, vous allez dire la façon dont vous voyez les choses mais, puisque nous sommes ce soir à Conflans, il ne serait pas mal que Victor BLOT vienne à la tribune.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 :

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs les membres de ladite commission, Mesdames et Messieurs les membres de la Direction Régionale de l'Équipement de l'Île-de-France (DREIF), Monsieur le Maire, j'en profite pour vous remercier de votre soutien, ainsi que toute l'équipe municipale, Mesdames et Messieurs les Élus de Conflans et des environs, j'ai aperçu le Maire de Maurecourt, le Maire d'Andrésy, des élus de partout, Chères Coprasiennes et chers Coprasiens, Mesdames et Messieurs,

Avant de vous parler du dossier qui nous préoccupe ce soir, permettez-moi de vous présenter le CO.P.R.A.184 (Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute 184 devenue A104).

le CO.P.R.A c'est :

- 17 associations de défense de l'Environnement regroupées dans notre collectif,
- 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région et ce chiffre est aujourd'hui en constante augmentation à l'annonce du débat public et après chaque réunion de proximité, nous enregistrons des adhésions nouvelles :
- Ex : + 40 % à Éragny,
- + 49 % à Herblay,
- 121 administrateurs et administratrices élus chaque année depuis 15 ans durant nos assemblées générales ordinaires. Là encore ce chiffre progresse puisque nous avons enregistré 2 nouveaux comités, l'un à Neuville-sur-Oise et tout dernièrement à Jouy-le-Moutier. C'est donc aujourd'hui plus de 151 membres du Conseil d'Administration.

12 Comités de villes :

Pour le Val d'Oise : Pierrelaye, Herblay, Éragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise, Jouy-le-Moutier

Pour les Yvelines : Conflans-Ste-Honorine, Maurecourt, Andrésey, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval

- un bureau exécutif de 16 membres élus, créé officiellement en Juin 1991, sa représentativité et sa connaissance du dossier ne sont plus à démontrer.

Qui sommes-nous ? Nous sommes de simples citoyens qui nous nous battons pour préserver notre région et son environnement, notre santé et notre patrimoine chèrement acquis. Nous ne disposons que de nos coeurs et nos convictions pour faire face à des simulateurs de calcul, froids, actionnés par l'État.

Ce soir pour moi, c'est un soir très particulier. En effet, à quelques jours près, je fête mes 30 ans de vie associative, dont 20 ans de combats environnementaux et, avant d'en venir à l'A104, je ne résiste pas à l'envie de vous faire partager ces 30 années en quelques mots :

Le 4 mai 1976, j'adhère au Comité de quartier de Chennevières car je pense alors que le fait d'habiter en pavillon ne me dispense pas de me préoccuper de mon environnement, de ma qualité de vie et de la solidarité entre générations. J'en deviens rapidement Président et l'on retiendra surtout de mes 20 années d'activité la création du célèbre « bric à brac » de Chennevières qui, chaque année, regroupe 650 exposants et voit passer 50 000 visiteurs. Cette fête a été reprise et poursuivie magnifiquement sous la responsabilité de Robert DERUELLE que je salue bien amicalement ce soir. Dimanche prochain aura lieu d'ailleurs la 27^{ème} édition de cette manifestation.

En 1986, premier combat environnemental d'envergure. Michel PERICARD, Député-maire de Saint-Germain-en-Laye à l'époque, Président du Syndicat Intercommunal de Destruction des Résidus Urbains (SIDRU), décide d'implanter face à la vieille ville de Conflans sur l'autre rive une usine d'incinération de 4 500 m² avec le bâtiment principal à 35 m avec 2 cheminées d'évacuation des fumées de 48 m de haut (à titre d'exemple l'équivalent des cheminées de la centrale de Porcheville près de Mantes), tout cela face à des falaises de 50 m (quartier du plateau du moulin), usine dont le procédé de traitement est complètement obsolète. Devant ce désastre annoncé, je fonde avec quelques amis dont Claude MERRIAUX, Président du comité de quartier de Fin d'Oise, le CAPUI (Collectif pour l'Annulation de Projet d'Usine Incinération). Le combat est perdu d'avance me dit-on, le permis de construire a été délivré, l'enquête d'utilité publique réalisée avec un avis favorable, le financement assuré. L'usine devait traiter les déchets de 23 communes.

C'était sans compter sur la mobilisation des populations. Bientôt 14 000 adhérents répartis à travers 6 comités de ville : Cormeilles, Montigny, La Frette, Herblay, Conflans, et Maisons-Laffitte, toutes placées sous les vents dominants. Des dizaines de manifestations, réunions, interventions multiples et diverses nous amènent à rencontrer le Ministre de l'Environnement. L'âpreté du combat et la pugnacité du CAPUI conduisent en finalité à l'abandon du projet. Victoire éclatante des populations alors que tout le monde nous prédisait un échec cuisant.

(Applaudissements)

En 1989, les populations pressent le CAPUI de poursuivre l'action et de s'attaquer maintenant aux nuisances de la station d'épuration Seine Aval (dite d'Achères) qui empêche 300 000 personnes de vivre normalement. Cette station est la première au monde pour son gigantisme et la 2^{ème} après Chicago pour le volume traité, 2 700 000 m³/jour traitant plus de 170 communes pour plus de 7 000 000 habitants dont la capitale.

Savez-vous Monsieur Bergougnoux et Monsieur Debarle, que lorsque vous tirez votre chasse d'eau à Paris, vous nous empoisonnez à Conflans ?

(Applaudissements)

Maintenant que vous le savez, j'espère que ce soir en rentrant chez vous, vous aurez une pensée attristée pour nous.

(Applaudissements)

Cette station agrandie au fil des ans était à sa 4^{ème} tranche et la situation était déjà insupportable (comme les avions en zone d'approche de Roissy qui nous exaspèrent de plus en plus), lorsque l'exploitant décide de construire une 5^{ème} usine ou 5^{ème} tranche, ce qui met le feu aux poudres. Nouvelles protestations, manifestations, meetings. Le courroux gagne les habitants de plus en plus haineux, à la limite de l'affrontement. Michel ROCARD, Premier Ministre, Maire de Conflans à l'époque, bien au courant du dossier décide d'annuler Achères 5. Tous les experts et les décideurs auditionnés sur la question préalablement, sont informés de l'annulation et, par miracle, tout ce qui était impossible avant devient possible après la décision politique.

(Applaudissements)

Deuxième grande victoire environnementale et la lutte continue pour améliorer le traitement qui n'est pas encore satisfaisant. J'en profite pour envoyer un salut amical à Philippe HOUBART et Jacques SIMERAY, ici présents, mes successeurs dans ce combat.

Je ne vous raconte pas tout cela par égocentrisme mais uniquement pour que vous preniez conscience qu'un combat n'est jamais perdu d'avance tant qu'il n'est pas mené jusqu'au bout. Ne dit-on pas jamais 2 sans 3, avec l'A104 nous avons le même dossier merdique, injuste et insupportable. Nous ne pouvons emporter la bonne décision qu'à la condition de rester unis, déterminés et mobilisés. Mais là je n'ai aucun doute sur votre volonté, Mesdames et Messieurs. Depuis le 8 mars, les salles sont archicomblées et les réactions des populations de plus en plus vives.

Je voudrais maintenant en venir à l'A104 et vous expliquer en quelques phrases mais surtout à la Commission, afin qu'elle prenne conscience de nos 15 années de combat au service des populations qui nous font confiance.

Eh oui ! il y a 15 ans déjà (comme dirait Jean Ferrat, on ne voit pas le temps passé) que tous ensemble, Mesdames et Messieurs nous combattons ce projet scélérat d'abord A88, puis A184, et devenu A104 au milieu de nos habitations.

Souvenez-vous...

1989 : Le Livre blanc gouvernemental d'aménagement de la Région Parisienne prévoit l'inscription en urgence du bouclage de l'A86 et de la Francilienne.

Il est facile pour des hauts fonctionnaires de vendre aux politiques, sur une carte, sous les ors de la République, le tracé idéal, le plus court et le moins cher.

Tant pis pour les habitants sinistrés : « on ne fait pas d'omelettes sans casser des oeufs ».

1991 : Les études menées dans les coulisses des Ministères deviennent publiques et sont portées à connaissance au cours de diverses réunions locales menées par le Préfet, la Direction Départementale de l'Équipement -DDE- et la Société Villexpress, concessionnaire à l'époque.

L'émotion est telle à la découverte du sinistre et des atteintes irréversibles à notre environnement que de toutes parts et dans toutes les villes concernées se créent des associations multiples et diverses.

L'originalité et la force du CO.P.R.A.184 a été de fédérer toutes les énergies à travers un seul et unique collectif.

Le vieil adage voulant que « l'union fait la force » prenait alors tout son sens car on sait que derrière chaque français sommeille un président et qu'il n'était pas forcément évident de se rassembler et de travailler de concert dans la diversité de nos croyances, de nos opinions, de nos sensibilités et personnalités.

Devant le désastre annoncé, seul l'intérêt général devait nous animer et grâce à votre appui, vos demandes, vos exigences cela a été vite compris.

C'est ainsi que le 8 juin 1991, les statuts du CO.P.R.A.184 étaient déposés en Préfecture avec une organisation, une structuration et une mobilisation exemplaires qui allaient faire leurs preuves dans la durée grâce à votre fidélité constante.

Soyez-en, Mesdames et Messieurs, ici remerciés.

1992 : Alors s'enchaînent meetings, réunions de ville, manifestations, explications, délégations, visites des Préfectures, des Ministères, occupations des péages, opérations « escargot », occupations des ponts, blocages des routes et autoroutes... une intense activité car seul le rapport de force permet après l'action la discussion !

1993 : Enfin, première grande victoire.

Le 4 février 1993, M. Pierre BEREGOVOY, Premier Ministre, annonce dixit « ...que la solution proposée dans le projet de schéma directeur pour le raccordement à l'Ouest de Paris de la Francilienne entre Orgeval et Pierrelaye ne sera pas retenue ».

Pour nous, peu importe la couleur du décideur, c'est de même nature pour les pollutions qui ne sont ni de Droite, ni de Gauche.

Cette victoire est cependant de courte durée.

La Gauche majoritaire s'en va et M. Pierre BEREGOVOY nous quitte dramatiquement. La Droite arrive.

M. Jacques CHIRAC prend possession de l'Hôtel Matignon et M. Bernard BOSSON du Ministère de l'Équipement. Le dossier A104 est aussitôt réanimé et le CO.P.R.A.184 reste plus que jamais déterminé.

Nous n'avons pas l'intention de perdre notre acquis du 4 février.

1994 : La Droite étant au pouvoir, notre clé d'entrée est M. Pierre CARDO, devenu Député des Yvelines.

Les jours passent et le combat est plus âpre que jamais, M. Bernard BOSSON use de stratagème pour nous enfiler sa « saloperie » d'autoroute en multipliant les concertations bidons.

1995 : Création d'un Comité des Communes présidé par M. Jean-Paul HUCHON - Maire de Conflans-ste-Honorine.

Ce comité remplace le Comité des Élus, éphémère, créé par M. Pierre CARDO.

Les villes de Pierrelaye, Herblay, Éragny pour le Val d'Oise, Conflans, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup et Achères pour les Yvelines sont les communes fondatrices.

Les aléas du pouvoir et les risques politiques personnels l'emportent et Chanteloup ainsi qu'Éragny quittent le Comité. La lutte continue sans eux, momentanément car ils reviendront par la suite !

L'Élysée cohabite et M. Édouard BALLADUR est à l'Hôtel Matignon, bien vite prétendant d'ailleurs à la présidentielle.

Nos actions se multiplient et s'intensifient ; il nous faut engranger le plus vite possible.

Le 7 avril 1995, M. Édouard BALLADUR est le deuxième Premier ministre à écrire :

« 1) La continuité des décisions antérieures de l'État au sujet de l'A184 est confirmée. En conséquence la solution initiale envisagée ne verra pas le jour.

2) Toute solution nouvelle ne pourrait être que substantiellement différente géographiquement et/ou techniquement ».

Les acharnés de l'A104, Messieurs MASDEU-ARUS, BLERVAQUE, DE SAINT-LEGER et consorts s'étranglent.

L'Élysée change à nouveau de locataire.

M. Jacques CHIRAC est élu Président de la République, M. Alain JUPPÉ, Premier Ministre et M. Bernard PONS Ministre de l'Équipement.

M. Lionel JOSPIN, candidat malheureux, nous écrit le 5 avril qu'il confirme en tous points les décisions de M. Pierre BEREGOVY.

1996 : M. Bernard PONS rallume la flamme.

Il veut absolument boucler la Francilienne mais souhaiterait quant à nous qu'on la boucle aussi !

Il reprend le tracé dit de « Chanteloup - Fuseau Sud-est » et propose des aménagements que les « Coprasiennes » et les « Coprasiens » refusent à une très large majorité -pour ne pas dire une quasi unanimité- par vote à bulletin secret lors d'assemblées générales tenues ville par ville (4 000 personnes consultées).

La ténacité et le mépris de M. Bernard PONS font descendre une nouvelle fois le COPRA184 dans la rue.

Une imposante manifestation conduit 250 élus de tous bords à accrocher leur écharpe tricolore en signe de protestation sur les grilles de la Préfecture à Versailles.

1997 : Patatras ! M. Jacques CHIRAC dissout l'Assemblée nationale et ne retrouve pas sa majorité.

Une troisième cohabitation s'installe et M. Lionel JOSPIN sollicité par le CO.P.R.A.184 réaffirme le 12 mai 1997 « que s'il est en capacité d'exercer des responsabilités gouvernementales, la solution aujourd'hui proposée pour ce bouclage, entre Pierrelaye et Orgeval, solution rejetée le 4 février 1993 par M. Pierre BEREGOVOY, sera abandonnée. La continuité de l'État dans cette affaire sera alors assurée comme il se doit ».

M. Lionel JOSPIN entre à l'Hôtel Matignon en mai 1997, l'espoir renaît dans les rangs du CO.P.R.A.184.

1998 : La pression s'accroît, le CO.P.R.A.184 s'impatiente.

Enfin, M. Jean-Claude GAYSSOT - Ministre de l'Équipement - reçoit une délégation des élus menée par M. Jean-Paul HUCHON et une délégation du CO.P.R.A.184, menée par son Président Jean-Pierre DEJOU.

S'ensuit un communiqué du Ministre du 12 février 1998 :

« Compte tenu de la forte sensibilité des populations au tracé actuel, et conformément aux engagements pris par le candidat Lionel JOSPIN durant la campagne électorale, le Ministre a demandé que soit lancée une expertise sérieuse sur le projet alternatif tel que proposé par le CO.P.R.A.184 et les élus du Comité des Communes, en donnant aux différentes parties prenantes les possibilités de conduire toutes contre-expertises ».

1999 : M. Jean-Paul HUCHON -devenu Président de la Région Île-de-France- n'inscrit pas au 12° Contrat de Plan (2000-2006) le bouclage de la Francilienne par l'Ouest parisien.

2000 : Après la concertation qui s'est déroulée de juin à novembre 1999 à la Direction Régionale de l'Équipement de l'Île-de-France -DREIF- sous la présidence de M. Gilles RICONO - Préfet, Directeur général – le CO.P.R.A.184 exige d'avoir connaissance des résultats de l'expertise réalisée sur le bouclage Nord-Ouest de la Francilienne (étude du tracé alternatif passant par le Nord de la ville de Cergy-Pontoise).

Le 26 septembre 2000, M. Gilles RICONO devenu Directeur de Cabinet de M. Jean-Claude GAYSSOT, Ministre, nous adresse une lettre dont l'extrait suit :

« Il ressort du travail d'expertise que le tracé (...) est techniquement faisable et que son intégration à l'environnement peut être réussie pour un coût de 8 milliards de francs environ.

Ce tracé a un intérêt certain pour les liaisons entre la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et le nord de l'Île-de-France, vers la vallée de la Seine et le secteur de Mantes-la-Jolie. Il est cependant dissuasif pour les usagers de la Francilienne et il est vraisemblable que la majorité des usagers continuerait dans ce cas à utiliser la RN184 dans les traversées de Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny et Conflans-Sainte-Honorine. Ce tracé n'est donc pas substituable au projet de bouclage Nord-Ouest de la Francilienne.

Tous les acteurs de ce dossier étant convaincus de la nécessité du bouclage de la Francilienne, le Ministre a décidé de demander au Préfet, Directeur Régional de

l'Équipement, de poursuivre l'étude de ce dossier en procédant à un réexamen approfondi des différents aspects des projets déjà étudiés dans le fuseau Sud-Est pour élargir le champ de réflexion.

Naturellement, il sera attentif au maintien de la démarche partenariale qui a prévalu lors de l'expertise du tracé alternatif ».

2001 : Le CO.P.R.A.184 relance M. Lionel JOSPIN à l'Hôtel Matignon, M. Jean-Claude GAYSSOT et M. Gilles RICONO à l'Équipement et M. MEARI –successeur de M. RICONO à la DREIF- pour obtenir une table ronde avec tous les acteurs concernés (Politiques, économiques, associatifs) afin de trouver un tracé le plus consensuel possible en vue du bouclage de la Francilienne, démarche sans succès jusqu'alors.

L'A104 n'ayant pas d'existence juridique puisque grâce à votre combat permanent, mesdames et messieurs, aucune enquête et déclaration d'utilité publique -DUP- n'ont été possibles.

Elle n'a pas davantage d'existence économique, pour le moment, par la décision du Conseil Régional d'Île-de-France.

