

Intervenants au débat

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, PRESIDENT  
Mme Sophie ALLAIN, M. Yves DESROUSSEAUX

MAITRE D'OUVRAGE :

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE  
M. CHRISTOPHE LEFEVRE, CHARGE DE MISSION DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

<u>Mme Nicole DELPEUCH, Maire de Gargenville :</u>	1
<u>M. Patrick MEUNIER, PROFILE :</u>	9
<u>M. Franck BARRAUD, Représentants des Verts Île-de-France :</u>	12
<u>M. François COUPIN, Représentant l'Ardies</u>	14
<u>M. Stéphane BASTIEN-MICHEL, Habitant de Vert :</u>	19
<u>Un intervenant, Militant au CO.P.R.A. :</u>	21
<u>M. Jean MALLET, Maire de Mézy-sur-Seine :</u>	22
<u>M. Jean GRAILLET, Habitant du vexin :</u>	23
<u>M. GIRAUD, habitant de Mézy-sur-Seine :</u>	24
<u>M. Jean SINGUIN, Habitant de Meulan, vice-président du syndicat général de l'automobile :</u>	26
<u>M. Bruno TASSIN, Représentant le Parc Naturel du Vexin français :</u>	27
<u>M. Jean-Pierre DEJOU, Président du CO.P.R.A. :</u>	28
<u>M. Gérard RASPAUD, Maire d'Épône :</u>	29
<u>M. TAILLEZ, habitant de Gargenville :</u>	30
<u>M. Marc BARRIER, Vice-président de la Fédération départementale du Syndicat d'Exploitants Agricoles des Yvelines (FDSEA) :</u>	30
<u>M. PINGUET, habitant du Vexin :</u>	31
<u>Mme DEVERVIEILLE, habitante de Courdimanche :</u>	32
<u>M. Claude LOISEAU, Association des Usagers de Transport et d'Île-de-France Environnement :</u>	32
<u>M. Michel MALLET, Représentant du C.C.S.V. :</u>	33
<u>M. Guy POIRIER, Maire de Meulan :</u>	38
<u>M. Raymond LOPPÉ, Représentant de l'ADEM :</u>	39
<u>Une Habitante de Tessancourt :</u>	41
<u>M. Stéphane LERICHE, habitant de Gargenville :</u>	42
<u>Un habitant de Gargenville :</u>	44
<u>Un intervenant, exploitant agricole à Gargenville :</u>	45

*La séance est ouverte à 20 H 40 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.*

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

Bonsoir à toutes et à tous.

La Commission Particulière du Débat Public, qui va animer les débats de ce soir, se compose de Sophie ALLAIN, Yves DESROUSSEAU et moi-même, Jean BERGOUGNOUX, Président de cette Commission Particulière.

Nous sommes heureux ce soir d'être à Gargenville, dans cette belle salle, et comme il est naturel, je vais demander à Madame Le Maire de Gargenville, Nicole DELPEUCH, d'ouvrir cette séance.

Madame le Maire, vous avez la parole.

**MME NICOLE DELPEUCH, MAIRE DE GARGENVILLE :**

Bonsoir Mesdames, bonsoir Mesdemoiselles, bonsoir Messieurs, je suis moi aussi très heureuse de vous accueillir dans cette salle des fêtes de Gargenville, Gargenville avec cette image de ville conviviale. Nous sommes ici dans la salle des fêtes et, même si ce n'est pas une soirée très festive, ce que j'espère très fortement, c'est que ce soit une soirée d'ouverture, une soirée d'écoute des uns et des autres, des différents points de vue, des différentes idées qui vont s'exprimer, puisque l'on sait que dans un débat il y a différents points de vue qui méritent tous d'être écoutés et respectés. Je souhaite donc cette soirée à l'image de la convivialité, c'est-à-dire l'écoute, la compréhension et le respect des idées mutuelles.

Bonne soirée à tous, à plus tard.

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

Merci, Madame le Maire.

Puisque pour certains d'entre vous cette visite du Débat Public est une première, je souhaiterais d'abord vous dire en quelques mots le rôle des personnes présentes ce soir sur cette tribune : il s'agit d'un projet, le projet de prolongement de la Francilienne, qui est présenté par un maître d'ouvrage représenté ce soir par Éric DEBARLE, chargé de la mission A 104, et Christophe LEFEVRE.

Les trois autres personnes qui sont là sont membres de la Commission Particulière du Débat Public. Cette Commission Particulière a été désignée par la Commission Nationale du Débat Public pour animer ce débat. La Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative totalement indépendante, et nous sommes totalement indépendants du maître d'ouvrage.

Lorsque la Commission Nationale du Débat Public a décidé l'organisation de ce débat, elle s'est assurée qu'il y avait matière à débattre, c'est-à-dire que l'on doit discuter – nous le ferons ensemble ce soir – de l'opportunité de prolonger la Francilienne et des grandes

options qui seraient possible pour ce faire si on donnait suite au projet. Mais tout est ouvert et vous aurez à vous exprimer, à la fois sur l'opportunité du projet, et la façon dont on le réaliserait s'il a lieu.

Notre rôle à nous, Commission Particulière du Débat Public, est d'être en quelque sorte l'intermédiaire entre le projet et vous. A ce titre, notre mission se résume en trois mots clefs :

- Informer,
- Ecouter,
- Rendre compte.

Informé, cela consiste bien entendu à mettre à votre disposition un certain nombre de documents de base qui vous permettent de participer utilement à ce débat. Sachant l'ampleur de la zone d'étude, ce n'est pas facile, la diffusion n'a pas été très facile à réaliser. Je constate simplement aujourd'hui que nous avons tiré à 870.000 exemplaires, toutes publications confondues, plus 20.000 CD-rom. Pour ceux qui sont dans cette salle, il n'y a pas de problème, vous avez à l'entrée la possibilité de vous procurer tous les documents qui vous manquent si vous ne les avez pas eus, et pour que vous puissiez facilement suivre les débats, on vous a distribué une toute petite brochure avec des cartes et les éléments essentiels qui nous serviront ce soir.

Informé, cela ne consiste pas seulement à avoir les documents de base, cela consiste à vous dire tout ce qui se passe pendant le débat. Nous avons notamment pour ce faire mis en place un site Internet, qui aujourd'hui est un vrai succès. Pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, ce serait intéressant de s'y rendre. Nous avons eu déjà plus de 12.000 visites et un nombre énorme de fichiers téléchargés et de pages consultées, et cela ne ralentit pas.

Cela étant, informer c'est bien mais le point important pour nous, c'est surtout de vous écouter, de savoir ce que vous pensez du projet, de savoir tout ce que vous pensez des options qu'il est possible d'envisager pour le réaliser. Vous avez de multiples moyens pour vous exprimer :

Vous avez les réunions publiques comme ce soir, où j'espère que nous pourrons donner la parole au maximum d'entre vous. Pour vouloir faire une intervention, vous pouvez remplir un petit papier qui vous a été remis à l'entrée de la salle. S'il advenait qu'on n'ait pas le temps de vous donner la parole, on répondrait individuellement à cette question, d'une part par écrit, d'autre part par le site Internet. Simplement, soyez un petit peu patients, nous avons déjà de l'ordre d'un millier de questions enregistrées, il faut les traiter. Le plus souvent c'est le maître d'ouvrage qui répond, et nous, nous avons à vérifier qu'il répond complètement et sincèrement, ce qui prend un peu de temps, mais nous écluserons, je vous le garantis, toutes les interventions de cette nature.

Vous avez la possibilité d'écrire à la Commission, soit pour demander des documents, soit pour dire ce que vous pensez sur tel ou tel sujet, et là encore, tout sera traité.

Vous avez la possibilité de nous envoyer des contributions que nous mettrons sur le site Internet, quelle qu'en soit la longueur. Si vous voulez écrire longuement sur tel ou tel sujet qui vous intéresse particulièrement, nous le recevrons, ce sera versé au débat et on en tiendra compte.

Toutes ces expressions, qu'allons-nous en faire ? A la fin, nous allons rédiger un rapport que l'on va s'efforcer de rendre aussi objectif que possible, c'est-à-dire d'exposer les arguments

pour et contre, le prolongement, ou telle ou telle solution pour réaliser ce prolongement. Nous serons totalement objectifs, mais il est bien évident que s'il émerge des éléments un tant soit peu consensuels, on s'arrangera pour les faire apparaître de la façon la plus claire.

