

INTERVENANTS AU DEBAT :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président
Mme Sophie ALLAIN, M. Alain MECHINEAU, Mme Galiène COHU

MAITRE D'OUVRAGE :

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

INTERVENANTS :

M. Daniel SCHALCK, Maire de Carrières-sous-Poissy :	1
M. Pierre CARDO, Maire de Chanteloup-les-Vignes :	5
M. Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy, Conseiller général des Yvelines :	7
Mme PARAVY, Présidente du CO.P.R.A. de Carrières-sous-Poissy :	10
M. Carlos DA FONTE, habitant de Carrières-sous-Poissy :	18
M. Olivier DEBROUCKER, Habitant de carrières-sous-poissy :	21
Mme Nathalie THOMAS, habitante de Carrières-sous-Poissy :	22
M. Luc LEVASSEUR, habitant de Poissy :	22
M. Philippe BARRON, Conseiller municipal à Carrières-sous-Poissy :	25
M. ROUSSET, habitant d'Achères :	27
M. Daniel BLERVAC, ancien maire de Carrières-sous-Poissy :	29
M. Bernard BARTHE, habitant de Carrières-sous-Poissy :	30
Mme MATUS, habitante de Carrières-sous-Poissy :	32
M. Sébastien LANZA, habitant de Poissy :	33
M. Michel THOUZEAU, conseiller municipal de Carrières-sous-Poissy:	34
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :	36
M. Guy PECHEU, Représentant les Verts d'Île-de-France :	42
M. Emmanuel LAMY, maire de St-Germain-en-Laye :	44
Mme Maryline GIVET, habitante de Carrières-sous-Poissy :	49
M. Jean-Marc RAFFOLT, Président du CO.P.R.A. d'Herblay :	49
M. Patrick MEUNIER, Vice-président de l'Association « Mieux Vivre » à St-Germain-en-Laye, Membre du Comité PROFILE :	59
M. Eddie AÏT, conseiller régional Île-de-France :	66

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.

Ce soir la Commission Particulière du Débat Public, qui va animer cette rencontre, se compose de Sophie ALLAIN, Alain MECHINEAU, Galiène COHU et moi-même, Président de la Commission Particulière du Débat public.

Comme ce soir nous sommes à Carrières-sous-Poissy, il appartient à M. le Maire d'ouvrir notre rencontre.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. DANIEL SCHALCK, MAIRE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Merci, Monsieur le Président.

Je suis très heureux d'ouvrir ce soir, à Carrières, le débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

Cette série de rencontres de proximité, orchestrée par la Commission Nationale du Débat Public, ainsi que l'avait souhaité à l'époque Gilles de ROBIEN, a connu le 8 mars dernier à Cergy, un coup d'envoi dont on sait qu'il a été particulièrement houleux, tant le sujet cristallise de passions contradictoires. J'espère cependant que, ce soir, il se déroulera avec civilité : la diversité des opinions doit enrichir le dialogue et non pas y faire obstacle et pour espérer trouver une solution de consensus, il faut d'abord savoir s'écouter... Ce 13 avril étant placé sous le signe de la courtoisie au volant... sachons rester courtois, mesdames et messieurs, dans la conduite du présent débat !

La courtoisie cependant n'empêche pas la fermeté des arguments. J'ai entendu dire ici et là : « De toute façon, les jeux sont faits, le choix de l'État est arrêté ». Je pense que c'est faux. Un débat public, tel que celui qui est engagé depuis un mois, permet d'agir alors qu'il en est encore temps et chaque voix -vos voix- compte pour influencer à la fois sur le choix du tracé et sur les modalités de mise en oeuvre qui en résulteront.

Bien sûr, on aurait pu penser à un référendum d'initiative locale dans chaque ville, mais s'agissant d'un dossier qui n'est pas -loin s'en faut- d'intérêt purement local, ce procédé aurait été illégal. C'est pourquoi le législateur, dans sa grande sagesse, a prévu cette formule du grand débat national.

Depuis Pontoise, il y a déjà eu 7 réunions de proximité, et une quinzaine d'autres étapes sont prévues jusqu'à la synthèse du 6 juillet. Pour ma part, je regrette que, concernant un sujet d'une importance aussi cruciale, les personnes qui se sont jusqu'ici exprimées -et je ne pense pas seulement aux politiques- aient pour la plupart tenu un discours motivé bien plus par la défense des intérêts particuliers que par le souci de l'intérêt général.

Quel est cet intérêt général ? Il est de mettre fin à une situation préjudiciable pour tous. Le « non-bouclage » de l'A104, faut-il le rappeler, signifie, depuis des années déjà :

- perte de temps pour des milliers d'automobilistes au quotidien,
- pollution des riverains le long des voies surchargées,
- absence de développement de l'activité économique et accroissement concomitant des flux migratoires,
- fragilisation du développement des activités tertiaires faute de voies de communication suffisantes...

Attila, comme certains ont voulu l'appeler pour en faire un facile épouvantail, ce n'est pas l'achèvement de l'autoroute, c'est son absence d'achèvement !

La réalisation de la liaison Nord-sud de la Francilienne est une nécessité : tous les acteurs économiques sont unanimes sur ce point. Mais l'enjeu est aussi environnemental puisqu'il vise l'aménagement harmonieux du territoire et la fluidité d'un trafic routier devenu, au fil des ans, infernal.

Il n'est pas question, dans cette affaire, de mettre en concurrence le bouclage de l'A104 et le projet du département concernant le pont de Carrières-Achères qui est, lui aussi, d'une nécessité vitale.

Il n'est pas non plus de « jouer à la patate chaude » en renvoyant chez le voisin, avec des arguments d'une évidente partialité -pour ne pas dire de mauvaise foi- une autoroute dont on sait pertinemment qu'elle doit se faire parce qu'elle est utile... En considérant ces différents projets de tracés, efforçons-nous donc à un tant soi peu d'objectivité et de réalisme. Et gardons-nous à la fois des arguments irrationnels comme de la surabondance de statistiques ou de critères pseudo-techniques qui polluent le débat pour mieux masquer la simple réalité des faits !

Carrières, vous le savez, a créé, depuis le 1^{er} janvier 2006, avec 5 autres villes voisines, la communauté de communes des « Deux rives de la Seine ». Cette nouvelle structure est désormais compétente en matière « d'aménagement de l'espace et de transports » sur tout le territoire intercommunal. C'est à ce titre qu'elle a arrêté la position commune des 6 maires par rapport aux options présentées. Une position claire, en faveur du tracé qui passe dans le fuseau Sud-Est et évite au maximum les zones urbanisées. Une position qui prend en considération l'ensemble des paramètres des dossiers techniques, environnementaux, économiques, et surtout humains, car il n'est pas question d'accepter une solution qui nierait le droit des citoyens au respect de leur cadre de vie...

Et je rappelle, à tous ceux qui sont ici ce soir que, s'il y a une priorité dans le choix du tracé et ses modalités de réalisation (les 2 éléments étant indissociables), c'est bien le devenir des hommes.

En ce qui me concerne, je suis actuellement maire de deux communes, car notre ville est profondément marquée dans son territoire par l'emprise du tracé rouge dit historique. Un tracé que -pour ma part- je qualifierai plus justement, compte tenu de son âge, de préhistorique !!! Soyons clairs : La chance pour Carrières de retrouver son unité géographique et humaine est que ce problème de l'autoroute soit enfin résolu.

Je ne présume pas aujourd'hui de la décision qui reviendra, demain, au ministre, décision qu'il prendra sur la base des éléments qui auront été développés tout au long du débat. Je voudrais seulement, ce soir, inviter les uns et les autres à poser clairement et lucidement leurs arguments et je rappellerai ceci.

Par le passé, Carrières s'est déjà battue pour que la traversée alors envisagée de la future A104 ne la détruise pas. C'est ainsi que nous avons obtenu de l'État l'engagement d'un passage souterrain, sur une partie allant du Complexe Alsace à la fin du chemin de Beauregard. Cette disposition est désormais inscrite sans équivoque dans notre nouveau Plan Local d'Urbanisme. Elle est certes devenue insuffisante, compte tenu du développement urbain que notre commune a connu depuis, mais elle est actée et permettrait déjà d'envisager de tracer au-dessus d'elle des places et des lieux de vie réunissant Carrières centre et Carrières Saint Louis. Si, bien sûr, elle devait passer par là... Et si, par contre, elle devait passer ailleurs, elle libérerait enfin des espaces aujourd'hui figés et permettrait, également, de bâtir enfin le cœur de Carrières ! Dans des conditions cependant bien plus sereines et pour les élus et pour les Carriérois !

Enfin, j'aimerais que soit prise en considération dans ce débat une autre observation : les conditions techniques de réalisation des infrastructures autoroutières ont changé et permettent une mise en oeuvre au plus près des exigences de protection des usagers et des riverains. De même, la question environnementale doit être envisagée sous un éclairage différent, qui doit intégrer notamment les recherches en cours concernant les énergies propres et leur impact positif sur l'environnement : je citerai, à ce propos la fameuse pile à combustible développée ici même, à Carrières, par le Centre Technique de Peugeot. La question de la pollution se pose ainsi à moyen terme et a fortiori à long terme, quelque peu différemment. Voilà ce que je souhaitais vous dire... La parole est à vous !

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

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je vais vous dire quelques mots du principe du débat public et de la manière dont vous pouvez tous y participer.

D'abord, les personnes qui sont sur cette estrade ce soir se divisent clairement en deux parties. Il y a ici M. Éric DEBARLE et Mme Élisabeth VANINI qui représentent le maître d'ouvrage. Ce sont eux qui sont porteurs d'un projet qui s'appelle le prolongement de la Francilienne.

Ce projet est multiple puisqu'il s'incarne en différentes hypothèses de tracés et vous êtes invités non seulement à discuter de ces hypothèses, mais aussi éventuellement de l'opportunité même de faire quelque chose, même si M. le Maire s'est prononcé très clairement à cet égard tout à l'heure, mais vous êtes évidemment appelés à en discuter.

A cette table, vous avez la Commission Particulière du Débat public qui a été chargée par la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, d'animer ce débat. Nous sommes totalement indépendants du Maître d'ouvrage et nous sommes en quelque sorte un intermédiaire entre le public que vous constituez et le Maître d'ouvrage qui porte son projet.

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

Informer, cela veut dire que le public, tous ceux qui sont concernés par ce projet comme utilisateurs ou peut-être comme futurs riverains, s'il devait se concrétiser, ont le droit de savoir, de connaître initialement quel est le projet du Maître d'ouvrage et d'être informés au fur et à mesure que le débat se déroule de la progression des discussions, des idées qui sont échangées.

Sur l'information initiale, je vide tout de suite ce qui fait mal, nous n'avons pas été totalement parfaits. Nous avons diffusé à 240 000 exemplaires trois petites brochures, nous les avons confiées à un distributeur et il y a eu très honnêtement des ratés significatifs dans la

distribution. Nous nous efforçons de corriger. Ceux qui sont ici ce soir ont trouvé à l'entrée tout ce qu'il faut, les documents de base et des documents adaptés à la discussion d'aujourd'hui qui tiennent en quelques feuilles : le plan général des tracés envisagés, la façon dont ils seraient réalisés par des ouvrages et des photos-montages qui montrent dans la zone qui nous intéresse ce soir comment ce serait physiquement réalisé.

Nous avons fait des diffusions complémentaires. Nous avons un site Internet sur lequel il y a tous les documents de base. Vous pouvez vous procurer ici à l'entrée les documents encore plus complets que ceux qui ont été diffusés dans les boîtes aux lettres. Bref, je crois que l'information aujourd'hui circule et, après quelques difficultés initiales, que tout le monde doit savoir aujourd'hui vraiment quel est le projet et de quoi l'on parle.

Ceci n'est pas suffisant et notre rôle est plutôt essentiellement de vous écouter. Pour vous écouter, nous avons bien entendu les réunions publiques comme nous en faisons ce soir, après la réunion inaugurale dont M. le Maire a rappelé tout à l'heure qu'elle avait été particulièrement animée et qu'il y avait eu des prises de position contradictoires différemment appréciées par le public. Nous avons des réunions dites de proximité. Nous en avons 18 et j'en ai encore ajouté aujourd'hui : on va sans doute aller aux environs de 20 réunions de proximité comme celle que nous avons ce soir à Carrières-sous-Poissy. Tout simplement car ce sont les habitants de Carrières-sous-Poissy qui connaissent le mieux leur territoire et qui peuvent nous apporter le maximum de renseignements utiles.

Vous avez également la possibilité de nous envoyer des contributions en nous écrivant, en nous envoyant des e-mails, des cartes T que vous avez trouvées dans les différentes brochures à disposition. Je prends l'engagement que tous les avis, j'entends avis motivés bien entendu, seront repris dans notre site Internet et exploités dans la rédaction de notre rapport final.

Je prends également l'engagement que la Commission Particulière du Débat Public obtiendra du maître d'ouvrage des réponses précises aux questions qui lui sont posées. Naturellement, le maître d'ouvrage, c'est lui qui est responsable du fond de la réponse, mais nous vérifierons qu'il répond bien précisément aux questions qui sont posées.

Je profite de ce chapitre « vous écouter » pour vous dire que notre site Internet est un vrai succès. Nous en sommes déjà à plus de 12 000 consultations, 230 000 fichiers ont été chargés, cela commence à être pas mal. Quant aux questions qui ont été posées, nous en avons à l'heure actuelle 500 en cours de traitement, dont, dès aujourd'hui, plus de 100 sont disponibles sur le site, les questions et les réponses. Après une période de rodage, on va accélérer. Je prends l'engagement qu'il y aura réponse à toutes les questions, soit très rapidement si ce sont des questions simples, soit avec quelque délai si le maître d'ouvrage a besoin de faire quelques travaux complémentaires pour y répondre.

Tout cela, pour quoi faire ? Pour, à la fin du débat public, après des réunions thématiques où l'on examinera les différents aspects de la problématique, après une réunion de synthèse où je vous présenterai un avant-projet de rapport, pour remettre au décideur, en l'occurrence le Ministre, un rapport lui permettant d'être parfaitement éclairé, informé sur les positions des uns et des autres sur ce projet et de prendre sa décision en toute connaissance de cause.

La réunion de synthèse est le 6 juillet, le 8 juillet, le débat est clos, le temps de voir arriver les dernières contributions écrites et je vise de remettre le rapport avant la fin du mois de juillet.

Le Président de la Commission nationale fera un bilan, on transmettra tout cela au ministre, mais ce sera dans les jours qui suivent. Dans ces conditions, le ministre disposera de trois mois pour dire la décision qu'il prend.

S'il ne prend pas de décision, cela veut dire qu'il n'y a plus de projet. S'il prend une décision, il devra nous dire quelle option dans les grandes lignes il retient pour donner lieu à approfondissement jusqu'aux procédures classiques d'enquête publique et de déclaration d'utilité publique. Voilà, donc, quel est le schéma. Comme je vous l'ai dit, il est essentiel que vous sachiez que ce que vous allez dire ce soir, comme ce qui a été dit dans d'autres réunions de proximité, ce qui sera dit dans les réunions thématiques, jouera un rôle décisif dans un dossier, et je le dis de façon tout à fait claire, sinon je ne serais pas là ce soir, qui est ouvert. Rien n'est décidé. La possibilité de ne rien faire reste ouverte mais, si l'on décide de faire quelque chose, les choix sont ouverts et peut-être même d'autres solutions qui n'ont pas été jusque là envisagées pourraient émerger du débat. Donc, participer, c'est vraiment l'avenir de ce projet qui est dans une large mesure entre vos mains comme l'a rappelé tout à l'heure M. le Maire.

Voilà quelques mots sur l'organisation du débat. Je ne sais pas si cela appelle instantanément des questions ou si j'ai été parfaitement clair. Il semble que ce soit le cas.

Maintenant, M. le Maire a parlé tout à l'heure d'intercommunalité, je pense que Pierre CARDO pourrait nous dire quelques mots.

M. PIERRE CARDO, MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Merci, Monsieur le Président.

Mesdames et Messieurs, vous m'excuserez, je suis un peu malade, mais je m'étais engagé à venir et vous faire part de la délibération qu'a prise la Communauté de Communes des Deux Rives de la Seine au sujet de l'autoroute 104.

Vous m'excuserez, j'ai une voix d'enterrement mais, pour certains, cela peut être de bon augure pour l'autoroute.

Lors de sa réunion du 27 février 2006, notre Conseil des Deux Rives de Seine, regroupant les Communes d'Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Chapet, Triel-sur-Seine et Verneuil-sur-Seine qui a compétence en matière d'Aménagement de l'espace et de Transport a, en réponse à la demande de M. BERGOUGNOUX, Président de la CPDP, procédé à l'examen du dossier mis en concertation et notamment des tracés concernant directement le territoire de la communauté de communes.

Ont été abordés, les problèmes liés à :

- La protection des populations et des zones urbanisées, ainsi que la protection de l'environnement,
- Le maintien et le développement économique du territoire,
- La situation des trafics routiers existants, le gel du territoire et la capacité à réaliser l'ouvrage,
- L'insertion dans les sites et la maîtrise économique du projet.

L'examen des différents aspects de ce projet a permis de dégager un certain nombre d'observations :

Parmi les différents tracés, le tracé N1+C1+S1, appelé Rive Droite - Boucle de Chanteloup, est incontestablement celui qui impacte le plus les zones urbanisées et donc les populations.

Ces dernières, outre les nuisances sonores, seraient sous le vent dominant par rapport à l'ouvrage.

La réalisation de cet ouvrage est contraire à l'Article 1^{er} de la loi constitutionnelle du 28 février 2005 relative à la Charte de l'Environnement qui précise que chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France indique que les pollutions, notamment par le dioxyde d'azote, les particules fines et le benzène à proximité des trafics routiers sont d'ores et déjà au-dessus des normes et potentiellement dangereuses pour la santé.

Devant ces nouvelles connaissances scientifiques, les élus ont un devoir de précaution.

Le territoire de la Communauté et les territoires adjacents ont un retard en matière de développement économique et d'emploi, ce qui a pour conséquence que l'activité industrielle automobile et son développement sont une nécessité.

Il faut également noter que le projet de Port Autonome de Paris concernant la plate-forme multimodale est située sur la rive gauche de la Seine à proximité des aménagements pour le canal Seine-Nord de même que les principaux pôles économiques de la région, en Yvelines.

Pour ce qui est de l'aménagement du territoire, le tracé N1+C1+S1 gèle une partie importante du territoire de la Communauté et interdit par conséquent tout développement harmonieux de notre région dans le respect de son environnement.

Par ailleurs, il semble impossible de réaliser l'intégralité des protections nécessaires à l'insertion dans le site de ce tracé et à la protection optimale des populations, tant en raison de la topographie que des nombreux franchissements d'ouvrages et des zones les plus urbanisées de l'ensemble des tracés prévus.

Concernant d'autres tracés proposés et les aménagements départementaux déjà prévus, il convient de noter que :

- Le projet du Conseil Général de réaliser un pont départemental permet de relier les deux rives de la Seine entre Achères et Andrésy/Carrières et de donner ainsi accès aux habitants de la Boucle au pôle économique de Poissy,
- La RN 184 doit rester une voirie locale et, à ce titre, être requalifiée et aménagée,
- Le tracé passant par le Nord-Ouest de Cergy, outre le fait qu'il est beaucoup plus long, ne répond en rien aux besoins exprimés.

L'ensemble de ces considérations amènent la Communauté de Communes des « deux rives de la Seine » à conclure que le projet de prolongement de la Francilienne dans le Val-d'Oise et les Yvelines :

- Est indispensable à un développement harmonieux de son territoire,
- Que sa réalisation est urgente,
- Qu'il doit être conçu et validé dans le plus grand respect des populations et de l'environnement,

- Qu'il doit soulager les dessertes locales, prendre en charge les trafics les plus importants et passer au plus près des principales zones économiques,
- Que de ce fait il doit être réalisé dans le fuseau « Sud-est »,
- Que sa réalisation doit être économiquement maîtrisée tout en prenant en compte les protections et les compensations indispensables,

D'où la délibération : La Communauté de Communes des Deux Rives de la Seine est favorable au tracé qui passe dans le fuseau sud-est et qui évitera au maximum les zones urbanisées.

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

Merci, Monsieur CARDO.

(Applaudissements).

Instantanément, l'intervention de M. Pierre CARDO appelle-elle des réactions ? (Non)

Monsieur Hugues RIBAUT, souhaitez-vous compléter un peu de votre point de vue ? Vous avez fait des déclarations à ce sujet que tout le monde connaît.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY, CONSEILLER GENERAL DES YVELINES :

Monsieur le Président, Messieurs les Représentants du Maître d'ouvrage, Mesdames, Messieurs,

Andrésy effectivement a un discours plus engagé, et ce, depuis le début.

Andrésy a participé jusqu'ici à toutes les réunions du Débat Public. Cela montre tout l'intérêt que nous portons à ce débat, certainement comme vous tous ici présents ce soir, débat que vous animez, Monsieur le Président, avec, je dois le dire, beaucoup de finesse, d'efficacité et d'objectivité.

Toutes ces réunions ont permis d'entendre et d'enregistrer de très nombreux arguments qui seront versés au débat. De très nombreux arguments, très percutants, permettant je l'espère de faire varier définitivement l'orientation marquée dès le départ par le Maître d'ouvrage, dans le document distribué à la population ou mis en ligne sur le site de la CPDP, en faveur du tracé dit initial ou « historique », ou tout simplement tracé rouge passant ici au milieu de Carrières-sous-Poissy.

Reconnaissons tous qu'à l'issue des sept premières réunions de proximité, la très grande majorité des intervenants s'oppose farouchement à ce tracé rouge.

Faut-il rappeler, Monsieur le Président, tous les excellents arguments justifiant cette position ? Vous les avez déjà notés en très grand nombre, je citerai seulement :

- Son passage en zone urbanisée ou très urbanisée, reconnu par tous, y compris par le Maître d'ouvrage lui-même.
- Les risques sanitaires très élevés que ce tracé rouge engendrera du fait de la proximité des populations. Merci à Joël TISSIER, Premier Adjoint de Maurecourt, mais aussi à certains intervenants, tel le docteur VIAL, pédiatre, hier soir à Herblay, qui ont su nous montrer les risques encourus que nous avons, nous-mêmes élus, le devoir d'éviter au maximum, par simple application de la Charte de l'Environnement. Je disais à Pontoise que je ne veux pas

être de ceux à qui l'on reprochera plus tard de ne pas avoir protégé au maximum les populations !

Je pense que la quasi-totalité de mes collègues, Maires, Conseillers Généraux et Régionaux, Parlementaires, disent aussi qu'ils ne seront pas de ceux-là !

A certains, en revanche, je dirai qu'ils doivent mettre en accord leur choix avec l'obligation d'appliquer le devoir de précaution.

- Enfin, pour ne citer que trois arguments, l'impact profondément négatif, dégradant et malheureusement définitif du tracé rouge sur toutes les communes concernées : Éragny, Conflans et Neuville coupées de part en part ; Maurecourt sacrifiée par un passage en remblais et des accès impossibles ; Andrésy abîmée sur son coteau, l'une des plus magnifiques vues de l'Île-de-France, un très beau site qui doit absolument être protégé ; une A104 barrière-frontière entre Andrésy et Chanteloup-les-Vignes ; Carrières-sous-Poissy, déjà coupée en deux par la RD190, alors coupée en quatre ! Poissy défigurée non seulement sur l'île de Migneaux, mais aussi par ce maudit viaduc impossible sur ce site, juste au-dessus des populations, si près de la Collégiale ; Orgeval affublée d'un nœud autoroutier, il est vrai difficile à admettre.

Alors ce soir, je parle effectivement comme Maire d'Andrésy, je parle aussi comme certains de mes collègues ici présents, comme Vice-président du Comité des Communes concernées par l'A104, qui regroupe 10 des Communes concernées par les tracés du fuseau Sud-Est (environ 150 000 habitants).

Je rappelle que toutes ces villes ont réaffirmé par délibération du 21 février 2006 leur refus du tracé dit initial ou tracé rouge, demandant qu'une proposition alternative soit faite en zone non urbanisée et qu'elle permette le délestage de la RN 184.

Je ne vais pas du tout parler ce soir comme Vice-président de la Communauté de Communes, Pierre CARDO a parfaitement parlé de la position de la Communauté de Communes.