Comme elle n'a pas d'existence politique par la décision d'annulation de 3 Premiers Ministres.

Le Projet est donc gelé.

Mais nous savons très bien au CO.P.R.A.184 que tout ce qui est gelé peut être dégelé ! Nous en avons la preuve ce soir.

Si j'ai pris le temps de vous expliquer tout cela, et si vous avez eu la patience de m'écouter Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, c'est que vous respectez profondément la liberté d'expression. Nous avons pu nous en apercevoir depuis plusieurs semaines. C'est le fondement de nos valeurs républicaines comme vous respectez la démocratie qui anime ce beau pays qu'est la France patrie des droits de l'Homme.

Après un tel combat, depuis si longtemps avec une telle mobilisation, il faut que justice nous soit rendue et que la décision de trois Premiers Ministres soit respectée car nous sommes dans un état de droit et pas dans une république bananière. Veillez par votre lucidité et votre responsabilité à ce que l'ordre public ne soit pas atteint par des décideurs particulièrement obstinés faisant fi de l'expression démocratique. La parole de l'État dans ce dossier ne doit pas être bafouée.

Enfin avant de terminer mon propos, je voudrais vous livrer mon sentiment. Je suis ce soir aux cotés du Président du CO.P.R.A. Jean-Pierre DEJOU, que je salue en votre nom à tous, à ma 14^{ème} réunion de proximité, sans compter notre participation aux ateliers préparatoires des réunions thématiques à venir. Je n'ai jamais vu tant d'hypocrisie, tant de faux-culs, tant de contrevérités, tant de provocations à l'encontre des victimes potentielles que nous sommes.

Tous les élus réclament à cor et à cri la réalisation de l'infrastructure pour mettre un terme à l'asphyxie de la RN184. Mais chacun à de très bonnes raisons pour ne pas l'accepter sur son territoire. L'intérêt général, qu'ils se plaisent à nous rappeler, se transforme en un combat de chapelles éhonté, souvent avec des arguments douteux ou fallacieux. Si nous

avons obtenu l'annulation du tracé rouge, le seul connu à l'époque, par trois Premiers Ministres, c'est que l'argument principal est incontestable et qu'il touche de plein fouet 200 000 riverains seulement à 500 m de chaque côté.

Monsieur DEBARLE, on n'est pas d'accord sur les chiffres mais, de toute façon, on ne peut pas contester que le tracé rouge est le plus urbanisé.

Le bon sens voudrait que si l'on ne veut pas moralement reporté le projet chez les autres, il faut trouver une solution dans le fuseau Sud-Est et retenir le tracé qui touche le moins possible en premier les populations, car en Île-de-France, il est impossible de ne trouver aucun habitant sur un tracé. Mais si des habitants sont à proximité, étant tellement moins nombreux, ils peuvent, ils doivent être protégés totalement et complètement par une réalisation inaudible, inodore et invisible.

La réalisation de l'A14 est un exemple nous dit-on à condition que le lieu, je le répète, soit le moins urbanisé possible. Au CO.P.R.A., nous avons la volonté de sortir de cet imbroglio invraisemblable par le haut. Faut-il alors que certains élus amis mettent leur orgueil, leur mauvaise foi dans leur poche et leur mouchoir par-dessus. Ils auront alors mérité par leur esprit de responsabilité, la respectabilité.

Voilà ce que je voulais vous dire ce soir, excusez-moi d'avoir été un peu long et merci de votre écoute.

Je croyais que M. ROL-TANGUY allait être là et je vais quand même lui faire un clin d'oeil par votre intermédiaire. Je voudrais dire au Préfet Francis ROL-TANGUY : « *Vous êtes l'illustre héritier du colonel, entré dans l'histoire de France comme symbole de la résistance. Je puis vous assurer que, sur ce dossier, jamais nous ne capitulerons* ».

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur BLOT.

Au cours d'un certain nombre d'interventions précédentes, la nécessité même, l'opportunité même du prolongement de la Francilienne ont été contestées vivement. D'abord, Monsieur DEBARLE, en quelques mots, quelles sont vos hypothèses de base sur les populations, les emplois, les trafics qui en résultent et, après, on donnera la parole à des personnes qui ne voient pas les choses comme vous.

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

Bonsoir, Monsieur le Président. Bonsoir, Mesdames et Messieurs.

Effectivement, nous avons, comme l'ont rappelé un certain nombre d'intervenants, bâti un scénario et nous nous sommes projetés en 2020. Comment avons-nous bâti ce scénario ?

Tout d'abord, nous avons analysé la situation actuelle, nous avons recensé tous les habitants, les emplois qui sont dans la zone, nous avons mesuré le trafic sur les voies principales du secteur et, ensuite, nous avons analysé tous les projets de développement que portent les collectivités territoriales. Dans les plans locaux d'urbanisme, il est prévu d'urbaniser un certain nombre de terrains, c'est prévu par chaque commune, c'est prévu

dans des schémas directeurs locaux. Donc, nous avons pris en compte les volontés d'urbanisation qui sont portées.

Par secteur, nous avons regardé combien il y avait d'habitants. Par exemple, à Cergy-Pontoise, nous avons estimé qu'il y aurait à peu près 25 000 habitants de plus -quand je dis Cergy-Pontoise, c'est la totalité de l'agglomération- et 10 000 emplois. Nous avons considéré que, sur la boucle de Chanteloup, il y aurait 5 000 habitants et un peu plus de 1 000 emplois.

Lors des réunions de proximité précédentes et lors de réunions préparatoires aux ateliers thématiques, quand les élus ont été interrogés par la Commission pour savoir si ces chiffres leur paraissaient crédibles, les réponses des élus ont été positives.

C'est à partir de ces besoins de déplacement qui vont s'ajouter à vos besoins de déplacement que nous avons estimé l'augmentation du besoin de déplacement, et de là l'augmentation de déplacement en véhicule. Depuis plus de dix ans maintenant, il y a eu un changement de comportement, les gens ont arrêté d'utiliser de plus en plus la voiture chacun chaque jour. Maintenant, chacun d'entre nous a une utilisation constante de la voiture, nous ne faisons pas plus de déplacements en véhicule que ce que nous faisons il y a un certain temps. L'augmentation de la circulation automobile est simplement liée à l'apport de populations nouvelles dans la région.

Cet apport de populations est assez important. Il y a à la fois des déplacements de populations à l'intérieur de la région, mais il y a aussi un accroissement de la population de la région Île-de-France. Il est prévu, alors qu'aujourd'hui nous sommes 11 millions d'habitants, que nous arrivions à 11 800 000 habitants à peu près en 2020. On a regardé quels étaient les déplacements sur l'ensemble de la région Île-de-France puisque les prévisions de trafic ont été faites sur l'ensemble de la région Île-de-France.

Voilà quel est le scénario que nous avons prévu. Effectivement, comme il y a plus de personnes et de circulation, je reprends ce qui a été dit tout à l'heure, si l'on ne fait rien, la situation va se détériorer.

Pourquoi pensons-nous cela ? C'est parce que, depuis un certain nombre d'années, on voit la situation se détériorer. A Éragny, cela a été vraiment très criant. On a bien vu que, dans un premier temps, la RN184 a vu son trafic augmenter. Vers 2000, la circulation sur la nationale 184 augmente beaucoup moins, elle est presque égale. Par contre, on voit augmenter la circulation dans toutes les voies parallèles à la nationale 184, c'est-à-dire que les gens qui se retrouvaient bloqués sur la nationale 184 cherchaient des itinéraires de contournement des bouchons.

Ceci malheureusement n'a pas de raison de s'arrêter puisqu'il y a ces projets de développement. Donc, on va avoir, en parallèle, régulièrement, cette congestion sur les routes. Au bout d'un certain temps, les itinéraires parallèles ne vont plus donner de gains suffisants en tant que trajet aux utilisateurs. Donc, ils vont revenir sur la RN184, qui va se congestionner un petit peu plus. Ils vont rechercher d'autres trajets alternatifs en encombrant un peu plus soit les premiers, soit ensuite en allant chercher des itinéraires encore plus loin.

Cette progression de trafic concernant la nationale 184 : voilà ce qui s'est passé déjà de 1990 à 2003, à hauteur du pont de Conflans, on est passé de 37 000 véhicules à 51 000 véhicules. Au sud de la Seine, nous avons eu également une augmentation de la circulation. En parallèle, nous voyons de manière plus faible l'avenue Carnot à Conflans-Ste-Honorine qui voit sa circulation augmenter, itinéraire pratiquement parallèle à la

nationale 184. Par rapport à Éragny, Conflans est relativement protégée par le franchissement de la Seine car il n'y a que le pont de Conflans pour traverser la Seine.

Si l'on regarde ce qui se passera dans les années à venir, il est vrai que, tout d'abord, entre 2003 et 2020, cette circulation va augmenter.

DANS LA SALLE : On n'aura plus d'essence... !

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

On va y revenir, effectivement, c'est un argument à prendre en considération.

Monsieur DEBARLE, vous continuez, vous donnez vos chiffres et on va en discuter.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ILE-DE-FRANCE :

Cette circulation va augmenter. Nous pensons, comme cela a été dit par un intervenant, que, dans la traversée de Conflans, le trafic sur la nationale 184 va continuer d'augmenter d'environ 45 % et, au sud de la Seine, au niveau d'Achères, en entrée de forêt de Saint-Germain, on aura une augmentation à peu près d'une vingtaine de pour-cent. Voilà ce qui doit se passer.

Concernant le prix de l'essence, par rapport à 2020, effectivement, il y a de grandes chances que le pétrole augmente. Des simulations ont été faites là-dessus où l'on s'aperçoit que, même si le pétrole augmente d'environ 50 %, et on voit bien que, chaque fois qu'il y a une forte augmentation du pétrole, il y a une baisse de la circulation, ceci étant, au bout d'un certain temps, il y a une forme d'habitude à ce nouveau prix du pétrole. Cela fait plusieurs fois que l'on nous dit que le litre d'essence passe des seuils psychologiques absolument insupportables et, au bout d'un certain temps, la circulation reprend. Si le pétrole augmentait très fortement, on aurait effectivement une baisse de la circulation, mais en gros de 5 %. Donc, même si nous avons une forte augmentation du prix du pétrole, pour autant, si la circulation avait une croissance légèrement moindre, elle continuerait d'augmenter.

M. BENOIT, HABITANT D'HERBLAY :

Vu que la Chine va devenir un pays prédominant dans l'économie mondiale, je crois qu'ils parlent de 700 millions de véhicules en Chine d'ici 30 ou 40 ans ; donc, l'Europe n'aura plus assez de ressources pour pouvoir rouler car ils vont nous prendre le pétrole. Ils sont plus puissants que nous ; donc, ce sera soit une guerre économique, soit une guerre pour récupérer le pétrole (comme les Américains ont attaqué l'Irak). La France et l'Europe auront quoi comme source d'énergie ? On sera obligé de revenir à des moyens beaucoup plus manuels, vélo, transport en commun, peut-être des vaches qui tireront des carrioles. On voit que le nombre de voitures ne va pas forcément augmenter, ce sera plutôt une régression.

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

Qu'il y ait un frein, c'est en effet plus que probable.

M. LUBIN :

Je voulais intervenir sur le débat avant car je suis salarié à la station d'épuration. Ce qui me paraît bizarre dans les interventions, c'est que des gens semblent ignorer un certain nombre de choses, notamment que la station d'épuration est classée Seveso. Le tracé bleu, c'est la

station. Je ne sais pas si c'est très judicieux de faire passer la Francilienne auprès d'une station qui est classée Seveso. Tout le monde sait que le risque zéro n'existe pas. D'après ce que nous dit notre Direction, normalement, il n'y a pas de risque pour les habitants de Conflans. Les seuls qui ont un réel risque, ce sont les salariés, mais ils sont payés pour ; donc, ils ne vont pas se plaindre. C'est un élément qu'il faut rajouter par rapport au tracé bleu.

Il faudrait que l'on soit clair sur les tracés : si l'on annule le projet bleu et que le rouge ou le vert remporte, cela n'a aucun intérêt. Effectivement, il faudrait que l'on se détermine d'une manière claire en disant que l'on refuse tous les tracés.

(Applaudissements)

Le problème qu'a évoqué M. DEBARLE, il y a effectivement un certain nombre d'éléments que l'on ne prend pas en compte car, aujourd'hui, c'est le tout voiture que l'on fait. Il faut peut-être réfléchir à d'autres choses qui sont le développement des transports en commun.

(Applaudissements)

Les transports en commun existent pour aller sur Paris et sont très pratiques, mais pour aller de banlieue à banlieue, c'est pratiquement impossible. Pour aller sur Versailles, il faut retourner à la Défense et revenir. Donc, il faut à tout prix que l'on ait une autre réflexion car le tout voiture ne sera pas possible. On ne va pas toujours construire des autoroutes, à un moment donné, il va falloir arrêter. Donc, réfléchissons à d'autres politiques des transports et notamment en imposant le transport collectif.

(Applaudissements)

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

Merci. On va y venir tout de suite.

Par rapport aux projections faites par M. DEBARLE, il y a plusieurs points. On a évoqué effectivement qu'il peut y avoir du fait de la raréfaction du pétrole et de la hausse des prix une tendance au tassement des déplacements, qui devrait logiquement se traduire par un report sur les transports en commun. On va en parler tout à l'heure.

Il y a eu un argument de M. LANTOINE tout à l'heure disant que c'est peut-être le mode d'urbanisation que nous retenons qui génère des besoins de transport alors que d'autres modes d'organisation du territoire en généreraient moins. Monsieur DEBARLE, là-dessus, vous avez utilisé des perspectives dressées par les collectivités territoriales.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ILE-DE-FRANCE :

D'une part, on a utilisé les perspectives dressées par les collectivités territoriales. C'est bien pour cette raison que, dès 1965, j'ai rappelé que ce qui a été créé et décidé : au lieu d'éviter un éparpillement de l'accroissement de la région Île-de-France en tache d'huile, c'est-à-dire que l'on faisait un premier lotissement, un autre à côté, un autre à côté et cela sur la totalité de la région Île-de-France, il a été décidé de concentrer le développement dans des pôles et ces pôles ont été le plus rapidement possible desservis par le RER ; donc, ce sont les transports qui ont été mis en place.

On peut constater d'ailleurs que, sur Cergy-Pontoise, les transports ont largement précédé le routier puisque l'on est en train de parler d'une infrastructure majeure pour le routier alors que le RER A a été prolongé tout de suite sur Cergy-Pontoise alors d'autres villes nouvelles n'ont pas eu cette chance.

Cela n'a certainement pas été fait suffisamment vite et cela ne répond pas à la totalité de la demande peut-être mais, au moins, cela a été prévu.

Quand on dit aujourd'hui que l'on privilégie le tout autoroutier, premièrement, on a parlé à juste titre tout à l'heure du PDU, la Direction Régionale de l'Équipement non seulement est partie prenante dans ce PDU, mais elle a participé à sa rédaction et elle encourage toutes les actions qui sont avec le PDU. Donc, on ne peut pas dire que l'on soit pour le tout autoroutier.

D'autre part, sur le contrat de plan 2000/2006, il faut savoir que, lorsque 3 € sont dépensés pour les transports, 2 € sont dépensés pour les transports en commun et 1 € pour la route. Sur cet euro qui est dépensé pour la route, 50 centimes d'euros sont dépensés pour des constructions neuves, les 50 autres centimes sont faits pour des protections des riverains. C'est la répartition des financements qui ont été actés entre l'État et la région.

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

Madame et après on va demander, car c'est exactement sur le même thème, à Catherine CANDELIER et Franck BARRAUD de venir à la tribune.

MME LISETTE CALDERANDE, HABITANTE DE CONFLANS-STE-HONORINE :

J'aimerais pour être un peu convaincue par vos chiffres, quand vous faites des projections, qu'il y ait des hypothèses sur l'augmentation du trafic, notamment pour la RN184, avec l'extension de la ligne SNCF qui relie Conflans à Versailles et sans l'extension car, bien évidemment, si cette extension n'est pas faite, le trafic routier va augmenter. Faites l'extension, vous verrez que le trafic routier va diminuer. Cette extension avait été promise pour 2008, mais elle ne sera pas réalisée !

(Applaudissements)

UN INTERVENANT : Il y a les poids lourds !

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

On va en parler tout à l'heure.

M. JEAN VILLEMAGNE, PORTE-PAROLE DU COMITE PROFILE :

Je voudrais revenir sur ce qu'a dit M. Victor BLOT tout à l'heure au sujet de la population qui était touchée directement par l'infrastructure rouge. J'ai lu dans les documents du maître d'ouvrage qu'il y avait 225 000 habitants sur les communes traversées par le tracé rouge. Je ne peux pas comprendre comment on peut avoir 200 000 habitants qui sont à moins de 500 m de l'autoroute. Si je lis les documents justement du maître d'ouvrage, on trouve 25 000 habitants qui sont directement sur ces zones de 500 m. J'aimerais que l'on précise les chiffres, entre 25 000 et 200 000, c'est exactement comme quand il y a des manifestations, entre ce que disent les syndicalistes et les policiers.

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

Merci, Monsieur VILLEMAGNE.

M. LAVIEUX, HABITANT D'HERBLAY.

Je voudrais rebondir sur l'intervention qui a été faite précédemment par la personne qui travaille au SIAPP et notamment sur le classement Seveso. En 2001, une étude épidémiologique a été faite et on ne parlait pas encore de Seveso, on parlait simplement d'un classement qui avait du mal à accoucher, les autorités mettant beaucoup de réticences à classer le site. Ce site du SIAPP a été inconnu des autorités pendant une vingtaine d'années et il a pu travailler sans aucun contrôle, sans aucune DRIRE pour le contrôler.