Nous allons présenter un avant-projet de ce rapport le 6 juillet, à la réunion qui s'appelle « la réunion de synthèse », après les réunions thématiques et éventuellement une réunion supplémentaire que j'ai été amené à envisager, suite à une volonté de dialogue qui s'est manifestée à Saint-Ouen-l'Aumône et qui permettrait peut-être d'avancer un peu plus sur ce sujet compliqué du choix d'une solution.

Ce rapport, après discussion en réunion de synthèse, sera disponible vers la fin juillet. Il sera remis au Ministre qui disposera de trois mois pour faire connaître sa décision. S'il ne fait pas connaître sa décision, cela veut dire qu'il ne donne pas suite au projet, et la décision qu'il peut prendre c'est bien entendu de ne pas donner suite, mais aussi de donner une suite, et à ce moment-là, il devra dire selon quelles pistes il envisage que l'on continue à travailler sur ce projet.

Voilà simplement ce que je voulais vous dire ce soir.

Ce que je vous propose, c'est que nous procédions en trois étapes :

- la première étape, étant donné je pense qu'un bon nombre d'entre vous n'ont pas suivi dans le détail, j'allais dire les épisodes précédents, c'est que le maître d'ouvrage nous expose assez brièvement la philosophie de son projet, ses objectifs, les grandes options possibles,
- ensuite, je proposerais que l'on traite de la question : « Faut-il vraiment prolonger la Francilienne ? »,
- et ensuite qu'on se concentre sur le trajet qui peut vous concerner le plus, que l'on appelle conventionnellement « le tracé violet ». J'aimerais vous entendre à la fois sur ce qu'il peut apporter, mais aussi sur les difficultés que présenterait sa réalisation pour vous-mêmes, et lorsque je dis pour vous-mêmes, ce n'est pas seulement Gargenville, j'ai vu qu'il y avait des maires des communes voisines éventuellement concernées par ce tracé.

Si nous sommes d'accord et s'il n'y a pas de question préliminaire, je donne la parole au maître d'ouvrage, assez brièvement, sur la philosophie de votre projet, étant entendu que l'on doit discuter de son opportunité et des solutions.

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

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

Le projet de Francilienne est né aux alentours des années 1965, en même temps que le concept des villes nouvelles.

A ce moment-là, alors que l'agglomération parisienne accueillait les nouveaux habitants, s'étendant en tache d'huile, c'est-à-dire qu'à chaque fois qu'on avait une zone urbanisée, on construisait un petit peu plus loin et on organisait ainsi la région, il a été décidé de ne plus poursuivre ce type de développement et de concentrer le développement de la région parisienne dans certains pôles. C'était ce qui était appelé en langage technocratique

« l'organisation polycentrique ». La création des villes nouvelles, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée et Sénart a fait partie de cette organisation en pôles.

A partir de ce moment-là, il fallait quand même relier ces pôles et permettre des déplacements entre les différents pôles. C'est une des raisons de l'existence et de la réalisation de la Francilienne, qui se situe en gros à 25 km de Paris et qui en fait le tour.

Cette Francilienne aujourd'hui n'est pas totalement achevée, il manque un certain nombre de tronçons avec des caractéristiques autoroutières, et il manque notamment un tronçon entre Méry-sur-Oise et Orgeval.

C'est réellement à partir de 1988 que l'État s'est préoccupé du mode de réalisation de ce tronçon. Un projet a été présenté par un groupement d'entreprises privées, cela s'appelait « Villexpress » à l'époque, et ce projet, pour le moins, a suscité un certain nombre de débats. Ce projet n'a pas été retenu, Pierre Bérégovoy à l'époque n'a pas retenu ce projet-là et a demandé qu'un débat public soit organisé.

Un débat public a donc été organisé ; deux grandes options étaient soumises : soit le passage au Sud-Est de Cergy-Pontoise, donc des tracés dans ce que l'on appelle « le fuseau Sud-Est », soit un passage au Nord-Ouest de Cergy-Pontoise.

Ce débat s'est déroulé, et c'est le tracé Sud-Est qui a été retenu. Une deuxième partie de débat public s'est engagée à ce moment-là et plusieurs tracés dans ce fuseau Sud-Est ont été soumis à concertation. On a abouti ainsi à une décision de Bernard Pons en 1997, de retenir un tracé qui passe par la boucle de Chanteloup et qui relie donc Méry-sur-Oise à Orgeval.

Cette décision a été suspendue par son successeur, Jean-Claude Gayssot, qui a demandé une contre-expertise d'un tracé passant au Nord-Ouest de Cergy-Pontoise. Cette contre-expertise a conclu à la faisabilité technique d'un tracé passant au Nord-Ouest de Cergy-Pontoise et on en est resté là pendant un certain temps, aucun crédit n'ayant été mis en place dans le cadre du contrat de plan en 2000, jusqu'au moment où Gilles de Robien a décidé de relancer des réflexions sur ce chaînon manquant de la Francilienne.

Conformément au Code de l'Environnement, ce tracé doit faire l'objet d'un débat public le plus transparent possible, permettant d'ouvrir un éventail de choix le plus important possible, et c'est pour cela que vous avez un document qui présente cinq tracés. Quatre tracés sont effectivement dans ce que l'on appelle « le fuseau Sud-Est » et un tracé, par contre, a été choisi comme représentatif des options notamment qui ont été étudiées lors de la contre-expertise de 1998, et donc il y a un tracé qui passe par Gargenville.

Voilà où nous en sommes ce soir. Depuis un mois maintenant, il y a ce Débat qui se déroule et qui se poursuivra pendant encore trois mois, comme l'a rappelé Monsieur le Président.

Les objectifs de la Francilienne sont :

- relier les pôles régionaux, donc les pôles autour desquels on souhaite développer l'urbanisation dans la région parisienne,
- mieux desservir les zones d'activité économique qui sont à proximité de ces pôles. Il y en a un certain nombre notamment celles de la ville de Cergy-Pontoise, celles de Poissy, celles d'Achères, et ensuite on arrive à Orgeval,

- répondre aux besoins de déplacements de tous les habitants qui sont venus habiter dans ce secteur-là, puisque depuis trente-cinq ans un grand nombre d'habitants et un grand nombre d'emplois se sont implantés, générant des déplacements,
- réduire les embouteillages sur les routes locales, à proximité de la nationale 184 qui fait aujourd'hui office de Francilienne entre Cergy-Pontoise et Orgeval,
- améliorer la sécurité routière, ce qui est un objectif général au Ministère de l'Équipement.

Voilà les objectifs poursuivis par le prolongement de la Francilienne et l'historique ainsi que les grandes options qui ont été étudiées, en ayant bien sûr regardé si d'autres modes de transport pouvaient remplacer un prolongement de la Francilienne. Ces autres modes de transport, que ce soit le développement des transports en commun ou du transport de marchandises, soit par voie fluviale, soit par voie ferrée, sont tout à fait indispensables au développement et tout à fait indispensables pour permettre d'avoir une meilleure qualité de l'air. Ceci étant, ils ne répondent pas à la totalité des objectifs qui étaient assignés à la Francilienne, et c'est donc pour cela que nous avons fait un dossier qui présente cinq tracés de routes à caractéristiques de voies rapides.

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

Merci, Monsieur DEBARLE, pour cette introduction générale. Nous reviendrons bien entendu sur beaucoup de points que vous n'avez fait qu'esquisser, mais je souhaiterais maintenant donner la parole tout de suite à Madame le Maire de Gargenville, pour qu'elle nous dise comment elle voit les choses. Madame le Maire, vous avez la parole.

Immédiatement après, la parole sera donnée à la salle pour quelques interventions.

**MME NICOLE DELPEUCH, MAIRE DE GARGENVILLE :**

Qu'il y ait Débat Public, c'est une chance, il faut le prendre comme une chance de pouvoir s'exprimer, une chance de pouvoir échanger des idées.