Au-delà du plus grand respect des populations, priorité dont nous avons parlé, et nous devons tous être d'accord à ce sujet, ce prolongement de la Francilienne est effectivement urgent, doit soulager la desserte locale et répondre aux besoins économiques de notre territoire.

Je fais partie de ceux, et vous êtes très nombreux comme moi, qui sont choqués par les critiques émises lors de certaines réunions de ce Débat Public, portées à l'encontre du constructeur automobile, investisseur dynamique et qui refuse aussi d'admettre que celui-ci est source majeur d'emplois et de revenus dans notre environnement immédiat.

Moi aussi, je fais partie de ceux qui jugent que, outre ce constructeur, les nouveaux développements économiques, et je citerai notamment la création de la future plate-forme multimodale dont parlait Pierre CARDO à l'instant sur la rive gauche au confluent de la Seine et de l'Oise, nécessitent ce prolongement de la Francilienne.

Oui, il faut réaliser ce prolongement de la Francilienne et le faire vite.

Je veux ici combattre un argument que l'on entend trop souvent et qui laisse à penser que le tracé rouge pourrait se faire plus rapidement car il est « réservé » par obligation dans les PLU de nos villes. Mais ce tracé n'a jamais été reconnu juridiquement et n'a jamais fait l'objet d'une enquête publique.

L'État ne possède qu'une faible partie des terrains. Je pense que M. DEBARLE pourrait nous apporter des précisions à ce niveau-là. Et puis, il soulève un tel tollé parmi les Élus et dans les populations concernées qu'il s'engluera pendant de nombreuses années dans d'évidentes batailles juridiques qui empêcheront sa réalisation.

Alors vous me direz : quel tracé devons-nous choisir ? Là, c'est le Maire d'Andrésy qui parle, appuyé par la très grande majorité de son Conseil Municipal.

Oui, nous avons fait le choix de proposer une position, un tracé parmi ceux qui répondent le mieux à nos impératifs locaux.

La base de notre proposition est le tracé N2/S2, le tracé bleu.

Andrésy, présente en permanence dans le débat, écoute les autres. Effectivement, les réunions de proximité notamment à Achères et à Herblay, nous engagent et doivent engager la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France à compléter les études et à évoluer sur la base d'un tracé bleu qui, on le sait bien, n'est pas étudié sérieusement dans les documents du Maître d'ouvrage. Au-delà de la prise en compte des demandes parfaitement légitimes entendues lors de ces réunions, il est impératif de prévoir des connexions A104/RD308 et/ou A104/RD190 pour répondre aux besoins d'accès et de désengorgement de Poissy.

Sur le coût, faut-il en parler ? J'ai entendu, Monsieur le Président que, compte tenu de tous les arguments développés et des nouvelles études à faire par le Maître d'ouvrage, quel que soit le tracé retenu, il conviendrait de refaire un chiffrage complet. Je répète ce que j'ai dit à Pontoise : à ce niveau-là, quel que soit le coût, il faudra l'accepter, au regard des deux plus grandes priorités : la protection des populations et la protection de l'environnement.

Ma seule conclusion sera de vous engager tous ici présents, mais aussi tous ceux qui vous entourent, à vous exprimer par écrit, comme vous y engage la CPDP : par courrier postal, par fax, ou par e-mail.

A vous exprimer contre le tracé rouge qui impacte fortement les populations et qui dégrade les sites.

A faire votre choix, si vous le pouvez, sur un tracé alternatif, certainement sous réserve d'évolutions nécessaires. Et là, je vous engage, très sincèrement, très fermement, à vous exprimer pour le tracé bleu sur lequel Andrésy a pris une position de principe, non à la légère, mais après mûre réflexion.

D'ailleurs, pour quel tracé pourrions-nous nous prononcer autrement :

Le tracé violet : hors sujet.

Les tracés noir et vert : aussi dramatiques que le rouge est aberrant.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur RIBAUT.

Après ces interventions de portée très générale, j'aimerais que l'on revienne à des considérations plus locales sur lesquelles j'aimerais vous entendre. Je donnerai d'abord la parole à Mme Christiane PARAVY qui représente ici le COPRA.

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

Bonsoir à toutes et à tous. Bonsoir, Monsieur le Président de la CPDP, Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP, Monsieur DEBARLE, maître d'ouvrage, Monsieur le Maire de Carrières-sous-Poissy, Messieurs les Maires, Monsieur le Député, Mesdames, Messieurs.

Certains Carriérois, effectivement, vont découvrir le dossier dans les détails ce soir, car beaucoup n'ont rien reçu dans leur boîte à lettres, comme le disait très justement M. le Président de la CPDP, M. BERGOUGNOUX, et le maire n'a pas jugé bon d'informer les habitants, au sujet de la réunion de ce soir, par voie de tracts.

Depuis quelques jours, la CPDP a essayé d'améliorer l'information qui s'était mal réalisée par distribution des documents, en envoyant des affiches dans les mairies, affiches qui ont été placardées à travers toute la ville.

En vous voyant si nombreux ce soir, je suis extrêmement contente, car nous avons presque failli friser la catastrophe... En effet, nous nous sommes aperçus, mardi soir, que sur le site Internet de la ville de Carrières-sous-Poissy, la réunion de ce soir était annoncée à la date du mercredi 12 avril, c'est-à-dire hier. Nous avons téléphoné en mairie, hier matin, pour faire rectifier cette erreur... réjouissons-nous de pouvoir nous exprimer ce soir, si nombreux.

Un petit rappel historique :

Il y a plus de 15 ans, nous étions déjà là, dans cette même salle, pleine à craquer, à écouter les informations relatives au passage de l'autoroute, dans notre commune. C'était en juin 1991.

Étant donné les dégâts qu'allait occasionner ce projet, à travers notre commune, nous avons alors décidé de créer un comité de défense des Carriérois, nous avons alors rejoint le CO.P.R.A. qui venait de se créer, nous avons fait circuler une pétition qui a récolté un millier de signatures et, pendant 15 ans, nous avons organisé de nombreuses actions et manifestations pour lutter contre ce projet démentiel.

Les populations se sont révoltées contre ce projet qui ne tient absolument pas compte de la présence d'une urbanisation galopante, depuis une vingtaine d'années.

15 ans après, nous sommes toujours là ! C'est bien la démonstration que le tracé rouge dit « de Chanteloup » ou le tracé vert (en grande partie commun, sur Carrières, avec le tracé rouge), pose un énorme problème et qu'il est prévu à un endroit où il est impossible de le faire passer.

J'ai assisté, depuis la réunion du 8 mars à Pontoise, à plusieurs réunions publiques dites « de proximité », et à chaque fois, des salles pleines à craquer ont dit non aux tracés en zones urbanisées.

Hier encore à Herblay, toute la population s'est manifestée, dont de nombreuses associations de défense des quartiers. C'était un NON UNANIME, fortement ARGUMENTE.

Je vais maintenant vous faire une description rapide du tracé dit « de Chanteloup » à travers la commune.

(Diapositive n°1 : le tracé).

Nous voyons sur cette diapositive une vue de Carrières avec le viaduc qui passerait au-dessus de l'étang de la Galiotte et rentrerait sous terre, au niveau du chemin de Beauregard avec une bretelle d'accès permettant de rejoindre le RD190 au niveau de l'actuel parking des bus.

Ce viaduc est couvert, au-dessus de l'île de Migneaux, mais ne sera muni que d'écrans latéraux, sur la commune de Carrières, au-dessus de l'étang, et de merlons, dans le pré où se trouvent actuellement des cabanes de jardins.

800 m sont enterrés, entre le chemin de Beauregard et le RD190, non pas pour protéger les habitants et les écoles -dont certaines sont à 50 m- mais pour permettre uniquement le passage sous le RD190.

Fi des habitants ! Ces 800 m ou peut-être 700 m existaient déjà dans le dossier « Villexpress » que l'on nous a présenté en 91.

Au nord du RD190, l'autoroute est à l'air libre. Un seul merlon sera mis en place, côté Est, pour protéger tout le quartier pavillonnaire (rue Pierre de Coubertin, chemin de Pissefontaine...) qui sera à 300 m du tracé, sous les vents dominants. Les habitants de Chanteloup-les-Vignes et de Triel, eux, s'ils habitent un peu en hauteur, auront le plaisir d'avoir la vue plongeante sur l'autoroute en tranchée ouverte... Belle occupation pour le week-end !

Après la rue Louis Armand, il n'y a plus aucune protection et les ondes sonores pourront se déplacer facilement, sans aucun obstacle, et envahir l'île de la Dérivation et nos amis d'Andrésey.

M. le Maire d'Andrésey a bien fait remarquer tous les aspects négatifs de ce tracé.

Pour couronner le tout : la barrière de péage (car la Région n'a absolument pas les moyens de financer l'ouvrage) sera placée, dans la plaine, à la latitude de l'extrémité nord de l'île de la Dérivation.

Le tracé vert, quant à lui, bifurquera plein Est, en passant au-dessus du CD55 et en rasant le nord de l'île de la Dérivation, couverte de pavillons. Un écran de protection, seul, protégera les habitations : le bruit et les odeurs à portée de nez, juste au bout du jardin !

(Autres diapositives : quelques vues de Carrières).

Elles montrent que le tracé passera très près des habitations, des écoles, des 2 collèges, des lieux de sport et de détente et qu'il survolera une zone classée en ZNIEFF, Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et faunistique.

Vous voyez l'étang de la Galiotte avec l'autoroute qui viendrait d'en face, passerait au-dessus, près du collège et du stade.

Vous avez en bas le chemin de Beauregard, l'autoroute arriverait au niveau du terrain de sport et gymnase.

Là, vous avez une vue de l'île des Migneaux, nous ne sommes pas à Carrières, mais je la montre simplement pour avoir une idée de ce viaduc avec des écrans de protection. Bien sûr, c'est très joli, mais cela permettrait de faire passer le niveau sonore de 45 décibels à peu près à 60 comme nous l'entendons depuis quelque temps à toutes les réunions. Cela nous semble vraiment inadmissible.

Ici, des quartiers encore très calmes où il fait bon vivre. En face, vous avez les coteaux au-dessus de l'île des Migneaux, Poissy ; au premier plan, c'est Carrières avec le chemin de Beauregard. Ceux qui sont du quartier vont certainement reconnaître. Si le niveau sonore de 45 db devait être égal à 60 db, cela signifierait que l'intensité sonore serait multipliée par 32, ce qui n'est pas acceptable. A-t-on pensé au prix de la santé des Carriérois ? Comment va-t-on alors indemniser les habitants ? Le coût de ce projet n'en tient absolument pas compte. Ce coût est scandaleusement sous-évalué.

Voilà quelques vues du quartier Saint-Louis, toujours le chemin de Beauregard, vue à gauche. A droite, en haut, c'est le même chemin de Beauregard avec le stade sur lequel vous aviez une vue plongeante tout à l'heure. En bas, à gauche, les petits jardins et les petites maisons qui servent de lieu de détente le week-end au niveau de l'étang de la Galiotte et le Viaduc passera tout près de ces maisons au-dessus de l'étang. Je sais qu'il y a des personnes qui sont de ce quartier dans la salle.

La résidence Beaugency aura vue sur la tranchée ouverte.

Dans le quartier Saint-Louis encore, la rue Maurice Berteaux.

Là, c'est le quartier nord de Carrières avec tout à fait en haut à gauche le complexe sportif Alsace, le quartier de la rue Pierre de Coubertin, l'autoroute passera en tranchée complètement ouverte sur la gauche et la barrière de péage pratiquement à la sortie de Carrières, un petit quartier très calme face au complexe sportif près de la salle des fêtes.

J'aimerais évoquer pendant quelques instants le problème du bruit.

Au sujet du bruit, toute la commune sera « arrosée » et tous les Carriérois seront atteints. Il est faux de dire qu'à quelques centaines de mètres plus loin, nous ne serons pas importunés. Cela dépendra des conditions climatiques. Il suffit de voir pour preuve, qu'actuellement, selon le sens des vents, on entend le bruit du RD190, aux heures de pointe, à plus d'un kilomètre. A Carrières, aux heures de pointe, nous entendons le bruit de la circulation sur la route qui va de Poissy à Villennes (route du Bon Roi Louis) et pourtant, nous sommes situés à 2 km, à vol d'oiseau. Donc, il est absolument faux de nous affirmer que le bruit s'arrêtera à 300 ou 500 m, toute la région sera « arrosée » par ce bruit que l'on nous promet à 60 db. Il faut voir que c'est un bruit pendant la journée et la nuit.

Alors, assez de démagogie... Nous ne sommes pas prêts à avaler des couleuvres et à nous laisser faire passivement.

Par ailleurs, lorsque la DREIF calcule le nombre d'habitants « impactés » sur une bande de 300 m, de part et d'autre du projet, nous estimons que cela n'est pas réaliste et nous demandons que cette prise en compte des habitants soit étudiée, à nouveau, pour tenir compte de la réalité, c'est-à-dire avec recherche dans une bande beaucoup plus large, de part et d'autre du tracé.

Dans le cadre du bouclage de la Francilienne, la DREIF a demandé à un laboratoire d'effectuer des mesures de bruit, afin de caractériser l'environnement sonore dans les zones situées sur les différents tracés et de pouvoir ainsi comparer « l'environnement existant à ce qu'il deviendra, suite au passage de la A104.

Ces mesures ont été réalisées entre le 8 et le 23 juin 2005.

Ainsi, à Carrières, 3 points de mesure ont été choisis (vous pouvez voir les pages 35 et suivantes de la partie « environnement sonore » du CD-ROM).

Ces trois points sont nommés :

- PF12 qui est situé 199 rue du Parc, c'est-à-dire à côté d'EDF, à 40 m du RD190,
- PM12A qui est 224 rue Ernest Joly, à 25 m du RD190, c'est-à-dire près des 3 tours,
- PM12B qui est situé 247 avenue de l'Europe, à 15 m du RD190 (restaurant près du pont de Poissy).

Ces mesures ont donné respectivement les résultats suivants, pour les niveaux de bruit de nuit et de jour (22h-6h et 6h-22h) ou à des heures bien précises, avec ensuite, extrapolation :

- Le premier point situé près d'EDF a donné une moyenne située entre 56,7 et 63,2 décibels.
- Le deuxième point, un niveau recalé de 66 décibels.
- Et le troisième point : 69,5 décibels.

Ces niveaux sonores sont tous relativement importants, ce qui paraît normal, puisque l'on est près de l'axe routier le plus fréquenté de Carrières, le RD190.

La DREIF risque donc alors de nous démontrer qu'il n'y aura donc pas une différence significative, entre « l'existant » et le « projeté ».

Par contre, si ces mesures avaient été réalisées dans des coins beaucoup plus calmes de la commune -et il y en a !- il serait prouvé que l'arrivée de la A104 augmenterait le niveau sonore de manière terrible en créant de très fortes nuisances supplémentaires.

Aussi, le choix des différents points de mesure n'est pas du tout anodin et je compte sur le président de la CPDP, en qui nous avons toute confiance, pour que de nouveaux points de mesure soient effectués, dans des endroits à faible niveau sonore actuel. Nous nous tenons à sa disposition pour cela.

Ce qui vient d'être évoqué pour le bruit à travers notre ville est valable également pour la pollution chimique.

En effet, les sondes n'ont pas été placées là où elles devraient l'être.

En effet, le viaduc va déverser tous les gaz d'échappement sur les eaux de l'étang de la Galiotte -lieu de détente de promenade et de pêche- et c'est là que l'on doit mesurer la qualité de l'air et de l'eau, actuellement, afin de comparer la valeur des paramètres, avant et après passage de l'autoroute. Ce qui est vrai pour l'étang de la Galiotte est vrai également pour de nombreux endroits de notre commune.

Mon point suivant abordera le coût des tracés et en particulier la perte de patrimoine.

Le coût de 1,5 Md[€] du tracé rouge ne tient pas compte du fait que les habitants vont se retrouver lésés, sur le plan financier, après le passage de l'autoroute.

En effet, le voisinage immédiat d'une autoroute ne fait jamais augmenter le prix de l'immobilier, bien au contraire !

Alors, comment la DREIF envisage-t-elle de dédommager tous ces habitants situés de part et d'autre du tracé, habitants qui ont acheté leur pavillon très cher, il y a quelques années ou

quelques mois et qui souhaiteraient le revendre pour partir en Province ou dans un coin plus calme d'Île-de-France ?

Ce dédommagement n'a jamais été pris en compte. Le coût annoncé n'est donc pas réaliste. En conséquence, si ce coût était amené à doubler, par exemple, ce tracé ne serait plus « rentable » et il faudrait alors se tourner vers d'autres tracés, ou d'autres solutions.

Le nombre d'habitants pris en compte à la réunion publique de Maurecourt : M. DEBARLE, en particulier, nous a dit la chose suivante. Vous me reprendrez, Monsieur DEBARLE si je fais des erreurs :

Sur le tracé rouge : 25 000 habitants seraient impactés à 1 km.

Sur le tracé vert : 33 000 habitants seraient impactés à 1 km.

Sur les tracés violet et bleu : 15 000 habitants impactés à 1 km.

Sachant que les 2 tracés rouge et vert ont en commun les tronçons N1 et S1 qui traversent notre commune et qu'ils ne diffèrent que par les tronçons (C2 + C3) et CI, qui passent au niveau de l'île de la Dérivation, cela signifie qu'en passant du tronçon rouge C1 au tronçon vert (C2 + C3), on « gagne » 8 000 habitants. Cela paraît beaucoup.

Une expertise peut-elle être faite sur ce point ?

Le traitement de la RN184 : qu'attend-on pour traiter correctement cet axe en implantant des murs antibruits, des merlons et surtout en mettant une voie en souterrain -celle qui permettrait aux automobilistes qui vont tout droit, par exemple de Conflans à St Ouen l'Aumône, de ne pas être sans cesse arrêtés aux feux. Cela se fait dans bien d'autres villes (St-Germain, Le Vésinet...) et cela permet de fluidifier le trafic.

Une concertation vient d'avoir lieu, en janvier dernier (nous avons pu consulter le dossier en mairie de Saint-Germain), mais, d'une part, cette consultation arrive un peu tard pour tous les riverains qui ont des nuisances depuis des années le long de cette RN184 et d'autre part, les différents scénarios proposés manquent un peu d'imagination (aucun passage en souterrain pour fluidifier le trafic au niveau de plusieurs feux, par exemple) et n'apportent pas toujours les bonnes solutions. C'est bien dommage. Pourtant, c'est le traitement de cette RN184 par lequel il faudrait commencer.

J'évoquerai pour terminer quelques idées fausses à combattre.

L'autoroute ne crée jamais d'emploi. Elle ne fait que les déplacer. Il en a souvent été question dans les précédentes réunions publiques de proximité.

L'autoroute n'est pas plus sûre, en Île-de-France, que la route nationale et que la voie départementale, bien au contraire. Je crois qu'il va y avoir un point à ce sujet dans la suite de la soirée.

Il n'y a pas deux sortes de citoyens, j'aimerais insister là-dessus :

- Les « bons » qui souhaiteraient circuler sur la A104 et dont un représentant des chefs d'entreprise nous parle, depuis un mois, à chaque réunion publique.

- Les « méchants », c'est-à-dire les habitants qui vont vivre le long de l'autoroute A104.

En effet, ces personnes qui travaillent dans les entreprises, sont aussi les habitants de la région, et ils ont droit, eux aussi, à une certaine qualité de vie.

D'autre part, parmi les personnes qui se battent depuis 15 ans contre ce projet autoroutier... il y a aussi des chefs d'entreprise.

Alors, arrêtons d'opposer les bons aux méchants et de donner mauvaise conscience à tous les riverains de ce projet A104.

Ils n'en veulent pas !

(Applaudissements).

Pour terminer, j'aimerais insister sur un point qui est souvent évoqué, mais pas dans le bon sens à mon avis : c'est l'intérêt général, dont on nous parle, pour ce projet A104.

Qu'est-ce que l'intérêt général ? C'est en fait la somme des intérêts particuliers et rien d'autre.

Lorsqu'un projet dit « d'intérêt général » va détruire la qualité de vie de près de 200 000 personnes, cela ne s'appelle plus de « l'intérêt général », mais du lobbying.

Nous savons de quel lobby il s'agit, lorsqu'on nous dit qu'il va bien falloir mettre sur la A104 2 000 camions par jour pour alimenter Peugeot PSA de Poissy, alors que PSA a une voie de chemin de fer qui arrive dans son entreprise, et une voie d'eau toute proche.

(Applaudissements).

Les tracés rouge et vert, qui traversent tous les deux notre commune, ne sont certainement pas les tracés correspondant à l'intérêt général puisqu'ils lèsent toute la population de Carrières ainsi que celle des 11 autres communes. Effectivement, il y a 12 communes lésées actuellement.

Je salue, au passage, nos amis de Jouy-le-Moutier qui viennent de créer un comité CO.P.R.A. dans leur ville, le 12^{ème} comité CO.P.R.A., après la création de celui de Neuville, il y a quelques mois.

Pour terminer, je réitère, haut et fort, que le CO.P.R.A. de Carrières-sous-Poissy s'oppose à tous tracés en zone urbanisée, et en particulier aux deux tracés qui traversent la ville, le rouge et le vert.

J'invite tous les Carriérois à venir à la réunion du débat public du 28 avril prochain, à Orgeval, du 2 mai prochain à Poissy, du 3 mai à Saint-Germain-en-Laye (cf. calendrier) puis aux 4 réunions thématiques qui sont proposées, qui seront d'un très grand intérêt.

C'est la dernière ligne droite... Il faut mettre un gros coup de collier, maintenant ou jamais, pour nous faire entendre et émettre nos arguments... J'ai bien dit « nos arguments », M. le Président de la CPDP insiste à chaque réunion publique sur ce point, il faut effectivement argumenter. Nous aurons, seulement après, le droit de prendre un peu de vacances... la conscience tranquille.

Je vous remercie.

(Applaudissements).

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

Merci, Madame PARAVY. Vous avez soulevé une telle quantité de questions que cela suffirait à meubler le débat de ce soir.

Y a-t-il dans la salle des personnes qui souhaitent apporter des compléments à ce que vient de dire Mme PARAVY ?

Je vais demander peut-être d'abord ce que nous avons sur le site comme questions émanant d'habitants de Carrières.

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

Nous avons plusieurs questions qui font écho à l'exposé précédent.

La première est : *le tracé historique date de 20 ans environ et, depuis, des zones d'habitation se sont fortement développées, ce qui était possible en 1980 ne l'est peut-être plus aujourd'hui. Comment le maître d'ouvrage a-t-il intégré cet aspect s'il l'a intégré ?*

Y a-t-il une entrée et/ou une sortie sur Carrières-sous-Poissy ? Sinon, quelle est la sortie la plus proche ?

Après, il y a plusieurs questions sur les nuisances : *Quelles vont être concrètement les nuisances, pollution et bruit, pour les habitants du quartier des Coteaux à Carrières-sous-Poissy ? Quel serait l'impact sonore mesuré en décibels des tracés d'Eragny/Chanteloup, Eragny/Achères au niveau de la zone de la mairie Château d'eau ?*

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

Toutes ces questions complètent l'intervention de Mme PARAVY.

Je vais demander peut-être au Maître d'ouvrage de nous apporter quelques éclaircissements. D'abord la question du bruit tenait une grande place dans les préoccupations de Mme PARAVY. Expliquez-nous pourquoi vous avez choisi ces points de mesure et ce que cela signifie en fait dans votre approche.

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

Merci, Monsieur le Président.

Déjà, je remercie Mme PARAVY de la lecture qu'elle a eue du dossier et de la description. On verra que, sur les points de mesure, nous avons des avis qui ne sont pas tout à fait conformes, mais au moins sur la description physique de l'ensemble du tracé, effectivement, cela reflète bien ce qu'il y a dans le dossier.

Les points de mesure. Nous avons commencé à faire une mesure sur le bruit actuel qui est perçu dans la zone. Plusieurs points de mesure ont été faits. Il est vrai qu'à Carrières-sous-Poissy, nous avons fait un certain nombre de mesures autour de la route départementale 190 car celle-ci nous paraissait être effectivement très bruyante et avoir un bruit qui s'échappait sur les quartiers de la ville.

Nous avons également, puisque cela a été abordé, fait une mesure pour voir quel était le bruit sur l'île des Migneaux. Comme je l'ai dit à Maurecourt, cela a été un des points qui nous ont étonnés puisque, sur l'île des Migneaux, nous avons un bruit que nous avons trouvé plus important que ce que nous attendions.