Aujourd'hui, on parle du classement SIAPP et, à l'époque, en 2001, on parlait d'un périmètre de protection, quand l'étude a été faite, on parlait d'un rayon de 4,5 km autour de la station. Il est honteux de dire, quand on parle du SIAPP et du classement Seveso, que le risque concerne simplement les ouvriers du site.

On vit sur le quai de Gaillon, à Conflans, la dispersion de la contamination est parfaitement connue. Si vous habitez la région, il n'y a pas besoin de faire de modélisation, on connaît parfaitement tout ce qui se passe, quand les vents dominants arrivent, tout le monde est aux abris. Je milite aussi au CAPUI depuis un certain nombre d'années. Il suffit d'habiter la région pour savoir où va la contamination.

Si vous combinez la contamination du SIAPP, le risque Seveso, plus l'A104, vous avez une bien piètre attitude vis-à-vis des populations résidentes dans la région.

C'était ce que je voulais dire.

(Applaudissements)

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

Là, on ouvre une parenthèse et, je voudrais bien que l'on revienne...

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 :

J'ai été mis en cause par M. VILLEMAGNE. Il est évident que l'on a une différence d'approche. Je respecte M. VILLEMAGNE, il a ses idées, ses convictions, ses passions, on a les nôtres. Il peut dire ce qu'il veut, je peux prendre un exemple.

Si l'on prend la protection des riverains à 500 m de chaque côté, on ne peut pas être d'accord. Prenez l'exemple du village de Maurecourt. Maurecourt sera totalement encerclé avec deux échangeurs, une partie haute, une partie basse, la voirie ne pourra pas supporter deux sens de circulation et un sens de stationnement. C'est tout le village qui est sacrifié.

(Applaudissements)

C'est ainsi tout au long du tracé. Pour Herblay, nous prenons les Buttes Blanches, les Cailloux Gris, les Courlains, les quartiers Nord, c'est 23 000 personnes.

Nous ne sommes pas d'accord sur les chiffres, vous le savez, nous les contestons formellement. Je peux vous dire que, même si l'on se rapprochait de vos chiffres, il est incontestable que le tracé rouge est le plus urbanisé.

(Applaudissements)

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

Monsieur DEBARLE, d'abord cette affaire, dans une zone où il y a une installation Seveso, faire passer une autoroute, est-ce concevable ?

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

Il y a deux types de classement d'établissements en zone Seveso, ce que l'on appelle le seuil bas et le seuil haut.

Le tracé violet passait dans un site Seveso classé seuil haut et cela explique pourquoi, dans une partie de Gargenville, le tracé violet passe en souterrain puisque la route devait être couverte.

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

Dites de quel site il s'agissait.

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

C'est le site Total Gargenville.

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

Ce sont des stockages d'hydrocarbures ?

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

Tout à fait, donc, il y a un certain nombre de grosses cuves.

Le SIAPP est classé Seveso seuil bas ; donc, il n'est pas du tout dans le même classement. Les enquêtes qui ont été faites par la DRIRE, compte tenu du volume de stockage des produits, puisque c'est du stockage de biogaz qui est fait sur le SIAPP, ils sont classés seuil bas. Donc, ils ont un certain nombre d'obligations, mais il n'y a pas de servitude d'inconstructibilité ou d'empêchement pour construire la route car le risque, tel qu'il a été étudié, ne fait pas apparaître un danger majeur aux utilisateurs de la route. Voilà pourquoi le tracé bleu a été prévu.

On me pose la question : Pourquoi réaliser le tracé bleu ? Je vous l'explique. Effectivement, si le SIAPP était mis en classement haut, il y aurait tout un périmètre de sécurité tout autour de l'usine sur lequel toute urbanisation nouvelle serait interdite. Ce n'est pas le cas du classement du SIAPP à l'heure actuelle compte tenu des volumes stockés.

(Intervention sans micro, inaudible)

Monsieur, on dit bien la même chose. Vous êtes classé seuil bas. Même si c'est limite, le classement est bas. Je ne dis pas une chose fausse.

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

On ne va pas s'appesantir trop sur ce sujet.

M. LECLERCQ, HABITANT CONFLANS :

Avec des chiffres faux vous arrivez à raisonner juste, mais c'est normal, en général, c'est toujours ainsi que l'on nous présente les choses. Il n'y a pas au niveau de Seveso des classements haut ou bas, vous êtes classé Seveso ou pas.

Quant au dépôt d'hydrocarbures, ce sont des risques d'explosion.

Maintenant, que la route passe et qu'il n'y ait pas de danger pour ceux qui sont sur la route, je suis tout à fait d'accord avec vous, quand on roule à 100 km/heure, il y a peu de chance que l'on ait le nuage. Pensez quand même que, 4 km autour, nous sommes dedans et, là, le nuage, on l'aura. Je vous rappelle qu'il n'y a pas de frontières pour les nuages.

On est au vingtième anniversaire de Tchernobyl, il ne s'est pas arrêté à la frontière. C'est pareil. Donc, n'avancez pas des choses que vous n'êtes pas capable de vérifier.

(Applaudissements)

M. TILLIER, HABITANT CONFLANS :

Je voudrais juste revenir sur un certain nombre de mots qui ont été prononcés et qui me semblent particulièrement justes, en particulier par Victor BLOT qui a parlé de mépris et de provocation.

Je trouve que le document que l'on nous remet et dont on nous projette un certain nombre d'images sur les écrans nous habillant cela avec des jolies typographies de couleur, en nous laissant penser qu'il s'agit d'un débat public, sont absolument insupportables dans la mesure où, par exemple, cette carte routière est complètement erronée. Je ne sais pas de quand elle date mais, à mon avis, elle a dix ans. Certaines des zones, qui sont traversées par les tracés, sont aujourd'hui des zones urbanisées. Elles n'apparaissent pas sur les cartes, ni non plus sur les photos aériennes que vous reproduisez, même si vous les millésimez décembre 2005, elles sont bien antérieures.

Par ailleurs, la petite manipulation d'images de la dernière page est absolument magnifique avec ces images où l'on nous montre des autoroutes vides, des tracés soi-disant souterrains dont on ne voit pas évidemment si les choses passent, c'est une magnifique leçon de manipulation d'images. Je ne vois pas bien pourquoi cette réunion ressemble à un débat public, sachant qu'en plus M. DEBARLE prétend nous répondre tout en nous apportant des chiffres déjà constitués sur des PowerPoint qu'il utilise puisqu'il a déjà des réponses toutes faites qui ne correspondent pas aux questions que nous lui posons.

(Applaudissements)

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

Monsieur DEBARLE, de quand datent vos photos aériennes ?

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

Les photos aériennes ont deux ans.

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

Si M. DEBARLE dit qu'elles ont deux ans, elles ont deux ans !

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

Oui.

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

Si vous avez repéré une anomalie, vous la direz.

UN INTERVENANT :

Concernant le document qui représente le tracé N2, passage de la Seine à Herblay, toute la partie nord de la photo, qui est d'ailleurs assez habilement tronquée, évite d'évoquer un quartier et surtout toute la zone qui se trouve construite sur les Cailloux Gris à Herblay. Si votre photo date d'il y a deux ans, celle-ci était déjà largement en cours de construction ; ce qui montre que votre photo est bien antérieure.

(Applaudissements)

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

Vous vérifierez.

M. BERNARD MINGUY, CONSEILLER MUNICIPAL DE CONFLANS :

Mesdames, Messieurs de la CPDP, Messieurs de la Direction Régionale de l'Équipement, Mesdames, Messieurs du Public,

C'est en tant qu'élu communiste, membre de la majorité municipale de Conflans et en charge des transports dans la ville que j'interviens.

Décidément, les concertations se suivent mais aucune n'entame la moindre amorce de perspective sur des modes de transport autres que le tout routier.

Pourtant cette politique du tout routier ne cesse de démontrer tous les jours son inefficacité. Nous battons chaque jour les records de kilomètres de bouchons. Les nuisances à la santé et à l'environnement sont dramatiques, mais on continue de rajouter des autoroutes aux autoroutes pour soi-disant décongestionner telle localité ou tel trafic ; et à peine mises en service, ces nouvelles autoroutes sont à nouveau engorgées, et cela fait des dizaines d'années que cela dure !

Chacun fait le constat : on ne circule plus en Région Parisienne. Cela représente des millions d'heures passées dans les embouteillages, un gâchis considérable, des véhicules qui crachent leurs centaines de mètres cubes de gaz nuisible à la santé des Franciliens. Bref, c'est l'asphyxie à tout point de vue ! Les pics de pollution deviennent d'année en année de plus en plus fréquents.

La question, c'est : allons-nous enfin arrêter cette fuite en avant ? Ce suicide collectif ? Oui, il y a d'autres choix, d'autres priorités à envisager. C'est celui du transport collectif ferroviaire.

Nous sommes encore sur des infrastructures très anciennes. Nous avons 30 ans de retard en la matière, et ce projet d'autoroute va encore aggraver le retard en reportant de fait des projets alternatifs ferrés. Pour aller de Conflans à Saint-Denis ou à Aulnay, le Bourget ou Roissy, il faut toujours passer par Paris Saint-Lazare, prendre le métro, etc. Tout à l'heure il a été dit la même chose pour aller Versailles. Alors que nous sommes dans les années 2000, nous en sommes encore dans l'échelle du temps à « l'époque de la préhistoire » du point de vue des infrastructures ferroviaires.

La vraie alternative moderne de réponse aux besoins de déplacement dans notre région, c'est le développement sans précédent des transports publics ferroviaires et de bus. C'est le lancement en urgence des tangentiels !

75 % des déplacements en Île-de-France se font désormais de banlieue en banlieue.

Dans le siècle dernier, ceux qui avaient vu grand ont fait le métro. Il nous faut aujourd'hui relever le défi de l'avenir, du développement durable, d'une véritable solution environnementale et humaine.

C'est pourquoi l'urgence n'est pas une nouvelle autoroute encombrée, mais la tangentielle ferroviaire Sartrouville/Noisy-le-Sec, raccordée à la Grande Ceinture Ouest, via Achères/Conflans, avec un embranchement vers Cergy-Pontoise. Cela, c'est moderne et efficace.

(Applaudissements)

Cela permettrait de décongestionner l'A15 et l'A86 qui cumulent chaque jour des kilomètres de bouchons.

Cela permettrait encore de décongestionner la ligne vers Paris Saint-Lazare.

En raccordant la Grande Ceinture Ouest à cette tangentielle Nord, cela permettrait d'alléger la RN184 complètement saturée.

Cela permettrait tout autant de décongestionner le RER A dont les rames qui nous arrivent à Conflans Fin d'Oise sont complètement bondées chaque matin.

Qu'en sera-t-il demain alors que 10 000 logements sont en train d'être livrés à Cergy-le-Haut et que 20 000 nouveaux habitants sont prévus à Cergy-Pontoise ?

Il y a donc urgence, non pas de construire un nouveau bouchon autoroutier, mais de réinscrire rapidement au Contrat de Plan État/Région le lancement de la tangentielle Sartrouville/Noisy-le-Sec raccordée à la Grande Ceinture Ouest.

Cette tangentielle s'inscrit dans un projet global plus vaste, la création d'une rocade ferrée en Grande Couronne autour de Paris. L'idée est d'utiliser une voie ferrée existante, on ne cassera rien, la Grande Ceinture, aujourd'hui exclusivement consacrée au fret.

Avec une vitesse minimum de 50 km/heure, cela représente une véritable plus-value par rapport à la voiture. En outre sa capacité doit répondre à une prévision de fréquentation de 100 000/150 000 voyageurs/jour.

L'option retenue par les premières études réalisées, est le tram-train ou train léger plus rapide que les RER, permettant un train toutes les 5 minutes.

Voilà Messieurs un projet ambitieux moderne, efficace, à dimension humaine, respectueux de l'environnement et du cadre de vie, une réponse sanitaire à nos pics de pollution désormais rituels chaque été.

Un projet qui ne détruit ni pavillon, ni école, ni stade, ni forêt, ni village, ni ville...

Un projet estimé à 760 millions d'euros + 140 millions d'euros de matériel roulant, c'est presque deux fois moins cher que les 22 km de bouchons autoroutiers aujourd'hui préconisés.

C'est pourquoi l'ensemble des élus communistes des départements des Yvelines, du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis ont décidé de mettre à la disposition des habitants concernés (soit plus d'un million) une carte pétition pour exiger le lancement de cette tangentielle.

Cela coûte deux fois moins cher, cela ne pollue pas, cela respecte l'environnement, cela ne détruit aucune ville et c'est très efficace. Qu'attendons-nous pour le faire ?

Voilà pourquoi nous sommes contre tous les tracés autoroutiers dans l'immédiat qui nous sont préconisés aujourd'hui !

La priorité, ce sont les tangentielles ferroviaires, le développement sans précédent de transports collectifs modernes, y compris par la route avec la création d'un site propre pour une liaison de bus, par exemple entre Cergy-Pontoise et Saint-Germain-en-Laye, ce qui est plus ou moins à l'étude entre les deux Directions Départementales de l'Équipement.

Cela est d'autant plus vrai que se profile la fin des énergies fossiles.

Voilà, Messieurs, je vous remercie.

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur MINGUY.

Cela fait un moment que je voulais entendre Catherine CANTELIER et Franck BARRAUD, si vous voulez venir à la tribune tous les deux.

M. FRANCK BARRAUD, REPRÉSENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

Je prends la parole ce soir au nom des Verts de Conflans, des Yvelines, du Val d'Oise, et plus généralement de toute la région Île-de-France, et ce pour exprimer notre totale opposition à toute construction d'autoroute supplémentaire dans la région, et donc au prolongement de l'A104, quel qu'en soit le tracé !

Ce n'est pas du choix entre 5 tracés dont il est question, mais bien de la politique des transports et de l'aménagement du territoire que nous souhaitons mettre en oeuvre aujourd'hui pour répondre aux enjeux de demain.

Premier enjeu : Être en mesure de faire face à la crise énergétique qui s'annonce : le prix du baril de pétrole est à plus de 70 \$, voire 75 certainement aujourd'hui, de nombreux spécialistes estiment que cette augmentation pourrait très bien se situer à plus de 100, voire 150 \$ dans la décennie à venir ; cela du fait des tensions géopolitiques, de l'augmentation de

la demande et de la raréfaction annoncée des réserves mondiales. Il n'existe à ce jour aucune alternative crédible à l'utilisation du pétrole dans le secteur des transports.

Deuxième enjeu : Respecter nos engagements dans la lutte contre l'effet de serre. La part transport représente près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre. Alors comment, avec l'aveu d'une augmentation allant jusqu'à 38 % pour ce seul projet (cf. Rapport de la DRE), l'État sera-t-il en mesure de respecter ses engagements dans le cadre du protocole de Kyoto ?

Je vous invite à découvrir avec moi une diapositive que je commente rapidement. C'est tout simplement qu'elle essaie de représenter les émissions globales de gaz à effet de serre. Vous avez à ma gauche les émissions en 2000 avec en rouge la part transport, au milieu, les émissions telles qu'on les envisage si l'on continue dans la même voie pour 2050 avec une part transport qui a encore augmenté et, en petit à bas à droite, c'est ce à quoi l'État s'engage pour 2050 : ce sont les objectifs. Il va falloir nous expliquer maintenant comment, avec 38 % pour les tracés, on va pouvoir arriver à ce petit trait noir ?

Petite anecdote également, le bilan énergétique 2005 laisse apparaître une augmentation pour 2005, dans la lignée de 2004 bien entendu, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre sur la France de + 0,3 % ; donc, cela continue à augmenter, cela ne descend pas.

Pour faire le lien avec ce que j'ai dit précédemment, la hausse des prix des énergies fossiles, dont l'utilisation est responsable de 80 % des émissions de gaz à effet de serre, cela pourrait être une chance, mais encore faudrait-il pour cela que nous sachions en tirer parti en réorientant nos choix de société. C'est de cela dont on parle.

Et enfin les enjeux sociaux : tous les Franciliens, quel que soit leur niveau de vie, doivent pouvoir se déplacer localement vers les communes, les départements voisins, de banlieue à banlieue et vers Paris, que ce soit pour les trajets domicile-travail comme pour les loisirs, ceci à moindre coût, et dans le respect de l'environnement et de la santé des populations.

Ce sont nos choix de société, nos choix économiques, nos choix en terme d'aménagement du territoire et enfin nos choix quant à la manière dont nous souhaitons organiser et aménager nos villes, qui conditionnent et conditionneront demain nos besoins en matière de déplacement, que l'on parle de déplacements des personnes ou de transport de marchandises.

C'est pourquoi une véritable politique d'avenir, c'est une politique qui se donne pour objectif prioritaire une diminution drastique de la circulation routière en général, et qui passe par la prise de conscience que nous devons :

- d'une part, nous inscrire dans une volonté politique de relocalisation de l'économie induisant, entre autres, la réduction nécessaire des transports longue et moyenne distances ;
- et d'autre part doter notre région d'une infrastructure de transports moins polluants et économes en énergie, favorisant, pour les marchandises, le ferré et le fluvial, et pour les personnes les transports collectifs (avec par exemple une vraie Grande Ceinture Ouest) et les modes de circulation douce (avec par exemple le développement dans les communes, y compris à Conflans, d'un véritable réseau de pistes cyclables et de parking à vélos sécurisés dans tous les lieux publics, et en particulier aux gares).