Pour la population qui est concernée par ce Débat et pour les élus locaux, les élus de terrain qui la représentent, il y a prise en compte vraiment à ce moment-là de la connaissance que nous avons de la vie locale, des atouts de cette vie locale, des problèmes qui sont les problèmes du quotidien et des besoins du territoire sur lequel nous oeuvrons tous les jours.

Prenons donc ce débat comme une façon de pouvoir exprimer, au nom de notre population, quels sont nos besoins, quels sont nos problèmes et comment nous vivons l'arrivée de projets sur ce territoire.

Nous venons d'avoir une présentation très succincte des quatre tracés Sud-Est qui vont de Cergy à Orgeval, dans la boucle de Conflans, Andrésy, Chanteloup. Nous avons peu d'éléments techniques, en tout cas sur notre territoire, pour dire si l'un des tracés est meilleur que l'autre, le rouge, le bleu, un mélange des deux. La seule chose que nous pouvons voir, de l'extérieur, c'est que quatre tracés, sur un territoire relativement réduit, c'est certainement beaucoup de travail et beaucoup d'études pour arriver à voir si un de ces tracés ou un mélange habile de plusieurs de ces tracés, pourrait être une solution ou non au problème qui est posé.

Je pense qu'une première évidence, c'est que les différents axes sur cette boucle de Chanteloup, Conflans, Andrésy, sont des axes extrêmement surchargés. Il suffit d'aller de temps en temps dans ce secteur pour voir qu'effectivement il y a une surcharge de circulation très importante. La RN 184 est en elle-même un très gros problème.

Ensuite, dans cette évidence, il y a aussi le fait que le pôle de Cergy-Pontoise doit être relié au reste de l'Île-de-France correctement, que les entreprises qui sont sur ce pôle ou dans cette boucle doivent être reliées au reste du monde aussi, dans la mesure où il n'y a pas d'activité économique quand il n'y a pas la possibilité de se déplacer correctement, de déplacer des frets et de déplacer des salariés de l'endroit où ils travaillent jusqu'à leur domicile et inversement.

Donc, première évidence : des trajets extrêmement surchargés, très difficiles en partie urbaine etc., et une nécessité pour le développement de la zone de Cergy-Pontoise et de toute cette boucle jusqu'à Orgeval, en passant par Poissy bien sûr, où l'on a de grosses industries qui nécessitent du fret.

Deuxième évidence : nous voyons tous qu'à partir d'Orgeval tout ce trafic est remis sur l'A13 jusqu'à Rocquencourt pour reprendre l'A12 puisque l'objectif pour une grande partie de ce trafic est de pouvoir aller jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines, donc plus au Sud. On sait tous que cela pose, de fait, un énorme problème : l'A13 est déjà ce qu'elle est, elle est déjà terriblement chargée tous les jours. On voit - et nous sommes bien placés ici sur son trajet pour le voir puisque la plupart des salariés de notre secteur empruntent cette A13 tous les matins et tous les soirs - que quand il y a un accident sur l'autoroute A13, tout l'Ouest des Yvelines est bloqué. Remettre à partir d'Orgeval de la circulation supplémentaire sur l'A13 semble a priori quelque chose qui risque de poser problème. Je suis assez légère quand je le dis. De même pour l'A12.

Donc, un vrai bouclage, si un bouclage est envisagé et on en parle, c'est bien le thème du débat, un vrai bouclage est un bouclage qui aussi chemine entre Orgeval jusqu'à Saint-Quentin, ailleurs que sur la A 13 et la A 12. De mon humble point de vue, le bouclage qui nous est proposé n'est pas complet.

Je crois que c'est tout ce que j'aurai comme position à prendre sur ces quatre tracés et je pense que toutes les populations de la boucle et de ces territoires ont effectivement beaucoup de travail à mener pour que la solution puisse émerger.

Quand on parle maintenant du tracé Nord-Ouest qui passe par Gargenville, quatre points importants :

Le premier est que ce tracé, s'il existe un jour, ne résout en rien les problèmes de surcharge de la boucle de Conflans, Chanteloup etc... qui restera en l'état. La RN 184 restera comme elle est, très probablement. En tout cas, le tracé Nord-Ouest, le tracé violet, qui passe à Gargenville n'est pas une solution à la surcharge des axes routiers existant dans la boucle en question.

Deuxième point : ce tracé a 35 kilomètres de plus que les autres tracés. Ce n'est pas rien en carburant utilisé, en temps de circulation, en libération de pollution, donc il y a quand même des questions à se poser sur du temps en plus, de l'énergie et du carburant en plus et aussi de la pollution en plus. Ce deuxième point ne paraît pas être en faveur de ce tracé violet. Et surtout, je crois que 35 kilomètres de plus proposés aujourd'hui à des poids lourds et à leurs

chauffeurs, ce n'est pas du tout incitatif et même très dissuasif. Donc, ce tracé serait probablement peu utilisé ou du moins pas à hauteur des espérances.

Troisième point : coût de réalisation beaucoup plus important que pour les autres tracés. Il n'y a pas grand chose à en dire si ce n'est qu'on sait tous quel est l'état des finances publiques aujourd'hui. Dépenser plus pour faire quelque chose de moins bien ne me semble pas aujourd'hui être un leitmotiv très intéressant.

Quatrième point : la circulation serait remise sur la A 13 à partir d'Épône, c'est-à-dire sur un trajet encore plus long de la A 13, donc c'est encore surcharger la A 13 sur une portion de trajet plus important. Nous connaissons tous l'état de la A 13 tous les matins, tous les soirs et même toute la journée. Quand un incident arrive, tout l'Ouest est bloqué, je l'ai déjà dit mais le répète, c'est ce que nous voyons nous au quotidien. Ce quatrième point n'est pas non plus en faveur de ce tracé.

Si je résume : les problèmes du secteur concerné ne seraient pas résolus, on a un trajet plus long et plus cher, il me semble que cela fait un certain nombre de points de handicap assez sérieux qui font qu'on a un peu de mal à penser que l'on peut prendre ce trajet violet au sérieux quand on parle de « bouclage de la francilienne ».

Je crois que ce trajet a été mis avec les quatre autres trajets comme une alternative possible qui ouvre le débat, qui permet de l'ouvrir très à l'Ouest, de faire un détour. Nos campagnes sont belles mais je ne sais pas si tous les chauffeurs de poids lourds sont favorables à la promenade et si c'est ce qui les intéresse. Cette alternative d'ouvrir le débat en ouvrant ce tracé violet ne paraît pas très opportune. Ce trajet-là ne présente pas en tout cas de logique et la décision qui verrait ce trajet validé ne semblerait a priori pas très rationnelle.

L'État devra tenir compte de tous les éléments qui ont déjà été discutés puisque réunions publiques il y a – il y en a plus d'une vingtaine – ce qui fait beaucoup de réactions, beaucoup d'expressions qui ont été collectées et qui vont l'être encore. L'État devra tenir compte de tous ces éléments et devra surtout penser à l'intérêt public, à l'intérêt de tous, c'est-à-dire à l'intérêt de la nation, à l'intérêt aussi de l'Île-de-France puisque l'Ouest n'est qu'une partie de l'Île-de-France. Je crois que le regard sur la Francilienne et son bouclage demandent à ce qu'on recule un petit peu et qu'on ne soit plus aussi à l'Ouest qu'on l'est tous les jours, mais en tout cas que l'on regarde l'entité Île-de-France dans son entier.

C'est vrai aussi que les problèmes de circulation à l'Ouest de l'Île-de-France sont cruciaux, plus importants qu'à l'Est. Beaucoup du trafic de transit du Nord au Sud de la France passe plutôt à l'Est de l'Île-de-France parce qu'à l'Ouest justement il y a plus de difficultés. C'est le rôle de l'État de regarder l'Île-de-France dans sa totalité et de prendre la mesure de l'intérêt public de toute cette Île-de-France, y compris, bien sûr, des intérêts économiques puisque malheureusement, mais c'est ainsi, il n'y a pas aujourd'hui de vrai développement économique quand les infrastructures nécessaires ne sont pas développées, trajet fluvial ou autre, mais on sait très bien que sans développement d'infrastructures routières, le développement économique ne peut pas se faire à la même mesure.