L'utilité de ces mesures de bruit aujourd'hui est que ce sont des mesures de bruit qui sont faites de la même manière qu'après sont faits les calculs de bruit émis par le prolongement de la Francilienne, donc, on peut facilement comparer les mesures de bruit telles qu'elles sont mesurées aujourd'hui et les mesures de bruit telles qu'on les transcrit dans les plans qui sont dans le dossier et dans les plans qui vous ont été remis à l'entrée puisque vous avez,

en regard des photos-montages des tracés, les courbes de bruit, vous avez une figuration par rapport au bâti, en fonction des couleurs, cela vous donne le bruit qui est reçu par les bâtiments.

Tout le prolongement de la Francilienne a été dessiné pour que le bruit émis par le prolongement ne dépasse pas 60 décibels en tous points. Cela ne veut pas dire que le bruit est toujours égal à 60 décibels. Notamment, concernant le secteur de l'île des Migneaux, vous voyez sur les plans qui vous ont été remis que nous n'atteignons absolument pas ce bruit. Le bruit ne dépasse pas 50 décibels ; c'est dû au fait qu'au-dessus de l'île des Migneaux il s'agit d'un viaduc couvert et aucun bruit ne s'échappe de ce viaduc couvert.

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

Monsieur DEBARLE, ce que vous reproche Mme PARAVY, c'est de dire que vous avez fait des mesures à des endroits où il y a déjà beaucoup de bruit et que l'autoroute n'ajouterait pas beaucoup de bruit. La question qu'elle vous pose : dans un endroit où aujourd'hui il y a peu de bruit, que percevrait-on ?

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

Le bruit que l'on percevrait est le bruit qui est ici. Vous avez aujourd'hui, c'est vrai, du mal à comparer ce bruit avec des mesures puisqu'elles n'ont pas toutes été faites. Nous avons choisi un certain nombre d'endroits pour ces mesures. Si un tracé était retenu, des mesures de bruit beaucoup plus précises devraient être faites puisque doit être établi un état initial de l'endroit où doit être décidé le tracé.

Ceci étant, quand nous faisons les prévisions de bruit, nous voyons que l'on descend en dessous de 50 décibels dans une grande partie des quartiers de Carrières et ceci parce que le prolongement de la Francilienne, quand il n'est pas couvert, est systématiquement en déblai, ce qui piège le bruit ; en déblai, c'est-à-dire qu'il se situe en dessous du niveau du sol, pas comme sur la route départementale 190 qui est au niveau du sol ; donc, vous avez une propagation du bruit qui est nettement moindre. Quand cette mise en dessous du niveau du sol du prolongement n'était pas suffisante, nous avons prévu des merlons de terre pour protéger encore plus les habitations, tout au moins pour atténuer le bruit qui serait perçu par les habitations.

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

Peut-être une question. S'il advenait, ce que ne souhaite pas l'assistance, c'est évident, que le tracé passant par Carrières soit retenu, êtes-vous ouvert à la discussion des couvertures qui pourraient améliorer la situation ?

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

Si nous sommes là pratiquement chaque soir en réunion de proximité, c'est bien pour améliorer le projet. Donc, premièrement, pendant cette période de débat public, on va faire quelques mesures complémentaires. Hier, sur Herblay, j'ai rencontré quelqu'un qui m'a dit : « Dans mon quartier, je ne crois pas que le bruit soit égal au quartier adjacent où nous avons fait une mesure ». Donc, on va faire une autre mesure pour voir si, effectivement, notre hypothèse était bonne ou si elle s'avère infondée.

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

Pourrez-vous donner satisfaction à Mme PARAVY ?

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

Tout à fait. C'est la même chose pour Carrières-sous-Poissy. J'ai bien enregistré cette demande, donc, pas de problème pour faire des mesures complémentaires à Carrières-sous-Poissy.

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

Madame PARAVY, vous allez dialoguer avec M. DEBARLE et il va faire quelques mesures complémentaires qui, bien entendu, ne pourront pas donner des moyennes annuelles, cela va de soi, mais donneront des indications.

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

Les mesures se font sur un jour. On essaye de trouver un jour moyen, ce sont souvent les mardis et les jeudis, des conditions météorologiques qui soient conformes aux moyennes annuelles.

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

On va essayer de compléter un petit peu pour essayer de répondre à la question fondamentale : en un endroit qui est aujourd'hui calme, peu bruyant, à une certaine distance du tracé, quelle serait l'augmentation perceptible du bruit ? C'est une question importante.

M. CARLOS DA FONTE, HABITANT DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Je viens d'emménager à Carrières-sous-Poissy. J'ai emménagé le 25 février. La ville m'a plu. J'ai trouvé une maison qui me plaisait. J'ai bientôt 30 ans et je me suis dit qu'il était temps de m'installer. Je me suis renseigné le 11 novembre 2005 au service de l'urbanisme de la mairie. J'ai rencontré une personne dont je n'ai retenu que le prénom, Élisabeth. Elle est là depuis un certain temps, elle n'habite pas à Carrières-sous-Poissy où elle exerce son travail. Elle viendra plus vite avec l'autoroute à son travail. C'est bien, je suis heureux pour elle.

Maintenant, je vais vous raconter ma petite histoire. Donc, le 11 novembre 2005, je suis allé à cette belle mairie et j'ai demandé ce qui était prévu comme aménagement dans la ville de Carrières, si des travaux étaient prévus dans la zone où j'allais habiter. Je ne suis pas loin du chemin du Beauregard, près du collège des Grésillons, près du stade. Je suis dans cette zone. Cette zone m'a plu. Je demande quels sont les travaux prévus. On m'a répondu : On va faire le cœur de Carrières-sous-Poissy près du quartier des Fleurs car ce quartier doit être aménagé car, en ce moment, c'est vraiment très moche. On a un centre qui est fait de zinc, donc, des travaux vont être réalisés. Ils vont créer des rues, car il y a un peu de délinquance, pour que la police puisse intervenir plus rapidement. En ce moment, c'est un peu le no man's land dans ce coin-là, pourtant il y a pas mal de foyers, des HLM. J'étais ravi d'apprendre que l'on allait avoir un centre-ville au centre de la ville qui est malheureusement coupée par la route départementale 190.

Près de ma zone, qu'est-il prévu ? Nous avons des foyers. Il n'y a pas beaucoup de villes qui le font. J'admire ce que fait Carrières. Les foyers sont en piteux état. Les carreaux sont cassés, les gens sont obligés de fermer les carreaux avec des plaques de contreplaqué. C'est bien de rire mais, vous savez, ils vivent dans la misère. Je trouve que c'est très bien qu'enfin ils vont avoir un vrai logement.

Donc, on va détruire des immeubles pour construire un foyer digne de ce nom. C'est bien.

Pour les autres zones, il n'y a rien de spécial. J'ai dit que j'étais ravi. Le 15 février, je vais chez le notaire, je signe. On a emménagé le 25. J'avais pris quelques jours pour ranger la maison. J'avais des publicités dans ma boîte aux lettres, ces fameuses pubs que l'on jette à la poubelle. J'aime bien regarder les pubs, cela permet d'avoir des informations sur les promos, etc., mais cela peut ne pas intéresser les gens du premier rang.

(Applaudissements).

Je tiens à signaler tout d'abord à l'État et à la Commission que je ne suis sympathisant d'aucune association. Je viens d'emménager. J'habitais à Issy-les-Moulineaux. Je cherchais un endroit où vivre paisiblement. Je voulais m'éloigner du bruit. J'en avais marre du bruit de Paris. J'en avais ras-le-bol. Je suis venu à Carrières car j'ai trouvé le coin calme.

Je continue mon histoire, je suis désolé d'être long, mais c'est important. C'est vraiment personnel, j'ai perdu mon père le 27 décembre 2005 et je suis quelqu'un de franc et honnête. Je suis cadre à la FNAC. Je suis venu dans un endroit paisible pour être au calme.

Bref, je me suis installé, j'ai regardé certaines pubs et j'ai trouvé la fameuse communication faite par la Commission Particulière du Débat Public. J'ai été surpris. Qu'ai-je fait ? J'avais prévu d'aller à la Préfecture, mais finalement, je n'y suis pas allé, je vais me renseigner à la mairie. Maintenant, à la mairie, il y a des informations sur l'A104. Je suis content. Je vais voir « Mme Élisabeth » en lui disant : « J'étais venu vous voir il y a trois mois, comment se fait-il que vous ne m'avez pas parlé de l'A104 ? » « Écoutez, tout le monde le sait ». Je ne suis pas de la région, donc, j'ai du mal à connaître ce genre de problème. J'ai toujours vécu près de Paris, Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt, Villejuif, donc, je n'étais pas au courant. Alors là c'est la phrase la plus grande que je n'ai jamais entendue : « Vous savez, quand je dis aux gens qu'il va peut-être y avoir une autoroute, les agences m'appellent pour me dire : « vous êtes folle, vous devez arrêter de nous casser des ventes ».

(Applaudissements).

Ce qui m'a étonné aussi chez le notaire, c'est de voir que 15 000 m² sont partis pour l'État. C'est normal, c'est ainsi, c'est une maison de plus de deux ans. Dans cette histoire, pourquoi l'État ne m'a pas informé le 11 novembre qu'il allait y avoir une autoroute ? « Tout simplement parce que je me fais « engueuler » par les agences immobilières qui me disent que je leur casse des ventes ». J'achète à un prix, d'ici 10 ans, si jamais il y a un tracé en zone rouge, donc, coupant la ville de Carrières-sous-Poissy en quatre, c'est magnifique, un beau camembert, on va pouvoir faire des trivales poursuites. Je suis méchant, mais il y a un minimum d'information à faire aux gens.

Je vous le répète, je suis cadre, je ne suis pas un imbécile. Je suis d'origine portugaise. Je ne comprends pas pourquoi une telle information n'est pas donnée. Pourquoi ? Parce que l'on risque de se faire « engueuler » par les agences immobilières ? Écoutez, Monsieur SCHALCK, je ne comprends pas ce qui se passe.

Je voudrais dire une chose à l'État. Prendre des points de mesure près d'un axe routier, c'est sympa, mais il y a d'autres points pour lesquels vous pouvez prendre des mesures. Il y a des écoles, des collèges, des enfants, des crèches. Vous faites quoi, vous ? Je ne comprends pas. Il y a un intérêt économique, mais l'intérêt économique est-il plus important que la vie des personnes. Est-ce important de dégrader la vie des personnes ? Est-ce si important ? Si j'habitais à Issy-les-Moulineaux, je n'aurais pas de dégradations, j'ai déjà mon environnement bien pollué. Ce n'est pas en habitant 25 km plus loin que je vais avoir mon environnement moins pollué. Ce n'est pas en ayant une autoroute à 100 m de chez moi que je vais être heureux.

Mme PARAVY a parlé d'une chose, le dédommagement. Je voudrais, si la commission peut le faire, demander des points de mesure vraiment à côté des collèges et des écoles. Dans 20 ans, si vous avez le malheur de choisir ce tracé coupant une ville en quatre, ce qui est très rare, mais peut-être que cela existe, je ne suis pas de l'État, peut-être y a-t-il une ville coupée en quatre, à la fois par une nationale et par une autoroute. Vous avez vu qu'un maire a été écrasé sur une nationale. Je trouve cela bien, mais incroyable. Vous ne croyez pas que c'est bien, grâce à une nationale, on peut tuer des gens.

On me dit qu'il ne faut pas dégrader les forêts. Vous vous foutez de ma « gueule ». A quoi sert une petite forêt ? Que va-t-elle apporter la petite forêt à notre vie ? Une petite forêt près de la région parisienne, cela apporte quoi ? »

DANS LA SALLE : De l'oxygène.

M. CARLOS DA FONTE, HABITANT DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Cela apporte de l'oxygène, d'accord. Par rapport à la pollution que génère le flux automobile dans Paris, vous croyez que vous allez avoir de l'oxygène ? C'est l'arbre qui cache la forêt, il faut arrêter.

Tout cela pour vous dire que j'ai acheté une maison à un prix, et que je ne la revendrai jamais à ce prix. Pourquoi ? On m'aurait dit le 11 novembre qu'une autoroute passerait à côté de chez moi, croyez-vous que je l'aurais achetée au prix que je l'ai achetée ? 295 000 €, trouvez-vous cela normal ? C'est peut-être rien pour le premier rang, mais, moi, j'en prends pour 20 ans, merci.

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

Merci, on vous a parfaitement compris.

(Applaudissements).

Pour ce qui est de la question du bruit, le maître d'ouvrage a pris tout à fait l'engagement de faire quelques mesures complémentaires dans des endroits bien choisis pour y voir clair.

Sur la question des pollutions atmosphériques, peut-être quelques mots.

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

Même avant de faire les mesures de bruit, je prendrai contact au besoin avec Mme PARAVY pour que l'on puisse déterminer les endroits où ces mesures se feront.

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

Et avec Monsieur aussi s'il le souhaite.

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

Concernant la pollution, nous avons également fait les deux choses comme pour le bruit, nous avons mesuré la pollution aujourd'hui et nous avons évalué la qualité de l'air qu'il y aura si le prolongement de la Francilienne était décidé sur ce tracé.

Grâce, et là je sais que j'ai toujours du mal à être cru, au progrès des moteurs.

(Manifestations).

Je vous l'avais bien dit. Grâce au progrès des moteurs et des polluants, la qualité de l'air s'améliorera entre aujourd'hui et la mise en service de l'autoroute. Ceci nous permet d'avoir implanté l'autoroute telle qu'elle est aujourd'hui.

La manière dont doit se réaliser une autoroute : une autoroute doit respecter l'ensemble des lois françaises et pas uniquement le code de la voirie routière, le code de la route. L'autoroute doit également respecter le code de l'environnement et, donc, la Charte de l'Environnement doit être respectée également quand on construit une autoroute.

Une qualité de l'air est simulée. En plus, la qualité de l'air doit être mesurée juste avant la mise en service de l'autoroute et la qualité de l'air doit être mesurée ensuite après la mise en service de l'autoroute. Cela fait partie maintenant des obligations des constructeurs de routes.

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

Je vois que l'on a beaucoup de mal à vous croire. C'est un sujet que l'on approfondira dans une réunion thématique.

M. OLIVIER DEBROUCKER, HABITANT DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

J'ai deux petites questions très rapides.

La première, pourquoi dans la section nord de Carrières-sous-Poissy les merlons ne sont pas prolongés jusqu'à la sortie de Carrières-sous-Poissy ?

La deuxième, je voudrais rebondir sur l'aspect traité par M. DEBARLE concernant la diminution des émissions de pollution dans l'avenir grâce aux progrès technologiques des véhicules. Je ne suis pas un spécialiste en la matière, mais cela me semble complètement illusoire ou en tout cas très orienté dans la mesure où il est bien évident que le développement du constructeur automobile Peugeot, Citroën dans la région et l'augmentation de ses flux avec les usines étrangères, notamment en Slovaquie et en Tchéquie vont forcément augmenter le trafic de camions, donc, même si par un certain hasard les progrès technologiques faisaient que les émissions par véhicule étaient moindres, l'augmentation du trafic n'étant pas à ce jour complètement maîtrisable ferait que, in fine, on aurait forcément une augmentation de la pollution, à la fois de la pollution chimique et de la pollution sonore.

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

Pourquoi n'a-t-on pas prolongé plus les merlons ? C'est parce que les simulations que nous avons faites au niveau du bruit ne nous ont pas encouragés à prolonger plus que cela les merlons.

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

Ceci étant, on peut vous encourager.

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

Ceci étant, vous pouvez facilement nous encourager car un des problèmes de construction de cette autoroute, compte tenu qu'elle est pratiquement sur la totalité de son linéaire en dessous du niveau du sol, est qu'il y aura un certain nombre de mesures à prendre pour voir où l'on va pouvoir répartir tous les volumes de déblai qu'il faudra sortir. Pour prolonger les merlons que ce soit en longueur ou en hauteur, les souhaits de chacun pourront être exhaussés très facilement.

Concernant la diminution de la pollution, il se trouve que les normes imposées aux constructeurs sont tellement draconiennes aujourd'hui par rapport à ce qu'elles étaient avant que, malgré l'augmentation du trafic, l'on aura effectivement une amélioration de la qualité de l'air.

Sur la totalité du trafic, effectivement, aujourd'hui, les normes se sont appliquées d'abord aux véhicules particuliers. Il commence à y avoir des normes sur les camions. Ceci étant, nous avons pris pour nos simulations uniquement soit des progrès technologiques qui existent déjà aujourd'hui, soit des normes qui sont applicables aujourd'hui. Nous n'avons pas fait de paris sur les futurs progrès technologiques. Par exemple, nous n'avons pas pris en compte un taux de pourcentage de voitures hybrides dans le parc futur, nous sommes restés avec ce qui se passe aujourd'hui, simplement, nous avons considéré que les voitures qui vieillissent, au bout d'un moment, seront à la casse et seront remplacées par des véhicules qui sont moins polluants. Voilà les bases de notre étude sur la qualité de l'air.

Le bruit, émis par le prolongement de la Francilienne, n'est pas un bruit qui dépend du trafic, mais un bruit calculé comme étant le bruit maximum qui peut être émis par le prolongement de la Francilienne. On sait que le bruit maximum qui peut être émis par une route est un bruit émis quand il y a 1 000 véhicules par heure qui circulent dans un sens à une vitesse de 105 km/h et quand, parmi ces véhicules, il y a 20 % de poids lourds.

Tout cela ne sera pas le cas ni à l'ouverture du prolongement de la Francilienne, ni après.

MME NATHALIE THOMAS, HABITANTE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Je viens de prendre connaissance aujourd'hui du tracé rouge et du tracé vert. Le souci est que j'ai signé une promesse de vente que je vais être obligée d'annuler car j'ai vraiment peur. Je vois où passent ce tracé rouge et ce tracé vert ; cela va passer carrément à côté de chez moi. C'est un appartement qui me coûte très cher, je ne pourrai jamais le revendre au prix que je l'ai acheté, donc, je vais être obligée d'annuler cette vente. Merci.

M. LUC LEVASSEUR, HABITANT DE POISSY :

Pour M. DEBARLE, rappelez-vous qu'en 1991 on avait déjà ce tracé d'autoroute correspondant à peu près au tracé rouge et qu'à l'époque on nous a dit : « Ne vous inquiétez pas, en 2005, les voitures ne pollueront plus et les camions non plus. » Il faut quand même constater que ce n'est pas tout à fait le cas.

Je ne pense pas que vous puissiez nous dire aujourd'hui la même chose, que, quand l'autoroute sera construite, cela ne polluera plus. Il me paraît difficile d'annoncer cela aujourd'hui.

Par ailleurs, je n'ai pas les chiffres car je n'avais pas prévu de venir avec tous les éléments, mais si vous regardez les normes concernant les seuils acceptables d'un certain nombre de produits chimiques qui circulent dans l'atmosphère et de tous les polluants, ces normes-là, depuis 20 ans, ont quand même fortement baissé. Je ne pense pas qu'au fur et à mesure de l'avancement des progrès techniques et de la meilleure connaissance de la santé ces normes descendent moins vite, mais elles vont devenir un petit peu plus sévères dans les années à venir.

Donc, je pense que votre argumentation qui consiste à dire « on a prévu large et cela ne polluera plus quand l'autoroute sera construite » ne tient pas.

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

Monsieur DEBARLE entre 2000 et 2005, que s'est-il passé ou sur une période un peu plus longue si vous voulez ?

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

Vous avez ici les résultats de qualité de l'air sur les dix dernières années où l'on voit une diminution d'un certain nombre de polluants, que ce soit le benzène, les oxydes d'azote, les particules de 10 microns, particules fines, et les particules de 2,5 ; donc, des baisses. Par contre, on n'a pas de baisses sur le dioxyde d'azote.

Ceci provient de l'évolution des normes. Les normes ont évolué effectivement depuis un certain temps et elles sont nettement plus sévères aujourd'hui.

Vous voyez ici sur le graphique, pour un certain nombre de polluants, ce qui était autorisé par exemple en 1992 et ce qui est autorisé aujourd'hui en 2005 ou ce qu'il est déjà décidé d'autoriser en 2009.

Ce sont à la fois les normes des constructeurs. Vous avez également des progrès sur les carburants. Le Super a disparu des stations services faisant ainsi disparaître le plomb. Également le soufre a disparu des carburants et la teneur en benzène dans les carburants vient d'être très nettement réduite.

Ces normes n'ont pas d'effets immédiats car, effectivement, il faut un certain temps pour renouveler un parc automobile. Il faut en gros 24 ans pour que le parc soit totalement renouvelé. Il y aura en 2010 seulement 40 % des véhicules qui correspondent aux normes d'aujourd'hui, mais on arrivera à avoir 90 % du parc renouvelé en 2020. On voit une forte baisse mais, dans le temps, les courbes mettent un certain temps à suivre l'évolution de ces normes.

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

La pollution atmosphérique est vraiment un problème majeur. On a des échos sur le site.

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

Je ne sais pas si Mme CHIVET veut prendre la parole ou si je lis sa question.

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

Voulez-vous prendre un micro ? (Non). On va lire votre question.

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

Quel sera l'impact sur la santé des riverains ? Même si le niveau sonore est acceptable suite à des aménagements, les polluants atmosphériques franchiront ces barrières. En fait, existe-t-il des protections contre les polluants atmosphériques ?

DANS LA SALLE : Des masques à gaz !!!

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

Aujourd'hui, en France, il n'existe pas de protections, c'est-à-dire de traitement des gaz d'échappement. Cela existe dans certains pays, notamment au Japon et en Norvège mais, en France, il n'existe pas de protections.

Aujourd'hui, quand il y a des protections, il s'agit de la dilution, c'est-à-dire qu'à la sortie de certains tunnels, en même temps que l'on évacue les gaz de l'intérieur du tunnel, on rajoute de l'air frais et on expulse tout en grand volume dilué et à plus forte vitesse.

Aujourd'hui, il faut tout d'abord se préoccuper de la pollution qui est émise et de l'endroit également où elle est émise. Elle se disperse selon les conditions météorologiques. C'est l'étude de qualité de l'air qui nous donne l'estimation de ce qui se passera en 2020 sur le prolongement de la Francilienne.

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

Pouvez-vous nous dire quelques mots ? Ce sont des questions que l'on va approfondir dans la réunion thématique.

UNE INTERVENANTE :

Si la seule protection que l'on ait est la dilution du polluant, c'est quand même incroyable, on va être à côté, le polluant va être dilué, mais il sera quand même là, on va être malade, nos enfants vont être malades. Ils proposent beaucoup dans la salle les masques à gaz, c'est pratique.

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

Sur cette concentration, il y a ce que l'on appelle des objectifs de qualité de l'air qui sont fixés au niveau européen et qui, normalement, sont fixés en considérant que, lorsque l'air a atteint cet objectif de qualité, il n'est pas nuisible à la santé. C'est ce qui est fixé aujourd'hui au niveau européen. Donc, c'est par rapport à ce seuil d'objectifs de la qualité de l'air que nous nous plaçons quand nous disons qu'à proximité du prolongement de la Francilienne il n'y a pas de risque pour la santé.

Dans les calculs que nous avons faits, il y a un endroit où nous sommes excessivement limite, qui est à la sortie de la tranchée couverte du côté du stade, du côté de Beauregard. Nous savons que notre projet doit être amélioré dans ce secteur si des études fines nous confirment que l'on est proche du niveau de l'objectif de qualité. Même si l'on en est proche, on aura intérêt quand même à améliorer notre projet car, ce que l'on voit ces derniers temps, c'est que ce type d'objectifs de qualité a plutôt tendance à baisser régulièrement au fur et à mesure que les connaissances médicales progressent.

UN INTERVENANT :

Je voulais demander à M. DEBARLE s'il avait l'intention de venir s'installer à Carrières-sous-Poissy une fois que l'autoroute sera installée puisque ce sera très facile de vivre ici.

(Applaudissements).

Je ne vois pas pourquoi vous ne viendriez pas avec nous.

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

Il y a une chose dont je suis intimement persuadé, c'est que l'endroit où j'habite aujourd'hui, - j'habite Paris- l'air que je respire aujourd'hui est certainement de plus mauvaise qualité que l'air qui sera respiré à Carrières-sous-Poissy au moment du prolongement de la Francilienne. Je peux me tromper, mais c'est ce que je pense.