Afin de développer plus avant les pistes d'alternatives aux transports routiers, et en particulier celles concernant le transport fluvial, je souhaiterais maintenant passer la parole à Catherine CANDELIER, Conseillère régionale et vice-présidente du port autonome de Paris.

MME CANDELIER, CONSEILLERE REGIONALE ÎLE-DE-FRANCE :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, bonsoir.

J'interviens ce soir en tant que Conseillère Régionale d'Île-de-France, membre des commissions transports et aménagement du territoire. Je suis également Vice-présidente du Port Autonome de Paris où je représente la Région. Je suis élue des Hauts-de-Seine, je ne suis pas élue ni du Val d'Oise, ni des Yvelines, mais j'ai lu attentivement les comptes rendus des différents débats qui ont déjà eu lieu sur la thématique et sur ce projet. J'ai envie d'en tirer une première conclusion assez évidente : aucun des tracés proposés ne recueille aujourd'hui l'unanimité, personne ne veut de la route dans son jardin, encore moins dans la forêt. Certains élus, peu nombreux ce soir me semble-t-il, disent : « *Il faut boucler la Francilienne, c'est vital pour ma commune et son développement économique, mais s'il vous plaît, pas chez moi, chez le voisin, un petit peu plus loin* ».

(Applaudissements)

Tout le monde se plaint de l'intensité du trafic dans le secteur : la solution de boucler la Francilienne ne réduira en rien cette intensité. Cela a déjà été dit par plusieurs intervenants.

Elle augmentera au contraire la circulation et les nuisances qui l'accompagnent. C'est pourquoi l'ensemble des Verts et de leurs élus locaux ou régionaux s'opposent au principe même du bouclage.

J'ose un parallèle entre les déchets et la circulation routière : si l'on n'agit pas à la source en ayant une action de réduction, on n'arrive à rien. D'un côté, on va vous proposer la construction de nouveaux incinérateurs -on a rappelé qu'il y avait une petite lutte locale sur ce sujet il y a quelques années- et, de l'autre, on va vous proposer de nouvelles autoroutes.

Dans le contexte économique actuel, nous allons devoir faire des choix, car on ne pourra pas tout faire ! Monsieur le Directeur, vous rappeliez tout à l'heure les engagements contractuels entre l'État et la Région Île-de-France dans le cadre du contrat de plan. Aujourd'hui, l'État a bien du mal à boucler le contrat de plan État/Région en matière de transports en commun. Si fin 2004 on avait engagé près de 70 % des montants prévus pour la route, par contre, on avait engagé moins de 40 % pour les transports en commun.

(Applaudissements)

La ville de Conflans-Ste-Honorine est particulièrement attachée au fleuve de façon historique. De par mes fonctions au Port Autonome de Paris, il m'a semblé intéressant dans ce cadre d'introduire une piste de réflexion alternative au bouclage routier, tout simplement celle du fluvial.

Il faut replacer dans un contexte régional, voire national les projets actuels de bouclage de la Francilienne à l'Ouest de la Région.

En effet, on voit bien sur cette carte, qu'à l'Est le bouclage est réalisé. C'est bien entendu, comme le rappelle le maître d'ouvrage, sur les voies rapides que circulent la plupart des poids lourds. C'est donc pour l'instant à l'Est que les camions en transit Nord-Sud ou Sud-

Nord circulent. Ils représentent 22 % des flux de marchandises dans la région par an soit 80 millions de tonnes.

L'étude sur les déplacements fournie par le maître d'ouvrage conclut sur la nécessité de « chercher à délester la voie primaire des trafics de transit régional ou d'échange ». Elle affirme que le bouclage de la Francilienne ne drainera pas de nouveaux trafics de poids lourds. La nature ayant horreur du vide et l'Est de l'agglomération étant saturé, on peut raisonnablement douter de cette affirmation. D'autant que plusieurs autres projets autoroutiers intéressent le secteur : A12 et A15. Une fois que l'un de ces chantiers sera terminé, on passera obligatoirement au suivant parce que la route débouche forcément sur une nouvelle route. On aura donc une croissance de trafic dans ce secteur géographique.

Il y a donc, pour moi, à travers ces dossiers, une réelle volonté d'investir massivement dans la route au détriment des autres modes de transports. Avec aucun bénéfice pour les populations touchées par les tracés, mais au contraire une augmentation des trafics dans les zones concernées, avec augmentation de la pollution de l'air, du bruit, des accidents, saccage des paysages naturels etc.

Pourtant des alternatives existent au tout camion et au tout routier. Un autre projet est actuellement soumis au débat public, en tout cas bien ancré dans certaines réflexions, il s'agit du Canal Seine Nord. Dans l'étude économique fournie par Voies Navigables de France qui étudie ce dossier de près, on peut lire : « la densité du trafic routier de marchandises au coeur des territoires de forte densité de population et de concentration d'activités économiques (Île-de-France, Nord de la France, Allemagne, Benelux) est telle, qu'en raison de la saturation de l'espace, il n'est plus envisageable -contrairement au reste du territoire français- de répondre à l'accroissement du trafic de marchandises par le développement d'infrastructures routières nouvelles ». Je préfère nettement ces arguments de vente que ceux que l'on essaye de nous vendre à travers le bouclage de la Francilienne. J'aimerais aussi un tout petit peu plus de cohérence dans les propos de l'État sur les dossiers. D'un côté, on nous dit qu'il faut construire de nouvelles autoroutes car il va y avoir du trafic de marchandises et que cela va être l'explosion et, de l'autre côté, on nous dit que ce serait quand même mieux de faire un canal et on nous dit que ce n'est plus dans le même dossier de faire de nouvelles autoroutes.

Le projet de Canal Seine Nord vise à permettre la circulation de convois de 4 400 tonnes entre Compiègne et Paris. Actuellement, on ne peut y faire circuler qu'environ 700 tonnes.

Quel est l'impact du trafic routier ?

Les transports représentent 28 % des émissions de CO2 en France,

La route y contribue pour plus de 84 %,

Les coûts externes dus aux poids lourds chaque année : 113 millions d'euros par an, c'est la congestion, l'entretien, la sécurité, les pollutions diverses.

Insécurité, bruit, pollutions, je passe assez rapidement dessus puisqu'il y a eu plusieurs interventions.

Les avantages du fluvial comparés au routier et au poids lourd :

- Une péniche type Freycinet : ce sont 10 à 14 camions.

- Un convoi de 5 000 tonnes sur la Seine : ce sont 250 camions, 5 fois moins d'énergie que le routier.

- Les coûts externes du fluvial : ce sont 2,4 millions d'euros par an. Je viens de dire précédemment que les coûts externes dus aux poids lourds, ce sont 113 ME par an.

- La sécurité, peu de bruit, moins de pollutions sur le fluvial.

On rétorque et j'ai vu avec un certain amusement une diapositive de la Direction Régionale de l'Équipement qui résumait sa position sur le transport fluvial en disant que le transport fluvial n'est pas compétitif.

Il faudra que l'on m'explique pourquoi de grands groupes qui ne sont pas des amateurs comme Carrefour ou Monoprix, comme les grandes usines de traitement de papier ont décidé de recourir au fluvial, comme Renault. Et s'ils ont décidé de recourir à ce mode de transport, ce n'est pas seulement qu'ils sont emprunts de poésie et qu'ils veulent se donner une image environnementale, c'est tout simplement parce que c'est rentable pour eux, sinon, ils ne le feraient pas.

Concernant l'impact en termes d'emplois, les emplois locaux, c'est très important dans le fluvial, Gennevilliers, première plate-forme portuaire de la région, ce sont 8 000 emplois induits par la plate-forme. On peut se demander combien une autoroute produit d'emplois. Cela a été dit tout à l'heure, on pourrait faire les comparatifs.

Le fluvial permet aussi de faire de la distribution urbaine au plus près des centres-villes. On a actuellement des centrales à béton, des plates-formes de déchets qui fonctionnent très bien et qui sont situées en plein coeur de Paris.

Aménager de façon prioritaire les fleuves de notre région, c'est leur redonner la place qu'ils ont perdue. Les villes se sont bâties à côté des fleuves car ils constituaient une richesse. Depuis de nombreuses années, on tourne le dos à nos fleuves et je pense qu'il est grand temps de les reconquérir.

Dans la région, des projets de développement de plates-formes fluviales existent, je pense notamment à Achères. Sans le Canal Seine Nord, ces plates-formes ne verront pas le jour et l'on continuera à investir dans le puits sans fonds du routier.

Le trafic fluvial, cela marche. En 2005, on a enregistré une hausse de 6 % du trafic fluvial dans la région Île-de-France. Ces hausses sont continues et en progression constante depuis quelques années. Les filières concernées sont multiples. Il s'agit des matériaux de construction, des granules, des déchets, des céréales, des véhicules, des conteneurs. Je vous rappelle que nous sommes en révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France et qu'un des constats est qu'il nous faut construire 60 000 logements par an si nous voulons rattraper le retard accumulé et permettre à l'ensemble des Franciliens d'être convenablement logés. 60 000 logements, cela veut dire importer des matériaux de construction, il faut peut-être profiter plus du fleuve que de la route.

Ce qui est attendu demain avec le canal Seine Nord :

- 300 000 camions en moins sur la route,

- une multiplication par 4 du trafic fluvial sur l'axe Amsterdam/Paris.

Dans un contexte où les experts estiment que l'on pourrait avoir une augmentation de 66 % du trafic de marchandises sur cet axe d'ici 2020, si l'on ne réalise pas prioritairement Seine Nord, on court véritablement à l'asphyxie et notamment ici.

Je vais terminer par des coûts comparés.

Dans le contexte économique actuel, on ne pourra pas financer à la fois les projets concernant le canal Seine Nord et les projets de transport en commun qu'a évoqués le collègue du Conseil Municipal de Conflans. Il faudra faire un choix. Ce sont environ 2 milliards et plus pour la Francilienne, 650 millions et plus pour l'A12, quelques centaines de millions pour l'A15. En face, on a le canal Seine Nord qui a aussi un coût, environ entre 3 et 3,7 milliards.

Aujourd'hui, il faut abandonner totalement le projet de bouclage de la Francilienne et investir de façon prioritaire dans les projets alternatifs comme celui du canal Seine Nord. Je n'ai pas évoqué les projets de transports en commun, mais évidemment c'est une autre solution alternative au bouclage de la Francilienne.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

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

Merci, Madame.

Monsieur DEBARLE, dans votre réflexion sur le trafic futur routier, les transports en commun, la voie fluviale, comment avez-vous intégré cela ?

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

Concernant la voie fluviale, ceux qui nous suivent depuis un certain temps dans les réunions de proximité ont vu que nous avons toujours présenté la réalisation du canal Seine Nord et de la future plate-forme d'Achères dans les prévisions.

Sur les chiffres qui ont été indiqués par Mme la Conseillère Régionale, je crois que les gens ont retrouvé beaucoup de chiffres de ceux que l'on pouvait citer puisque nous avions prévu que le trafic sur le canal Seine Nord soit multiplié par quatre. Il a été dit à la télévision, il y a deux jours, qu'en fait les meilleures prévisions pouvaient être de multiplier ce trafic par 10.

Ceci étant, pour nous aujourd'hui, le trafic sur le canal Seine Nord, ce sont 3 millions de tonnes, donc, le multiplier par 4, on arrive à 12, si on le multiplie par 10, on arrive 30 millions de tonnes, mais l'ensemble des marchandises qui circulent sur la région Île-de-France, ce sont 365 millions de tonnes. Si la réalisation du projet canal Seine Nord est absolument indispensable pour diminuer le trafic de poids lourds, il restera quand même un certain nombre de poids lourds.

Quand on parle du projet de plate-forme portuaire à Achères, il n'y aura pas que des containers ou des stocks qui vont rester dans ce port, il faudra bien qu'il y ait un minimum des produits qui vont être amenés à Achères, car elle va être essentiellement utilisée pour des matériaux de construction. Donc, il faudra également sortir ces matériaux de la plate-forme d'Achères et on aura un trafic soit interne, soit un trafic d'échange ; il faut pouvoir faire circuler ces camions.

Ceci étant, dans les réunions préparatoires thématiques, le Port Autonome de Paris a dit qu'ils avaient besoin de routes, mais pas forcément à caractéristique autoroutière.

Simplement, on s'aperçoit, quand on additionne l'ensemble de ces besoins, que l'on arrive à des trafics qui ne sont pas négligeables. C'est avec tout cela que l'on arrive effectivement à 8 000 poids lourds.

Par rapport à la route, la diapositive qui était issue du site de la DRE sur l'état du trafic routier montre bien que, concernant le prolongement de la Francilienne, il s'agit bien d'un rattrapage. Il ne s'agit pas de développer une politique du tout autoroutier. Il y a un endroit où il est considéré qu'il faut faire un rattrapage. Dans la révision du Schéma Directeur d'Île-de-France, dans le cadre du porter à connaissance qui va être fait par le Préfet de Région, à chaque Schéma Directeur Régional, on s'aperçoit que l'on a de moins en moins de morceaux de route abandonnés.

Ceci étant, faut-il arrêter toute infrastructure routière, ne pas chercher à rattraper quand on était en retard ? Ce n'est pas l'option qui a été prise.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

M. BEE, CO.P.R.A. D'ERAGNY :

Vous nous parlez du fluvial, je ne suis tout à fait d'accord avec cette solution étant donné que je suis un fils de marinier et que j'ai très bien connu la ville de Conflans dans toute son expansion et dans toute sa splendeur au temps où la batellerie fonctionnait à fond, mais on a tué la batellerie au profit du tout routier. On est encore en train de le faire. Le canal qui doit être Seine Nord n'est pas prêt d'être fait car, si c'est la même chose que le canal du Nord qui a été construit avant la guerre de 1914, qui n'a été terminé que dans les années 60, on a le temps d'attendre pour l'engorgement.

Par ailleurs, ce n'est pas sûr que cela se fasse pour une bonne raison, c'est que les péniches ne payent pas de taxes de péage autoroutier, et c'est une manne céleste pour l'État. Elles ne payent pas de taxes sur l'essence, sur les carburants, cela en est encore une autre. Justement, cela les ennuie, c'est tout cela qu'ils ne peuvent pas gaspiller en plus. Donc, je ne vois pas comment on pourrait faire pour faire ce développement.

Par ailleurs, ne pas le faire, on risque de graves ennuis car, actuellement, le fond de la Seine dans la région parisienne et particulièrement à Paris remonte. Le jour où il y aura une magnifique inondation, ce ne sera pas celle de 1910. Ce sera une inondation mondiale, ce sera quelque chose que l'on n'aura jamais vu. Là, on s'en moque, ce n'est pas grave, on attend que cela se fasse et, après, on prendra des dispositions, on fera du rattrapage comme dit M. DEBARLE. On est un pays de rattrapage. A chaque fois, on fait des conneries et on rattrape derrière, et cela nous coûte deux fois plus cher.

(Applaudissements)

M. PHILIPPE HOUBART :

Je voulais rebondir aussi sur ce qu'a dit M. DEBARLE. Vous ne parlez pas de rattrapage en matière d'infrastructures autoroutières. Où est le rattrapage dans cette histoire de prolongement de 22 km qui va déboucher sur une autoroute hyper saturée qui s'appelle l'A13, que l'on connaît tous, dont notre maire tout à l'heure a parlé ?

8 000 camions vont monter de la plaine, peu importe le tracé, de Saint-Germain vers les plateaux au-dessus de nous de Pierrelaye, etc., 8 000 camions vont descendre dans l'autre sens et tout cela pour aller se déverser dans l'autoroute A13 hyper saturée. C'est une file de camions à l'arrêt que l'on va avoir, qui vont tourner, nous envoyer leurs pollutions dans nos villes, saccager complètement nos villes et notre santé. C'est tout ce que l'on va faire. Où est le rattrapage ?

(Applaudissements)

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

Monsieur DEBARLE, pouvez-vous nous dire vos réflexions sur ce qui se passe à l'arrivée sur l'A13 ? En fait, quel est le flux de camions qui arrivent avec ou sans le renforcement de la Francilienne que vous évoquez ?

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

Sur l'arrivée de l'autoroute A13, aujourd'hui, nous considérons que nous arrivons sur les deux autoroutes A13 et A14. Les autoroutes A13 et A14 accueillent 120 000 véhicules par jour. En 2020, elles devraient accueillir 180 000 véhicules par jour, qu'il y ait prolongement ou pas.

Sur les 8 000 poids lourds dont on parle, il faut savoir qu'ils existent déjà en grande partie puisqu'il y a 6 000 poids lourds. Donc, il ne s'agit pas de rajouter 8 000 poids lourds. Les poids lourds dont on parle régulièrement dans ces réunions, notamment les poids lourds de Peugeot, tout le monde peut les voir aujourd'hui.

A l'arrivée de l'autoroute A13, on va être aux alentours de 180 000, 190 000 véhicules par jour ; effectivement, on a augmenté la congestion par rapport à aujourd'hui.

Comme on est dans un rattrapage et pas dans une augmentation systématique de l'offre de circulation, nous ne sommes pas aujourd'hui dans le débat en train de proposer une manière de résoudre cette congestion sur l'autoroute A13. Il y a une différence dans les documents de planification.

Aujourd'hui, le prolongement de la Francilienne est indiqué comme ayant un tracé à rechercher. Donc, ce n'est pas fixé, il n'y a pas de solution inscrite, alors qu'au niveau de l'autoroute A13, il est prévu dans le Schéma Directeur Régional, qui est certes en cours de révision, l'élargissement de l'autoroute A13.