Ce débat, c'est aussi pour moi l'occasion de parler un peu d'autre chose. Je constate depuis une ou deux semaines qu'au débat sur le bouclage de la Francilienne, se retrouve intimement mêlé, et je pense en effet que c'est un autre débat, le problème de la C13– F13 ; on a tous vu dans la presse ces derniers temps un certain nombre d'informations et les deux projets semblent se connecter aujourd'hui. Bien sûr, le trajet violet emprunte en partie le trajet de cette fameuse C13-F13 qui est un projet très ancien puisqu'il a quelques décennies

et des enclaves foncières gelées depuis plusieurs dizaines d'années. Le projet est quelque part encore dans les cartons même si pour l'instant il n'a pas vu le jour, et je crois que c'est important d'envisager aussi ce projet-là à côté du bouclage de la Francilienne. Ce serait tout à fait dommage de ne faire de ces deux projets qu'un seul car ce serait perdre et l'un et l'autre, et les rater peut-être et l'un et l'autre. Je crois que chaque territoire doit se poser des questions par rapport à son propre désenclavement et à l'atteinte de son développement, mais il serait dommage que ces deux projets soient mêlés.

Le projet de la C13-F13 effectivement passe à Gargenville et emprunte cette partie du tracé sur les derniers kilomètres. Il est très attendu d'abord par tous les riverains de la RD 190 puisqu'ils souffrent énormément, depuis des années, et ils le disent. Ils ont une voirie devant chez eux qui est complètement inadaptée au transit qui est aujourd'hui présent et une dangerosité qui est mesurée tous les jours, en sus de la pollution, des vibrations, du bruit et du fait que cette RD 190 finit par couper les villages du bord de Seine en deux et coupe leur vie.

Cette C13-F13 est très attendue par les riverains de la RD190 et je crois que ce n'est pas trop de dire aujourd'hui qu'il y a vraiment conscience de sa nécessité pour le développement de Seine Aval et du Mantois. Le territoire de Seine Aval et le territoire du Mantois sont effectivement drainés par un axe Est-Ouest très important, l'A13, mais c'est le seul. Ce territoire qui est tout à fait au Nord et à l'Ouest des Yvelines est un peu déconnecté du reste des Yvelines et a besoin d'une liaison Nord-Sud qui permette une jonction de la A15 et de Cergy vers Saint-Quentin en Yvelines.

Ce projet est très important, avec une traversée de la Seine et bien sûr, non pas un passage obligé à Rocquencourt pour rejoindre Saint-Quentin comme cela est proposé, mais avec une liaison vers Saint-Quentin par le Plateau de la Mauldre ou par la Mauldre, puisqu'on sait aussi que c'est le seul moyen de redonner un espace de vie à ce territoire de Seine Aval qui est complètement isolé du reste des Yvelines et ne se développe pas au même rythme que le reste du département, notamment tout le bassin de Saint-Quentin-en-Yvelines et tout le bassin de Versailles.

Voilà ce que je voulais exprimer ce soir.

Je voudrais que le bouclage de la Francilienne soit le projet de bouclage de la Francilienne et que toute la boucle de Chanteloup, Conflans, Andrésy et tous les territoires concernés par ce fuseau Sud-Est assument ce projet-là. Je crois qu'il y a toujours moyen de trouver une solution. Quand on voit la A14, je pense ne pas dire de bêtises car beaucoup l'expriment, c'est quand même une superbe réussite. L'intégration d'un trafic routier peut donc aujourd'hui être travaillé techniquement, on peut travailler les aménagements, on peut travailler les protections au maximum et faire des tas de choses.

La technique, souvent, n'est pas un blocage, c'est plutôt l'être humain avec la défense de son intérêt privé et de son intérêt particulier qui en est un. La technique souvent peut être travaillée et peut être allégée, donc le problème pour moi n'est pas un problème technique, c'est un problème plutôt de défense.

Si certains ne veulent pas effectivement d'un axe nouveau, je crois qu'en tout cas ce débat peut permettre de dire ce soir que le territoire d'Aubergenville, le territoire de Seine Aval et le Mantois, eux, souhaitent avoir une infrastructure routière et sont prêts à l'accueillir parce qu'ils savent que leur développement passera par là.

Je crois que le Conseil Général a cette position, le Président du Conseil Général aussi et il est intéressant de réfléchir à cette position-là. Je demande à ce que chaque territoire porte son projet, porte son problème et cherche à le développer dans les meilleures conditions.

Merci.

*(Applaudissements).*

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

Merci Madame le Maire, je crois que vous avez fait un tour d'horizon extrêmement complet des questions dont nous allons débattre ce soir, et bien que vous ayez affirmé avec force que le prolongement de la Francilienne et C 13 - F 13 sont des questions disjointes, je crois que nous trouverons quand même un certain nombre de points communs et que certaines personnes dans cette salle aimeront parler de l'un et l'autre sujet.

Puisque vous avez évoqué les difficultés de cette partie de l'Île-de-France, je crois que l'on pourrait donner la parole à deux témoignages, je pense tout à fait intéressants, sur les difficultés notamment en terme de développement économique, mais aussi de possibilités de transport pour les habitants de ces zones. J'appelle si vous voulez bien Monsieur Patrick MEUNIER, au nom de PROFILE. Je crois que vous allez commencer par un témoignage.

**M. PATRICK MEUNIER, PROFILE :**

Merci, Monsieur le Président. Bonsoir Madame, bonsoir Messieurs, bonsoir à tous. Je craignais qu'ici, à Gargenville, vous soyez moins nombreux qu'ailleurs et je vois que les projets qui vous sont soumis vous intéressent tout autant.

Je me présente donc : je parle ce soir au nom du Comité PROFILE. Le Comité PROFILE, vous le savez peut-être, est un groupement d'associations de riverains qui sont impactés aujourd'hui par la situation telle qu'elle est dans le secteur de Poissy, de Conflans et de Saint-Germain, et qui a été décrite parfaitement par Madame le Maire. Ces diverses associations de riverains sont associées aux Chambres de Commerce des Yvelines et du Val d'Oise par le biais de leurs structures spécialisées en matière de transport que sont l'ARDIES Yvelines et l'ARDIES Val d'Oise.

Pourquoi suis-je moi-même associé à ces travaux du Comité PROFILE ? C'est en une double qualité :

Tout d'abord, je suis vice-président d'une des associations de riverains les plus touchés par la situation actuelle, qui s'appelle « Mieux vivre à Saint-Germain Sud » et qui borde cet axe tracé en pleine ville, à quatre voies, qui voit passer en moyenne 60.000 véhicules par jour sans protection particulière. Je rappelle que Saint-Germain-en-Laye collecte également la RN184 qui, avec la RN13, divise la ville en trois parties.

Et à un autre titre, je suis chef d'entreprise à Poissy, très précisément à proximité de la Collégiale de Poissy que vous connaissez sans doute. Peut-être l'avez vous vue un week-end paisible, mais venez également la voir, tout au moins de l'extérieur, en semaine, quelle que soit l'heure de la journée : vous constaterez un trafic de poids lourds extrêmement intense, tout près de ce monument magnifique.

Ces phénomènes, qui se produisent tant à Poissy qu'à Saint-Germain, mais aussi dans la traversée de Conflans-Ste-Honorine, sont extrêmement nocifs en matière de bruit et en matière de pollution.

Mais aussi, puisque nous sommes à Gargenville, et Madame le Maire l'a fort bien dit, vous connaissez la situation des riverains de la RN190 ou de la RD190 – je ne sais plus comment on doit l'appeler. Les habitants d'Hardricourt, les habitants de Meulan, les habitants des Mureaux, ceux d'Aubergenville voient traverser leurs villes par un trafic de poids lourds extrêmement intense, qui viennent pour l'essentiel de Cergy, et plus au Nord et plus à l'Est, et qui tentent à qui mieux mieux, à sauve-qui-peut, de rejoindre l'A13, notamment à Épône ou bien à Flins, pour pallier les difficultés et le manque de fluidité du trafic qui résultent de la traversée de centres-villes, ceux que j'ai cités notamment.