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

Disons, Monsieur DEBARLE, s'il advenait que la Francilienne passe par Carrières-sous-Poissy.

M. PHILIPPE BARRON, CONSEILLER MUNICIPAL A CARRIERES-SOUS-POISSY :

Je voulais réagir sur les mesures de pollution qui ont été réalisées sur le périmètre de Carrières-sous-Poissy pour dire que les mesures n'ont pas concerné le benzène puisque les sondes qui ont été installées sur Carrières, en tout cas au vu des résultats qui sont publiés dans le CD-Rom, ne font état d'aucune mesure pour le benzène et que, pour la plupart, pour les sondes qui concernent Carrières et pour le NO₂, c'est-à-dire le dioxyde d'azote, qui est un produit extrêmement polluant, nous avons des seuils qui sont déjà très élevés.

Pour la petite histoire, il faut quand même signaler qu'un capteur avait été installé près de l'école Bretagne et, sur le rapport, on voit « disparu », donc, je suppose que le capteur a été volé par quelqu'un, il n'a pas été remplacé et, sur le tableau, on met « disparu » tout simplement. C'est quand même quelque chose.

Je voudrais prolonger avec une information concernant les mesures de bruit. Quand on regarde bien le rapport et notamment quand on lit bien les éléments du CD-Rom, on constate que les mesures réalisées sur les trois points de contrôle à Carrières, on l'a souligné tout à l'heure, sur la RD190, montrent des niveaux de bruit très importants qui peuvent dépasser les 70 décibels très souvent. Je ne sais pas comment sont calculées les moyennes, peut-être que l'on intègre les périodes de nuit, mais en tout état de cause je tiens à la disposition de tous ceux qui veulent les voir les tableaux que j'ai édités et très souvent les niveaux dépassent les 70 décibels. Cela n'empêche pas sur le tableau que vous avez remis à l'entrée, sur les grandes feuilles, sur la simulation de bruit, de rester sagement en dessous des 60 décibels dans les simulations que vous faites, c'est-à-dire que vous êtes en train de nous promettre que, bien entendu, le bruit diminuera avec l'arrivée de l'autoroute.

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

Non.

M. PHILIPPE BARRON, CONSEILLER MUNICIPAL A CARRIERES-SOUS-POISSY :

En tout cas, c'est ainsi qu'on le comprend quand on lit les éléments du CD-Rom.

Une dernière remarque sur la conduite des débats à Carrières-sous-Poissy. Je voulais simplement signaler qu'aucune discussion pratiquement n'a eu lieu sur le thème de l'A104 préalablement à cette réunion. La ville de Carrières-sous-Poissy se réclame d'une certaine citoyenneté, nous sommes soi-disant une ville citoyenne, nous avons des forums de quartier qui ne se sont pas prononcés et, à ma connaissance, qu'il n'est pas question de réunir sur cette question de l'autoroute, je trouve cela parfaitement scandaleux.

Je voulais ajouter qu'en tant qu'élu, je n'ai participé à aucun débat au sein du conseil municipal et dans aucune commission, y compris la commission environnement. La commission environnement à Carrières-sous-Poissy ne se préoccupe pas de l'autoroute A104. C'est parfaitement scandaleux.

Je ne veux même pas signaler le fait que l'on organise évidemment cette réunion en pleine période de vacances scolaires, vous me direz qu'il faut bien occuper le terrain pendant 15 jours et que, finalement, le débat n'a été annoncé que par des petites affiches format A3 qui sont présentes simplement dans les panneaux administratifs, tout à fait assez absents des quartiers menacés du centre de Carrières, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de panneaux

d'information en plein cœur des quartiers qui sont situés à moins de 500 m du passage de l'autoroute, et c'est lamentable.

(Applaudissements).

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

Monsieur DEBARLE, vous avez perdu des capteurs, que se passe-t-il ?

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

Effectivement, sur les mesures de pollution, nous avons posé 200 points de mesure, 150 pour mesurer le dioxyde d'azote, 50 pour calculer le benzène. Un certain nombre de ces tubes, de mémoire, je crois qu'il y en a quatre, ont disparu. Les tubes sont posés pendant deux périodes de deux semaines pour faire une cartographie et comparer l'ensemble des points et faire une carte de la pollution ; cette carte doit prendre en compte les éléments météorologiques. Quand un capteur disparaît, malheureusement, sauf à venir pour le remplacer juste au moment où il disparaît, on ne peut pas revenir le remettre plus tard car les autres vont fonctionner pendant la période de mesure. Voilà pourquoi, quand on avait un capteur qui avait disparu, dans les tableaux, effectivement, on indique que celui-ci avait disparu, on ne l'a pas retrouvé au bout de deux semaines.

Concernant le bruit, le bruit que nous marquons, le but est de voir quel est le bruit qui pourrait être apporté par le prolongement de la Francilienne. Nous n'avons jamais dit que la Francilienne était un aspirateur à bruit, c'est certainement faux, mais le but était de comparer par rapport au bruit ambiant que l'on peut soit mesurer, soit que l'on a pu estimer, savoir si la Francilienne apportait du bruit ou pas. Effectivement, quand on mesure dans un endroit par exemple un bruit de 71 décibels, quand on rajoute à 71 décibels un bruit de 60 décibels, cela reste un bruit de 71 décibels, le bruit faible ne s'ajoute pas au bruit fort.

Concernant les tableaux de bruit, effectivement, les tableaux de bruit sont dans le dossier. Ils vous étaient remis dans les documents. Vous avez des petits schémas avec la photo du lieu du point de mesure et, en dessous, vous avez deux lignes avec un certain nombre de chiffres.

La première, la ligne du haut, vous avez un sigle un petit peu barbare qui est expliqué dans le dossier, mais sur les planches qui vous sont remises, c'est 6h/22h, cela veut dire que l'on va se préoccuper du bruit que nous avons mesuré entre 6 heures et 22 heures.

La ligne d'en dessous, vous avez 22h/6h, c'est le bruit qui a pu être mesuré pendant la nuit de 22 heures à 6 heures.

Après, vous avez une première colonne avec marqué LEQ, c'est le bruit moyen qui a été perçu pendant la période.

Après, vous avez un certain nombre de colonnes, la dernière est L1, c'est le bruit maximum qui a été enregistré pendant 1 % du temps de la mesure. C'est là où vous avez les bruits les plus forts. Vous avez par exemple un véhicule très bruyant qui passe, cela fait monter les mesures à ce niveau-là.

Ensuite, vous avez le bruit qui dépasse une mesure pendant 10 % du temps et, ensuite, le bruit pendant 50 % du temps et le bruit supérieur à 95 % du temps, c'est-à-dire que le chiffre dans la colonne L95 correspond au bruit minimum perçu sur la zone.

M. PHILIPPE BARRON, CONSEILLER MUNICIPAL A CARRIERES-SOUS-POISSY :

J'ai l'impression que l'on pourrait comprendre qu'il y avait 200 capteurs à Carrières-sous-Poissy, alors qu'il n'y en avait que quatre.

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

Il y avait 200 capteurs sur l'ensemble de la zone d'étude.

M. ROUSSET, HABITANT D'ACHERES :

J'ai déjà assisté à une première séance, mais j'ai deux questions à vous poser et deux observations que je me suis faites suite au plan que vous nous avez remis.

Premièrement, vous nous dites que c'est d'intérêt général, c'est pour que tout le monde puisse en profiter, mais aussi d'intérêt local. Le problème que je me pose est de savoir où sont les points d'accès à ce prolongement d'autoroute pour nous qui sommes des riverains, je ne les vois pas, peut-être que je ne vois pas assez clair.

Deuxièmement, vous nous avez dit à la précédente réunion qu'il fallait absolument un point de Francilienne qui soit aux environs de 25 km de Paris. Je me pose la question suivante : Pourquoi il faut que ce soit par chez nous dans une zone très urbanisée alors que la Francilienne, si je ne me trompe pas, passe par exemple à la Croix Verte et aux alentours de Roissy, c'est-à-dire l'aérodrome, cela ne me semble pas être à 25 km de Paris ? Si c'est pour le transport international, je me pose des questions. C'est une chose, vous me répondrez.

Maintenant, j'ai deux observations à vous faire.

Sur la partie plaine d'Achères, je ne reviendrai pas sur tout ce qu'a développé le Maire d'Achères, zones PPRI inondables, donc, je parle principalement de la zone C3, le diagramme vert qui passe en plein milieu de la Seine. Vous en enterrez un morceau, c'est gentil car, en effet, c'est en bordure de la ville et les riverains en prendraient plein les oreilles, mais je ne vois pas pourquoi vous avez arrêté le tronçon à 1,9 km car, à la sortie, vous avez encore des milliers d'habitants qui y habitent et qui auront au minimum 60 db dans les oreilles. Vous m'excuserez, mais pourquoi ne l'avez-vous pas prolongé jusqu'au pont ?

Maintenant, j'ai une autre observation à faire. Je reprends ce que M. CARDO a évoqué tout à l'heure que, peut-être, le tracé bleu serait le meilleur. Quand je prends juste la partie de S2, c'est-à-dire la zone la plus proche d'Achères entre la voie ferrée, le nœud ferroviaire et Achères, ce que l'on appelle le quartier du Mont-Souris à Achères, je me souviens, car je connais bien cette forêt, qu'il y a un gazoduc, une magnifique allée est tracée dans la forêt, comme par hasard, ce tronçon-là est très proche. Cela me paraît déjà curieux car un gazoduc, c'est une belle canalisation, il y a une belle allée verte, déboisée, avec des piquets jaunes pour bien la repérer.

Un autre aspect du problème me gêne. Je me souviens, il y a quelques années, nous avons subi une enquête publique comme là en ce moment car, juste en lisière de la forêt, il y a une zone que nous avons donnée à une compagnie pour capter de l'eau et on voulait refaire un forage, mais il fallait qu'à 100 m on enlève nos cuves à mazout car on avait bien sûr du chauffage, il fallait ne plus utiliser de produits, de détergents, tous les produits que l'on peut utiliser pour le jardinage, etc., et il fallait même déterrer éventuellement si l'on avait mis son petit chat dans le jardin et cela à plus de 100 m. L'enquête a eu lieu, on a fait des puits qui ont été creusés. Vous, vous n'êtes pas à 100 m du puits, vous êtes à moins.

C'est très bien, c'est un tronçon souterrain : parfait, pas de nuisance, mais comment pouvez-vous concilier le gazoduc, les puits de forage et je vous signale que l'eau est à 30 m seulement de profondeur, ce n'est pas très fort, sans qu'il n'y ait aucune nuisance de votre construction sur la zone de captage d'eau potable ?

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

Monsieur DEBARLE, quelques éléments de réponse.

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

Concernant les points d'accès et les échangeurs, sur les plans qui sont sur les planches qui vous sont remises, figurent ces échangeurs.

Concernant Carrières-sous-Poissy, il y a un point d'accès à partir de la route départementale 190, il a été signalé tout à l'heure, et il y a également un échangeur au nord de la commune de Carrières-sous-Poissy, en limite d'Andrésey et de Chanteloup avec la RD22 et, au sud, le point d'échange avec la route départementale 190.

Concernant Achères, effectivement, le contournement d'Achères, compte tenu de la proximité des habitants, a été prévu en tranchée couverte qui remonte pour passer au niveau du pont ou à proximité du pont, évoqué tout à l'heure, à l'initiative du Conseil Général. Pour sortir de la tranchée couverte et passer au niveau du pont, effectivement, nous passons au-dessus du niveau du sol.

Ce qui me permet de répondre, tout à l'heure, on nous avait dit qu'il y avait une différence importante de population entre le tracé vert et le tracé rouge, ce sont effectivement les passages dans Conflans et dans Achères qui donnent la différence de population puisque ces zones sont plus denses que les zones de Maurecourt, Andrésey et Chanteloup, ces chiffres ayant été faits dans une bande non pas de 300 m, mais de 500 m de chaque côté de l'autoroute.

M. ROUSSET, HABITANT D'ACHERES :

Excusez-moi, Monsieur DEBARLE, vous me dites qu'il y a une partie de tranchée, je suis bien d'accord avec vous, elle fait 1,9 km. Très concrètement, je voudrais que vous répondiez pourquoi vous ne l'avez pas faite de 2,5 km, c'est-à-dire pour éloigner encore de 500 m pour que les gens n'aient pas 60 db dans les oreilles ?

Pourquoi vous n'avez pas été jusqu'au pont ? Peut-être passer en tranchée sous la Seine, je n'en sais rien, mais pourquoi pas ? En zone urbanisée, il me semble que ce soit normal de tout enterrer de manière que l'on n'ait pas de nuisance. Je ne vois pas pourquoi une partie de la population sera protégée et pas l'autre. Je ne vais pas vous répéter tout ce que les gens de Carrières-sous-Poissy viennent de vous dire, les nuisances, la dévaluation de l'immobilier, etc., je ne vais pas tout répéter, ce n'est pas utile. Ce sont toujours les mêmes problèmes mais, s'il vous plaît, soyez quand même concret, ne faites pas du mégotage, tant pis si cela coûte cher. Il fallait le faire il y a 20 ans, il n'y avait pas d'urbanisation. Maintenant, il y a de l'urbanisation. Ou faites cela et faites-le bien, c'est-à-dire que vous enterrez tout et vous empêchez toutes les nuisances, ou alors vous faites ailleurs.

(Applaudissements).

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

A l'endroit où l'on est au-dessus du niveau du sol, nous ne dépassons pas les 60 décibels, donc, ceci explique pourquoi cela a été fait. Je ne dis pas que c'est la meilleure des solutions, je vous explique pourquoi, lors de la confection du dossier, c'est ce que nous avons fait. Ce sont des choses qui peuvent être changées, qui peuvent s'améliorer.

Par contre, si l'on reste en dessous du niveau du sol, cela implique effectivement à ce moment-là de franchir la Seine en tunnel pour ressortir dans la plaine de Chanteloup. Pourquoi pas, je suis d'accord avec vous.

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

Pourquoi pas ?

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

Si nous avons enfoui également le contournement d'Achères, c'est pour permettre aux habitants de la ville d'Achères de pouvoir reconquérir les berges, donc, avoir de meilleures liaisons entre les berges de Seine et la ville d'Achères. Donc, voilà pourquoi cela a été fait ainsi.

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

On vous a posé également une question sur les captages d'eau potable, sur le gazoduc, etc.

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

Pour les études de tracés, tous ces grands ouvrages sont repérés, sont connus. Bien sûr, les captages d'eau en font partie et on parlera certainement à un moment du viaduc justement de l'île des Migneaux. A cet endroit, il n'était pas possible de passer en souterrain, à cause de la zone de captage, nous étions trop près. Ce n'est pas le cas en forêt de Saint-Germain.

Par contre, je note la différence de traitement sur ce qui a été dit à cette personne et ce que l'on fait. Là-dessus, je suis un peu étonné que l'on ait donné de telles choses.

M. ROUSSET, HABITANT D'ACHERES :

Je vous rappelle, Monsieur, que c'était une enquête publique justement pour ces captages, donc, ce n'est pas quelque chose de totalement ignoré de la Préfecture ou de la Sous-Préfecture puisque nous avons déjà eu des réunions publiques dans la mairie, c'est donc quelque chose qui n'est pas du tout anonyme et cela concernait tout un quartier. Je ne parle que des 100 m, je ne parle pas de la deuxième zone. C'est un problème qui est très sérieux car votre autoroute est à moins de 100 m de ces zones de captage. Donc, je vous demande de vraiment vous renseigner car ce n'est pas quelque chose au hasard. Je ne vois pas pourquoi il y aurait deux mesures.

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

On a bien compris. On ne va pas éclaircir cela instantanément.

M. DANIEL BLERVAC, ANCIEN MAIRE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Maire pendant 18 ans, je suis un peu étonné que l'on dise n'avoir jamais parlé du tracé autoroutier. Cela m'étonne d'entendre certaines paroles. Me concernant, j'ai toujours été et je persiste à être pour le raccordement de l'A104.

(Manifestations).

Je suis pour et peu importe les huées, cela m'est égal. Vous n'êtes pas de Carrières, donc, vous ne pouvez pas juger. Je ne mettrai pas de polémique, Monsieur le Président, dans votre assemblée. Simplement, j'ai entendu que les gens qui ont acheté ne se prémunissent pas de renseignements complémentaires auprès des services techniques de la ville qui sont informés. L'autoroute ne date pas de 20 ans, Madame, mais de 40 ans, puisque c'est le schéma directeur de Paul LOUVRIER qui date de 1966.

Je voudrais aussi que soit pris en compte si c'était possible le barreau qui rejoindrait l'autoroute A13 à l'A10 ou l'A12, qui avait été initialement prévu dans le schéma directeur et qui a été supprimé par Mme Ségolène ROYAL car je pense que c'était une bonne solution que de faire finalement le bouclage de la Francilienne.

Merci de m'avoir écouté.

M. BERNARD BARTHE, HABITANT DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

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

J'habite Carrières-sous-Poissy depuis 1993, donc, permettez-moi de prendre la parole.

Vouloir imposer aujourd'hui une autoroute en zone urbanisée, une autoroute de trop, est un crime.

Le vrai débat, ce n'est pas celui du choix entre le tracé rouge, violet, bleu, vert ou noir, et surtout pas le tracé dit « historique ». Ce n'est pas une question de couleur. En réalité ce n'est pas le tracé qui est historique, mais c'est notre débat de ce soir qui l'est. Pourquoi ?

Parce que la vraie question, c'est celle de l'autoroute ou pas d'autoroute au-delà des questions techniques justifiées et de l'argumentation. Comme l'a très bien exprimé Madame Corinne LEPAGE le 8 mars à Pontoise. Il nous serait agréable, Monsieur le président, que cette problématique soit expressément mentionnée dans le rapport de la Commission Nationale du Débat Public.

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

Vous pouvez compter sur moi et on va y venir tout à l'heure de façon plus approfondie, mais terminez votre intervention, Monsieur.

M. BERNARD BARTHE, HABITANT DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Je vous en remercie.

La vraie question, c'est celle de la justification du projet que l'on veut nous imposer à tout prix. Or, à ce jour, il n'y a rien, vraiment rien de majeur qui puisse justifier le sacrifice des riverains. Ce qui est grave, c'est que ce projet est loin de faire l'unanimité, ni parmi les politiques, ni parmi les experts.

La vraie question, c'est celle de la définition de l'intérêt général auquel nous sommes viscéralement attachés, moi le premier.

Qu'est-ce que l'intérêt général ? On l'a bien vu ce soir dans plusieurs interventions.

L'intérêt général ce n'est pas « moi et ma commune », « moi et le développement économique de ma commune », comme pourraient le penser certains maires de villes voisines aux ambitions démesurées.

Mais 200 000 personnes, 200 000 riverains, 200 000 sacrifiés, n'est-ce pas là l'intérêt général ?

Pas un seul mot de la part de certains élus sur l'outrage à nos enfants, nos familles, pas un mot sur notre santé, sur la pollution de toutes les communes concernées.

Le débat de ce soir, c'est celui du bon sens qui animait déjà trois premiers ministres et qui anime toujours certains élus comme monsieur le Maire de Conflans-Sainte-Honorine et d'autres personnalités et d'autres anonymes, il y en a beaucoup ce soir.

Et Carrières-sous-Poissy dans tout cela ?

Une usine AZALYS de retraitement des déchets non loin, une usine de retraitement des eaux à notre porte, demain une autoroute. De quel cauchemar parlons-nous concrètement ?

- De 150 000 véhicules par jour,
- D'un viaduc gigantesque au-dessus de l'étang de la Galiotte,
- D'un tracé à proximité de nombreuses zones pavillonnaires sacrifiées n'épargnant personne, ni le quartier Kaufman, ni le quartier Saint-Louis, ni le quartier situé au nord de la Route départementale 190, ni les écoles directement exposées en première ligne.
- Sans parler des nuisances ultimes pendant les travaux, des années de travaux, nous n'en avons pas encore parlé.

Pourquoi tant d'acharnement sur notre commune ?

Parce que Carrières-Sous-Poissy n'a semble-t-il aucun intérêt géostratégique. Autrement dit, on projette de faire passer l'autoroute chez ceux qui, à votre sens, n'ont pas les moyens de se défendre.

Mais détrompez-vous ! L'expérience d'une actualité brûlante prouve qu'il ne faut pas sous-estimer ses interlocuteurs.

Les temps ont changé. La sociologie de la société française a changé.

Vous avez fait construire des zones pavillonnaires où des gens ne demandent qu'à vivre paisiblement, et maintenant vous voulez faire passer une autoroute en plein milieu. Carrières-sous-Poissy coupée en quatre, Carrières-sous-Poissy crucifiée, c'est méprisant et irresponsable.

Les solutions archaïques autoritaires n'ont plus de chance lorsque, dans une démocratie, la force de l'évidence a valeur de symbole.

Monsieur le Maire, lors d'une réunion publique, salle Robert, je vous ai interrogé sur les garanties des Carriérois, en matière de protection phonique notamment, si malheureusement l'autoroute voyait le jour, -j'espère, M. DEBARLE, lorsque vous nous dites « voilà comment cela va se passer », nous espérons qu'il ne s'agit pas d'un lapsus- cela se ferait-il dans les mêmes conditions techniques que la partie d'autoroute enterrée sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye ? Vous m'avez répondu, Monsieur le Maire : « Je ne m'appelle pas M. PERICARD ». Voilà tout est dit. Tout est question de rapport de force.

En vérité, Monsieur le Maire, livrer Carrières-sous-Poissy à la sauvagerie d'une autoroute de trop venant saigner notre commune en son sein, est un crime.

Vous n'êtes pas au bout de vos surprises. Même si cela pourrait faire sourire certains ce soir, ce dossier peut déboucher sur une crise majeure.

Mesdames et Messieurs les décideurs souvenez-vous de cette phrase au moment de choisir :

« SACRIFIER CONSCIEMMENT LA SANTE DE 200 000 PERSONNES POUR UNE AUTOROUTE DE TROP EN ZONE URBANISEE EST UN CRIME ».

Nous sommes bien déterminés à utiliser toutes les prérogatives qui sont les nôtres, mais nous n'en sommes pas encore là puisque l'on nous dit que rien n'est décidé, puisque l'on nous dit que tout est encore possible, puisque l'on nous dit qu'il n'y a aucune fatalité.

Alors, j'ai l'intuition, l'intime conviction que l'intelligence va gagner.

C'est clair : VOTRE AUTOROUTE NOUS N'EN VOULONS PAS !

MME MATUS, HABITANTE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Il y a quand même des Carriérois dans la salle.

J'ai cru comprendre que ce que l'on nous annonçait comme pollution atmosphérique, c'était pour des véhicules qui circulaient à 105 km, mais il y a une barrière de péage à proximité de Carrières et j'aurais voulu savoir justement quelle pollution il y a auprès des barrières de péage. Je pense qu'elle est supérieure à ce que l'on nous a annoncé tout à l'heure.

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

Monsieur DEBARLE, d'abord, y aura-t-il péage ? Ce n'est pas évident.

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

Effectivement, Monsieur le Président, ce n'est pas évident qu'il y ait un péage. Il y a trois modes de financement qui sont soumis au débat. Deux sont déjà bien connus, c'est l'appel au crédit budgétaire, c'est le mode le plus courant de construction des routes nationales ; dans ce cas-là, c'est par le biais des impôts que les contribuables financent la construction des routes. Le deuxième mode est la concession : donc, un péage est perçu sur l'usager, c'est l'usager qui finance. Le troisième mode est le contrat de partenariat public/privé où c'est une entreprise privée qui construit et qui exploite l'autoroute, et l'État ou les collectivités versent une sorte de loyer aux partenaires privés.

Aucun mode de financement n'est arrêté aujourd'hui.

Après, s'il y a un péage, si l'on parle tout de suite des effets du péage sur le trafic, nous avons regardé ce que donnait un péage en fonction du trafic. S'il y a un péage à hauteur de 2 € sur la totalité du parcours, 15 % d'automobilistes n'utiliseront pas le prolongement de la Francilienne. S'il y a un péage à hauteur de 8 € -c'est-à-dire un péage équivalent à celui sur l'autoroute A14- un automobiliste sur deux n'utilisera pas la Francilienne.

MME MATUS, HABITANTE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Ce n'est pas du tout la question posée.

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

Attendez, on y vient à la question.