Force est de constater que cet élargissement n'a pas été réalisé. Ceci étant, il existe dans les documents de planification une solution. Peut-être que, dans le cadre de la révision du Schéma Directeur Régional, une autre solution sera proposée.

Quand on arrive sur l'autoroute A13, il y a une congestion, mais cette congestion se produit en plusieurs points à l'arrivée à Orgeval. Il y a tout d'abord des embouteillages pour arriver à l'échangeur lui-même. Donc, les gens, qui empruntent les voies qui sont dans Poissy, dans Villennes où l'ancienne nationale 13 arrive, voient un premier bouchon. Ensuite, il y a un bouchon sur la bretelle pour aller sur l'autoroute A13. Et il y a un dernier bouchon qui est en haut de la côte de l'autoroute A13 quand on passe de trois voies à deux voies.

En faisant un projet de prolongement de la Francilienne, et quel que soit le tracé, à partir du moment où c'est un des quatre tracés vert, bleu, rouge, noir, les voies qui sont au niveau

d'Orgeval sont délestées de leurs trafics ; donc, les bouchons d'accès à la Francilienne seront réduits. Il restera effectivement le bouchon en haut de la côte, mais au moins les premiers bouchons seront réduits. Quand on regarde les gains de temps d'un automobiliste qui part de Cergy ou de Chanteloup, on s'aperçoit que, par rapport à la situation sans prolongement de la Francilienne, il y a un gain de temps pour rejoindre Saint-Quentin-en-Yvelines de l'ordre de 25 minutes.

M. DUFOUR, HABITANT CONFLANS :

Je vous écoute depuis tout à l'heure, on parle beaucoup de temps, de bouchons, de transports, par contre, dans les tonnages de transports, j'aimerais savoir d'un point de vue sécurité civile quelle est la représentation en pourcentage de produits dangereux qui va passer sur la commune de Conflans ?

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

Vous pouvez répondre à cette question, Monsieur DEBARLE ?

M. DUFOUR, HABITANT CONFLANS. :

C'est peut-être difficile, mais c'est la sécurité de tout le monde.

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

On peut dire ce qui se passe à l'heure actuelle.

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Concernant le transport des matières dangereuses, entre la situation aujourd'hui et la situation au prolongement, si l'on regarde ce qui se passe sur la région Île-de-France, il ne devrait pas y avoir de modifications par le prolongement car il est toujours prévu à un moment donné une couverture, un passage entièrement couvert. Jusqu'à présent, toutes les tranchées couvertes en région Île-de-France ont été interdites aux poids lourds transportant des matières dangereuses sauf une qui est à Jouars-Pontchartrain. Ils passent sur les routes existantes.

M. DUFOUR, HABITANT CONFLANS. :

Alors comment peut-on envisager un tracé sous tunnel si les poids lourds de transport de matières dangereuses ne peuvent pas y passer ?

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

Tous les autres poids lourds qui ne sont pas transports de matières dangereuses pourront passer.

M. DUFOUR, HABITANT CONFLANS. :

Il y a un tri sélectif dans les poids lourds maintenant ?

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

Tout à fait. C'est pour cette raison que, derrière les transports de matières dangereuses, vous avez des panonceaux qui sont en forme de losange qui indiquent le type de matériau.

M. DUFOUR, HABITANT CONFLANS. :

Oui, le matériau, la dangerosité et le produit chimique qui est transporté.

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Quand un tunnel est interdit à ces poids lourds, ces gens-là doivent respecter la réglementation.

M. DUFOUR, HABITANT CONFLANS :

Vous ne m'avez pas répondu au niveau tonnage ce que cela représente à peu près.

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Effectivement, je n'ai pas les chiffres. Je pourrai vous les communiquer après.

M. DUFOUR, HABITANT CONFLANS :

En cas de scénario catastrophe, je pense que toute la population de Conflans, si le camion se renversait sur le tracé rouge historique, serait dilapidée.

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

A priori, le poids lourd n'empruntera pas le tracé rouge.

M. LUCIEN FERRIER, CONSEILLER REGIONAL VERT :

J'étais intervenu à Saint-Ouen-l'Aumône, j'avais posé plusieurs questions à M. DEBARLE et j'attends toujours les réponses, notamment concernant la qualité de l'air. Il nous avait annoncé qu'actuellement 115 000 personnes ne respiraient pas un air de qualité dû à la RN184. Il nous avait dit royalement qu'avec l'A104 nous n'aurions plus que 3 000 personnes. Je lui avais donc demandé de nous expliquer un peu les calculs, j'attends toujours la réponse.

Ce soir, il nous dit qu'avec la crise énergétique et l'augmentation du prix du pétrole, 5 % de baisse sont prévus. Là encore, j'aimerais bien avoir une petite explication, tout du moins savoir comment il fait son calcul.

Par ailleurs, j'aimerais rappeler que, si trois ministres ont pris des engagements concernant le tracé rouge, il y a quand même des engagements encore plus forts qui concernent, mon collègue de Conflans l'a dit, les engagements du protocole de Kyoto, le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France, le Plan de Protection pour l'Atmosphère, toutes ces choses ne sont pas mises en application. Il faudrait quand même un jour que les politiques prennent des décisions et les appliquent.

J'attends, Monsieur DEBARLE, des réponses à mes questions.

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

Monsieur DEBARLE, brièvement à cet instant, mais vous allez répondre de façon très précise par écrit à Monsieur, mais instantanément quelques commentaires.

On vous répondra par écrit de façon précise, mais on va avoir une réaction du maître d'ouvrage tout de suite.

M. LUCIEN FERRIER, CONSEILLER REGIONAL VERT :

A chaque fois, c'est par écrit. Par exemple, le SDRIF, vous en avez parlé tout à l'heure, qui est en cours de révision. Vous avez annoncé que les priorités de l'État étaient effectivement l'A104, l'A12, le prolongement de l'A14 jusqu'au périphérique, etc. Vous avez parlé des deux tiers - un tiers.

Ma collègue vous a donné les explications que l'État ne tenait pas ses engagements sur les transports en commun mais, par contre, veut tenir ses engagements dans le routier, soyons très clairs. Où vont-ils trouver l'argent ? C'est bien simple. M. BLOT tout à l'heure s'interrogeait sur l'argent, où l'État va trouver l'argent ?

Ils ont dans un premier temps prolongé les concessions des autoroutes et, dans un deuxième temps, vendu leurs parts des concessions des autoroutes au privé, notamment au BTP. Ils ont empoché 15 à 20 Md€ pour faire quoi ? Pour payer les routes et tout ira encore dans la route. C'est toujours le tout routier. On espère bien quand même qu'un jour il y aura une inversion des choses.

(Applaudissements)

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Dans notre étude sur la qualité de l'air, on mesure le nombre de personnes qui sont dans une bande de chaque côté à la fois de l'infrastructure qui est réalisée, mais également de toutes les routes qui voient leur trafic modifié en plus ou en moins de 10 %. On regarde cela sur l'ensemble de la zone d'étude ; donc, sur le quadrilatère qui figurait sur la première page des documents qui vous ont été remis.

En fonction de cette étude, puisque l'on connaît le nombre de personnes qui habitent par les données du recensement de 1999, en fonction des calculs de qualité de l'air par rapport aux différents seuils, on peut voir le nombre de personnes dont la qualité de l'air est supérieure aux objectifs de qualité. C'est de là que j'ai tiré le chiffre de 115 000 habitants qui respireraient un air qui dépasserait l'objectif de qualité en dioxyde d'azote aujourd'hui.

Quand on fait les mêmes calculs pour 2020, on a effectivement des chiffres complètement différents, quel que soit le tracé et même si l'on ne fait rien.

Pour ce que l'on appelle le scénario de référence qui a été décrit tout à l'heure, on ne fait rien en dehors de ce que l'on estime comme étant possible d'être réalisé d'ici l'année 2020, quand on connaît également les projets routiers des Conseils Généraux, on arrive à en gros 3 000 personnes, on passe effectivement de 115 000 à 3 000 personnes qui seraient touchées.

Compte tenu des méthodes constructives que nous avons prises, c'est-à-dire que nous nous sommes placés de la manière la plus défavorable en considérant notamment que les tunnels n'auraient pas de ventilation intermédiaire, mais que tout l'air serait rejeté aux extrémités, dans ce cas-là, le tracé le plus impactant est le tracé vert avec un peu plus de 5 000 personnes qui seraient touchées, c'est-à-dire qu'il y aurait un air qui ne respecterait pas l'objectif de qualité.

Ceci étant, pour tous les riverains à proximité d'infrastructures existantes, cette qualité de l'air en 2020 sera meilleure que la qualité de l'air aujourd'hui. C'est pour cette raison que nous avons cette forte baisse du nombre de personnes qui respireront cet air.

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

Je vois que, lorsque M. DEBARLE dit cela, il a toujours un grand succès d'estime. C'est quelque chose sur lequel nous allons travailler dans la réunion thématique. Il y a effectivement des arguments à travers le renouvellement du parc automobile, mais tout ceci méritera d'être quantifié de façon approfondie. On ne va pas aller jusqu'au bout du débat à l'instant.

UN INTERVENANT :

Bonsoir à tous. Je partage beaucoup de ce qui a été dit ce soir. J'étais parti très pessimiste de cette rencontre car on est sur des sujets qui sont pour nos enfants et nos petits enfants. On tchate beaucoup en France, mais cela n'avance pas beaucoup.

Je voudrais simplement rester sur une note optimiste si vous me le permettez, c'est qu'il y a quand même des moyens d'encourager les gens à limiter leurs déplacements en voiture. On a parlé des transports en commun et c'est évident, notamment concernant le bouclage Sud-Est de la grande ceinture que l'on a évoqué tout à l'heure pour les transports en commun, mais il y a peut-être d'autres pistes à parcourir, notamment concernant tous nos élus, par exemple : favoriser le covoiturage des travailleurs par une politique de défiscalisation bien étudiée. Cela déjà été évoqué par nos différents politiques, mais cela n'a pas eu beaucoup de succès. Donc, il y a un encouragement à mon avis à faire par un moyen de défiscalisation pour que le covoiturage contribue à désencombrer nos routes et à dépolluer également celles-ci.

Par ailleurs, concernant la dépollution du bruit et des gaz à effet de serre, je voudrais rappeler que l'énergie fossile sera pratiquement éteinte dans 30 ou 50 ans. Tous nos constructeurs automobiles pensent à une autre énergie pour le déplacement des véhicules. Donc, il est évident que vont surgir des véhicules électriques non polluants qui rouleront moins vite et qui seront plus sécurisants évitant des accidents.

Par ailleurs, il faut penser aussi que le doublage des autoroutes pourrait être envisagé. Monsieur nous a dit tout à l'heure que cela ne l'était pas pour l'A13 qui date d'avant guerre. L'autoroute A13 est la première autoroute française créée en 1938 ou 1939 si j'ai bonne mémoire. Elle n'a pas beaucoup évolué depuis, mais le trafic -vous êtes bien placé pour savoir à quel pourcentage- a évolué. Il y a quand même une réflexion à faire pour nos élus de tout bord sur le doublage des autoroutes existantes, qui serait peut-être beaucoup moins coûteux que d'envisager de nouvelles infrastructures.

Voilà ce que je voulais simplement amener comme réflexion qui est quand même optimiste dans le sens où l'on sera moins pollué par l'énergie électrique, par l'hydrogène ou autre plus tard.

M. PATRICK ROUGE, HABITANT CONFLANS :

Je travaille à Saint-Quentin-en-Yvelines, à Vélizy et aux Ulis. Je suis un peu surpris qu'à Vélizy et aux Ulis il n'y ait pas de transport en commun. Je suis aussi surpris depuis une dizaine d'années que je fais la route -je passe donc par Poissy, je prends l'A13- de croiser tous les jours des camions immatriculés en Espagne, en Italie qui chargent des voitures de

chez Peugeot alors que Peugeot a une voie de chemin de fer dans son établissement. Je crois qu'il s'agit de 200 camions par jour. Achères est obligée de modifier son plan de circulation. Le carrefour de Technoparc le matin devient la vraie galère, il faut voir le nombre de voitures qu'il peut y avoir.

Je m'étonne aussi de voir qui a délivré le permis de construire de Peugeot car, quand on voit que l'on met 3 000 à 4 000 personnes ici, que l'on prévoit d'en remettre 800 qui vont venir de Cergy dans la ville même de Poissy, après on s'étonne que les camions sont à la queue leu leu. Cette extension avait été promise pour 2008, mais elle ne sera pas réalisée du centre de Poissy jusqu'à la bretelle de sortie de l'autoroute A13. C'est comme cela tous les matins.

Je voudrais aussi vous poser une question. Dans tous vos beaux calculs, Monsieur, avez-vous tenu compte du temps ? Avez-vous déjà fait le trajet ? Vous devriez prendre votre voiture, partir le matin à 7 heures de Conflans et faire le trajet quand il fait beau et surtout quand il pleut. Vous allez voir les bouchons qu'il y a. C'est bien joli les estimations !

J'habite Conflans, je suis en zone C, je suis contre l'autoroute car il y a des tas de petites choses à faire qui pourraient l'éviter. Il y a aussi une chose qui commence à se généraliser : des parkings payants autour des gares RER. On fait cela à Saint-Quentin-en-Yvelines. On commence à faire cela un peu partout. Il faudrait revoir cette politique.

A Conflans, on va peut-être y venir, mais ces parkings doivent être financés. Le Conseil Général devrait aussi subventionner afin d'aider les communes.

Je suis assez étonné aussi de voir les beaux panneaux verts qui ont été mis partout et qui reportent tout le trafic sur la RN184. Il y a peut-être d'autres axes à conseiller pour éviter la RN184.

Une voisine me disait : « je suis sur une trajectoire ». Maintenant, j'ai compris la signification de ce terme, avec le bruit et la pollution des avions, des voitures, des motos. Il faut trouver d'autres solutions et prendre nos doléances en compte.

(Applaudissements)

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

Tout à l'heure, on a parlé de la voie fluviale, c'est surtout pour les camions, bien sûr.

Des questions ont été posées sur la politique de Peugeot, j'espère qu'à Poissy Peugeot sera présent et nous répondra sur sa politique de transport.

Maintenant, les transports en commun, M. DEBARLE ?

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Pour les transports en commun, la seule infrastructure que nous avons estimée comme étant susceptible d'être réalisée pour 2020, c'est un petit morceau de cette tangentielle ouest.

Si l'ensemble des tangentielles sont absolument indispensables, force est de constater qu'aujourd'hui, de ce que l'on peut connaître sur les volontés des opérateurs de transport, qui doivent être repris par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui est quand même l'organisme qui régule et organise l'ensemble des transports, on s'aperçoit que leurs priorités sont -je ne parle pas de la RATP qui reste vraiment sur Paris et la petite couronne- tout

d'abord d'améliorer les transports existants et seulement après de créer des infrastructures nouvelles. Sur ces infrastructures nouvelles, il s'agit de les répartir sur l'ensemble de la région Île-de-France.

Ce qui est connu, ce qui a commencé à faire l'objet d'études de la part du Syndicat des Transports d'Île-de-France, c'est ce morceau de la tangentielle ouest. Ce morceau est vraiment très proche du prolongement de la Francilienne quel que soit son tracé. En reliant Saint-cyr-l'École à Achères, après, elle peut se poursuivre sur Cergy.

Les chiffres donnés par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, sur les 25 000 voyageurs par jour qui emprunteraient cette tangentielle, 5 000 seraient d'anciens automobilistes qui abandonneraient la voiture.

La tangentielle ne pourra atteindre sa pleine capacité que quand elle sera réalisée complètement mais, visiblement -c'est dans une autre échelle de temps- il y aura 5 000 véhicules en moins. Le chiffre est quand même à rapprocher des 100 000 véhicules qui sont estimés sur le prolongement de la Francilienne.

Voilà aujourd'hui le seul transport en commun ferré lourd que nous avons pris en compte pour nos calculs. Jusqu'à présent, personne dans ceux qui organisent les transports de la région Île-de-France ne nous a dit que nous nous étions complètement trompés et que nous étions beaucoup trop frileux en matière de réalisation de cette infrastructure d'ici 2020.

M. PIERRE JOUATTE, HABITANT DE MAURECOURT :

Monsieur DEBARLE, j'ai deux remarques à faire.

Tout à l'heure, vous nous avez montré des comptages de trafics et vous nous avez dit qu'entre 1990 et 2003 sur la RN184 on a augmenté le trafic de 20 000 véhicules/jour à peu près.

Sachez simplement qu'à l'époque, la D104 n'existait pas. C'est bien la seule création, qui a effectivement amené ce trafic supplémentaire. C'est l'offre qui crée la demande et non l'inverse.

Quant aux chiffres que vous venez de nous donner, 100 000 véhicules, dans votre référence, vous parlez de 78 800 véhicules. Je ne vois pas d'où vous sortez ces 100 000. 100 000, c'est simplement la capacité que vous pouvez avoir sur une autoroute à deux fois deux voies. C'est un chiffre imaginaire. Restez seulement sur les 78 000 et n'allez pas au-delà, ce sera mieux.

(Applaudissements)

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

Monsieur JOUATTE, pour avoir analysé notre dossier et produit une contribution que nous sommes en train d'analyser, sait bien que ces chiffres ne sont pas sortis comme cela. Ils ne sont pas imaginaires, mais issus de tout un calcul et de toute une prévision qui est largement détaillée dans le dossier des études. C'est suffisamment épais.