C'est la raison pour laquelle à PROFILE, nous avons adopté une ligne difficile, celle qui consiste à proposer le prolongement de la Francilienne, à le promouvoir. Il est toujours difficile d'aller annoncer dans telle ou telle commune que l'on souhaite voir construire une infrastructure autoroutière. Cela ne va pas dans le sens de la démagogie, cela ne va pas dans le sens de la satisfaction générale.

Pourtant, nous sommes convaincus aujourd'hui qu'une infrastructure autoroutière moderne - Madame le Maire a cité l'A14- bien intégrée, car PROFILE comporte dans ses initiales « intégrer dans l'environnement » et nous ne voulons pas faire ou que se fasse n'importe quoi, nous pensons qu'une infrastructure moderne du XXIème siècle peut apporter, même dans des sites difficiles où l'inscription du projet n'est pas simple, une amélioration.

Ceci étant, nous sommes ici à Gargenville et le tracé violet pour nous n'est pas une solution. C'est la raison pour laquelle nous disons : « le tracé violet est intéressant mais nous n'y sommes pas favorables ».

Pourquoi est-il intéressant ? Cela a été dit, parce qu'il apporte des solutions utiles aux Mantois. En effet, cette région un peu excentrée mérite d'être mieux desservie. Si l'on se repose sur les travaux du maître d'ouvrage, qui ont été tenus à votre disposition ici ou qui ont été diffusés, le fait qu'on ait pu concevoir cet itinéraire montre qu'il existe un besoin significatif dans le cadre du débat public, de déplacements en provenance de l'Ouest – quand je dis l'Ouest, ce n'est pas seulement l'Ouest de l'Île-de-France, cela peut être la Normandie, même la Bretagne - vers le Nord, vers le Nord-est de la France, l'Est de l'Île-de-France en contournant Paris.

Il ne s'agit pas seulement de créer un nouvel axe Nord-Sud qui est typique de la Francilienne et qui déboucherait, sans solution, comme on nous le dit chaque soir, sur une A13 totalement saturée.

Cette situation est bien réelle mais elle n'est que ponctuelle dans la journée. Je pratique beaucoup l'autoroute A13 et suis aussi un témoin, cette situation est ponctuelle mais gêne beaucoup les particuliers, ceux que l'on appellerait en Belgique les « navetteurs », ceux qui vont utiliser leur véhicule pour aller travailler dans une période de quatre heures le matin et quatre heures le soir. Mais rappelons-nous que l'activité économique, et notamment le monde du transport, ne fonctionne pas quatre heures le matin et quatre heures le soir. A la limite, le fonctionnement en ce qui concerne la route, c'est plutôt le fonctionnement des poids lourds, qui se fait souvent en dehors des heures de pointe qui sont celles pratiquées par les usagers individuels.

Pour cette raison, on peut présenter - et peut-être est-ce possible de présenter une aide visuelle, je ne sais pas si elle a été reçue – les tracés et notamment les tracés bleu, rouge, voire le tracé vert et pourquoi pas même le violet – sous forme d'un grand X sur une carte, orienté Nord-Sud.

En consultant ce grand X, on se dit que s'il représente les grands courants, que ses deux pointes Nord sont des issues sans problèmes : par exemple, à l'Est de l'autoroute A16, on pourra gagner le Nord-Ouest et le grand Nord-Ouest de la France ; à l'Est de la Francilienne (qui s'appelle d'ailleurs entre Cergy et Roissy « la D104 »), on peut gagner facilement l'aéroport Charles de Gaulle et les autres axes pour mener dans le Nord et dans l'Est de la France. Ces deux issues vers le Nord sont tout à fait praticables, nous les qualifions d'excellentes.

Au Sud de notre grand X, nous aboutissons pour l'instant à l'autoroute A13 et la doctrine de PROFILE sur cette question est extrêmement claire : nous n'envisageons pas que le prolongement de la Francilienne s'arrête à Orgeval. Il est impératif qu'il se poursuive vers le Sud. Ceci étant, nous pensons qu'il faut bien commencer par un début et les deux débouchés représentés sur ce grand X par les deux pointes inférieures, finalement, peuvent être envisagés de façon peut-être plus optimiste que Madame le Maire a bien voulu le dire. Le débouché vers l'Ouest sur l'A13 en direction de l'Ouest, n'est pas si difficile qu'on peut le dire. Quand au débouché vers l'Est en direction de Rocquencourt, c'est là où le problème est le plus délicat sans doute, mais uniquement dans une partie de la journée bien définie.

Nous ne sommes pas pour notre part favorables et nous sommes même totalement opposés à un triplement, c'est-à-dire en fait le passage de quatre voies à six voies, de cette section de l'A13, d'Orgeval à Rocquencourt.

Donc, c'est une situation intermédiaire qui n'est pas complètement satisfaisante, mais qui n'est pas non plus totalement catastrophique. Nous pensons que c'est un début, qui doit être encouragé.

De quelle façon doit-il être encouragé ? Si nous pensons que le tracé violet peut être intellectuellement intéressant, ce n'est pas un projet, comme cela a été dit, qui s'intègre à la Francilienne. C'est un autre projet. Nous n'y sommes pas favorables parce qu'il est essentiel pour que la Francilienne qui fait l'objet aujourd'hui du Débat Public soit efficace en ce qu'elle absorbera des trafics nuisibles qui existent actuellement, que son orientation sensible approximative soit une orientation Nord-Sud sur un axe pas trop éloigné de Paris.

Si le tracé s'éloigne trop de Paris, il ne peut pas capter ces flux et les questions en suspens dans les centres-villes, à Saint-Germain, à Poissy, à Conflans et ici à Meulan, aux Mureaux, ne seront pas résolus. Nous travaillons aussi pour les communes dans lesquelles nous nous trouvons ou à proximité desquelles nous nous trouvons.

Nous ne sommes pas favorables non plus au tracé violet parce qu'à notre avis il ne dessert pas convenablement la commune ou l'agglomération de Cergy. Il aborde l'agglomération de Cergy par le Nord, qui n'est pas la partie la plus occupée par les activités économiques. Il est sans doute efficace pour ensuite se diriger vers Roissy Charles de Gaulle, mais cette desserte ne nous satisfait pas.

Nous pensons au contraire que les tracés qui satisfont à la condition d'orientation Nord-Sud sont plus satisfaisants. Nous ne sommes pas dogmatiques sur ces tracés et PROFILE a

hiérarchisé ses priorités. Notre priorité, c'est que la Francilienne soit prolongée vers le Sud, de Cergy à Orgeval et ensuite plus au Sud.

Nous estimons aujourd'hui, après l'avoir analysé, je vous dirais même que nous avons parcouru à pied tous les itinéraires – tous, sauf le violet je vous l'avoue parce qu'il est trop long, mais le bleu, le rouge et le vert, nous les connaissons bien et nous estimons que le tracé rouge, associé au pont départemental sur la Seine qui doit être créé à Achères, assure une très bonne desserte de l'ensemble des zones d'activités et des habitants, aussi bien à Poissy que dans la boucle de Chanteloup et également de Cergy, notamment du Sud de Cergy.

Mais on peut aussi discuter d'autres solutions ou d'autres combinaisons.

En conclusion, je ne serai pas plus long, nous souhaitons qu'une décision rapide soit prise sur un tracé – à la limite je dirais, quelque tracé soit-il - à l'issue du Débat Public. Nous souhaitons que toutes les collectivités locales et que l'État se mobilisent pour une réalisation rapide, comme a su le faire le Conseil Général du Val d'Oise entre Cergy et Roissy.

Je vous remercie de votre attention.

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

Après l'intervention de Monsieur MEUNIER, y a-t-il des réactions immédiates ? Je n'en vois pas.

Nous aurons une question à débattre qui vient d'une intervention de la salle.

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

J'ai deux questions posées sur le site Internet :

Une question précise qui concerne le tracé violet : « *peut-on connaître les différents échangeurs prévus sur les tracés ?* »,

Et une question plus générale d'un habitant de Menucourt : « *L'objectif final peut-il concilier gain de qualité de vie, temps consacré au transport amoindri, et gains économiques, nouvelles infrastructures routières pour le fret commercial ?* », conciliation de la qualité de vie et de l'avantage économique.

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

Vaste question, on va y revenir tout à l'heure.