MME MATUS, HABITANTE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Autant y répondre directement.

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

Non, Madame, vous avez dit qu'il va y avoir un péage, on n'en sait rien.

MME MATUS, HABITANTE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Je le vois sur le plan, c'est tout.

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

Concernant le péage, s'il y a un péage, on n'est pas sûr aujourd'hui qu'au moment de la mise en service du péage il y aura des barrières de péage car les progrès technologiques permettront peut-être de percevoir des péages sans arrêter les gens aux barrières de péage.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

Vous dites dans votre dossier financier page 11 qu'il y a trois modes de péage : un péage fermé, un péage ouvert et un péage pleine voie celui dont vous parlez, et il est explicite dans votre dossier que ce péage pleine voie n'est pas réalisable. Pouvez-vous revenir là-dessus ? On va pouvoir en discuter.

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

Je vais quand même finir de répondre à la question de Madame. Il est clair qu'au niveau d'une barrière de péage où il y a arrêt des véhicules et redémarrage des véhicules, la pollution est plus importante que dans le cas où l'on a une avancée des véhicules directe.

Ceci étant, je maintiens quand même qu'en fonction des avancées technologiques, il y aura des barrières de péage ou pas de barrières de péage. Quand je parle d'avancées technologiques, l'ensemble des poids lourds en Allemagne payent un péage sur les autoroutes et, pour autant, vous ne voyez pas de barrières de péage. Simplement, les poids lourds ont des puces et sont repérés, cela permet d'avoir une perception du péage.

Concernant la phrase que vous dites où dans le dossier il serait marqué que les barrières pleine voie sont inenvisageables...

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

...Vous pouvez mettre les annexes financières page 11. C'est écrit noir sur blanc. C'est expliqué par le fait que, pour avoir ce type de barrières, il faut que les voitures passent, il faut un badge. Les contrevenants sont filmés et une amende leur est envoyée. Cette solution est impossible actuellement puisque nous avons la CNIL en France, la Commission Nationale Informatique et Liberté, et que le fichier des cartes grises n'est pas transmissible à une société privée. C'est écrit noir sur blanc page 11 de votre dossier, Monsieur. C'est vous qui l'écrivez, Monsieur. C'est Paul Hastings, le cabinet que vous avez engagé pour cela, qui l'écrit. Si vous voulez passer cette page-là, c'est avec grand plaisir, il n'y a aucun problème.

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

Ce que vous dites n'est pas tout à fait la même chose que la barrière de péage en pleine voie qui n'est pas envisageable. Sur le nombre de pages du dossier, je ne savais pas si vous parliez géographiquement ou autre.

Concernant la perception de péage, aujourd'hui, il n'y a pas de loi qui autorise les concessionnaires d'autoroutes à avoir accès aux fichiers des cartes grises, donc, ce n'est pas possible au niveau législatif. C'est également dit.

Par contre, si un jour une loi donne accès comme cela se fait dans d'autres pays aux fichiers des cartes grises, c'est tout à fait possible. Ce sont quand même des procédures qui sont en vigueur dans un grand nombre de pays, y compris européens.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

Je ne sais pas, j'imagine que votre dossier est bien bouclé. Dans votre dossier, il est exclu ce système de péage pleine voie comme le péage fermé.

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

A ce jour.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

Qu'est-ce qui permettrait de dire que la CNIL pourrait être remise en cause ?

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

Une nouvelle loi.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

D'accord.

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

J'avais des interventions qui attendaient.

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

Je vous signale que l'installation des radars automatiques a nécessité des modifications réglementaires.

M. MICHEL THOUZEAU, CONSEILLER MUNICIPAL DE CARRIERES-SOUS-POISSY:

Je suis conseiller municipal depuis 23 ans et maire de 1977 à 1983. Je dis cela par rapport à celui qui parle de gens qui ne sont pas de Carrières. Je dois ajouter que je suis membre de la commission environnement à Carrières-sous-Poissy actuellement.

Je tiens d'abord à remercier tous les intervenants et notamment Mme PARAVY qui, calmement, ont apporté des arguments contre les projets qui sont ici proposés dans un débat très démocratique et j'espère que la commission, la CPDP, en tiendra compte, d'autant plus que M. le Président de cette commission a dit que, ce soir, il s'agissait d'informer, d'écouter et prendre en compte les avis. C'est très bien, je félicite la commission et j'espère qu'elle retirera toutes les conséquences du débat qui a lieu ce soir.

La première chose que je voudrais dire, c'est que cela ne date pas d'il y a 20 ans ce projet d'autoroute, je suis d'accord avec M. BLERVAC. Je suis complètement contre ce qu'il a dit, mais je suis d'accord avec lui que cela fait plus de 40 ans que l'on en parle. Non seulement, on en parle, mais j'ai des bulletins municipaux de l'année 1977 de Carrières, n°0, n°1, je les tiens à votre disposition, où il est clairement exprimé l'opposition du conseil municipal de l'époque contre le trajet de l'autoroute, non seulement cela, mais le compte rendu d'une

réunion que nous avons organisée, une réunion publique sur ce sujet. Donc, ce n'est pas il y a 20 ans, mais 40 ans. C'est extrêmement important.

Je regrette un peu que la commission dise que l'on vient ce soir pour écouter, prendre en compte. Il faudrait écouter tout ce qui a été dit depuis 40 ans.

J'ai suivi pas mal de réunions du CO.P.R.A., des réunions à Pontoise où il y a eu une réaction très vive des 3 000 participants. Il y a eu une réaction très vive, pourquoi ? Car les gens qui sont présents se sentent trahis, on ne tient pas compte de leurs propositions.

Quand on dit que trois ministres ont abandonné le projet, pourquoi la commission ne prend pas en compte les arguments pour lesquels ces trois ministres ont abandonné le projet ? Je crois que la commission prendra réellement en compte tout ce qui s'est passé.

Je tiens à confirmer ce que M. BARRON a dit tout à l'heure, je suis élu avec lui sur la même liste. Dans le conseil municipal, et même depuis 1983, et c'est vérifiable, il n'y a aucun débat au conseil municipal sur cette question à Carrières-sous-Poissy. C'est un fait. J'aimerais bien que la commission d'environnement en prenne compte. Les comptes rendus du conseil municipal sont consultables par tout le monde. Vous pouvez en mairie demander à consulter. Vous verrez.

Par ailleurs, concernant les tracés, cette fois-ci, je crois que l'information donnée est un peu la même chose qu'avant. La variante est que, là, cinq projets sont proposés. Ce qui me fait mal au cœur, c'est que certains maires, le maire de Chanteloup, le maire d'Andrésy, ont dit : « le tracé rouge, c'est mauvais pour nous, mais le tracé bleu, c'est bien ». C'est un peu vicieux. Je crois que c'est le vice de cette consultation, c'est de proposer plusieurs tracés pour faire diversion.

(Applaudissements).

Quelqu'un a posé la question de savoir ce qu'il y a de nouveau depuis 20 ou 30 ans. Cela a été dit, je le répète très brièvement. A Carrières-sous-Poissy, on a construit des gymnases, des écoles le long de cette autoroute, des habitations, on a trompé les gens qui sont venus, Madame, vous êtes intervenue, d'autres sont intervenus, ce n'est pas bien.

Avec le tracé rouge, il y aura vraiment une pollution très importante, l'effet de gaz, des bruits très importants. Il y a une colline et tous les bruits, toute la pollution vont descendre sur Carrières. Même si l'on fait des merlons, cela ne changera rien.

Il y a le bruit, mais aussi les encombrements. Je crois que c'est un argument très important. Si l'on fait une autoroute, une bretelle doit sortir sur le pont de Poissy, cela risque vraiment d'être infernal, la circulation. Les habitants de Poissy disent ! « A Carrières, vous êtes bien gentils mais, à Poissy, on subit la circulation ». Je crois qu'avec l'autoroute ils subiraient encore plus, la circulation.

Certains l'ont dit, la santé des habitants, la santé des enfants est importante. Je dois signaler qu'à Carrières-sous-Poissy au moins il y a des centaines d'habitants qui ont travaillé sur l'amiante, on leur a caché les dangers qu'ils avaient quand ils travaillaient sur l'amiante. Vous en avez beaucoup à Carrières qui sont malades, beaucoup décèdent actuellement suite au travail car on n'avait pas informé les travailleurs sur les dangers de cela. Je compare ce que l'on nous propose avec l'autoroute avec les dangers de l'amiante.

Sur la question de l'emploi et de l'intérêt général, cela a été abordé. Une première réflexion concernant l'emploi. J'habite ici depuis pas mal de temps et, quand j'étais maire, il y avait 27 000 travailleurs dans l'industrie automobile. Il y en a combien maintenant ? Même pas

9 000. Ce n'est pas une question d'autoroute. Que l'on ne vienne pas nous dire que l'autoroute va créer des emplois. Il y a une organisation du travail autre qui fait que, dans des entreprises, on a perdu des emplois. Ce n'est pas l'autoroute qui sera responsable de cela ou la non-autoroute.

Par ailleurs, c'est une question importante, que je crois que l'on n'a pas encore abordée dans la commission -peut-être que cela va venir, et je crois qu'il faudra que cela vienne- c'est cette question de l'emploi. On ne peut pas trouver de solution si les élus de chacune des communes ne sont pas appelés à discuter réellement. Il n'y aura pas de solution si la population n'est pas amenée à donner son avis. Il n'y aura pas de solution non plus si, dans les entreprises, -dans les entreprises il n'y a pas que les patrons, il y a aussi des gens qui travaillent- les syndicats qui doivent pouvoir étudier comment organiser la production pour que les problèmes qui se posent à l'extérieur de l'usine soient réglés dans les meilleures conditions. Je dis cela brièvement, mais je crois que c'est une opinion dont on devrait tenir compte.

Pour terminer, il résulte clairement que le tracé rouge et le tracé vert d'ailleurs, car on parle du rouge et du vert, ne sont pas acceptables pour Carrières. Les autres tracés, le bleu et le noir : ceux qui sont allés à Achères ont assisté au débat et ont bien dû se rendre compte qu'il y avait des inepties à vouloir faire ces tracés qui, me semble-t-il, ne sont que des diversions. Reste un cinquième tracé. Je crois finalement que, puisque l'on dit que rien n'est fait, il faut revoir la copie, réétudier les choses tranquillement et avec tout le monde d'une autre manière.

(Applaudissements).

Ce n'est pas possible que les élus d'une ville ne puissent pas donner leur opinion. Ce n'est pas possible que les gens ne puissent pas donner leur opinion. Ce n'est pas possible que, dans les entreprises, tout le personnel ne puisse pas donner son avis.

Messieurs, je crois que la logique des choses voudrait que l'on revoie la copie et que l'on conclut. On va continuer, essayer de trouver ensemble des solutions au problème de la circulation, au problème de la vie économique de notre région.

Je vous remercie.

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

Merci, Monsieur.

M. VICTOR BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :

Bonsoir, Monsieur le Président, bonsoir Mesdames et Messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, bonsoir Mesdames et Messieurs les représentants de la DREIF, Monsieur le Maire, Messieurs les élus, bonsoir chers Coprasiens, Mesdames et Messieurs.

Je représente, Monsieur le Maire, ici ce que vous avez appelé l'intérêt général, c'est-à-dire ceux qui défendent leur bout de jardin. On n'est pas seul, je ne suis pas seul, il y a heureusement la représentation nationale qui défend aussi les habitants. Néanmoins, vous n'arriverez pas à nous culpabiliser, à nous abaisser sur ce thème-là.

Comme quelqu'un l'a dit dans la salle, l'intérêt général, c'est quelque chose qui est très difficile à appréhender. J'ai assisté à un colloque à l'ESSEC qui était mémorable où l'on s'est étripé sur le terme pendant de nombreuses heures.

Pour moi, l'intérêt général, on l'a dit, mais je le répète avec force, c'est quand on veut assurer le confort et la sécurité de 100 700 véhicules sur la future A104 comparé à ce que vont avoir comme nuisances sur la qualité de vie, leur santé, leur environnement, une vie d'épargne et de labeur 200 000 personnes. Où est l'intérêt général ? C'est une question.

La deuxième, lorsque l'on sait que, chaque année, par la pollution automobile, il y a 6 000 morts, je vous pose la question : quel est l'intérêt général et quel est l'intérêt privé ? Il vaut mieux être prudent quant à l'intérêt général.

Je voulais, pour ceux qui ne connaissent pas le CO.P.R.A., le présenter en quelques mots. Le CO.P.R.A., ce sont 17 associations de défense de l'environnement, 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région. Je dois dire que l'on a du mal à maîtriser ce chiffre à l'heure actuelle. Il y a une évolution des adhésions depuis l'ouverture du débat public de 28 % dans certaines communes. Donc, aujourd'hui, je vous donne les chiffres anciens. Ce sont 121 administrateurs ; là aussi le chiffre est tronqué puisque, aujourd'hui, on est à plus de 140 par la création de deux comités à Neuville et Jouy-le-Moutier, cela a été dit tout à l'heure. Donc, ce sont 140 administrateurs élus chaque année depuis 15 ans durant nos assemblées générales ordinaires. Ce sont 11 comités de ville pour le Val-d'Oise : Pierrelaye, Herblay, Eragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise ; et pour les Yvelines : Conflans-Sainte-Honorine, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy-Orgeval. C'est un bureau exécutif de 16 membres élus créé officiellement en juin 1991. Sa représentation et sa connaissance du dossier ne sont plus à démontrer.

Après vous avoir présenté le CO.P.R.A., je voudrais revenir quelques instants, avant de répondre au fil de l'eau, à ce qui a été dit dans la salle. Je voudrais faire un petit tour d'horizon, j'espère que je ne vais pas être trop long, je vais prendre cinq minutes. C'est rappeler quand même quelle est cette autoroute.

Il y a 40 ans, même avant d'ailleurs, le Général de Gaulle arrive au pouvoir, prend Paul LOUVRIER dans un hélicoptère, survole la région parisienne. Paris est la capitale au monde unique des ensembles, mais la banlieue se développe de bric et de broc. Le Général de GAULLE dit à LOUVRIER : « Ecoutez, mon vieux, mettez-moi un peu d'ordre dans ce bordel ». A partir de là, on imagine de sauver la capitale, cette qualité urbanistique de la capitale, pour permettre le développement de la région parisienne en créant quatre villes nouvelles. Je vais vous parler de celles qui nous intéressent le plus ici, ce sont celles de Cergy-Pontoise et Saint-Quentin en Yvelines.

Au moment de la gestation et de la construction de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, trois grandes fonctions n'ont pas été réalisées. Cela fait bondir les élus de la ville de Cergy car ils n'aiment pas qu'on leur dise quelques vérités. Trois fonctions n'ont pas été réalisées.

C'est le traitement des eaux usées, rejetées directement dans l'Oise. Il a fallu un accord de la ville de Conflans-Sainte-Honorine avec la ville de Cergy pour que l'on fasse une station à dimension humaine à Neuville-sur-Oise pour traiter cette pollution.

La deuxième réalisation, j'ai aperçu le maire de Triel, il sait très bien de quoi je parle, les ordures ménagères étaient mises en décharge à Triel-sur-Seine et polluaient la population d'une façon éhontée. Le préfet des Yvelines à l'époque a pris un arrêté de prolongation de cinq ans de cette décharge, ce qui a mis le feu aux poudres. Il a fallu que la ville nouvelle trouve une solution. Ils ont créé l'usine de traitement des ordures ménagères à Bessancourt pour trouver la solution.

La troisième nous intéresse bougrement : la ville nouvelle n'a pas de rocade, une ville nouvelle de 170 000 habitants créée sans rocade. Évidemment, quand on met au milieu de

cette ville deux boulevards en croix, le boulevard de l'Oise et le boulevard de l'Hautil, cela ne peut pas fonctionner.

Aujourd'hui, ils sont bien embêtés et ils n'ont de cesse de réclamer l'A104 à l'endroit que vous savez pour trouver une solution à la ville nouvelle.

Je ne vais pas vous faire l'injure de prendre tout au long les combats de chapelles qui animent chaque politique pour la réalisation de l'A104 puisqu'un certain nombre d'élus font le marché avec l'A104. C'est cela le drame d'ailleurs.

Sans égocentrisme, le CO.P.R.A. a une vision totale des 22 km à travers les 11 communes et peut en parler en globalité, ce qui n'est pas le cas de beaucoup d'élus, je vois même certains élus qui ne connaissent même pas le dossier. Ils en parlent, ils veulent le bouclage de la Francilienne, le tracé rouge de préférence, ils ne savent même pas de quoi ils parlent, ils ne connaissent pas le tracé. Je les invite à venir le voir, je vais leur faire visiter.

(Applaudissements).

Je vais vous décrire ce tracé à toute vitesse et vous allez vite comprendre pourquoi il y a une telle opposition, un tel acharnement, une telle pugnacité, pourquoi les salles sont remplies à plein bord. Chirac disait quand il a voulu être élu la première fois : Il y a dans ce pays une fracture sociale, et tout le monde entendait qu'entre les riches et les pauvres il y avait un écart à combler et je vais m'y employer.

Aujourd'hui, je crois comprendre qu'il y a une véritable fracture entre certains élus et leur population, ils ne savent pas entendre, ils ne savent pas écouter, ils ont des idées tout arrêtées et ils vendent cela comme quelque chose d'acquis.

(Applaudissements).

Pourquoi je parle du tracé rouge ? Il faut savoir qu'à l'origine le CO.P.R.A. a été créé car le tracé rouge existait. Après, on expliquait dans la salle, on a présenté une étude, un certain nombre de tracés. C'est vrai que je suis tout prêt de penser qu'il y a beaucoup de provocation et de diversion pour essayer de trouver une solution en revenant sur le tracé rouge.

Sur le tracé rouge, je ne comprends pas ce soir, et j'engage les Coprasiens, les Coprasiennes, les habitants à ne pas rentrer dans ce schéma-là, à ne pas rentrer sur le tracé rouge. Je parle ici à la représentation nationale qui sont des gens éminemment citoyens, responsables, démocrates. Quand trois premiers ministres prennent une décision d'annulation du tracé, ce n'est pas comme l'a dit Alain RICHARD à Saint-Ouen-l'Aumône : « C'est parce que ce n'était pas évident, vous comprenez, un l'a confirmé, il a fallu le demander au troisième, qui l'a confirmé ». Non, non ! Dans les lettres, c'est clair, ils s'inscrivent tous en continuité de l'État, donc, le tracé rouge n'existe pas.

(Applaudissements).

Si d'aventure il devait revenir, je crois que la démocratie d'abord serait bafouée, car un Premier ministre n'est pas concierge à Matignon et il ne fait pas les poussières, que les gens ne comprendraient pas et que l'opposition serait très forte. On peut s'attendre à des convulsions très fortes car il faut savoir que, pour arriver à ses annulations, ce sont des dizaines et des dizaines de manifestations, de meetings, des opérations escargots, des occupations de péages, des blocages de pont. On est obligé pour se faire entendre de descendre dans la rue. Nous l'avons fait, nous avons été entendus, nous n'y revenons plus.

(Applaudissements).

Le tracé rouge à toute vitesse. Départ, Méry-sur-Oise. Première ville touchée : Pierrelaye. Pierrelaye, à l'endroit où le tracé passe, 300 habitants. Il y a une petite rivière que l'on appelle le ru du Liesse, je suppose que pas grand monde la connaît, elle a une importance extrême car elle dessert l'abbaye de Maubuisson qui est une abbaye magnifique de plaisir, de loisir et de détente. On passe au-dessus du ru du Liesse, ainsi que de la voie ferrée, la RN14 et on vient se raccorder à l'A15 sur un échangeur qui est aérien puisque l'A15 est aérienne. Là, d'entrée de jeu, on touche 300 pavillons.

Après, on attaque tout de suite à Herblay, les Buttes Blanches, 1 000 pavillons sont touchés aux Buttes Blanches. Il est prévu une barrière de péage car il n'y a pas d'argent dans les caisses de l'État, la région ne veut pas financer. Donc, quand on nous dit « le péage, le péage », oui, en plus d'être pollué, on va sûrement devoir payer. C'est encore une autre affaire. C'est une barrière de péage à 12 voies, à 50 m des pavillons.

Ensuite, on attaque la ville de Conflans-Sainte-Honorine et d'Éragny : il y a un boulevard qui s'appelle le boulevard de l'Ambassadeur ; il sépare le département des Yvelines, le département du Val-d'Oise. Ce sont 6 000 pavillons, 23 000 personnes sont touchées.

Là, les arguments étaient tellement forts que, lorsque l'on avait rencontré les ministres en charge du dossier, on nous avait dit que, là, on ferait une couverture. Le drame est que l'on a obtenu cette couverture sur 2,3 km sur les 50 m de la ceinture verte, donc, il y a des bouts avec la concentration des gaz mais, dans le milieu, il y a une fenêtre de 200 m pour rejeter les gaz concentrés sur la population.

Quelqu'un a employé le mot de crime, je crois qu'il n'est pas trop fort, c'est vraiment un crime, rejeter des gaz concentrés sur la population avec les risques de pollution.

Je rappelle quand même qu'à l'heure actuelle les plus grands scientifiques de ce pays, les prix Nobel sont en train de lancer l'appel de Paris pour que l'on arrête cette pollution éhontée chimique qui met en danger les populations à travers leur santé. Là, ce n'est pas nous car on n'est pas compétent. Ce sont les plus grands scientifiques de ce pays, ce sera d'ailleurs produit dans ce débat public.

Ensuite, on attaque Neuville, ce sont encore 300 pavillons de touchés. Là, le préfet du Val-d'Oise, directeur des routes, à qui le maire de Neuville demandait de faire un souterrain, a répondu que cela coûtait trop cher, il n'en est pas question.

Ensuite, on attaque le village de Maurecourt qui est encerclé dans sa totalité avec deux échangeurs sur une voirie communale qui ne peut pas supporter deux sens de circulation et un stationnement. Donc, on sacrifie la totalité du village de Maurecourt. Ce n'est pas pensable, ce n'est pas possible, ce ne sera pas accepté.

Ensuite, on passe sur la colline de l'Hautil, point culminant de l'Île-de-France, 160 m, rayon panoramique à 180°. On parle de la forêt de Saint-Germain, du Vexin français, mais quelle est la valeur des paysages et la qualité de l'environnement ? Chacun est attaché à son environnement. La forêt de Saint-Germain, c'est un patrimoine qui appartient à tout le monde, comme la colline de l'Hautil. La vision panoramique que nous avons à la colline de l'Hautil, il n'est pas question que l'on puisse la toucher. Il n'est pas non plus question que l'on puisse zébrer la ville d'Andrésy qui est déjà zébrée naturellement par la Seine, le boulevard Noël Marc, la voie de chemin de fer, le CD55 et ensuite l'A104 si elle se faisait. Cela veut dire que, humainement, socialement, on condamne la ville d'Andrésy à ne pas vivre normalement. Ce n'est pas pensable, ce n'est pas possible.

(Applaudissements).

Je n'aurais pas l'injure de parler de Chanteloup où cela passe à côté de la ZAC de la Noé : c'est la zone réservée aux immigrés, 17 ethnies, ils ne savent pas se défendre, donc, ils peuvent en prendre plein les naseaux, cela n'a pas grande importance.

On attaque après Carrières-sous-Poissy, je n'en parle pas, on a bien vu que Carrières-sous-Poissy allait être dans les ceintures, dans les bretelles, etc.

L'île des Migneaux tout de suite derrière, un viaduc de 900 m avec des piles de 15 m dans les pavillons.

Je remercie le Président BERGOUGNOUX d'avoir écouté avec beaucoup de décence et d'attention ce monsieur qui, tout à l'heure, avec ses mots, démontrait la détresse humaine. Qui va prendre en compte cette souffrance humaine ?

Il y a des fois, je peux vous assurer, Messieurs les élus, je dormais très mal. Je me rappelle de ce monsieur qui, en larme, m'appelle ; il habite l'île des Migneaux, il a 70 ans, il veut partir pour aller habiter dans le sud de la France retrouver ses enfants et son pavillon est aujourd'hui invendable. Il est spolié dans une vie d'épargne et de labeur et cela laisserait les élus indifférents ? Ce n'est pas pensable.

(Applaudissements).

Le viaduc, 900 m et des piles de 15 m dans les pavillons, on nous dit qu'il va être couvert. Ce sera d'ailleurs une oeuvre urbanistique avec des plexiglas au-dessus.