Quand je cite le chiffre de 100 000, c'est effectivement par raccourci où je fais la moyenne du trafic sur l'ensemble des tronçons de la Francilienne avec certains tronçons qui sont en dessous de 100 000 et certains tronçons qui sont au-dessus, ils peuvent monter à

118 000 véhicules, notamment dans la partie Nord du prolongement de la Francilienne vers Cergy-Pontoise. Voilà pourquoi on cite toujours ce chiffre de 100 000.

En plus, cela donne un ordre de grandeur par rapport à l'ensemble des scénarios, l'ensemble des chiffres précis. Le chiffre de 118 000, je ne le conteste pas, il existe sur certains tronçons, il est marqué dans les annexes.

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

Je vous propose de sortir peut-être un peu de ces analyses de trafics et de justifications qui sont contestées, mais on est là pour en débattre, pour passer peut-être à des questions plus humaines et tournant notamment autour de la question des risques attachés à ce mode de transport autoroutier.

J'ai ici Madame GUIDECOQ Christine qui souhaitait prendre la parole.

MME CHRISTINE GUIDECOQ, HABITANT CONFLANS :

Bonsoir. Je suis Christine GUIDECOQ, maman de deux enfants qui vont être scolarisés à l'école Paul Bert. Le groupe Paul Bert, ce sont deux écoles maternelles et deux écoles élémentaires qui sont en bordure de la RN184 ; donc, elles ne sont pas à 500 m, pas à 200 m, elles sont en bordure de la nationale 184.

J'ai eu le dossier, j'ai tout lu. Mes filles ont deux et quatre ans, elles vont passer 8 ans chacune dans le groupe scolaire et je trouve absolument scandaleux de faire passer une autoroute là où il y a déjà une nationale qui est polluante. C'est à peu près tout ce que j'ai envie de dire. Vous, vous travaillez sur des chiffres, nous, on a des enfants, ce sont eux qui vont être concernés par les problèmes de cancer, d'asthme, de bruit, par toute la pollution que cela génère ; ce sont eux qui vont avoir les accidents de voitures sur les routes que vous construisez et j'aimerais des fois que vous ne pensiez pas simplement en gestionnaire, mais en parent et en personne responsable.

(Applaudissements)

La deuxième chose qui m'a extrêmement choquée, je n'ai absolument rien contre les arbres, mais la seule voie que l'on fait sous terre dans vos projets, c'est la voie qui passe sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye et pas à côté de là où mes enfants vont aller à l'école. Je ne comprends absolument pas que vous ayez le culot de nous proposer cela.

(Applaudissements)

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

Sur ces questions de risque sanitaire, Joël TISSIER avait demandé la parole.

M. JOËL TISSIER, ADJOINT AU MAIRE DE MAURECOURT :

Sur les diapositives, c'est assez difficile de se représenter ce qu'est la pollution et ses conséquences.

Bonsoir. Joël TISSIER, je travaille beaucoup avec le CO.P.R.A. 184 et surtout sur ces problèmes de pollution. Comme Maire Adjoint à Maurecourt, je suis chargé de l'urbanisme et bien sûr, on a travaillé ce dossier avec notre commission.

Cette présentation est la troisième contribution que l'on a faite au débat. Il y en aura une quatrième puisque le dossier qui nous est présenté, on en a discuté très rapidement tout à l'heure, n'est pas un dossier santé. C'est un dossier qui estime des objectifs de qualité, mais ce n'est parce que l'on tient des objectifs de qualité que tout au niveau santé va se résoudre miraculeusement. Surtout, il faut se sortir cette idée-là de la tête, cela n'a strictement rien à voir.

Là, c'est tout ce que l'on appelle les indices atmosphériques. Certains connaissent par coeur, je ne vais pas dire lesquels. Ces indices atmosphériques, c'est ce qui vous est donné le matin à la radio quand l'air est plus ou moins pollué, quand il ne l'est pas, etc.

Si vous habitez à côté d'une voie à grande circulation, ces indices Atmo ne vous concernent pas puisque vous récoltez tous les gaz toxiques et toutes les pollutions. Donc, ce n'est pas pour vous qui êtes riverains d'une autoroute.

Ensuite, des objectifs de qualité sont donnés : 40 µg pour le dioxyde d'azote, l'ozone : 110 µg, le dioxyde de soufre : 50 µg, et des niveaux d'information et d'alerte. C'est ce que l'on entend aussi.

Les particules fines que l'on appelle les PM10, les PM2,5 ne font pas partie de ces procédures d'alerte, et pourtant elles sont très dangereuses. C'est quand même quelque chose d'important à savoir.

Effectivement, si l'on nous parle de ces gaz, c'est qu'ils sont dommageables pour la santé.

Par exemple, le dioxyde d'azote est un gaz irritant qui est altère la fonction pulmonaire et accroît les réactivités bronchiques, les affections respiratoires. Je rejoins ce que disait Madame tout de suite. Pour les enfants, cela se traduit par une augmentation de la sensibilité des bronches aux infections microbiennes et aussi de l'asthme. De plus en plus d'enfants ont de l'asthme, toutes les études médicales vont en ce sens.

Nous avons aussi de l'ozone. L'ozone est un gaz qui produit ses effets principalement pendant la canicule puisqu'il se forme avec la réaction solaire sur les gaz émis, en particulier le dioxyde d'azote. Ce gaz génère pas mal de maux. C'est un gaz qui est irritant pour les muqueuses oculaires et respiratoires. Il pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il altère la fonction pulmonaire et accroît les symptômes respiratoires, toux, oppression thoracique. Il y a des risques accrus chez les personnes sensibles, picotements, sensation d'irritation des yeux, gêne respiratoire, toux, effet augmenté par l'activité physique. Effectivement, là aussi, il y a un sacré problème.

L'autoroute A104 passe à côté de terrains de sport et d'écoles. Quand un enfant fait du sport, ses ventilations respiratoires doivent être multipliées par 17. On voit que l'Etat ose nous passer des autoroutes à proximité de ces équipements. Je suis désolé, c'est absolument scandaleux, je ne peux pas dire autre chose.

(Applaudissements).

Bien sûr, il y a une liaison entre le trafic et la pollution, plus il y a de trafic, plus il y a de pollution, c'est clair.

En zone urbanisée aujourd'hui, avec la RN184, on connaît les problèmes. Je vais parler un petit peu plus tard de la RN184 car, pour nous élus, c'est un sacré problème, même de relations.

Sur ces aspects, j'ai pris en exemple l'autoroute A1 à Saint-Denis, vous voyez un graphique avec un chiffre de 1 200, c'est ce que l'on va récupérer en NO, donc en oxyde d'azote, en émission, à peu près 1 000 µg ; c'est quelque chose qui est absolument énorme. Pourquoi est-ce énorme ? Car il y a beaucoup de véhicules et le capteur est situé directement sur la voie.

Ensuite, on voit Gennevilliers, 700 µg à peu près par m³. C'est moins, pourquoi ? Car, à Gennevilliers, il y a moins de trafic et surtout le capteur est un capteur urbain qui est situé plus en arrière de la voie.

Quand on est directement sur les voies, comme certains d'entre vous le seront sur l'autoroute, des maisons sont situées à 50 ou 60 m sur Eragny, près des cheminées d'aération, à 100 m sur Maurecourt, je crois qu'il y en a même une à 30 m. Effectivement, ces gens-là vont subir des effets de pollution puissance 10.

Là, il faut bien comprendre le débat. J'entendais un débat tout à l'heure entre 200 000 et 25 000. Je ne parle pas des 200 000, des 25 000, je parle des morts potentiels, de la morbidité que va entraîner la proximité d'un trafic routier avec des habitations. C'est le noeud du problème. On peut vous vendre de l'activité économique, tout ce que vous voulez. Si l'on a des activités anthropiques qui génèrent du travail et ainsi de suite, c'est pour avoir plus de bien-être. Nous, les élus, on est là pour offrir plus de bien-être, pour essayer que cela se passe bien. On n'est pas là pour vous empoisonner avec des infrastructures. C'est le problème numéro 1. Ce problème doit être au coeur de notre combat, c'est absolument vital.

(Applaudissements)

Sur ce graphique, Airparif a fait des relevés que j'ai repris. On a une dose de PM10 de 150 µg par m³, ce qui est très loin des objectifs de qualité. Même avec un objectif de 30 µg par m³, si vous avez des sensibilités, vous aurez des problèmes de santé. Il faut bien être clair. Il ne faut pas tout mélanger. C'est un reproche que je ferai tout à l'heure à l'étude, mais on en parlera un peu plus loin.

Effectivement, il y a des stations trafics proches des autoroutes et des stations urbaines. On voit que l'on a une valeur limite qui a été fixée en 2004 à 52 µg. Si je regarde les stations trafics, je shoote cette valeur en permanence de deux fois à peu près, ce qui est très conséquent. En urbaines, c'est pareil, nous n'avons jamais tenu ces objectifs.

Comme l'ozone se forme à partir des gaz qui sont émis par les véhicules, qu'il y a de plus en plus de véhicules qui émettent très logiquement de plus en plus de gaz, effectivement, on a de plus en plus d'ozone.

Comme je l'expliquais très rapidement tout à l'heure, cela se génère à partir de la réaction du soleil sur les particules, les gaz, etc., on s'aperçoit, par exemple, dans une année caniculaire (2003), que l'on a un très fort pic d'ozone.

Jamais une étude de climat n'a été faite à 20 ans. Pourtant, si le climat change, au niveau de la pollution, les effets sur la santé peuvent être multipliés ou minorés, tout dépendra du sens dans lequel iront les conditions climatiques.

L'évolution des PM10 sur 7 ans.

C'est très intéressant car de nombreux filtres à gasoil ont été montés sur les véhicules, dont les 607 Peugeot. Je constate pour l'instant que cela ne varie pas et que les objectifs de

qualité, en trafic, ne sont pas atteints et, en urbain, difficilement. On est un peu en dessous, mais pour les PM10, on les effleure. Mais il n'y a pas d'améliorations significatives.

Par contre, quand vous vous trouvez sur les stations urbaines, on voit que l'on shoote complètement et que ces objectifs ne peuvent pas être tenus aujourd'hui.

Là, ce sont les PM2,5. Je vais y revenir un petit plus longuement car on va regarder ce que cela fait réellement sur l'humain. On s'aperçoit qu'il y a beaucoup de PM2,5. Ce sont des particules de 2,5 μ et qui représentent à peu près -c'est ce qui est important- 67 à 64 % de la valeur mesurée des PM10.

Ce qu'il faut savoir, ce qui est le plus important et ce qui n'apparaît quasiment nulle part dans les études aujourd'hui, c'est ce qui porte sur les particules ultra fines. Pourquoi cela n'apparaît nulle part ? Au niveau métrologie, on n'a pas d'appareil assez puissant pour pouvoir mesurer ces particules ultra fines. Il n'empêche que ces particules existent et, vous, à proximité d'une autoroute, vous les respirez car, même les filtres à gasoil qui vont être montés sur les lignes d'échappement dans les années à venir, des scientifiques disent que ces filtres ne savent pas capter ces particules.

Pour des raisons de santé publique, APHEIS, qui est agence européenne et qui a travaillé sur ces problèmes, a évalué la mortalité à 348 000 morts par an pour la pollution atmosphérique. Je vais répéter : 348 000 morts. On vous parle de la guerre en Irak, on vous parle du Kosovo, on vous parle d'un tas de choses à la télévision mais, cela, on ne vous en parle jamais.

En France, ce sont 6 500 à 9 000 morts. C'est ce qui a été dit tout à l'heure.

En Angleterre, une étude montre 21 000 morts par la pollution atmosphérique.

Quand on parle de cette autoroute A104, de camions, de cargos, de tout ce que vous voulez, je crois que, devant, ce qu'il faut mettre en évidence, ce sont tous ces morts, ces malades, ces enfants, toutes ces allergies. C'est cela qui est essentiel. C'est pour cette raison que nous combattons ce projet d'autoroute en zone urbanisée.

Cette diapositive est nouvelle, je l'ai faite pour M. DEBARLE car il voit toujours les mêmes, il doit en avoir assez.

Les effets sur la santé.

Suivant la granulométrie des particules, si l'on a des 5 à 10 micromètres, on voit que ces particules vont être stoppées au niveau du nez et de la gorge.

Quand on descend en granulométrie, 3 à 5 micromètres, on arrive jusqu'à la trachée artère, etc. Cela veut dire que, plus ces particules sont fines, plus effectivement elles descendent dans l'appareil respiratoire de l'humain, donc dans les poumons.

Ces particules ultra fines peuvent aussi se mettre dans le sang, c'est ce qui génère un certain nombre de maladies cardiovasculaires et, suivant la nature de la particule, des sources cancérogènes.

Ces particules, pour reprendre un propos précédent, ne sont pas des particules populistes, elles sont dans les globules rouges.

A côté, vous voyez une coupe de poumon où l'on voit des trucs verts, ce ne sont pas des vers, ce sont des morceaux de carbone, des suies qui sont sorties des véhicules diesels, qui sont rentrées dans les voies respiratoires intérieures.

Quel est le problème avec ces suies ? Quand elles sortent à l'émission, elles sont ce que l'on appelle des suies déchiquetées. Leurs caractéristiques physiologiques font qu'un certain nombre de composants, sulfate, etc., se greffent dessus et ainsi des maladies naissent. C'est une source de maladies graves.

Il faut aussi savoir qu'il y a les particules primaires : celles qui sont issues directement de la combustion incomplète des carburants et ainsi que l'usure des pneus, des plaquettes de freins et de l'abrasion des revêtements routiers. Tout ce qui est plaquettes de freins, abrasion, c'est ce que l'on va appeler une source géogène, qui est chimiquement moins dure.

Par contre, au niveau des bronchites, asthme, etc., cela crée quand même des maux. Je n'ai pas vu ces particules dans les études qui ont été faites par l'Etat. Je ne veux mettre personne nominalement en accusation sur ce sujet.

Les secondaires qui se forment dans l'air à partir de composants gazeux, c'est l'oxyde d'azote, le dioxyde de soufre et les composées organiques volatiles, qui sont vraiment très dangereuses au niveau chimique.

Je donne quelques exemples, mais l'air est quand même un bouillon chimique et, suivant les endroits où l'on se trouve, la dangerosité de ces particules peut être importante ou moindre.

Ces poussières fines comportent un grand nombre de composés chimiques dont certains sont très nocifs, à l'instar des particules de suie cancérogènes, dont le diamètre est de 100 millièmes de millimètre. C'est un vrai souci.

Toutes les contributions, que nous avons faites à Maurecourt, vont dans ce sens de vous alerter sur les problèmes de santé car le premier devoir d'un élu est d'avoir le souci de la santé de sa population.

On peut faire tous les fantasmes que l'on veut sur l'emploi, et j'ai tout entendu sur l'emploi. Il y a une réalité économique, elle existe, mais une chose est sûre, on l'a dit tout à l'heure, les autoroutes créent des emplois au moment où on les fabrique, mais ce n'est pas cela qui va améliorer l'emploi en France. La problématique de l'emploi en France est tout autre, c'est un autre débat qui n'a rien à faire avec le débat que nous menons aujourd'hui sur le projet A104.

Il faut savoir qu'en zone exposée, près d'une autoroute, une personne peut inhaler à peu près 50 millions de particules à chaque aspiration, donc, on en inhale beaucoup. Dans les régions plus préservées, ce chiffre est dix fois inférieur, ce qui est assez significatif.

Plus les particules inhalées sont petites, plus elles sont nocives. Les plus fines d'entre elles rentrent dans le poumon et pénètrent jusque dans les alvéoles ; de là, elles atteignent les tissus, les cellules ; elles peuvent aller partout. Ce n'est pas moi qui l'invente, c'est un professeur Suisse qui s'appelle Peter GHER, de l'institut d'anatomie de Berne, qui dit même lui que cela atteint le poumon, le foie, le cerveau, etc.

Le montage des filtres de type FAP sur les lignes d'échappement de véhicules diesels minimise le volume des particules émises pour celles qui correspondent à des

granulométries piégeables mais, pour les particules ultra fines qui sont les plus dangereuses, les procédés de métrologie connus ne permettent pas de les mesurer.

Quid de ces particules en ce qui concerne le traitement ? Aujourd'hui, c'est une très grande interrogation. De nouvelles études sont diligentées par l'ADEME (l'Agence De Maîtrise de l'Energie) pour essayer de voir quelles sont ces particules, comment les mesurer et bien sûr quels sont les effets sur la santé. Ce n'est pas le tout de se donner des objectifs normatifs, cela n'a aucun sens, si derrière on ne sait pas traduire cela en terme de santé, c'est-à-dire de morbidité, de maladie, etc.

En tout état de cause, des avancées technologiques doivent servir à minimiser la pollution, on peut se féliciter aujourd'hui qu'après tant d'années il y ait des filtres sur les échappements des véhicules diesels, mais en aucun cas à jouer les apprentis sorciers. Ce n'est pas parce que l'on arrive aujourd'hui à faire des filtres à particules qui sont imparfaits, qu'il faut faire passer des autoroutes en zone urbanisée en disant : « visiblement, car on a les filtres, tout va bien se passer, les gens auront de l'air pur, ils seront ravis ». Il ne faut pas tout mélanger.

Là, c'est une série d'articles, je ne vous les lirai pas, car il est trop tard. Toute la presse internationale est unanime pour dénoncer les dangers de la pollution atmosphérique. Toute cette presse que j'ai recueillie est principalement de la presse médicale spécialisée. Ce sont des gens que l'on peut qualifier de sérieux.

Dispersion des polluants.

Les Verts ont parlé tout à l'heure de l'effet de serre qui est effectivement un problème mondial. Je suis d'accord que, s'il y a plus de voitures, cela ne va pas dans le bon sens.