Je pense que tout le monde n'est pas forcément de l'avis de Monsieur MEUNIER et que certains s'interrogent sur le terre-à-terre indispensable de ce prolongement de la Francilienne. Monsieur Franck BARRAUD est-il là ? Vous avez la parole.

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

Je prends la parole ce soir au nom des Verts des Yvelines, du Val d'Oise, et plus généralement au nom des Verts de toute la région Île-de-France, et ce pour exprimer ce soir et tout au long du Débat Public notre totale opposition à toute construction d'autoroute

supplémentaire en Île-de-France. La Direction Régionale de l'Équipement est ici la représentante de l'État, et le dossier qu'elle défend à cette occasion est la traduction directe d'un choix politique : celui de privilégier le « tout routier » au détriment des autres moyens de transports, et ce en totale contradiction avec les engagements de l'État lorsqu'il a pris ses engagements vis-à-vis de la Charte de l'Environnement et avec les engagements de la région lorsqu'elle s'est déclarée « première éco-région d'Europe. Ce n'est donc pas du choix entre cinq tracés dont il est question, mais bien de la politique des transports et de l'aménagement du territoire que nous souhaitons mettre en œuvre aujourd'hui pour répondre aux enjeux de demain.

- Premier enjeu : être en mesure de faire face à la crise énergétique qui s'annonce : le prix du baril de pétrole est à plus de 70 dollars aujourd'hui, de nombreux spécialistes estiment qu'il pourrait très bien se situer à plus de 100 dollars, voire 150, dans la décennie à venir. Cela va être dû au fait des tensions géopolitiques, de l'augmentation de la demande, de la raréfaction annoncée des réserves mondiales. Et il n'existe à ce jour, malgré ce que l'on essaie de nous faire croire, aucune alternative crédible à l'utilisation du pétrole dans le secteur des transports ;
- Deuxième enjeu : respecter nos engagements dans la lutte contre l'effet de serre. Rappelons tout d'abord que la part transport représente près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre. Alors comment, avec l'aveu d'une augmentation allant jusqu'à 38 % pour ce seul projet - je cite le document de la maîtrise d'ouvrage - l'État sera-t-il en mesure de respecter ses engagements dans le cadre du protocole de Kyoto ? Je rappelle que dans le cadre de ce protocole, l'État s'est engagé à l'horizon 2050 à diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre.

Sur le « slide » qui est affiché, on peut voir un histogramme qui représente les émissions de gaz à effet de serre avec à gauche les émissions en 2000, au milieu une extrapolation des tendances d'aujourd'hui et le dernier carré en bas qui représente ce à quoi s'est engagé l'État pour 2050. Est-ce que sérieusement, on pense qu'en continuant à construire des autoroutes, qui représentent au moins 30 % du total des émissions de gaz à effet de serre, on arrivera au niveau du carré à droite ? Je pose la question.

Pour faire le lien avec ce que j'ai dit précédemment, la hausse des prix des énergies fossiles, dont l'utilisation est responsable de 80% des émissions de gaz à effet de serre, pourrait être une chance, mais elle ne le sera réellement que si nous savons en tirer parti en réorientant nos choix de société. Il s'agit de savoir quelle société on veut pour demain pour assurer l'avenir de nos enfants ;

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

Tabler aujourd'hui sur une inéluctable augmentation du trafic routier à l'horizon 2020, c'est faire preuve de la plus totale irresponsabilité. Une véritable politique d'avenir, ce ne peut être qu'une politique qui se donne pour objectif prioritaire une diminution drastique de la circulation routière en général, et en particulier celle des poids lourds.

Cela passe par la prise de conscience que nous devons :

- d'une part, nous inscrire dans une volonté politique de relocalisation de l'économie induisant, entre autres, la réduction nécessaire des transports longue et moyenne distances ;
- et d'autre part doter notre région d'une infrastructure de transports moins polluants et économes en énergie, donc basée essentiellement, pour les marchandises, sur le ferroutage, le fret ferroviaire et la voie d'eau, et pour les personnes, sur les transports collectifs et les modes de circulation douce (le vélo et la marche à pied).

Sur un plan local, les actions prioritaires sont donc :

- aménager la RN184, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et à améliorer la sécurité pour les riverains ;
- augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus), avec une vraie Grande Ceinture Ouest et pas un bout de tangentielle et diminuer les tarifs d'accès ;
- favoriser les modes de circulation douce pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares (pistes cyclables, parkings à vélos sécurisés), comme cela se fait déjà en Europe du Nord, nous sommes très en retard ;
- développer, pour les marchandises, l'intermodalité rail - voie d'eau - route.

Si l'autoroute est réalisée, ce que l'on constatera, c'est bien :

- la confiscation par la route du budget transport au détriment des véritables priorités ;
- des encombrements supplémentaires : rajouter des routes ne diminue pas le trafic, cela ne fait qu'attirer de nouvelles voitures et de nouveaux poids lourds ;
- 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.

C'est pourquoi nous invitons tous les Franciliens à s'opposer avec nous au prolongement de l'A104, et ce quel qu'en soit le tracé.

Merci de votre attention.

*(Applaudissements).*

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

Sur ces questions, j'aimerais tout d'abord entendre Monsieur François COUPIN, qui représente ici l'ARDIES. On demandera ensuite au maître d'ouvrage d'expliquer comment les préoccupations exprimées par Monsieur BARRAUD sont prises en compte, suffisamment ou non, dans les réflexions.

**M. FRANÇOIS COUPIN, REPRESENTANT L'ARDIES :**

Merci, Monsieur le Président de me donner la parole. Je représente ce soir l'ARDIES Val d'Oise. L'ARDIES c'est l'Association Régionale pour le Développement des Infrastructures et de la Sécurité.

Je ne vais pas revenir, et je m'en excuse auprès de ceux qui n'étaient pas à Saint-Ouen-l'Aumône, mais je ne peux pas reprendre tout l'exposé qu'avait fait Michel CALOMNE à la Commission du Débat Public à Saint-Ouen-l'Aumône.

J'en profite simplement, puisque j'ai l'opportunité de m'exprimer à Gargenville, pour dire que le tracé violet, pour la grande majorité des chefs d'entreprises du Val d'Oise, ce n'est pas la Francilienne. Cette liaison Méry-sur-Oise / Orgeval ne dessert pas les grands parcs d'activité de Saint-Ouen-l'Aumône et d'Éragny, et ne résout en rien, on l'a dit tout à l'heure, la saturation, à certaines heures, de la nationale 184.

Je dirais plutôt que ce tracé qui est long et coûteux, est plutôt une espèce de liaison Roissy - Normandie, du moins pour sa partie Ouest. A ce sujet, je rappellerais que de très gros travaux ont quand même été réalisés dans le Val d'Oise, financés en particulier par le Département, pour améliorer les liaisons Cergy – Normandie. Je rappelle que la D 915 qui se dirige vers Gisors, a vu la réalisation de la déviation de Cormeilles en Vexin, la déviation de Marines qui est une déviation exemplaire dans sa réalisation, le passage couvert de la Demi-lieuve à Osny, de même sur l'A14, vers Rouen, la déviation de Saint-Clair sur Epte, qui a été très difficile à réaliser parce qu'elle est dans un milieu humide, et les travaux en cours pour la mise à deux fois deux voies de la nationale 14 entre La Ville Neuve et Magny. Il était urgent de réaliser ces travaux.

Mais, le bouclage de la Francilienne est une autre nécessité, pour relier entre elles les déjà anciennes villes nouvelles et terminer enfin cette rocade autour de la capitale. Je dirais que chaque tracé a certainement, nous en sommes tous conscients, des avantages et des inconvénients.

Les maires défendent chacun leur pré carré, c'est tout à fait normal, c'est leur rôle.

Mais, nous à l'ARDIES, nous disons simplement que réaliser la Francilienne dans les champs de pommes de terre, comme certains l'ont dit, loin des entreprises où travaillent les gens, est un non-sens économique, alors que toutes les études montrent que les déplacements locaux sont extrêmement importants.

Je termine en affirmant que décider d'un tracé différent de celui prévu dans les PLU des communes, c'est nécessairement exproprier des riverains non informés du passage de ce type d'infrastructure.

Merci de m'avoir écouté, bonsoir.