Allez voir à Conflans-Sainte-Honorine ce qu'est la déviation de la RN184 ; vous n'allez pas entendre la pollution chimique, vous allez entendre l'effet de tambour. J'ai été autrefois élu à l'environnement à Conflans-Sainte-Honorine, les plaintes des riverains étaient constantes et je ne trouvais aucune solution. Je m'adressais à la DDE des Yvelines qui disait : « On va refaire les joints ». Ils refaisaient les joints mais, un an après, c'était reparti. Les gens toute l'année, jour et nuit, vivent sous un marteau pilon. Voilà ce que l'on prépare pour l'île des Migneaux. Mais les gens de l'île des Migneaux vont vous manger !

(Applaudissements).

On arrive à Rocquencourt, le summum des summums : on arrive en cul-de-sac car il n'y a pas de bouclage de la Francilienne. On a toujours dit le bouclage de la Francienne et Pierre LANCELOT, le directeur de Sciences Po, qui faisait partie du comité des sages au moment de la première concertation loi Bianco, nous a dit : « vous avez raison, il n'y pas de bouclage de la Francilienne, c'est du bricolage ».

Ils ont bien compris, maintenant, on ne parle plus de bouclage, on parle du prolongement, mais quel prolongement, tout le monde en a peur de cette autoroute. Quand le prolongement était possible dans la plaine de Versailles, Franck BOROTRA a fait classer en vitesse la plaine de Versailles. Le Vexin français est classé. On essaye à toute vitesse de faire classer la forêt de Saint-Germain. Les couillons, il ne reste que nous.

(Applaudissements).

Je terminerai à Orgeval car c'est le sommet des sommets, l'échangeur le plus grand d'Europe, 55 hectares, quatre fois Rocquencourt, qui débouche en droite ligne sur une A13 qui n'en peut plus, sur un Rocquencourt que l'on connaît et sur une A12 qui va recevoir bientôt le bouclage de l'A86. Donc, on s'en va la tête dans le mur. Non seulement, on s'en va la tête dans le mur, mais cela existe dans l'Est de l'Île-de-France au niveau de Saint-

Quentin-en-Yvelines où vous avez le mariage de l'A104 et de l'A4. Cela ne fonctionne pas. C'est une véritable catastrophe. Quand la question a été posée au préfet ROL-TANGUY, il nous a répondu que c'était normal, on traite aujourd'hui les autoroutes en congestion. Nous, la congestion, on ne la veut pas. On sait que cela existe et on ne veut pas être les cobayes d'une expérience qui va tourner mal.

Je voulais également aborder le développement économique. Je pense que l'on n'a pas le droit de pousser d'un revers de manche la position économique de Peugeot. C'est quelque chose d'important. Ce sont 14 000 emplois directs ou indirects. La crise dans ce pays est importante, le chômage est conséquent et ce depuis très longtemps ; donc, je crois que l'on n'a pas le droit de pousser d'un revers de manche cette question.

La question que je me pose est de bon sens. Je me demande comment s'est fait le développement depuis 30 ans sans l'A104 ? Comment cela s'est-il fait même si aujourd'hui il y a des problèmes ? Si l'on arrivait à dire que l'autoroute ne crée pas d'emploi... Maintenant, on sait que cela ne crée pas d'emploi, mais que cela facilite les échanges. S'il suffisait de couler du bitume pour créer des emplois, il y a longtemps que la France serait championne du monde de l'emploi. Il y a au moins cette question de bon sens.

Je voudrais terminer sur la RN184 car les trois questions qui sont posées, il y a beaucoup de généralités ce soir, je fais des généralités, on approfondira dans les réunions thématiques toutes les questions qui sont liées au trafic. Je ne vous parle pas du trafic car on nous a présenté l'autoroute comme une autoroute paysagère, créative, familiale pour donner accès à nos univers de besoin. Dans le dossier, cela a été édulcoré volontairement pour ne plus nous provoquer, mais l'autoroute -en réalité, un barreau de la Francilienne qui constitue une jonction des villes nouvelles- c'est une liaison du nord de la capitale au sud, c'est une liaison du nord de la France au sud et c'est une liaison internationale, c'est ce qui est mis : l'A104 est un itinéraire transmanche sud-ouest de la France joignant l'Espagne et le Portugal. Donc, aujourd'hui, on essaye d'edulcorer tout cela, d'amenuiser cela pour ne pas nous effrayer. Dans les chiffres, à l'époque, il y avait 150 000 véhicules, maintenant il n'y en a plus que 100 000, on ne sait pas où sont passés les 50 000. Il y a beaucoup de choses comme cela. La reconquête du réseau des routes nationales, on nous dit cela aussi, grâce à l'A104 on va reconquérir le réseau national, il faut arrêter de nous prendre pour des imbéciles. La RN14 à Pierrelaye, etc., c'est devenu une voie commerciale. Elle ne fonctionne pas. Elle est bouchée du matin au soir par tous ceux qui viennent faire du commerce. La RN13 est logée à la même ancienne. Et ce n'est pas fini, Jacques MASDEU-ARUS veut faire les terrasses du Poncey avec 300 000 visiteurs de plus par an. Arrêtons la reconquête du réseau local. Il faut arrêter.

Je ne veux pas être trop long, j'en termine là. Vous pouvez être assuré d'une chose, c'est que, dans cette affaire, nous ne lâcherons pas. Notre détermination est entière. Il faut nous proposer des tracés, nous n'avons pas la compétence, je le dis souvent, nous n'avons pas les ordinateurs de calcul, les ordinateurs de repérage, les 100 ou 150 ingénieurs de la DREIF pour nous faire des propositions. Que l'on nous fasse des propositions, elles seront étudiées et nous donnerons notre point de vue. Nous n'avons que le pouvoir de la mobilisation. La représentation essaiera de trouver une solution. Pour le moment, je regrette un peu le spectacle auquel nous assistons, c'est un combat de chapelles. Chacun dans ce dossier ne cherche pas à boucler la Francilienne. Chacun cherche à tirer ses intérêts. C'est le constat que je fais.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur BLOT.

Un intervenant tout à l'heure a dit : « *Peu importe la couleur du tracé. Il y a quand même une question préliminaire, faut-il vraiment prolonger la Francilienne ?* » C'est un sujet sur lequel j'aimerais entendre M. Guy PECHEU qui représente ici les Verts d'Île-de-France.

M. GUY PECHEU, REPRESENTANT LES VERTS D'ÎLE-DE-FRANCE :

Je prends la parole ce soir au nom des Verts des Yvelines, du Val-d'Oise et plus généralement de la région Île-de-France, et cela pour exprimer à l'occasion de ce débat public le message suivant :

Nous sommes totalement opposés à toute construction d'autoroute supplémentaire en Île-de-France. Et donc au prolongement de la Francilienne entre Cergy/Pontoise et Orgeval.

Nous contestons les argumentations posant comme principe inéluctable l'augmentation du trafic routier. Cette augmentation serait en totale contradiction avec les engagements pris par la France et la région en matière :

- de santé publique, et on l'a dit tout à l'heure chacun a le droit à vivre dans un environnement sain, donc, sain pour le corps,
- de sécurité,
- de respect de l'environnement,
- de diminution des émissions de gaz à effet de serre, dont la part transport représente près d'un tiers du total,
- et de décroissance nécessaire de la consommation d'énergies fossiles (et en particulier celle du pétrole).

Vous disiez, Monsieur BERGOUGNOUX, qu'il y a la possibilité peut-être de ne rien faire, que cette possibilité reste ouverte. Les Verts ne pensent pas exactement de cette façon. Il ne s'agit pas de ne rien faire. Il s'agit de faire d'autres choses.

Pour nous, une véritable politique d'avenir, pour les transports et l'aménagement du territoire, doit tenir compte des enjeux sociaux et environnementaux de demain, et donc forcément viser une diminution drastique de la circulation routière en général, et en particulier celle des camions et des poids lourds.

Cette politique doit se traduire, sur le plan général, par :

- le développement du ferroutage et c'est un des axes auxquels nous invitons l'Etat à réfléchir davantage,
- la revitalisation du transport fluvial,
- et enfin l'amélioration du réseau de transport en commun.

A ce sujet, nous savons ici à Carrières-sous-Poissy à quel point il est mal commode d'utiliser les transports en commun. Je les utilise personnellement tous les jours pour aller à Paris et je peux vous dire que, véritablement, tout ceux qui, comme moi, prennent soit le RER, soit le train pour se rendre à la gare Saint-Lazare savent très bien que ce réseau est très mal commode et c'est dans cette direction que nous souhaiterions voir l'Etat s'orienter.

Sur le plan local, les actions prioritaires sont :

- aménager la RN 184, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains,
- augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus) et diminuer les tarifs d'accès, la carte orange est très cher,
- favoriser les modes de circulation douce pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares. A Carrières-sous-Poissy, on connaît le problème puisque l'accès à la gare de Poissy est très mal commode, on attend depuis des années une piste cyclable ou un accès commode et cette piste cyclable n'existe pas actuellement.
- développer, pour les marchandises, l'intermodalité rail/voie d'eau/route.

Quant aux justifications avancées par la Direction Régionale de l'Équipement pour construire l'autoroute, nous rappellerons brièvement que :

1. Ce n'est certainement pas en ajoutant de nouvelles autoroutes que l'on diminuera le trafic local. Bien au contraire. L'A104 ne servirait donc qu'à générer de nouvelles nuisances sans résoudre les problèmes actuels, en particulier ceux de la RN184 !
2. Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne, c'est d'abord améliorer le réseau de transports en commun, par exemple en réhabilitant la grande ceinture ferroviaire puisque, effectivement, on connaît actuellement les trajets Paris/Banlieue et Banlieue/Paris ; par contre, la grande ceinture ferroviaire n'avance pas. Pour l'instant, seul un très court maillon est en service. Pour le futur, on attend la suite. Il faudrait améliorer cette grande ceinture et surtout en accélérer le chantier.
3. Améliorer le risque d'accident individuel moyen ne fait pas diminuer le nombre d'accidents au total quand on encourage par ailleurs une forte augmentation du trafic global car c'est un petit peu l'hypothèse qui est celle, me semble-t-il, de l'État dans ce dossier, alors qu'il s'agit surtout ici de développement de transport poids lourds, il y a donc plus d'accidents de cette façon et on pourrait s'interroger sur les choix de flux tendus, les choix qui sont faits peut-être aussi de diversifier les productions dans tout le pays pour une entreprise. Est-il véritablement de l'intérêt général qu'un produit manufacturé ne soit pas manufacturé en un endroit précis, mais qu'il soit plus exactement l'assemblage de milliers de produits qui ont fait des kilomètres par la route.

Ce que l'on constatera donc, si l'autoroute est réalisée, c'est bien !

- la confiscation par la route du budget transport au détriment des véritables priorités,
- des encombrements supplémentaires,
- une intensification inadmissible du trafic poids lourds,
- de nouvelles atteintes graves à la santé publique et de nouvelles nuisances sonores,
- des dégradations majeures de l'environnement local,
- et enfin un accroissement irresponsable des émissions de gaz à effet de serre.

Au total, nous considérons que cette opération, si elle se réalisait, présenterait un bilan coûts/avantages négatif quel que soit le tracé.

Merci de votre attention.

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

Merci, Monsieur PECHEU. Je me doutais bien que votre proposition n'était pas de ne rien faire, mais c'était de ne pas prolonger la Francilienne. Cela étant, je pense que certains ne pensent pas comme vous, que les mesures que vous proposez suffiraient.

Monsieur Emmanuel LAMY, peut-être que vous pourriez prendre la parole.

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Ce débat s'est très bien déroulé. A mon tour de parler.

Je voudrais dire que j'ai fait la connaissance d'interlocuteurs que je ne connaissais pas. Je voudrais leur dire d'abord qu'un certain nombre des arguments que j'ai entendus se retournent et qu'ils sont tout aussi valables pour d'autres secteurs, d'autres tracés que le rouge.

Par ailleurs, je voudrais vous indiquer car personne n'en a parlé et il est assez légitime que je le fasse moi-même, la Francilienne se boucle tant bien que mal et plutôt mal que bien d'ailleurs, actuellement à Saint-Germain-en-Laye. Je comprends très bien que cela n'intéresse pas ceux qui m'ont précédé, moi, cela m'interpelle.

Cela étant, je voudrais vous dire un certain nombre de choses auxquelles je crois profondément et auxquelles les Saint-Germainois croient également.

Ce grand débat public a été lancé sur une question difficile qui est celle effectivement du prolongement de l'A104 dite « Francilienne ». Très difficile et j'y vois la preuve dans les attermolements gouvernementaux. Si trois premiers ministres sont revenus en arrière, c'est qu'entre temps le Gouvernement a estimé qu'il fallait quand même se reposer la question. Donc, cet argument, comme tous ceux que j'ai entendus, se retourne également. Pourquoi ?

Car je crois que beaucoup de raisons militent pour ce prolongement. Ce que le représentant des Verts a dit me va très bien, simplement, ce n'est pas du concret aujourd'hui, j'y reviendrai, et ce sont des réponses à caractère général.

(Huées et sifflets).

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

Laissez terminer !

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

Je crois que chacun doit entendre tous les arguments car, sans cela, je vais penser et beaucoup de gens ici vont penser qu'à vouloir empêcher ceux qui ne sont pas d'accord de parler, c'est que vous n'avez pas d'argument de fond, vous n'avez que le brouhaha ou le tohu-bohu.

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

Un petit peu de silence, s'il vous plaît.

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

Plusieurs raisons militent pour boucler ou prolonger la Francilienne. Je rappelle d'ailleurs les objectifs que s'est fixé l'État : desservir et relier les pôles régionaux et les zones d'activité économique ; que vous vouliez ou non, c'est la clé de l'activité et de l'emploi.

Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne avec le développement du niveau de vie général, on se déplace de plus en plus.

Décharger les routes proches de la Francilienne, c'est une évidence.

Améliorer la sécurité routière, cela en est une autre.

Donc, il y a d'abord ces raisons qui sont celles que le maître d'ouvrage a rappelées.

Et il y a le bon sens : nous vivons tous actuellement le développement anarchique de la circulation automobile dans notre région. Les pollutions dont j'entends les uns et les autres se plaindre existent déjà. Ne rien faire serait certainement la pire des choses à faire. Pourquoi ? Car il n'y a pas dans notre région d'axe structurant et, vous le savez, il n'y a pas d'alternative en matière de transport collectif et je vais y revenir. Il est évident que, si cette alternative existait, les positions pourraient être différentes.

Nous atteignons actuellement un niveau d'asphyxie qui est le niveau maximum, il est à Saint-Germain-en-Laye, Mesdames et Messieurs, et il est au carrefour de l'A184 et de la nationale 13.

Évidemment, certains disent qu'il faut baisser les bras, ce n'est pas notre position. Bien sûr, on me parle de transport fluvial, je suis pour. On me parle de tangentielle ferroviaire Cergy/Versailles : nous avons été à Saint-Germain les principaux promoteurs de cette idée. Sauf qu'il y a un petit problème, c'est que la Région Île-de-France nous a fait savoir que l'ouest parisien n'était absolument pas prioritaire, Île-de-France dans laquelle je rappelle qu'il y a une majorité qui comprend notamment les Verts et j'aimerais avoir leur soutien pour faire changer cette position. On nous a dit que l'on n'était pas prioritaire dans l'ouest parisien. Cela vous concerne tous, Mesdames et Messieurs. C'est un argument très sérieux. Je le dis encore une fois : si nous avons des chances d'obtenir un Cergy/Versailles dans les prochaines années en transport collectif, nous serions tous unis pour le faire.

J'ai entendu un intéressant représentant des Verts, puisse-t-il aujourd'hui se faire notre avocat pour l'obtenir. En tout cas, ce n'est pas prévu et vous le savez très bien.

Donc, nous n'avons pas dans notre coin des Yvelines et du Val-d'Oise, et cela ne me fait pas forcément plaisir de le dire, d'autre alternative dans les 20 ans à venir qu'un développement maîtrisé de la circulation automobile.

Ce que vous me dites ne me fera pas changer d'opinion.

Je voudrais également dire que l'on ne peut pas faire l'impasse sur le progrès technique. Il y aura dans les dix prochaines années, j'espère que cela vous plaît car, si cela ne vous plaise pas, ce serait vraiment inquiétant, des progrès en matière de circulation ; nous avons donc besoin à la fois de progrès techniques pour que nos véhicules consomment moins, pour qu'ils polluent moins et qu'ils soient plus sûrs et nous avons besoin de nouvelles infrastructures.

Si l'on avait tenu au début du vingtième siècle le raisonnement que j'ai entendu, il est évident que la voiture ne se serait pas développée et nous en serions toujours à la carriole.

Donc, la question qui se pose n'est pas faut-il prolonger la Francilienne, mais comment peut-on la prolonger. Cela fait 40 ans que le débat est ouvert, s'il n'est pas fermé, c'est qu'il faut bien le trancher, mais pas dans le sens que nos amis du CO.P.R.A. ont indiqué, mais dans le sens que je vais vous indiquer.

(Sifflets).

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

Laissez continuer.

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

Qu'avons-nous entendu, Mesdames et Messieurs, depuis que la Commission Particulière du Débat Public a engagé l'actuelle procédure ? Donnez un petit coup, beaucoup de bruit, allez-y, montrez-moi que j'ai raison, beaucoup de brouhaha, de vacarme, l'appel à l'émotion, l'appel aux peurs.

(Sifflets).

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

S'il vous plaît, laissez continuer !

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

Le bruit, le vacarme, l'appel à l'émotion et à la peur, mais peu d'arguments convaincants.

Qu'ai-je entendu également dans ce débat ? J'ai entendu, et là je suis d'accord avec les représentants du CO.P.R.A., une plainte unanime : « pas chez moi, mais chez le voisin ! », « pas en zone urbanisée ! » ou « pas en milieu naturel sensible ! », autrement dit, il ne faut surtout pas bouger et laisser l'asphyxie se développer.

Je vais donc vous faire observer :

Premièrement, que ce n'est pas en refusant de faire face aux problèmes que l'on facilite leur solution, bien au contraire ;

Deuxièmement, dans notre région, il faudra, quoi que l'on fasse, de toute façon faire passer la future autoroute à la fois dans des milieux urbains et dans des milieux naturels sensibles.

(Brouhaha).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

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

Vous êtes en train de me donner raison, chers amis. Sauf à discuter du tracé violet, mais je partage l'avis qui a été pratiquement unanimement exprimé ici, c'est que ce tracé violet ne répond pas à la question posée.

Donc, je ne vois pas d'autre solution que de choisir entre le tracé rouge, entièrement sur la rive droite de la Seine, et les trois autres qui passent eux par la rive gauche, avec naturellement le souci d'améliorer ces propositions.

Notre choix est dicté par un certain nombre de considérations simples.

(Brouhaha).

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

On vous a entendus, vous continuez, Monsieur le Maire.

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

Chers amis, vous avez raison car, en effet, la Francilienne se boucle actuellement à Saint-Germain. Mais, vous ne le savez sans doute pas : la Francilienne se boucle à Saint-Germain avec la route nationale 13 dans la partie urbanisée du territoire communal, au carrefour dit du Bel-Air et dont je vous prie de croire que son nom peut prêter à sourire. J'ajoute que c'est après avoir traversé la forêt et que cette forêt est aujourd'hui dans un état tout à fait inquiétant.

Je vais vous dire une chose à laquelle je crois profondément et je pense que les Verts seront d'accord avec moi : si demain il n'y a plus d'arbres, vous pourrez toujours parler de votre pavillon tranquille, mais si nous vivons dans le béton et qu'il n'y a pas plus d'arbres, notre qualité de vie sera vraiment devenue épouvantable.

(Manifestations et sifflets).

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

On vous a écoutés, vous laissez terminer.

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

Monsieur le Président, ils sont en train de me donner raison.

Donc, Saint-Germain est aujourd'hui aux premières loges en matière d'autoroute ou de bouclage de la Francilienne. Nous sommes bien placés pour dire que les arguments que j'ai entendus, cet appel aux peurs, à l'émotion, tous ces arguments sont exagérés, sont déraisonnables.

Le cas de Monsieur se retrouve dans tous les tracés.

Nous ne pouvons attendre plus longtemps une décision, sachant que sur le seul tracé qui a été bien étudié, mais qui est encore perfectible et je vous rejoins, qui est le tracé rouge, il nous faudra au moins dix ans pour le réaliser.

Enfin, je voudrais vous dire et je vous le dis avec sérénité qu'à Saint-Germain nous avons une autoroute qui s'appelle l'A14 qui a montré des progrès très importants en matière d'intégration à la fois en milieu urbain et en milieu naturel sensible. Je crois, mais je suis favorable au maximum d'enfouissement, c'est le bon sens, que nous devons tirer les leçons de l'A14 et les appliquer à l'A104.

C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs, vous voyez, j'ai finalement parlé peu longtemps, mais avec autant d'énergie, rassurez-vous, que mes prédécesseurs. Ecoutez-moi bien car c'est le plus important : considérant que le seul tracé qui était réalisable rapidement, et vous êtes d'accord avec moi, dix ans, c'est bien long ; considérant le seul tracé efficace et en même temps le moins onéreux, quand on sait que l'État n'a pas d'argent et on l'a dit, je pense qu'il est inutile d'imaginer que des milliards d'euros vont valser, donc, le Conseil

Municipal de Saint-Germain-en-Laye a voté à l'unanimité (dont 4 abstentions) en faveur du tracé rouge, en souhaitant que les améliorations indispensables lui soient apportées.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

(Brouhaha et sifflets).

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

Une intervention de M. BLOT et ensuite vous avez la parole.

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

Monsieur le Maire de Saint-Germain, je suis heureux de constater ce soir que vous êtes complètement déphasé, vous êtes vraiment le baron du régime.

(Applaudissements).

Je voudrais surtout vous dire que vous êtes l'illustre héritier de votre prédécesseur. Je vais rappeler une petite anecdote.

Michel PERICARD, Président du SIDRU, Syndicat Intersyndical de Destruction des Résidus Urbains, avait programmé de détruire les ordures ménagères de 23 communes : Saint-Germain-en-Laye, Chatou, le Pecq, le Vésinet, Rueil Malmaison, face à la vieille ville de Conflans-Sainte-Honorine. Une usine de 4 500 m² avec des bâtiments principaux à 35 m et deux cheminées de 48 m, des cheminées de Porcheville, face à une colline de 50 m. M. PERICARD avait le même aplomb qu'a aujourd'hui M. LAMY ; il entendait bien nous la faire avaler son usine, nous la faire digérer avec des arguments fallacieux comme ceux que l'on a entendus. C'était un dossier très compliqué, le permis de construire était délivré, l'enquête d'utilité publique était bouclée, les financements étaient assurés, donc, le combat était perdu d'avance, mais c'était sans compter sur la mobilisation des populations. A l'époque, j'étais le fondateur du CAPUI, collectif pour l'annulation du projet d'usine d'incinération ; très vite, 14 000 adhérents, 10 communes réunies, la bagarre.

On a tourné autour de la mairie de Saint-Germain-en-Laye comme les Américains tournent pour protester autour de la Maison Blanche tous les week-ends. On était des fois 50, les intermittents du spectacle comme on nous appelle aujourd'hui, des fois 100, 150, 200 et on a étudié le dossier en long, en large et en travers. On s'est présenté chez Alain CARIGNON, le ministre de l'Environnement de l'époque pour lui dire : « Monsieur, dans ce dossier, vous allez perdre » et je vois encore M. CARIGNON me dire : « Monsieur, vous êtes bien présomptueux, pourquoi vais-je perdre ? » « Parce que, dans ce dossier, tout est fagoté, ficelé, ce n'est que faux et usage de faux ». L'étude commodo, incommodo, c'est-à-dire l'étude d'impact a été faite à 17 km du site à l'aéroport de Cormeilles-en-Vexin, à la cote 100 au lieu de la cote 50 par rapport au niveau de la mer. Donc, on va se présenter au tribunal administratif, devant le Conseil d'État et la Cour Européenne de justice et M. PERICARD a perdu et M. LAMY perdra de la même façon.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur BLOT.

Je crois, Messieurs, qu'il y a quand même un sujet qui nous occupe depuis un certain temps et qui n'a pas été traité, je voudrais qu'on le fasse ce soir. C'est celui de la sécurité routière.

Vous répondez à M. LAMY et on parle de sécurité routière.