Si je ramène encore une fois le problème au niveau local, c'est-à-dire au niveau de la santé des populations, je me situe dans la sphère qui est entourée en rouge où l'on voit des gaz d'échappement, des cheminées d'usines, du chauffage. Ce sont effectivement les pollutions qui atteignent les populations.

Certains jours, cela se dégage très mal. J'ai vu des études en Suisse qui sont absolument catastrophiques où j'ai, par exemple, sur des périodes de 78 jours des montants de PM10 supérieurs à 100 µg par m³ ; cela tient réellement de la météorologie du site et de la configuration topographique.

Là, c'est un exemple d'une journée d'hiver, il y a une courbe d'inversion, c'est-à-dire que l'air n'arrive plus à monter, on s'aperçoit que la masse particulaire devient très importante. On va avoir un exemple tout à l'heure d'Airparif qui le montrera.

Je tiens à ce deuxième exemple : je ne suis pas d'accord avec M. DEBARLE là-dessus, derrière une colline, derrière un obstacle, vous avez sous le vent et au vent. Si vous êtes au vent, cela souffle, si vous êtes sous le vent, cela ne souffle pas. En général, derrière les collines, le renouvellement d'air dont on a besoin pour évacuer les particules est moindre et tout ce qui est particulaire a tendance à stagner.

On n'a pas parlé des vents dominants sur la zone d'étude, ils sont principalement au Sud-Ouest. C'est une indication par rapport à des résidences, regardez où est l'autoroute et ce que vous ramasserez. En hiver, ils sont principalement au Nord-Est. Les vents ne sont pas très forts par chez nous, ce n'est pas la Bretagne. Vents moins forts : cela signifie dispersion de polluants moindre.

Cette diapositive est intéressante puisqu'elle montre une journée hivernale, un objectif de qualité sur les PM10 de 30 µg. Cette journée hivernale est intéressante car je l'ai prise à Cergy-Pontoise et on a un objectif de particules de plus de 100 µg, c'est-à-dire autant que Gennevilliers, donc, très loin des objectifs de qualité. Cela veut dire que, ce jour-là, les gens de Cergy-Pontoise avaient quelques problèmes.

Ce qui est étonnant, c'est que le capteur que j'ai pris pour Cergy-Pontoise est placé à peu près à 1,5 kilomètre d'une grande structure autoroutière, quasiment adossé à la base de loisirs et on avait une pollution assez équivalente en PM10 pour un capteur qui n'était situé qu'à quelques centaines de mètres des emprises d'une grande route à Gennevilliers. C'est quand même quelque chose d'assez étonnant et qui montre que la climatologie et le lieu influent énormément sur la dispersion des polluants, donc sur la santé des habitants.

Pour la dispersion des polluants, j'ai essayé de reprendre des études qui ont été faites un petit peu partout et surtout de prendre les résultats grâce à l'INSERM. J'ai regardé à peu près à quelle distance se dispersaient les polluants. On converge à peu près avec la DREIF pour dire que, dans une zone de 300 à 400 m, à 200 m suivant les polluants, au niveau de ce qui est gazeux, il y a de la dispersion. Par contre, au niveau des particules fines qui sont les plus dangereuses pour vous, il n'y a pas de tendance. Ce sont des particules que l'on appelle insédimentables puisqu'elles n'ont pas de gravité et qu'elles ont tendance à rester dans l'atmosphère comme les aérosols.

Plus il y a de circulation, plus on fait monter ce volume de particules et plus on constitue une pollution de fond qui affecte toutes les populations.

Les dispersions de polluants le long de la RN184.

Ce que j'ai montré correspondait assez aux études qui étaient réalisées avant en matière de tout ce qui était gazeux, ce qui est assez rassurant quant à la qualité des mesures.

Deux campagnes de mesures ont été réalisées, l'une sur la période fin juin à mi-juillet temps doux arrosé, je pense que les personnes qui ont fait les mesures n'ont pas fait exprès d'arriver par temps de pluie mais, avec cette climatologie-là, les mesures sont moins pertinentes puisque, avec la pluie, les particules et les suies vont avoir tendance à tomber. L'autre sur la période novembre/décembre, c'est pareil, ce n'était pas un temps idéal non plus puisque c'était couvert et pluie.

Les questionnements.

Par rapport au dossier sanitaire qu'a fourni la DREIF, j'en ai parlé rapidement avec M. DEBARLE, ce n'est pas un dossier de santé, que ce soit bien clair. C'est une énorme ambiguïté pour nous élus. Nous avons à nous déterminer sur un tracé d'autoroute alors que nous n'avons pas d'étude santé. Que nous demandent nos populations ? Elles nous demandent quels sont les effets de cette autoroute sur notre bien et sur notre santé. Nous n'avons pas ce document.

Aujourd'hui, ce que je regrette au niveau de la Commission Nationale du Débat Public -ce n'est pas la faute de la Commission, M. BERGOUGNOUX vous en parlera tout à l'heure s'il veut bien répondre- c'est que l'on n'ait pas ce document. Il n'est pas possible de faire des sélections de tracés entre cinq tracés si l'élément essentiel qui est la santé des habitants n'est pas traduit sur cinq, six ou sept tracés différents. C'est quelque chose que je déplore totalement.

(Applaudissements)

Ensuite, en analysant le dossier plus finement et me reprochant d'experts puisqu'à force de parler on commence à voir du monde, des prospectives sont faites par la DREIF au niveau circulation jusqu'en 2020. Par contre, des prospectives ne sont pas faites à horizon 2020 pour des raisons techniques certes peut-être, mais elles ne sont pas faites et, là aussi, au niveau de l'étude, cela ne reflète pas la réalité au niveau sanitaire.

Par exemple, sur les impacts sanitaires, on n'intègre pas les populations en 2020 qui seront situées dans la bande des 300 à 400 m. Ce que je note à Neuville, à 150 m de l'autoroute, on projette 400 habitations, 200 pour les étudiants, 200 pour des jeunes. Pourquoi ces chiffres ne sont-ils pas cumulés dans l'étude ?

Des prospectives n'intègrent pas les particules dues aux effets abrasifs, usure des routes, des pneus, remise en suspension de ces dernières, alors que ces dernières devront être intégrées en 2020. On peut aussi déplorer que le dossier n'ait pas été en ce sens.

Une prospective de diminution des émissions particulières de type gaz d'échappement données en réduction grâce au filtre placé sur la ligne d'échappement des véhicules diesels, donnent pour sûr la convergence vers la norme Euro5. Je pense que vous en reparlerez pour voir si je ne me fourvoie pas dans mon propos, à l'image de ce qui est mesuré physiquement.

C'est une comparaison qui n'est pas jugée acceptable. Pourquoi ? Il y a de la pollution, on sait voir comment elle décroît sur une période car on sait la mesurer physiquement. On va dire que cela s'arrête en 2006 puisque nous sommes en 2006. Ensuite, statistiquement, on va dire, puisqu'il va y avoir des progrès sur les automobiles, sur la composition des carburants, que l'on arrivera à cet objectif. Intellectuellement, je refuse absolument de rentrer dans ce propos. Ce n'est pas possible, on ne peut pas comparer du mesuré avec quelque chose qui est hypothétique.

Donc, une prospective pas encore aboutie puisque les filtres précités font l'objet de questionnements de la part de scientifiques qui estiment que les particules les plus fines continueront à être émises. Une étude a été diligentée par l'ADEME sur ce sujet. Sur les particules ultra fines, ce n'est pas acquis.

Cela veut dire que, normalement, aujourd'hui, on a une norme Euro5, qui nous dira que, demain, on n'aura pas une norme Euro6 et une norme Euro7 pour arriver à liquider toutes les très fines particules que vous respirerez peut-être à partir de 2015, avant que des solutions techniques soient trouvées. Cela aussi, c'est quelque chose que je déplore.

L'architecture de cette étude est contestable puisque son orientation ne suit pas une recommandation essentielle qui est quand même partagée par des agences sanitaires. Il faut partir de réalisations faites et à venir aux abords des grands axes routiers, puis demander à un expert santé de faire des projections sur les sites retenus par rapport à des directives santé, à des problématiques santé pour répondre à des enjeux locaux, pour savoir si cette autoroute est nuisible à la population ou pas. Je trouve l'architecture de l'étude tout à fait contestable en ce point.

En clair, on nous demande de faire un choix de tracé sur des convergences normatives, certes définies par l'union, mais hypothétiques. Là-dessus, tout élu responsable, quand il est confronté à un tracé en zone urbanisée, ne peut pas accepter de prendre de positions.

Le trafic RN184.

Il y en a beaucoup, on n'en a pas mal parlé, on ne va pas rester sur les chiffres et on va passer tout de suite à la diapo suivante.

En Allemagne, déjà avant de définir de nouvelles structures routières et autoroutières, ils essayent de faire fonctionner ce qui existe. Faire fonctionner ce qui existe, cela devient problématique d'en parler, mais j'en parle franchement car tous mes collègues sont là ce soir, c'est plus facile.

La RN184 est une voie qui fonctionne très mal car il y a beaucoup de feux tricolores aux carrefours. Idem pour la RN13, essayez de traverser la Maladrerie, il n'y a pas de passage souterrain. Aucun effort n'a été fait là-dessus.

Je ne pense pas que l'Etat ne veuille rien faire, il ne faut pas charger non plus l'Etat de tous les maux, mais il n'a pas d'argent car entre autres on est dans un pays qui a 1 100 Milliards d'Euros de dettes.

Il y a effectivement un certain nombre de points noirs qui rendent très difficile le trafic sur la RN184, ce qui pourrit la vie des populations.

Le problème est que, si l'on fluidifie la RN184, on fera encore passer beaucoup plus de voitures. Je pense que les riverains de cette voirie ne vont pas être satisfaits, pollution statique, pollution car il y aura plus de voitures : il n'y a pas de solution.

Par contre, il y aurait une solution qui n'a rien à voir avec la RN184, c'est qu'enfin on aménage cette route de façon que les gens aient au moins une vie décente en proximité et que des couvertures soient prévues. Aujourd'hui, on peut se désoler que cela n'ait jamais été fait.

En tout cas, telle qu'elle est organisée aujourd'hui au niveau trafic : cela ne roule pas.

La RN184, j'avais pris quelques photos, j'ai compté les feux tricolores, 7, 8.

Par contre, si l'on continue à faire de la croissance urbaine, en particulier sur la ville nouvelle –et j'ai tenu ces propos devant M. RICHARD- si l'on fait 20 000 logements en plus, - Dominique LEFEVRE avait parlé de 17 000 logements- si vous multipliez par trois, cela fait 52 000 habitants ; cela va faire un certain nombre de voitures.

On peut me parler de toutes les autoroutes que l'on veut, mais si on blinde la population côté Cergy, je ne vois pas comment un jour on pourra résoudre les problèmes de trafic sur la RN184 et sur les voiries secondaires ; c'est mission impossible.

Ensuite, quand on va plus loin, à Saint-Germain, il faut bien comprendre aussi que des choses n'ont jamais abouti, en particulier l'échangeur qui devait se faire avec l'A14 et, là encore, impossibilité de circuler.

Si l'on prend tous les carrefours, je crois qu'on les a étudiés, les aménagements ne sont pas fantasmagoriques. En plus, il y a beaucoup de passages d'une file à deux files et, effectivement, le rendement de la voirie est très altéré par ce type de défaut.

Peut-on sérieusement penser que la vie sera plus supportable en proximité de la RN184 avec une autoroute en proximité qui, dit-on, la déléstera ? Là, franchement, je pense que c'est vraiment chimère de croire une chose pareille.

Il est consternant de découvrir que les arbres ou les morts sont mieux protégés que les vivants. C'est aussi quelque chose que j'ai trouvé assez formidable.

Je rejoins tout à fait Madame. Des gens disent que l'autoroute va passer dans la forêt de Saint-Germain. C'est ce que dit M. LAMY, beaucoup de gens. Ce que j'ai vu dans le document de la DREIF, c'est qu'elle ne passait pas dans la forêt de Saint-Germain, mais qu'elle passait sous la forêt. Par contre, ce que j'ai vu à de nombreux endroits, c'est que l'autoroute ne passait pas sous les habitants, mais en plein dedans.

(Applaudissements)

Là aussi, il faut savoir quel choix on veut.

Au niveau de la municipalité de Maurecourt, notre choix est clair : protection des habitants. On peut me dire tout ce que l'on veut au niveau de la forêt, la vie d'un arbre ne vaudra jamais la vie d'un enfant.

DANS LA SALLE : Cela donne de l'oxygène !

M. JOËL TISSIER, ADJOINT AU MAIRE DE MAURECOURT :

Ce n'est pas si simple que cela. Si vous voulez, on pourra en parler après.

Je voulais aussi aborder l'accumulation des polluants dans le tunnel, j'en ai parlé pas mal de fois déjà. Des gaz d'échappement sortent aux deux sorties d'un tunnel, c'est-à-dire à proximité des villes d'Achères et de Poissy, ce qui fait monter l'indice d'IPP. Cela veut dire que ce projet est déclassé, par rapport au projet rouge, il devient plus polluant alors qu'il traverse des zones naturelles. M. DEBARLE a précisé tout à l'heure que c'était par un souci technique qu'il souhaitait utiliser ces mesures. Je n'y vois pas d'inconvénients là-dessus mais, après, dans le document de synthèse, on me donne un classement et on me dit que les populations vont être plus altérées par le tracé rouge que par le tracé bleu, je ne suis pas d'accord.

(Applaudissements)

J'ai parlé de la protection des morts. Auvers-sur-Oise : site classé car il y a eu des impressionnistes, dont Van Gogh. La société s'en est occupé grandement du temps de son vivant. Aujourd'hui, on s'en soucie, il est mort, donc, on passe en souterrain.

Aux Charvaux à Andrésy, on ne passe pas en souterrain. A Maurecourt, on ne passe pas souterrain. Il y a des parties d'Eragny (le fameux trou), et je tiens vraiment à dire que la ville d'Eragny est sinistrée par l'A15, la RN184 et l'A104, là, on ne s'en soucie pas.

La France est un pays formidable, un pays tourné vers l'avenir. On a des débats à l'Assemblée Nationale sur le passé colonial. Là, maintenant, pour une autoroute, on a un débat pour les morts, il faut protéger les espaces de M. Van Gogh.

Entre M. Van Gogh qui est mort et les enfants de ma ville, de Madame ou autres, M. Van Gogh a fait sa vie comme il a voulu, mais je n'en ai rien à faire. Ce qui compte, c'est d'être tourné vers l'avenir et protéger les vivants.

(Applaudissements)

La ville nouvelle, le Val d'Oise et l'A104.

Sur la ville nouvelle, on voit qu'il y a une forte propension à l'augmentation de population, ce qui va générer du trafic supplémentaire. Dans tout le secteur d'étude de l'autoroute Cergy-Pontoise, il y a une forte activité logistique qui, bien sûr, génère du trafic. Il faut aussi le savoir. Ce trafic, c'est un sacré problème.

J'ai bien entendu les élus d'Eragny, ils sont très inquiets de tout ce trafic, de toute cette logistique. Derrière, ils voient la plate-forme multi modale d'Achères. Effectivement, on peut très bien imaginer que ce trafic au lieu de passer sur l'autoroute continuera à passer sur la RN184 pour aller vers la plate-forme multi modale. C'est une solution qui est très gênante pour les populations d'Eragny. Je n'aimerais pas habiter Eragny et au bord de la RN184 à Conflans avec ces perspectives.

Quel est le réel enjeu de cette autoroute ? Est-ce tenter de faire de l'agglomération de Cergy un super pôle de développement ou de fluidifier la circulation sur la RN184 ? On peut dire sans trop se tromper que, les deux ensembles, ce sera vraiment très difficile avec les projections de population et le développement de la ville nouvelle.

Dans tous les cas, la trop grande proximité de cette voie avec les zones habitées est difficilement supportable en terme de santé pour les populations. Les quelques graphiques que je vous ai montrés l'évoquent. Tout ce que l'on ne sait pas encore aujourd'hui, tout ce qui est caché car les études ne vont pas encore assez loin, nous dévoilera encore de nouvelles choses sûrement beaucoup plus inquiétantes.

Quels sont ceux qui subiront et, pour partie, périront plus tôt à cause des effets de la pollution atmosphérique ? Ce sont les anonymes qui n'appartiennent à aucune organisation politique, patronale, associative propre à peser électoralement. Dans ce pays, si vous n'avez pas de poids économique, électoral, ma foi, vous n'êtes pas grand chose. Ce sont des citoyens non informés qui n'ont pas connaissance des impacts de la pollution atmosphérique sur la santé.

Je suis scandalisé quand je vois certaines publications qui sont distribuées aujourd'hui où l'on défend des tracés sans se soucier des autres. On s'en fout de la santé des populations, ce n'est pas le problème. Cela me choque. Et ce sont eux à qui l'on demandera de se déterminer pour un choix de tracé alors qu'ils n'ont pas les éléments qui leur permettraient de se déterminer objectivement car ces fameuses études santé (documents essentiels que l'on devrait avoir avant de faire des choix), nous ne les avons pas en notre possession.

Qui sont ces gens ? C'est la population, ce ne sont pas des arbres, ce sont des gens qui ne valent pas un arbre, pas une betterave, pas un mort même, et qui sont programmés pour être malade ou disparaître plus tôt. C'est ce que justifient toutes les études qui sont faites par des agences européennes et d'Etat.

J'en ai fini pour ce soir. Je suis choqué franchement que l'on arrive aujourd'hui en 2006 à avoir ce type de débat et, de se contrefoutre de la santé des populations comme on le fait aujourd'hui, c'est quelque chose de choquant et de consternant.