*(Applaudissements).*

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

Merci, Monsieur François COUPIN.

J'aimerais maintenant entendre le maître d'ouvrage sur la prise en compte de solutions alternatives au routier. Comment avez-vous intégré cette dimension et que pensez-vous de

l'affirmation de Monsieur BARRAUD, disant que l'on peut se passer d'un prolongement de la Francilienne ou de quelque chose de ce genre ?

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Se passer du prolongement de la Francilienne : je suis intimement persuadé, et je ne suis pas le seul, effectivement qu'on ne peut pas s'en passer, sinon je ne serais pas là ce soir ni les soirs précédents et les soirs futurs à défendre ce projet.

A la Direction Régionale de l'Équipement, nous ne travaillons pas uniquement sur le développement des routes et sur le développement des autoroutes, c'est bien l'ensemble des modes de transport qui est pris en considération. Le plan de déplacement urbain de la Région Île-de-France, qui vise à diminuer la circulation automobile, a été élaboré, en collaboration avec d'autres, mais au sein du Service de la Direction Régionale de l'Équipement.

D'autres modes de transport existent et doivent être développés. Le problème, c'est la pertinence du développement de certains modes de transport ou les priorités qui sont définies aux besoins par d'autres, notamment le Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui est compétent en matière d'organisation de transports en commun, et nous avons bâti un scénario pour l'année 2020, lorsque nous avons étudié ce prolongement de la Francilienne.

En termes de transports en commun, les transports en commun de la région parisienne comportent un certain nombre de tangentiels qui sont au moins au nombre de trois : la tangentielle Nord, la tangentielle Ouest et la tangentielle Sud. La réalisation de ces tangentiels fait partie d'une volonté politique, mais dans le cadre du développement des transports en commun, il est également nécessaire d'investir des crédits dans l'amélioration des lignes de transports en commun déjà existantes. Nous avons considéré qu'entre aujourd'hui et 2020, à l'Ouest de la région Île-de-France, le seul morceau qui pourrait voir le jour, serait un morceau de cette tangentielle Ouest effectivement, qui irait en gros de Saint-Cyr-l'École à Achères, en desservant Saint-Germain-en-Laye et Poissy.

Cette infrastructure devrait avoir à peu près 25.000 voyageurs par jour. Sur ces 25.000 voyageurs par jour, de nombreux voyageurs utilisent déjà les transports en commun et utiliseraient celui-là parce qu'il est beaucoup plus rapide et seulement 5.000 anciens automobilistes abandonneraient leurs voitures pour venir emprunter ce morceau de tangentielle.

Ce morceau de tangentielle est pratiquement parallèle et quasiment suit le projet de prolongement de la Francilienne quand on est dans le fuseau Sud-Est. Ces 5.000 véhicules sont à rapprocher des 100.000 véhicules par jour qui sont attendus sur la Francilienne dans le fuseau Sud-Est. Donc, ce transport en commun est nécessaire mais ne répond pas suffisamment à la demande de transports générée par ce secteur.

Lorsque l'on passe un peu plus au Sud, notamment pour relier, si on avait une tangentielle complète qui continue sur Versailles et sur Saint-Quentin en Yvelines, elle pourrait capter un trafic qui passe dans la Francilienne entre Cergy et Poissy puis se poursuit ensuite pour prendre l'A12 et aller sur l'autoroute A13, mais il faut savoir qu'en gros, le trafic qui va arriver sur l'autoroute A12, c'est 12.000 véhicules parmi les 100.000 qui vont passer au Nord de Cergy.

Là aussi, même si on captait une forte partie des automobilistes qui vont sur l'autoroute A12, même si on arrivait à 30 %, cela représente 4.000 automobilistes et on n'est toujours pas dans les ordres de grandeur des besoins de déplacements auxquels répondrait le prolongement de la Francilienne. Voilà pour les transports en commun.

En ce qui concerne les transports de marchandises, il est vrai qu'on est peut-être passé du tout autoroutier au développement, je dirais embryonnaire, dans certains secteurs, du transport par voie ferrée ou par voie fluviale.

Concernant le fluvial, il y a un projet de plate-forme fluviale à Achères, qui est couplé avec le développement de la liaison du canal Seine Nord permettant de relier la région parisienne au Nord de la France et ensuite à Amsterdam. Cette mise à grand gabarit permettra de fortement développer le trafic sur la voie fluviale – nous pensons que le trafic pourrait être multiplié par trois, ce qui paraît assez énorme en terme de multiplication – mais il faut savoir qu'aujourd'hui, ce trafic est de l'ordre de 4 millions de tonnes. On passerait de 4 à 12 millions de tonnes, alors que le total du trafic de fret en région Île-de-France, aujourd'hui, est de 365 millions de tonnes. Là aussi, nous ne pouvons pas, grâce à ce développement du fluvial, répondre à l'ensemble des transports de marchandises.

En ce qui concerne le ferroutage, il y a deux modes de transports par fer ou par voies combinées, c'est-à-dire en mettant les camions sur les trains.

Il y a tout d'abord les liaisons longue distance : ce sont les autoroutes ferroviaires qui existent aujourd'hui à titre expérimental en France mais n'existent pas encore sur de longues distances. Elles vont exister l'année prochaine puisque fin 2007, devrait être mise en route une liaison autoroutière ferroviaire entre Lille et Irun, permettant de relier le nord de la France et la partie Ouest de l'Espagne et le Portugal. Cette autoroute ferroviaire peut concerner les véhicules, notamment les poids lourds, qui peuvent être amenés à passer sur la Francilienne, mais il faut savoir que ce type de transport est compétitif pour des trajets assez longs ; or 80 % de la circulation des poids lourds fait moins de 150 kilomètres. Donc, assez peu de poids lourds pourraient être concernés par ce mode de transport par rapport à ce qui pourrait passer sur le prolongement de la Francilienne.

Une autre expérience est en cours sur une beaucoup plus petite distance : c'est un transport entre le Sud-Est de Paris et Paris pour un transporteur, pour un chargeur. L'enseigne Monoprix va tenter une expérience de relier sa plate-forme logistique située à proximité de Melun-Sénart vers Combs-la-Ville, au centre de Paris par train, à la Gare de Paris-Bercy. Ensuite les magasins de cette enseigne seraient livrés par des véhicules. C'est une expérience qu'il est difficile de généraliser à d'autres modes de transport.

Il faut continuer d'encourager ce que l'on appelle « le report modal » dès que l'on peut passer par autre chose que par la route ; malheureusement, aujourd'hui, nous ne pouvons pas nous passer d'une infrastructure nouvelle, tel le prolongement de la Francilienne. Ce prolongement de la Francilienne n'est pas là pour développer une nouvelle autoroute, c'est plutôt pour pallier une insuffisance dans la réalisation de cette Francilienne où, dans ce morceau, il n'y a pas de voie à caractéristique autoroutière.

Le prolongement de la Francilienne va effectivement amener, dans ce que l'on appelle notre « zone d'étude », un peu plus de circulation, notamment des véhicules qui aujourd'hui empruntent l'autoroute A86 et qui passeraient par le prolongement de la Francilienne. Donc, nous avons un report de trafic, donc effectivement, au niveau de la zone d'étude, plus de trafic, donc plus d'émission de gaz à effet de serre. Par contre, au niveau de la totalité de

l'Île-de-France, la réalisation d'un projet quel qu'il soit parmi les cinq que nous présentons au Débat, n'augmente pas la circulation au niveau global de l'Île-de-France. Ce qui est en plus d'un certain côté, sera en moins de l'autre côté.

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

Merci, Monsieur DEBARLE. Donc, voilà l'argumentaire du maître d'ouvrage. Vous avez entendu l'argumentaire des Verts et l'argumentaire de Monsieur DEBARLE. Vous vous ferez votre opinion personnelle, et bien entendu on enrichira ce débat à l'occasion des réunions thématiques.

J'ai trois questions qui sont liées et qui concernent plus peut-être encore le Débat Public que le projet lui-même.