MME MARYLINE GIVET, HABITANTE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Je suis d'accord avec vous, la sécurité routière est importante.

Je voulais répondre à M. LAMY car, avant d'habiter Carrières, j'habitais Saint-Germain-en-Laye et le quartier du Bel-Air. Le problème du carrefour de l'A13 et de RN184, je connais très bien.

M. LAMY a dit : « Ici, on vient et à chaque fois on veut mettre l'autoroute chez les voisins ». Je suis d'accord avec lui, la N104 se boucle à Saint-Germain mais, quand on regarde les tracés actuels, on va faire boucler cela ailleurs. Il nous dit qu'il ne veut plus de cela à Saint-Germain, je suis d'accord mais, du coup, il le met chez nous. Lui aussi, il débarrasse cela de chez lui. J'ai quitté cela pas pour le retrouver ici.

(Applaudissements).

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

Merci, Madame.

Il y avait une question importante en suspens dont je voudrais que l'on parle ce soir, c'est la question de la sécurité routière. M. Jean-Marc RAFFOLT a posé des questions sur ce point, cela a été évoqué aussi par les Verts, disant qu'au fond, en termes de sécurité routière, ce projet n'apporterait rien alors que la sécurité routière fait partie des objectifs du maître d'ouvrage.

Monsieur RAFFOLT, et le maître d'ouvrage vous répondra. On continuera ensuite sur le sujet central de ce soir.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. D'HERBLAY :

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Avant toute chose, vous allez être surpris, je voudrais vraiment remercier la CPDP. Aujourd'hui, je m'exprime en tant que citoyen et j'ai téléphoné mercredi dernier en disant que je voudrais proposer quelques transparents, j'ai été accueilli de façon fort aimable par toutes les personnes que j'ai eues au téléphone et surtout de façon très efficace puisque, deux heures plus tard, j'avais un rendez-vous pour hier, mais on l'a un peu déplacé. Donc, je voudrais, Monsieur le Président BERGOUGNOUX, que vous remerciez de ma part vos collaborateurs qui sont non seulement fort aimables mais surtout fort efficaces.

Ce premier transparent est pour vous dire comment j'ai travaillé, pour insister sur le fait que je suis tout seul sur ce coup-là, que je suis un citoyen lambda, je n'ai aucune connaissance particulière en sécurité routière, ni en statistique, ni en rien. Je suis informaticien dans les commandes numériques.

Je m'excuse, je n'ai travaillé que sur le Val-d'Oise. Je devais parler hier, j'étais dans le Val-d'Oise ; aujourd'hui, je suis dans les Yvelines, mais je n'ai travaillé que dans le Val-d'Oise car cela va plus vite et aussi car les données sont plus disponibles. Les données sont sur des sites officiels.

Si je vous dis cela c'est parce que je pense que c'est important et que, si je l'ai fait en deux, trois jours de travail à peine, c'est que tout le monde peut le faire. Apporter des arguments écrits à la CPDP, c'est vraiment important, vraiment faites-le. Si des fois vous n'avez pas

trop envie de monter ici pour parler, on peut aussi le déposer comme argument écrit sans en parler ensuite.

Je me suis posé quatre questions.

Les voies rapides urbaines que l'on appellera VRU sont-elles vraiment plus sûres que les autres routes nationales ? Je parle du Val-d'Oise.

Parmi les VRU, cela recouvre pas mal de choses, cela recouvre bien entendu les autoroutes, mais aussi certaines voies nationales et départementales, quel type est le plus dangereux ?

Quid de la RN 184 car c'est vrai qu'aujourd'hui les gens autour de la RN 184 souffrent beaucoup et on nous la présente comme très accidentogène.

Enfin, les scénarios de prolongement de la Francilienne améliorent-ils la sécurité ?

Sur cette diapositive, je vais passer assez rapide. C'est l'indicateur d'accidentologie local, c'est quelque chose que j'ai trouvé sur la sécurité routière.

Je vais essayer d'expliquer avec mes mots ce que c'est. M. le Maître d'ouvrage pourra peut-être corriger si je me trompe. On compare pour un type de route donné les accidents qui se produisent dans le Val-d'Oise dans l'exemple que je donne par rapport au reste de la France.

Par exemple, l'Indice d'Accidentologie Locale, pour les autoroutes du Val-d'Oise, est de 0,93. Cela veut dire qu'il y a 7 % de moins d'accidents sur nos autoroutes locales qu'il n'y en a sur les autoroutes en France.

Là, je fais juste une remarque. Les autoroutes du Val-d'Oise sont un peu meilleures, un peu plus sûres que les autoroutes françaises puisque l'on fait 0,93, donc, 7 % d'accidents de moins. Par contre, ces chiffres donnent 0,74 pour les routes nationales, cela veut dire qu'il y a 26 % de moins d'accidents sur les routes nationales du Val-d'Oise qu'il n'y en a en France. On ne peut pas vraiment en tirer de conclusions, on ne peut pas comparer des IAL de l'un à l'autre, mais il me semble que cela donne quand même la puce à l'oreille que peut-être que les autoroutes ne sont pas si sûres cela dans le Val-d'Oise.

Ici, le tableau en haut a été pris sur Internet. De ce tableau, j'ai fait deux choses. D'abord, j'ai extrait les chiffres des tués et des blessés graves. Je n'ai pas pris en compte les blessés légers. Ce qui compte aujourd'hui en sécurité routière en France, ce sont vraiment les tués et les blessés graves. Quand on aura réussi à baisser ce nombre, on pourra peut-être s'intéresser aux autres mais, pour le moment, ce sont ceux-là les plus importants.

Comme il n'y a pas le même nombre de voies rapides que de routes nationales et de routes départementales en kilomètres, j'ai tout ramené à 100 km. Sur 100 km, cela me donne pour les voies rapides urbanisées : 46 accidents graves ou tués, pour les routes nationales : 45 et pour les routes départementales : 12.

Ces chiffres n'indiquent-ils pas que les VRU ne sont pas plus sûres que les autres voies dans le Val-d'Oise.

Monsieur BERGOUIGNOUX, si je peux me permettre une suggestion, je pense que ce serait bien si l'on répondait au tac à tac.

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

Si vous voulez.

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

Le problème de ces chiffres, c'est que c'est une harmonisation au kilomètre de voies. C'est un indicateur qui est utilisé pour voir si l'on a des zones qui ont un nombre d'accidents important et pouvoir repérer éventuellement des défauts sur la conception de la voie, mais cela n'indique pas le risque d'accidents que vous pouvez avoir.

Je vais prendre un exemple. Vous pouvez prendre une route, 10 personnes passent sur la route, deux ont un accident. La route fait un kilomètre. Vous prenez une autre route pour aller du même point à l'autre point, vous avez trois accidents sur ce kilomètre, mais 1 000 personnes sont passées sur la route. Je vous assure que je préfère passer sur la voie où il y a trois accidents pour 1 000 personnes.

Quand les statistiques sont ramenées au kilomètre ne font absolument pas cas du trafic, donc, ne sont pas une indication du risque que chacun prend quand il prend sa voiture et qu'il a le choix entre différents itinéraires.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Oui et, quand vous augmentez le trafic, vous augmentez le risque aussi.

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

Non.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

On verra.

Cette diapositive est juste pour attirer votre attention sur deux choses.

La première, c'est que mes chiffres ont été tirés de l'Équipement du Val-d'Oise, je ne les sors pas de mon chapeau.

La deuxième, là où j'ai encadré en bleu, c'est la phrase que je vais donner à la loupe après et pour montrer que ce n'est pas une phrase tronquée que j'ai prise, ni sortie de son contexte.

Que dit l'Équipement du Val-d'Oise ?

Les voies rapides qui représentent seulement 15 % environ des réseaux national et départemental enregistrent plus de 30 % des accidents et des victimes.

Que dit le maître d'ouvrage ?

Les voies rapides urbaines d'Île-de-France sont, dans l'ensemble, plus sûres que les autres routes nationales.

Je sais que l'on va m'expliquer tout le contraire mais, pour moi, il y en a une qui dit tout le contraire de l'autre.

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

Je ne crois pas car on est toujours sur le même concept. Effectivement, les voies rapides qui représentent seulement 15 % de la longueur du réseau routier national et départemental enregistrent plus d'accidents car il y a beaucoup plus de trafic.

Si vous prenez les statistiques au niveau national, quelle est la longueur des autoroutes en France par rapport aux autres ? C'est 1 % mais, sur ce 1 % de longueur, vous avez 20 % du trafic et vous n'avez que 5 % des accidents au niveau national.

Effectivement, comme vous êtes parti d'un concept ne prenant pas en compte...

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

...ce n'est pas moi qui suis parti. Le coup d'avant, je veux bien mais, là, ce n'est pas moi.

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

...ce que disent la diapo et la phrase, c'est simplement qu'en fonction de la longueur, vous avez un nombre d'accidents. Vous traduisez et vous comparez avec une phrase où je parle du risque d'accidents, pas du nombre. Quand je dis qu'une route est plus sûre, cela veut dire que l'on a moins de risque d'avoir un accident.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Si vous voulez bien revenir à celle d'avant, ce n'est pas du tout ce que dit l'Équipement du Val-d'Oise car l'Équipement du Val-d'Oise met en rouge les trois propositions qu'il y a là que je n'arrive plus à lire.

La première, il insiste énormément sur le fait que ce qui est dangereux, les victimes les plus fréquentes, ce sont les piétons, les cyclistes et les motos, donc, c'est là-dessus qu'il faut porter son effort.

La deuxième est dans le même ordre. S'il le cite, c'est bien pour dire que c'est là-dessus qu'il faut porter son effort.

Le troisième point, je ne le connais plus du tout.

Ces trois points-là, dans cette page, sont de l'Équipement du Val-d'Oise, peut-être que l'Équipement du Val-d'Oise fait les mêmes erreurs que moi, c'est possible, mais, dans cette page, ce qui écrit là, c'est qu'il y a trois axes d'efforts à faire et ce sont ces trois axes.

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

Je suis désolé de polémiquer mais, si dans un texte de la DDE, vous voyez marqué le terme de piétons...

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Je ne sais pas si c'est « piétons », c'est « cyclistes », je n'arrive plus à lire.

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

Je ne peux pas lire la phrase, donc, je ne sais pas dans quel contexte elle est et comment elle peut se lire.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Population vulnérable : piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motards. Cela suffit de me provoquer et de me prendre pour un con.

Je suis intervenu hier pendant trois quarts d'heure en essayant d'être poli. Là, j'ai dit qu'il était écrit « piétons », vous voulez jouer les petits malins. Eh bien, il y a écrit « piétons ».

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

Ai-je dit le contraire ?

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Oui.

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

Je vous dis simplement que, quand on a écrit « piétons », Monsieur RAFFOLT, cela prouve bien que l'on ne parle pas des VRU en termes de risque d'accident, il n'y a pas de piétons sur les VRU.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

On en parle en termes de quoi ?

Cette diapositive suivante représente la carte dont j'ai parlé la toute première fois.

Densité d'accidents graves sur autoroutes et routes nationales. On va faire un zoom sur la partie qui nous intéresse. C'est sur le site de la sécurité routière.

On voit que, sur l'A115, l'A15 et l'A13, la densité d'accidents graves est de 0,4 à 0,6 alors que la densité sur la RN184 est de 0,2 à 0,4. Je ne suis pas en train de dire que la RN184 est une route magnifique et qu'il n'y a pas d'accidents dessus. Je suis en train d'essayer de démontrer deux choses.

La première, ce n'est pas parce que l'on va mettre une autoroute que l'on va, contrairement à ce qui est dit, améliorer la sécurité routière.

La deuxième, le maître d'ouvrage présente les chiffres qu'il a envie de présenter.

Là, je vous pose la question, mais je connais la réponse. Confirmez-vous qu'en 2006 la RN184 est plus sûre que l'A15 ou l'A13 ?

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

Je confirme que la nationale 184 est moins sûre que l'A15 et l'A13 en termes de risques d'accidents car, là, vous êtes toujours sur une carte de densité d'accidents. Cette carte ne fait pas abstraction du trafic. J'ai du mal à surfer sur Internet comme dit ma fille, mais j'ai finalement réussi à trouver la carte et cette carte a une légende. Je vais la lire.

Pourquoi avoir fait deux cartes représentant deux indicateurs différents ? Donc, pour l'instant, on n'a vu que la densité d'accidents, on n'a pas encore vu, je ne sais pas si vous les montrerez, les cartes sur le risque d'accidents.

La densité d'accidents est un indicateur simple. Néanmoins, il est plus représentatif du trafic routier que du risque d'accidents lui-même. C'est la légende de la carte que vous avez.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Je ne dis pas non.

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

Ce que je suis en train de vous dire, c'est que cette carte est plus représentative du trafic routier que du risque d'accidents lui-même. Ce n'est pas avec une densité d'accidents que l'on évalue le risque.

Je redis l'exemple que j'ai dit tout à l'heure. Entre prendre une route où avec 10 personnes qui passent, il y a deux accidents et prendre une route où, quand 1 000 personnes passent, il y a trois accidents, je conseille à tout le monde de prendre la deuxième.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Quel type de VRU est le plus dangereux ?

Ce sont des données de l'équipement du Val-d'Oise qui parlent des voies rapides du Val-d'Oise, qui parlent donc des autoroutes du Val-d'Oise, l'A15, l'A115, l'A1 et l'A16, avec le nombre d'accidents mortels, le nombre de tués et le nombre de blessés graves.

Certaines routes nationales font partie des VRU, c'est le cas des nationales 184, 17, 1, etc., et certaines routes départementales, la D918, la D170, etc.

Là, j'ai fait la même chose : j'ai extrait les chiffres des tués et des blessés graves, j'ai harmonisé pour 100 km et on trouve que, sur l'autoroute -là, on ne parle que des VRU- il y a eu 73 blessés graves et tués ; sur la route nationale, 38 blessés graves et tués ; et sur la route départementale ; 19 blessés graves et tués.

Là aussi, vous allez me dire toujours la même réponse.

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

A partir du moment où vous faites l'abstraction du trafic, je ne peux que maintenir ma réponse.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Sauf que l'autoroute que vous allez construire va bien augmenter le trafic.

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

Non. Sur l'ensemble de l'Île-de-France, la réponse est non.

Les 150 000 véhicules qui vont être sur le prolongement de la Francilienne -d'abord, je vous rappelle que nous ne sommes pas à ce chiffre-là, nous sommes plutôt à hauteur de 100 000-ces 100 000 véhicules, aujourd'hui, pour une grande partie, empruntent des routes qui sont existantes et il y a une partie de trafic supplémentaire qui va arriver car on sait qu'un certain nombre d'automobilistes qui utilisent l'autoroute A86 aujourd'hui vont basculer sur le prolongement de la Francilienne. Donc, ce sont des gens qui sont dans d'autres secteurs et qui vont venir.

Quand on regarde le nombre de kilomètres parcourus à l'heure de pointe du soir sur l'ensemble de la région Île-de-France, ce nombre de kilomètres parcourus est pratiquement inchangé. Donc, sur l'ensemble de l'Île-de-France, nous n'avons pas un accroissement de trafic, donc, le risque d'accidents augmente sur la zone d'étude car nous avons une augmentation du trafic mais, concernant l'Île-de-France, ramené à la totalité de l'Île-de-France, nous n'avons pas les mêmes résultats.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Il y a deux affirmations.

La forte augmentation du trafic sur la RN184 est due à la mise en service de la Francilienne et l'A115.

Il est prévu des aménagements de la RN184 sans attendre l'arrivée de l'A184.

Avant que l'on puisse continuer de polémiquer, c'est le cas de le dire, êtes-vous d'accord avec ces affirmations ?

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

Concernant la première, la forte augmentation du trafic est due effectivement à la mise en service de la Francilienne, mais pas de l'A115. L'A115 a plutôt déchargé la nationale 184, notamment dans sa partie nord.

Concernant les aménagements sur la nationale 184, il est effectivement étudié à l'heure actuelle des aménagements pour améliorer la sécurité sur la nationale 184.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Nous sommes d'accord au moins sur un point.

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

Et demi.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Extrait du rapport d'activité à la DDE du Val-d'Oise, je cite.

La RN184 entre A115 et RD104 (la Francilienne) : Des études sont en cours sur les questions relatives au bruit, au statut (véhicule agricole, etc.). De cette section qui a vu son trafic augmenter fortement avec les mises en service successives de la Francilienne de l'A115.

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

Je pensais que l'on parlait de la partie de 184 dont nous parlons ce soir et pas la partie qui est de l'autre côté de la mise en service.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

N'empêche ; cela montre bien que, quand on amène une autoroute, l'autoroute a quand même amené une circulation supplémentaire sur la RN184.

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

Je ne vous ai jamais dit que les autoroutes ne déplaçaient pas la circulation.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Ah si, vous nous avez dit, ou j'ai encore mal compris, que l'autoroute est là pour soulager la RN184, pour emmener une partie du trafic qui est sur la RN184 sur l'A104, c'est ce que j'avais compris. Or, là, les deux exemples que l'on nous donne, c'est justement que l'on a fait l'inverse.

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

L'A115 est pratiquement perpendiculaire à la nationale 184. Concernant le prolongement de la Francilienne, effectivement, il va récupérer une partie du trafic qui est sur la nationale 184 et je l'ai dit, je le répète, il récupère aussi une partie du trafic qu'il y a aujourd'hui sur l'A86, donc, c'est un déplacement de circulation.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

On va revenir sur le point sur lequel on était absolument d'accord, c'est que des aménagements sont prévus sur la RN184. Bien évidemment, ils sont prévus entre autres pour améliorer la sécurité.

Les chiffres d'accidentologie que vous donnez tiennent-ils compte du fait que l'on sait aujourd'hui qu'il va y avoir des aménagements de fait sur la RN184 et que ceux-ci seront faits avant l'arrivée de l'A104 ?

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

Non.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

On est au moins d'accord sur la question et la réponse.

Les scénarios améliorent-ils la sécurité ?

J'ai repris cela dans le tableau de l'étude de la sécurité routière et là aussi j'ai additionné, - vous allez toujours me dire la même chose- le nombre d'accidents mortels et graves par an.

J'obtiens pour le tracé noir qu'il va y avoir 42,4 blessés graves ou morts.

Pour le tracé violet : 44,6.

Je ne vais pas tous les lire, vous les voyez.

Fil de l'eau : 47,1.

On vient de dire que, ce que l'on appelait le fil de l'eau, c'est on ne fait rien alors que l'on sait que l'on va faire quelque chose, on vient de le dire, il va y avoir des aménagements sur la RN184. Ce que l'on appelle le fil de l'eau, ne rien faire, est déjà quelque chose de faux.

Je me demande comment vous arrivez à la conclusion que tous les scénarios sont meilleurs que le fil de l'eau. J'en vois au moins deux qui ne le sont pas.

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

Effectivement, nous n'avons pas pris en compte les autres mesures d'aménagement de sécurité car sinon on ne pourrait pas savoir ce qui est dû en apport de sécurité par la nationale 184 et ce qui est dû en apport par l'amélioration des autres infrastructures.

Les chiffres que vous citez, de mémoire, ce n'est pas un nombre d'accidents mortels et graves par an, ce sont les coûts ramenés en matière de sécurité routière.

Par rapport au fil de l'eau, on a ici le coût total. C'est toujours pareil. Comme sur la zone d'étude, je le redis, nous avons plus de trafic, ce qui n'est pas le cas sur l'Île-de-France, nous avons un coût d'accidentologie sur la zone d'étude qui est plus fort.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

C'est quoi un coût ? Cela s'exprime en quoi ?

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

Un coût, simplement, il y a des méthodes certes administratives qui permettent de voir quel est le coût des accidents de la route tout au long de l'année. On sait qu'en moyenne un blessé grave coûte tant.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

C'est de l'argent.

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

Oui, c'est ce que je vous dis.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Je vérifierai si j'ai commis une aussi grosse erreur que cela. Je le rectifierai si jamais je me suis trompé. Cela m'étonnerait quand même que j'ai confondu de l'argent et des morts, mais c'est possible.

On peut peut-être le vérifier.

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

On a l'annexe sécurité routière dans le dossier des études.

Vous avez en haut : coût en millions d'euros, la première colonne, c'est total et, sauf erreur de ma part, on retrouve les chiffres que vous avez donnés.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Je ne pense pas, mais admettons.

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

46,1 ; 51,2 ; 50,1 ; il me semble que ce sont les chiffres que vous avez donnés.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Je crois que j'ai pris le nombre d'accidents par an mortels qui est 11,1, auquel j'ai ajouté le nombre d'accidents par an qui est 36, ce qui m'a donné l'addition de 47,1, je crois que c'est ce que j'ai indiqué. Supposez un moment, tout le monde peut se tromper, on le voit dans votre document, que j'ai pu confondre des millions d'euros avec des morts, si ce n'est pas me prendre pour je ne sais pas quoi, je ne vais pas utiliser de mot, mais cela n'a pas de nom.

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

Monsieur RAFFOLT, je vois que vous me faites un procès d'intention. Effectivement, j'ai confondu parmi les 1 500 pages du dossier 47,1 et 46,1. Comme en plus le coût de l'accidentologie est exactement le même que le nombre des accidents, je m'en excuse, j'ai fait une erreur.

Ceci étant, c'est toujours pareil, c'est en faisant totalement abstraction du trafic quand vous comparez par rapport au fil de l'eau.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Je prends vos chiffres.

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

Bien sûr, ce sont nos chiffres, mais je vous dis qu'il faut comparer le risque d'accidents par rapport au trafic. Je pense qu'il y a un message qui existe, c'est que les autoroutes en France sont quand même plus sûres.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Nous ne sommes pas en France. Le problème des autoroutes du Val-d'Oise, c'est justement que ce ne sont pas vraiment des autoroutes.

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

Monsieur RAFFOLT, je ne vous ai pas interrompu, je souhaiterais pouvoir répondre.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Ce qui rend les autoroutes sûres, par exemple, à Reims, je la connais bien, c'est que vous pouvez rouler pendant 50 km sans rencontrer personne car il n'y a personne, mais pas non plus d'entrée et de sortie de route. Par contre, l'A115, tous les 2 ou 5 km, vous avez une entrée et une sortie. Parfois, elles se croisent. Ce ne sont pas les mêmes types d'autoroutes que sur l'ensemble de la France.

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

C'est peut-être pour cette raison que, dans le classement que vous avez cité au début, les autoroutes de la région Île-de-France par rapport à la moyenne sont moins bien classées que les routes nationales par rapport aux autres départements. Quand vous avez cité le chiffre de 0,93, effectivement, elles sont moins bien situées que les routes nationales. Ceci étant, elles restent quand même plus sûres. Les autoroutes en France, je le rappelle, 1 % du linéaire, 20 % du trafic, 5 % des accidents. A chaque fois, il faut quand même le ramener par rapport au trafic.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Il ne faut pas parler des chiffres en France.

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

Quand je ramène par rapport au trafic y compris sur les autoroutes de la région Île-de-France et y compris les autoroutes soit du Val-d'Oise, soit des Yvelines, vous pouvez avec les chiffres que l'on a -pas sur ce tableau-là, mais sur le tableau d'une autre page- vous avez un risque d'accidents qui reste beaucoup plus faible sur les autoroutes que sur les routes nationales et sur les routes départementales.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Admettons. Je ne suis évidemment pas d'accord du tout. Je continue à dire que vous présentez les chiffres qui vous intéressent. J'ai montré des slides sur la sécurité routière.

Quand ils vous montrent la carte, le message que veut bien faire passer la sécurité routière, c'est quand même bien les routes dangereuses de France, donc, c'est bien le message que veut faire passer la sécurité routière.

Quand j'ai montré le slide de la DDE et qu'elle dit que les routes sont moins sûres, c'est bien le message qu'elle veut faire passer. Ce n'est pas moi qui le déforme, c'est le message qu'elle veut faire passer. Vous faites passer un autre message. Je fais remarquer que votre message ne correspond pas au message que font passer deux autres grandes entités nationales.

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

Je suis désolé, c'est le même message.

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

Merci, Monsieur RAFFOLT.

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

Je conseille à tout le monde, quand ils ont le choix, prenez l'autoroute, même en région Île-de-France.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

J'aimerais entendre maintenant M. Patrick MEUNIER et après M. Eddy AÏT et on aura une discussion avec la salle s'il y a des gens qui tiennent le coup.