Je vous souhaite à tous une bonne soirée car il est très tard.

(Applaudissements)

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

On n'a pas fini. Je regrette de vous avoir confié le micro comme d'habitude. Sans rancune.

Je crois qu'il va falloir maintenant aller rapidement à la conclusion pour dire que les questions sanitaires sont évidemment extraordinairement importantes, que nous allons y consacrer tout le temps nécessaire à travers les réunions thématiques. Ce soir, nous avons entendu des choses qui sont parfois quelque peu contradictoires, certains disant que l'on n'a pas besoin de prolonger cette autoroute et d'autres disant qu'il faut la prolonger, mais d'une certaine manière.

Monsieur Hugues RIBAUT, souhaitez-vous la parole ou laissez-vous M. ESNOL conclure ?

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Monsieur le Président, bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je ne vais surtout pas prolonger la soirée, je pense qu'effectivement le Maire doit conclure cette réunion.

Je voulais simplement rappeler, et c'est important de le faire ici à Conflans, qu'il y a un comité des communes pour les communes concernées par l'A104 qui regroupe 10 villes du Val d'Oise et des Yvelines. Les communes de Pierrelaye, Herblay, Eragny, Conflans, Neuville, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup et Achères ont réaffirmé le 4 juillet 2005 une motion à l'unanimité des présents (Orgeval n'était pas représentée ce jour-là). Trois points me paraissent extrêmement importants car c'est à partir de là qu'Andrésy s'est prononcée pour un choix. Les trois points sont les suivants :

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

Depuis cette motion, le « Débat Public » a été lancé, le dossier du Maître d'Ouvrage distribué, les réunions de proximité organisées.

Andrésy, comme de nombreuses collectivités locales ou organismes du Val d'Oise et des Yvelines a décidé d'être un acteur de ce débat et non un observateur. C'est la raison pour laquelle on participe à la quasi-totalité des réunions.

Reprenons alors les trois points de notre motion et analysons les positions possibles :

I/ Refus du tracé rouge : Andrésy se bat contre ce tracé, tout comme une grande majorité d'entre vous. Nous avons entendu de très bons arguments développés encore ce soir, comme depuis le début du Débat Public.

Je veux ici combattre à nouveau un argument qu'on entend trop souvent -c'est vrai qu'il faudra peut-être le développer plus précisément à Poissy et à Saint-Germain-en-Laye- et qui laisse à penser que le tracé rouge pourrait se faire plus rapidement car il est « réservé » par

obligation dans les plans locaux d'urbanisme de nos villes. Mais ce tracé n'a jamais été reconnu juridiquement, n'a jamais fait l'objet d'enquête publique et donc, en tant que tracé, n'est pas opposable.

De plus, l'Etat, de son propre aveu, n'en possède qu'une très faible partie et il a confirmé lors de précédentes réunions que, à part le tracé noir, tous les autres tracés auraient le même délai de réalisation. Là, je me tourne vers M. DEBARLE, je crois que cela fait partie de ce qu'il a pu nous dire.

Enfin, il soulève un tel tollé parmi les populations, le CO.P.R.A. s'est largement exprimé, il a derrière lui beaucoup d'adhérents et d'élus dont je fais partie. Je peux vous promettre que ce tracé rouge s'engluera pendant de nombreuses années dans d'évidentes batailles juridiques qui empêcheront sa réalisation.

Le tracé vert, mélange des tracés rouge et noir, tracé le plus urbanisé, qui au droit de Conflans emprunte la RN184, -il faudra m'expliquer comment- qui ajoute un franchissement de fleuve supplémentaire, qui coupe Achères de sa rive, qui emprunte un pont futur qui doit rester départemental, ne serait-ce que pour le désenclavement local de la boucle de Chanteloup, ce tracé doit être parfaitement combattu.

2/ Un tracé évitant les zones urbanisées :

Si l'on accepte les chiffres du dossier du Maître d'Ouvrage... (et même si on les conteste, ils permettent de comparer les tracés proposés), les tracés violet et bleu touchent tous les deux 15 000 habitants, violet au Nord/Ouest et bleu sous la forêt, dans une bande de 1 km par rapport à l'axe de l'ouvrage, alors que les tracés rouge et noir sont à 26 000 et le vert à 33 000.

Quand on sait que tous les scientifiques internationaux indiquent que la pollution au droit des infrastructures routières est une menace grave pour la santé, on ne peut qu'exiger que le principe de précaution soit appliqué dans sa plus grande fermeté.

Si on ajoute qu'une partie de la population touchée par le tracé bleu, a été comptée alors que ce tracé est proposé en tunnel dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye, on peut dire que c'est le tracé proposé qui impacte le moins les populations.

3/ délester la RN184 :

Oui, la RN184 doit redevenir un boulevard urbain en y supprimant la quasi-totalité des camions qui l'empruntent aujourd'hui.

Or, comme le Maître d'Ouvrage l'a annoncé, tant qu'il n'y aura pas la réalisation d'un autre tracé, les camions continueront d'emprunter cet axe en plein milieu des populations. Donc, ne rien faire ou ne rien proposer, c'est faire de la RN184 une autoroute à ciel ouvert.

Compte tenu de ces éléments, et toujours d'après les chiffres de la DREIF, le tracé noir ne déleste pas la RN184, bien au contraire, il ajoute, à terme, 120 000 véhicules sur cet axe pour faire circuler (on se demande comment ?) 243 800 véhicules au total. Ce tracé noir doit être absolument abandonné.

Enfin, dans les deux tracés les moins urbanisés (le violet et le bleu), le plus efficace en terme de délestage de la RN184 est le bleu. Il ne maintient sur la RN184 que 78 000 véhicules

alors que le violet en laisse plus de 106 000. J'ai bien compris que le violet était hors sujet depuis un bon moment.

Tout cela pour vous faire toucher du doigt que, si l'on analyse les tracés proposés à la lumière de la motion du Comité des Communes que j'ai citée précédemment, seul un tracé ressemblant au tracé bleu répond aux trois points indiqués.

Mais, le débat avançant, les demandes légitimes des uns et des autres doivent être prises en considération.

C'est pourquoi, ce n'est pas le tracé bleu indiqué dans le dossier qu'il faut défendre, mais un tracé autour de la base du bleu qui n'a pas été étudié suffisamment sérieusement dans le dossier. On a été les premiers à le dire et cela a été dit à de nombreuses reprises, y compris ce soir.

Il faut aussi écouter les Communes du Val d'Oise et voir comment on pourrait solutionner les différents problèmes ou demandes qui ont été faites à Saint-Ouen-l'Aumône, Pierrelaye, Herblay, ainsi qu'Achères et pour la protection de la forêt...

Andrézy est donc prêt à reprendre au bond la proposition du Maire de Saint-Ouen-l'Aumône pour rechercher ensemble la solution qui permettra, hors le tracé rouge dans son intégralité de Neuville à Orgeval, de répondre aux objectifs de l'ouvrage tout en évitant au maximum les zones urbanisées.

Nous sommes de plus en plus nombreux à rechercher un consensus, qui, comme le rappelle M. le Président à chaque réunion, serait une excellente orientation pour la décision à venir du Ministre de l'Equipement.

Dans l'espoir de trouver ce tracé de consensus, le temps nous compte, il est temps de s'exprimer et de rechercher la meilleure solution possible.

Merci.

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

Merci, Monsieur le Maire.

Monsieur le Maire de Conflans, à vous la conclusion de cette soirée qui a été longue, mais riche en contenu.

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

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, tous ceux qui ont bien voulu avoir le courage de rester jusqu'au bout, merci d'avoir participé à ce débat, merci aussi à M. le Président et les membres de la commission pour l'avoir animé, merci au maître d'ouvrage pour avoir essayer de répondre aux questions même si, je dois bien vous l'avouer, un certain nombre de réponses nous ont guère convaincus.

Le problème est très compliqué car je crois la plupart des personnes sont malgré tout convaincues qu'il y aurait un certain nombre de solutions alternatives ou en tout cas de pistes qui mériteraient d'être explorées et qui permettraient sans doute d'améliorer les problèmes de circulation et de transport dans notre région, et qui ne passeraient pas forcément par un tronçon autoroutier. Malheureusement, et je fais partie de ceux-là, je pense

que c'est presque une révolution culturelle de faire cela aujourd'hui dans notre pays et que cela demande un tel changement des habitudes auprès de nous-mêmes et de nos concitoyens que cela va prendre beaucoup de temps.

Certainement que ce qui a été dit tout à l'heure à propos du prix du pétrole et d'un certain nombre d'autres d'éléments contribuera à accélérer le processus. Malheureusement, dans l'état actuel des choses et de la situation de la circulation et des transports dans le secteur, je reste convaincu qu'un bouclage de la Francilienne est nécessaire et même indispensable. De la même manière, et en particulier en entendant toutes les interventions qui ont été faites, et j'ai bien noté celle de Joël TISSIER qui a été longue et détaillée sur les problèmes liés à la santé, je crois que, si le maître d'ouvrage ne prend pas en compte cette dimension-là et persiste, en dépit de tout ce qui a pu être dit ce soir, à vouloir imposer un tracé en zone urbanisée, ce serait une erreur très grave.

La conclusion que j'ai envie d'en tirer et qui reste d'ailleurs dans le fil de ce qui a été rappelé sur ce que nous avons décidé en Comité de Communes, c'est par tous les moyens d'étudier un tracé alternatif en zone moins urbanisée et, si possible, non urbanisée.

Je suis un peu étonné d'ailleurs que mon collègue d'Andrésy dise que le tracé dit violet semble déjà abandonné, c'est comme si le Ministre avait déjà pris sa décision, je suis un petit peu surpris de cela ou cela irait complètement à l'encontre de ce que nous explique le Président de la Commission Particulière du Débat Public, on parlerait pour ne rien dire et cela ne servirait à rien.

Donc, non, je persiste à dire qu'il faut étudier un tracé plus à l'Ouest en zone non urbanisée. Il y a une demande en plus d'un certain nombre d'associations et de populations dans ces régions-là pour avoir une desserte routière et autoroutière. Je les ai encore rencontrées, il y a quelques semaines, elles sont d'accord pour avoir une desserte autoroutière dans ce secteur-là. Il faut le faire maintenant car à la vitesse où va l'expansion foncière et immobilière, dans 10 ans, ce sera trop tard. Il faut le faire et l'étudier sérieusement.

Je persiste aussi à dire que le tracé violet qui nous est présenté actuellement n'est pas bon et qu'il n'est pas utile d'aller jusqu'à Gargenville avec toutes les difficultés que vous avez expliquées par ailleurs, que je ne connaissais pas, mais que j'ai apprises ce soir, sur les sites classés Seveso haut de gamme dans ce coin-là. Il n'est pas utile d'aller aussi loin à l'Ouest pour étudier un tracé dit violet.

Par ailleurs, cette espèce d'obsession de vouloir ramener ledit tracé par l'autoroute A13 jusqu'à Orgeval me laisse un petit peu pantois.

J'ai bien compris, car je ne suis pas complètement idiot ni né de la dernière pluie, qu'évidemment cela ne répond pas aux deux objectifs essentiels que le maître d'ouvrage s'est fixés et qui sont de relier la communauté de Cergy-Pontoise à Poissy, tel que cela nous a été présenté à la première réunion de présentation à la Halle-Saint-Martin à Pontoise. Je suis désolé, ces préoccupations, ces objectifs ne sont pas les nôtres. Notre objectif est de boucler la Francilienne et d'améliorer la circulation et les transports dans le secteur en préservant la qualité de vie et la santé des habitants.

Le développement économique de la ville nouvelle, la rocade qu'il faudrait faire pour boucler cette ville nouvelle, ce n'est pas le problème des habitants des Yvelines. Que la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise se la paye, cette rocade.

(Applaudissements)

Quant aux seules préoccupations à intérêt soi-disant économique lié plus ou moins à l'emploi avec des menaces à la clé, etc., sur les usines Peugeot à Poissy, je suis désolé de vous dire que, comparé aux enjeux considérables qui ont été décrits par tous les intervenants qui sont intervenus ce soir, cela ne pèse pas lourd.

Je ne crois pas, par ailleurs, que Peugeot conditionne le maintien de son activité à Poissy à l'obtention ou non d'un tracé qui l'intéresse sur l'A104. Je pense que c'est du bobard. Si un jour Peugeot doit déménager, ce sera pour d'autres raisons, mais sûrement pas pour celle-là.

(Applaudissements)

Je voudrais juste conclure en disant que je persiste à penser que nous demandons à la Commission Particulière de faire remonter et que le maître d'ouvrage étudie sérieusement un tracé alternatif plus à l'Ouest en zone non ou moins urbanisée et que c'est la seule solution pour poursuivre cette Francilienne et, ensuite, essayer d'en faire un bouclage.

Je sais bien pourquoi on veut aussi arriver à Orgeval. Vous nous avez expliqué, Monsieur DEBARLE, ces solutions sur l'A13, franchement, cela n'a convaincu personne dans la salle. En même temps, on sait bien qu'il y a déjà dans les cartons le doublement du CD30 d'Orgeval à Plaisir. Je me doute bien que l'Etat a en tête après d'essayer de boucler la Francilienne en passant par là. Inutile de vous dire que nos collègues et toutes les populations et associations du côté de Plaisir ont déjà remarqué cela et qu'ils sont déjà dans les starting-blocks pour vous expliquer que cela va être vraiment difficile à faire.

Quant à la plaine de Versailles, n'en parlons pas, je pense que cela n'a même jamais été évoqué par l'Etat tellement il se rend compte de la difficulté à boucler dans cette région-là.

Sous peine de voir franchement les choses au niveau des transports et de la circulation, ne pratiquement pas évoluer en terme de qualité dans les années à venir, mais simplement avoir une augmentation des nuisances liée au fait que l'on sera capable de relier plus vite et dans de meilleures conditions les usines Peugeot à Poissy avec l'agglomération de Cergy, franchement, c'est inacceptable pour les populations et pour tous les élus qui sont ici.

(Applaudissements)

Je termine, Monsieur le Président, en vous disant, et je l'avais un tout petit peu évoqué tout à l'heure, que je crois que ce dossier pose un problème de fond plus important. On le voit bien dans la difficulté qu'il y a à boucler par ailleurs la tangentielle ferrée que l'on appelle la grande ceinture puisque, finalement, un des obstacles principaux pour le faire, c'est évidemment le refus des élus et des populations d'accepter un petit peu de fret sur le parcours.

A Conflans, on a trois gares, on a pas mal de voies de chemin de fer qui passent avec du fret, franchement, en tant que maire, je n'ai jamais de plaintes là-dessus. Il faut aussi que chacun fasse un petit effort dans son coin. Si l'on veut pouvoir trouver des transports alternatifs à la route ou à l'autoroute, il faut quand même que l'on fasse un certain nombre de concessions pour pouvoir faire passer le chemin de fer, sinon cela va être extrêmement difficile. Si l'on s'imagine pouvoir remplacer la route et l'autoroute uniquement par la voie d'eau, j'ai beau être maire de Conflans, je pense que cela va être un petit peu juste. Il y a des solutions dans plusieurs secteurs, il faut aussi faire un certain nombre de concessions pour y arriver.

D'une manière générale, j'ai adressé une lettre au Président de Région, il y a quelques jours ou semaines, pour lui dire que je n'étais pas d'accord avec les orientations du DREIF. Cette idée farfelue qui consiste à dire qu'il va falloir continuer de densifier les zones déjà urbanisées en Île-de-France est une aberration.

(Applaudissements)

On ne peut pas continuer ainsi. Quand j'entends mon collègue, Maire de Cergy, qui explique qu'il va construire 17 000 ou 20 000 logements dans les années à venir alors que, quand vous prenez le prolongement de l'A15 aujourd'hui pour aller dans le Vexin, vous avez 20 km de bouchons tous les matins pour venir à Cergy. Est-ce raisonnable ?

Avant de continuer à dire que l'on est dans une espèce de compétition européenne où la région Île-de-France devrait renforcer son attractivité car elle sera en compétition avec Barcelone ou Berlin ou je ne sais où, cela n'a aucun intérêt pour les Franciliens. Ce qui compte aujourd'hui dans notre région, c'est d'améliorer la qualité de vie des habitants, c'est l'attente fondamentale des habitants.

Construire des masses de logements, j'ai entendu un chiffre de 60 000 logements par an en Île-de-France alors que l'on est en incapacité aujourd'hui avec un manque de logements déjà considérable de faire passer les infrastructures et on le voit bien dans le débat ce soir, comment peut-on avoir des perspectives comme celle-là en se disant que la qualité de vie des Franciliens va s'améliorer ?

Je pense que l'on marche sur la tête, qu'il faut revoir les choses, revoir les priorités. Il y a des régions à quelques encablures de la nôtre qui sont quasiment désertes ou en tout cas qui ne demandent que d'accueillir des populations et, en matière de politique d'aménagement du territoire, l'Etat ne fait rien. Il faut absolument prendre ce dossier par le bon bout, à bras le corps, envisager les infrastructures quelles soient routières, autoroutières, ferroviaires, maritimes, fluviales, tout ce que l'on voudra, avant de demander aux populations et aux entreprises de venir s'installer. Sinon on va continuer comme le disait très justement quelqu'un tout à l'heure à être dans le rattrapage permanent et, le rattrapage permanent, cela ne fonctionne pas.

Merci d'être venus, merci de nous avoir écoutés, excellente fin de soirée à vous.

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur le Maire.

La séance est levée à 0 heure 50.