M. PATRICK MEUNIER, VICE-PRESIDENT DE L'ASSOCIATION « MIEUX VIVRE » A ST-GERMAIN-EN-LAYE, MEMBRE DU COMITE PROFILE :

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir Mesdames et Messieurs.

Je me présente, Patrick MEUNIER.

Je parle ici au nom du Comité PROFILE qui est un rassemblement de 12 associations et les Yvelines et Val-d'Oise qui sont les représentants des Chambres de Commerce au sein de notre structure.

Je suis également vice-président d'une association qui s'appelle « MIEUX VIVRE A SAINT-GERMAIN SUD », qui est une association d'animation et qui est aussi une association de riverains de la route nationale 13 qui, faut-il le rappeler, certains se demandaient tout à l'heure si certaines villes pouvaient être coupées en quatre, Saint-Germain, M. Emmanuel LAMY l'a dit, est coupé en trois par la RN184 et par la route nationale 13. J'abrègerai ce discours en ne reprenant pas les points qu'il a déjà soulevés. Vous serez certainement soulagés.

Le Comité PROFILE, contrairement à d'autres rassemblements n'est pas une union d'opposants. Le Comité PROFILE a pour objet de promouvoir une solution intégrée dans l'environnement pour le prolongement de la Francilienne, c'est une chose, mais également toutes solutions qui peuvent éviter le conflit entre des flux radiaux de et vers Paris et des flux tangentiels qui n'ont pas à interférer dans les flux radiaux.

J'ai plusieurs raisons personnellement de collaborer à PROFILE et ces raisons sont essentiellement de deux types.

D'abord, je viens de le dire, je suis riverain de la route nationale 13.

Je développerai mon autre raison ensuite. Je suis chef d'entreprise à Poissy dans le quartier de la collégiale, c'est-à-dire au bord d'une voie infernale.

Ma première motivation pour être ici devant vous ce soir et parler au nom de PROFILE, c'est cette qualité de riverain.

Contrairement à ce que certains peuvent penser, Saint-Germain-en-Laye, cette ville de « bourges » pour certains n'est pas un paradis en matière de circulation, c'est plutôt l'enfer.

La ville est divisée d'est en ouest par un axe lourd, à 4 voies, qui est la RN13. La RN13, quand tout va bien, 60 000 véhicules par jour. Quand les choses vont moins bien, notamment sur le réseau autoroutier environnant, notamment sur l'A13, on monte facilement à 80 ou 100 000 avec les conditions d'écoulement des trafics que vous imaginez.

Cette RN13 que l'on appelle la déviation a été construite à la fin des années 1950 dans des conditions épouvantables dictées essentiellement par la protection d'intérêts privés.

Aujourd'hui, cette voie est bordée dans la bande de 100 m -et parfois moins de 100 m de part et d'autre de l'axe- par des logements sociaux, des logements collectifs extrêmement nombreux, qui collecte la RN 184, à l'ouest de la ville, supporte un trafic minimum de 60 000 véhicules jours, sans protection autre que quelques murs antibruit. Cet axe est entouré, à moins de 100 mètres, par un habitat collectif dense, et des installations sportives et scolaires.

Si PROFILE est favorable à une solution pour la Francilienne, PROFILE ne souhaite à personne ce genre d'urbanisation.

Comme son nom l'indique, la RN13 est un axe radial et le trafic qui l'emprunte se superpose entre Saint-Germain-en-Laye et Port-Marly à un trafic tangentiel qui est aujourd'hui assuré par la RN184.

Comme les conditions de circulation sont catastrophiques très souvent en heure de pointe, ce trafic se dissout dans les voies environnantes, sur les routes départementales, par exemple, la route départementale 98 que l'on appelle la rue de Fourqueux ou la rue du Pontel, mais aussi dans des rues beaucoup plus modestes, parfois même des rues qui sont empruntées en sens interdit. Cette contrainte est locale, mais elle est une pratique courante dans l'ensemble de Saint-Germain-en-Laye.

Notre objet à MIEUX VIVRE A ST GERMAIN SUD en adhérant à PROFILE était de contribuer à trouver des solutions.

Ce que nous attendons en matière de sécurité, en matière de circulation précisément, ce sont des choses immédiates pour faire face à des difficultés immédiates.

Les habitants de notre secteur sont victimes des infiltrations d'une circulation pressante de transit. Ce ne sont pas des angoisses et des peurs virtuelles qu'exprime PROFILE, lorsqu'il entend le désespoir des habitants de Conflans, de St Germain et du centre de Poissy, broyés par une circulation infernale de véhicules dans une voirie inadaptée.

Ce n'est pas de l'angoisse de nuées ardentes que l'on a décrit qui pourraient déferler de la montagne de l'Hautil.

Il s'agit de dangers quotidiens d'aujourd'hui, qui mettent en péril l'enfant et le piéton, et qui rendent l'air irrespirable.

Que les flux soient rationalisés, nous l'attendons aussi.

Vous avez compris que notre principal souci était la dissociation des flux tangentiels et des flux radiaux s'écoulent.

Nous souhaitons que la forêt soit préservée.

Aujourd'hui, j'ai découvert un point commun entre PROFILE et le CO.P.R.A. Il nous a été dit qu'il était souhaitable que les étangs de Carrières, que le chemin de Beauregard qui sont des sites naturels préservés ne soient pas atteints par l'autoroute.

Lorsque nous disons que nous souhaitons voir la forêt préservée, nous ne tenons pas un autre discours. J'espère que nous sommes au moins compris sur ce point.

St Germain assume sa charge de circulation. Vous avez dit nombreux aujourd'hui : « Vous souhaitez à Saint-Germain renvoyer vos problèmes chez les autres ». Nous n'envisageons pas de les renvoyer chez les autres. Nous cherchons des solutions, nous assumons les nôtres, de même que Poissy, on le verra tout à l'heure, assume les siens. Venez y vivre. Je n'aurais même pas de commentaires à apporter, venez y vivre, venez vous promener dans le quartier de la gare par exemple ou du côté de la Collégiale en semaine. Cela dispensera chacun de tout commentaire.

Aujourd'hui, nous constatons qu'aux abords de l'A14, non pas l'A14 en tranchée couverte ou en tunnel, mais à Montesson, là où l'A14 a été peut-être conçue de la manière la moins protégée, on construit au bord de l'A14. Dans la plaine de Montesson, on vient construire des « Kaufman » comme on en a construit ici à Carrières -Carrières que je connais bien car j'ai vécu à Carrières plusieurs années tout près d'ici, avenue de l'Hautil, au 134 pour être précis- donc, on construit ces « Kaufman » aussi tout près de l'A14, là où l'on a très peu de protections.

Pour l'anecdote, il se trouve que j'ai un de mes clients qui a pour activité le retraitement des déchets verts à Montesson, c'est une plate-forme de retraitement, et la seule demande des riverains qui viennent s'installer, c'est que cette plate-forme s'en aille car la nuisance principale pour ces personnes est l'odeur de l'humus qui est retourné.

Il semble que, sur la rive droite ici, les particules pèsent plus lourd qu'ailleurs.

Ma seconde motivation, c'est celle de chef d'entreprise dans le quartier de la collégiale à Poissy.

Au boulot aussi, je suis au cœur de l'enfer d'aujourd'hui, non pas de préoccupations futures que je comprends, je comprends les craintes des habitants de la rive droite, mais nous gérons des situations dramatiques d'aujourd'hui. Ce lieu de l'abbaye et de la collégiale de Poissy est un lieu de trafic de transit en pleine ville, à 10 m de la Collégiale de Poissy. Je pense que vous la connaissez tous.

Mes collègues de PROFILE ont eu, et auront encore, l'occasion de rappeler à cette tribune l'intérêt vital qu'il y a pour les salariés et pour les entreprises actuelles et futures du secteur, à prolonger la Francilienne.

Mais ce soir, je ne serai pas le porte-parole des entreprises, bien qu'elles méritent un respect supérieur à ce qu'elles ont connu ici ou tout au moins dans les tribunes précédentes.

Je parlerai très modestement de ma petite entreprise de 7 collaborateurs. Je ne suis pas le ventriloque des grandes, je ne suis pas non plus le ventriloque de Peugeot comme j'ai pu l'entendre dans certaines réunions.

J'ai exercé 18 ans à Poissy et j'exerce toujours. Qu'est-ce que j'y vois et entends ?

J'y ai vu passer du monde, des collaborateurs, beaucoup de clients. Nous avons une activité de conseil, d'expert comptable pour être précis, qui nous mène à fréquenter très régulièrement la rive droite. Toutes les villes de la rive droite, nous les connaissons bien. Je les connaissais avant pour avoir habité ici et je les fréquente toujours.

Qu'est-ce que je constate, qu'est-ce que j'entends ?

J'ai une collaboratrice, par exemple, qui habite Conflans, qui vient travailler tous les jours à Poissy. Elle me dit, au mieux, c'est 35 minutes, en général, c'est 45 minutes.

M. ESNOL nous a dit à Cergy dans la réunion d'ouverture : « Moi, de Conflans à Poissy, je mets 6 minutes ». M. ESNOL est sans doute escorté. Mes salariés ne le sont pas. Je vois des réalités.

Un autre collaborateur habite St-Cyr. St-Cyr/Poissy : 45 minutes le matin. Il me dit : « Monsieur MEUNIER, je comprends mal : je vois sur la carte une voie ferrée directe pour venir à Poissy par St-Germain en un quart d'heure. Pourquoi ce n'est pas possible ? »

Je lui dis que je suis moi-même partisan du transport ferroviaire, qui ne l'est pas d'ailleurs. Je lui dis que les Verts lui proposent une solution : Les Verts vous proposent le ferroutage. Vous avez le choix entre un conteneur et une semi-remorque !

Quant au Conseil Régional, le secteur est fort peu intéressant au plan politique pour lui. Alors continuez en voiture...

Je parle souvent de l'A104 avec mes collaborateurs et mes clients. Aucun d'eux n'a jamais adhéré au rassemblement d'opposants qui se fait entendre le plus souvent à la tribune, peut-être un échantillon non représentatif. Mes collaborateurs non plus, ceux que j'ai aujourd'hui, ceux que j'ai eu auparavant ne connaissent pas le CO.P.R.A..

DANS LA SALLE : Argumentez !

M. PATRICK MEUNIER, VICE-PRESIDENT DE L'ASSOCIATION « MIEUX VIVRE » A ST-GERMAIN-EN-LAYE, MEMBRE DU COMITE PROFILE :

Je ne porte pas de jugement, je vous ai écouté, l'essentiel est que je puisse m'exprimer ici.

Les entreprises de la rive droite sont déçues par les promesses non tenues et sans projet. Les salariés de ces entreprises sont aussi déçus.

Tous se félicitent de l'intégration et de l'efficacité de l'A14.

Conclusion : tout projet d'infrastructure de transport, collectif ou individuel, suscite le mécontentement des riverains. Mais il faut avancer.

Nous sommes une force de proposition, pourquoi pas ensemble. Pour tout vous dire, nous avons à PROFILE des contacts. J'ai moi-même visité la semaine dernière l'île des Migneaux, j'ai rencontré là-bas un représentant du CO.P.R.A. Je ne vais pas le citer, je ne sais pas si sa démarche était personnelle ou autorisée. De toute façon, nous n'avons pas monté un complot ensemble, nous avons parlé. Je voulais, ainsi que mes collègues, me faire une

image des réalités. J'ai été assez surpris d'ailleurs concernant les Migneaux, mais nous en reparlerons à Poissy.

Nombre d'opposants à l'A104 réclament des solutions de transports collectifs. A titre d'amateur, je gère un site Internet qui s'appelle Tram Poissy, je ne le dis pas pour faire de la publicité, je le dis car je reçois des e-mails. Sur ce site, j'essaye de promouvoir la réouverture complète de la Grande Ceinture Ouest. Je reçois des e-mails de personnes qui me disent : « Vous êtes fou, vous préconisez la réouverture de la gare de Poissy Grande Ceinture, vous rendez-vous compte des nuisances que vous allez créer ? »

Je me demande si ce ne sont pas les mêmes personnes que l'on entend souvent ici. J'espère que non. Nous essayons à PROFILE d'être cohérents dans le projet et dans les propositions.

DANS LA SALLE : On vous a assez entendu !

M. PATRICK MEUNIER, VICE-PRESIDENT DE L'ASSOCIATION « MIEUX VIVRE » A ST-GERMAIN-EN-LAYE, MEMBRE DU COMITE PROFILE :

Je pense que PROFILE a occupé très peu de temps cette tribune et PROFILE s'affiche sous son étiquette, pas sous diverses étiquettes personnelles ou institutionnelles.

Alors si le débat est sain et nécessaire, il faut savoir avancer.

Que nous propose-t-on ? Là, effectivement, je vais faire relativement court. Nous demandons que l'A104 soit prolongée, cela a été dit déjà par mes collègues, nous le disons à nouveau.

Nous pensons qu'il n'est pas raisonnable de dissocier totalement l'urbanisation des axes de transports notamment autoroutiers. Par contre, nous sommes tout à fait disposés à étudier toutes les améliorations possibles et à contribuer à les proposer.

A notre avis, seul le tracé rouge permet une desserte convenable de Cergy, ceci d'autant plus que l'on nous propose rien d'autre.

Le tracé violet est hors sujet, nous l'avons déjà dit. Nous sommes quand même prudents sur ce tracé qui intéresse fortement le Mantois, mais nous pensons qu'il est hors sujet.

Concernant l'argumentation, nous nous appuyons à ce jour sur le dossier du maître d'ouvrage qui est extrêmement complet. Ceci étant, nous apporterons au fil des débats des mesures extrêmement précises dont nous avons connaissance quant au projet d'aménagement de la route nationale 13 entre Chambourcy, Orgeval et Saint-Germain. Ces mesures ont été faites autour de l'A14, elles font un peu défaut dans le dossier, mais nous allons les apporter, nous en sommes possesseurs. On vit très bien derrière les murs anti-bruits.

Je vais synthétiser mon propos.

Le tracé bleu est truffé d'anomalies, de projets impossibles. On propose un tunnel, je ne crois pas au tunnel, le coût en est trop élevé. J'ai tendance à penser que l'on se dirigera plutôt vers une tranchée couverte et, qui dit tranchée, dit difficulté de franchissement d'un certain nombre d'obstacles. Certains Achérois en ont déjà cité. On franchira également des voies ferrées. J'imagine assez facilement que RFF appréciera très peu un chantier interminable sous les voies de Cergy d'une part, sous les quatre voies de Poissy d'autre part, sachant que la tranchée couverte impliquera des solutions beaucoup plus lourdes que

le tunnel, notamment la pause de tabliers provisoires à déplacer en fonction de l'avancement du chantier.

On franchira également les voies de la grande ceinture tout près de Poissy où la grande ceinture est enterrée et décaissée comme elle ne l'est nulle part ailleurs sur son tracé.

Donc, ce tracé bleu, à notre avis, n'est pas envisageable sérieusement, d'autant plus que les échangeurs qui sont prévus dans le dossier du maître d'ouvrage sur la nationale 308 notamment, voire sur l'A14, ne sont pas détaillés dans le dossier. On pourra craindre le pire lorsque l'on en verra le détail.

Je termine. Même s'il n'est pas parfait, ce tracé rouge contribuera à soulager ceux qui subissent aujourd'hui des nuisances d'un autre âge au centre des villes de Conflans, de Poissy et de Saint-Germain en remettant les flux à leur place. Il contribuera à reclasser les flux de circulation erratiques à l'aide d'une infrastructure aux normes du 21^{ème} siècle et à motiver les chefs d'entreprise à se maintenir ou à s'installer.

PROFILE souhaite l'harmonie et l'intégration. Pas d'hommes sans forêts, pas d'hommes sans communications, pas d'hommes sans entreprises.

Merci de votre attention.

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

Merci, Monsieur MEUNIER.

Une intervention et je voudrais entendre M. AÏT et il va être l'heure d'arrêter maintenant, il est 00 h 20.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

Je suis habitant à Poissy et je donne quasiment sur la Collégiale, donc, je connais bien le sujet. Je voudrais juste répondre à Monsieur sur le tracé rouge, les autres, on n'aura pas le temps. Monsieur habite à Saint-Germain, le long de la RN13. S'il se réfère au dossier de l'État, page 50, il verra que le tracé rouge induit un surcroît de trafic de 3 800 véhicules sur la RN13 à l'endroit où il habite. C'est la première chose.

La deuxième chose : devant la Collégiale, donc, sur la D153, le dossier de l'État, toujours page 50, montre que le tracé rouge n'apporte aucune modification de trafic devant la Collégiale. Pour vous rappeler -car les chiffres sont sur une autre page- la D153, ce sont 30 000 véhicules par jour, ce qui correspond à 11 millions de véhicules par an. Le fait de rajouter une autoroute ne retire aucun véhicule devant la collégiale. C'est écrit page 50.

(Applaudissements).

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

Monsieur le Président, s'il vous plaît.

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

Attendez. Monsieur AÏT avait demandé la parole.

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

Quand nous faisons des schémas simplifiés avec quelques routes, quand on ne peut pas les chiffrer, on ne peut pas en tirer des conclusions. Il n'y a pas de chiffre sur cette portion de route que vous venez de citer, donc, je suis désolé, sur les conclusions que vous venez de tirer, page 50, vous avez quelques chiffres sur certains tronçons, vous n'avez aucun chiffre sur les tronçons du côté de Poissy et de la collégiale.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

Quand vous mettez une route soit avec du trafic en plus en rouge, du trafic en moins en vert, quand vous ne mettez rien, c'est qu'il n'y a pas de différence.

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

Non, Monsieur.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

A ce moment-là, produisez les chiffres.

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

Vous avez tous les chiffres dans les annexes du dossier. Je rappelle, je l'ai déjà dit, que les routes ont été modélisées en 78 000 portions de routes, donc, dans le dossier de 88 pages, nous n'avons pas fait figurer les 78 000 chiffres pour chacun des scénarios.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

En revanche, sur la RN13, vous mettez plus 3 800 véhicules.

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

Un certain nombre de chiffres sont positionnés et le chiffre de 3 800 qui est indiqué, je vous signale qu'il est vers la nationale 13 au sud de la boucle, alors que, quand on s'approche de l'autoroute A13, c'est moins 3 100.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

Monsieur habite à Saint-Germain-en-Laye, donc, au niveau de la N13 à Saint-Germain-en-Laye, plus 3 800 véhicules.

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

D'un côté, moins 3 100 de l'autre.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

Oui, mais devant chez lui, plus 3 800 véhicules.

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

J'avoue qu'à l'échelle de ce plan-là, je ne sais pas exactement.

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

On éclaircira cela à part.

Vous avez la parole, Monsieur, vous avez attendu avec suffisamment de patience.

M. EDDIE AÏT, CONSEILLER REGIONAL ÎLE-DE-FRANCE :

Mon propos sera bref, l'heure est tardive.

Tout d'abord, se féliciter du débat passionné, passionnant et intéressant qui est quand même placé sous le signe de l'intérêt général puisque certains en ont douté, donc, vous me permettrez quand même à mon tour de remercier celles et ceux qui sont encore présents ce soir dans la salle et saluer l'intervention de Mme PARAVY et l'action du CO.P.R.A. en général puisqu'il porte, au-delà des intérêts des propriétaires, les notions d'environnement et de cadre de vie et on peut les remercier d'être mobilisés constamment au plus près des préoccupations pour porter ces éléments importants car il ne faut quand même pas oublier que la pollution atmosphérique -et là je parle en tant que membre de la commission consultative du plan régional pour la qualité de l'air- cause à partir des rejets polluants des automobiles qui sont un tiers des pollutions atmosphériques entre 6 500 et 9 500 morts ; donc, on parle bien de quelque chose de grave aujourd'hui.

Je ne reviendrai pas sur le tracé rouge et sur le tracé vert, tout a été expliqué. Il est clair que le bon sens et le courage en politique et le courage citoyen, fait que l'on ne peut pas cautionner de tels tracés aujourd'hui comme tout tracé en milieu urbain. Je regrette que M. LAMY qui est partisan du tracé rouge n'était pas animé du bon sens, donc, devait manquer de courage et est parti malheureusement puisqu'il en a appelé au vacarme, et je pense qu'il va falloir encore en faire du vacarme pour couvrir le bruit des automobiles qui vont bientôt déferler dans nos communes puisqu'il semble que ce soit ce qui se préconise aujourd'hui en ce qui nous concerne.

Pour la région Île-de-France, puisqu'elle est évoquée, à tort, à raison, certains ont cru qu'ils pouvaient parler en son nom alors qu'ils ne disposaient pas des informations nécessaires, elle n'entend pas aujourd'hui -cela a été confirmé par le président HUCHON à plusieurs reprises tant au CO.P.R.A. qu'aux populations et au Conseil Général à l'occasion d'une présentation du futur schéma départemental- la région ne mettra pas un centime d'euro dans les tracés urbains, ni d'ailleurs dans le tracé relatif au Parc Naturel Régional puisque nous en sommes le gestionnaire et j'en parle en tant qu'administrateur. Donc, aujourd'hui, la région ne souhaite en aucun cas encourager la construction de kilomètres supplémentaires d'autoroute. Plus de 800 km d'autoroute en Île-de-France aujourd'hui et plus de 17 millions de déplacements en voiture, il est temps aujourd'hui de maîtriser notre circulation et de réfléchir à des modes alternatifs de déplacement. Cela a été annoncé par un certain nombre d'entre nous ce soir. Il est temps aujourd'hui de réfléchir à un autre développement durable et de faire enfin en Île-de-France une écorégion.

La région est clairement engagée dans ce cadre-là. Cela a été confirmé. Il n'est pas question aujourd'hui de financer un tracé en zone urbanisée et notamment le tracé rouge qui va détruire le développement et le cadre de vie de Carrières-sous-Poissy. On peut regretter que, même si ce débat est placé sous le signe de la concertation et de la proximité, les informations n'aient pas été communiquées comme il le fallait, ce qui peut expliquer aujourd'hui une mobilisation certes satisfaisante, mais bien en deçà de l'enjeu. Il nous faut vraiment dire aux gens le danger qui plane sur eux et les appeler à leurs responsabilités. J'en appelle à la responsabilité des élus qui, aujourd'hui, font le choix de préconiser un certain nombre de tracés au nom d'une utilité économique, au nom de l'intérêt individuel alors qu'ils nous accusent de défendre l'intérêt particulier alors que ni l'utilité économique, ni l'utilité simple de ce tracé n'est démontrée, alors que les nuisances et les dangers pour la santé publique sont bien présents et réels.

Je vous remercie.

(Applaudissements).

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

Merci d'avoir condensé votre propos.

Monsieur, mais alors vraiment en 30 secondes s'il vous plaît.

DANS LA SALLE :

On peut constater ce soir que la compréhension est très difficile car nous vous parlons des problèmes humains, des problèmes d'environnement, de santé et vous nous répondez qu'avec des statistiques, des progrès technologiques soi-disant. Je voudrais savoir si le rapport que le ministre devra étudier aura comme seuls arguments des statistiques et des progrès technologiques éventuels.

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

Certainement pas et c'est pour cette raison que nous sommes ici dans ces réunions. Nous ferons bien évidemment la pondération qui convient entre les dimensions économiques, les calculs et la réalité des hommes et des femmes sur le terrain, les problèmes sanitaires, etc. Nous ferons la juste pondération.

Monsieur le Maire, voulez-vous conclure cette réunion ?

M. DANIEL SCHALCK, MAIRE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Pour conclure cette réunion, je voudrais d'abord remercier tous ceux qui sont restés. Je voudrais remercier tous les intervenants, pas forcément, mais cela fait du bien aussi quand cela bouge un peu car une réunion où il n'y a pas de manifestation, c'est une réunion triste et nous ne sommes pas des gens tristes à Carrières-Sous-Poissy.

Surtout, je voulais remercier les membres de la commission, le maître d'ouvrage et tous les collaborateurs de la commission pour la patience qu'ils ont, c'est vrai que tout le monde est resté absolument imperturbable, très gentil. Monsieur BERGOUGNOUX, c'est vraiment sensationnel, vous dirigez une équipe formidable.

Merci à vous.

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

Merci, Monsieur le Maire.

Le débat continue la semaine prochaine : mardi à Gargenville, mercredi à Auvers-sur-Oise et vendredi à Chanteloup-les-Vignes.

A très bientôt.

La séance est levée à 0 H 30.