D'abord, on demande : « *Quel est le coût de la documentation luxueuse et surabondante distribuée pour ce Débat Public ?* »

Alors, est-elle surabondante ? Tout le monde n'est pas de cet avis, certains au contraire se sont plaints de ne pas avoir reçu suffisamment d'informations. Qu'elle soit luxueuse, il y a beaucoup de cartes évidemment, et faites-en un usage parcimonieux, vous la prenez si vous voulez approfondir, c'est inutile en effet de la gaspiller.

Je ne peux pas vous répondre sur la documentation elle-même. Ce que je peux vous dire, c'est qu'un Débat Public comme celui-ci coûte grosso modo un million d'euros. Cela peut paraître beaucoup, mais c'est à rapporter au coût d'un projet qui est d'environ 1,5 milliard d'euros. Cela représente donc entre 0,5 et 1/1000 du coût du projet. Quand on sait qu'un projet mal ficelé et mal conçu finit par coûter beaucoup plus cher que ce qui était prévu, parce qu'il se heurte à des difficultés considérables de réalisation parce qu'il n'y a pas eu cette réflexion initiale, je crois que si l'on doit donner suite au projet, ce n'est certainement pas de l'argent perdu.

J'ai moi-même, en tant que directeur général d'EDF et président de la SNCF vécu ces difficultés de réalisation d'un projet pour lequel la concertation initiale a été largement insuffisante. C'est l'une des raisons pour lesquelles je me dévoue à la cause du Débat Public, en pensant que c'est une cause utile.

J'ai d'autre part la faiblesse de penser que si nous consacrons à plusieurs milliers de personnes le temps du Débat avec cette préparation, avec ce coût qui est malgré tout estimable, il serait quand même assez surprenant qu'une décision claire ne soit pas prise à la fin du Débat, sinon ce serait à désespérer de la démocratie participative et des efforts que nous aurions déployés ensemble.

Encore une autre question me concernant : « *Comment l'État tient-il compte de l'avis des populations concernées émises lors du Débat Public ? Est-ce le choix des plus bruyants, des plus déterminés qui sera retenu ?* »

Certainement pas, je l'ai dit maintes fois, ce qui compte c'est la qualité de l'argumentation qui est développée. Le poids de chacun ne se mesure pas à l'applaudimètre ou à l'audimètre. Le poids d'un simple citoyen dans le Débat, à partir du moment où il a des arguments qui méritent d'être considérés, est celui de tout autre acteur du Débat. Vous m'excuserez, Madame le Maire, un notable ou un industriel, à partir du moment où l'argument a du poids, l'argument sera retracé et sera pris en compte par le décideur.

Une troisième question qui s'adresse au maître d'ouvrage : « *L'État est-il vraiment prêt à choisir des tracés beaucoup plus chers, tels que le tracé violet ou le tracé bleu, s'ils apparaissaient meilleurs ?* ».

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le prix est un des critères de choix du tracé, effectivement. Ceci étant, si les cinq tracés ont été soumis au Débat, s'ils ont fait l'objet de mêmes études, avec le même niveau de détails et la même méthode, c'est bien parce qu'au départ le choix est totalement ouvert.

Au vu des études, notamment des études de trafics que nous avons menées, il ne nous est pas apparu a priori et au démarrage du Débat Public, que le tracé violet répondait totalement aux objectifs assignés à la Francilienne. Le tracé violet a son utilité, il répond à d'autres besoins, Madame le Maire les a exposés, notamment au début de la réunion, mais ce ne sont pas les objectifs de la Francilienne au début.

Oui, l'État est prêt à amener l'argent qu'il faut, je l'espère, et au moins il nous a autorisés à présenter ces tracés. Ces tracés doivent être améliorés, cela représente un certain coût. Si on est là et que l'on discute du projet de la Francilienne, c'est aussi parce qu'avant il y a eu un audit des grandes infrastructures qui devaient être réalisées en France. Cet audit a fait ressortir des priorités pour certaines infrastructures dont le prolongement de l'A 104 fait partie.

Un premier tri a permis d'afficher cette volonté politique de réaliser un des tronçons, et dans cet audit, il a bien été dit que le tracé ne pourra se faire que s'il y a des protections suffisantes, notamment des populations, et qu'il fallait y mettre le prix.

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

Merci. J'aimerais maintenant entendre Monsieur Stéphane BASTIEN-MICHEL qui je pense voudrait élargir un peu le champ du Débat.

**M. STEPHANE BASTIEN-MICHEL**, HABITANT DE VERT :

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir Mesdames, Messieurs, je voulais intervenir ce soir parce que je trouve que le débat tel qu'on nous le présente est un débat tronqué qui ne permet pas du tout de voir la réalité de ce fameux bouclage de l'A104.

En effet, le périmètre sur lequel s'est focalisé le débat n'intègre que les différents tracés de l'A104. Or, il faut savoir qu'au Sud de l'A13, il existe actuellement deux projets qui éclairent très largement le regard que l'on peut porter sur le bouclage de l'A104 d'un autre regard.

En effet, au Sud du tronçon qui atterrit à Poissy, c'est-à-dire du fuseau Sud-Est, il existe un projet qui est le doublement du RD 30 qui permettrait de relier avec le doublement de la nationale 13 qui est en cours, Poissy à Plaisir et donc à la nationale 12, et qui fait donc très largement progresser le bouclage d'une rocade à l'Ouest de l'Île-de-France.

De la même façon, au Sud du tracé Ouest, il existe un projet qui est la Voie Nouvelle de la Vallée de la Mauldre, inscrit au SDRIF lui aussi, qui permettrait de relier l'A13 et la N12, voire à la N10 quand on écoute la volonté du Conseil Général aujourd'hui, et qui éclaire là aussi le bouclage de la rocade du tracé Ouest d'un autre regard.

Ainsi, cela conduit le maître d'ouvrage, qui lui en tout cas a déjà fait son choix – on verra bien les décisions que prendra l'État – à éclairer le tracé violet en le faisant revenir à Poissy.

Or, si on regarde la problématique plus largement en terme de bouclage de rocade, la réalité c'est bien de relier ces autoroutes du Nord et du Nord-Ouest de la France à celles qui relient l'Ouest et le Sud-Ouest de la France, qui sont les autoroutes A10 et A11. Donc, n'examiner que ce petit tronçon, sans prendre en compte les projets qui existent au Sud, je trouve que c'est très largement biaiser le débat. Merci.

*(Applaudissements).*

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

Merci. Monsieur DEBARLE, voulez-vous sortir un peu de votre domaine, nous montrer quelques cartes peut-être et commenter ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

D'abord peut-être la carte la plus large, celle du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire. Sur cette carte, vous avez le réseau des autoroutes de la moitié Nord de la France tel qu'il a été retenu par un Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire en 2003. C'est le schéma directeur de l'ensemble des autoroutes en France.

L'intérêt de ce schéma et sa projection est de voir qu'il est prévu par ce Comité des autoroutes de contournement de l'agglomération de l'Île-de-France. Vous voyez à la fois des tracés rouge, jaune et orange. On voit donc bien que quand ces autoroutes seront constituées, il y aura un contournement complet de la région Île-de-France, pour éviter que le trafic de transit Nord-Sud, que ce soit des marchandises ou des personnes, vienne obligatoirement constituer des embouteillages sur la région Île-de-France. C'est un premier élargissement par rapport à notre zone d'étude.

En ce qui concerne le deuxième élargissement, il est exact qu'en ce moment, se déroule un débat sur l'autoroute A12, basé sur des études de trafic qui sont d'ailleurs communes au prolongement de la Francilienne et à l'autoroute A12. Vous le verrez notamment sur le CD rom qui vous a été remis. Il y a donc une certaine cohérence qui est voulue par les documents de planification de la Région Île-de-France et certains sont repris dans le schéma directeur d'Île-de-France.

Aujourd'hui, la volonté de l'État est de se consacrer à son réseau principal, structurant, de la Région Île-de-France. Ce réseau structurant comprend un certain nombre de radiales, c'est-à-dire de routes qui viennent de l'extérieur de la région et jusqu'à Paris et un certain nombre de rocades. Les deux rocades principales qui concernent l'État sur la région Île-de-France, ce sont l'autoroute A86, qui est donc la première rocade après le périphérique parisien, et la Francilienne. Ensuite, le but est de faire vraiment sauter le trafic jusqu'à ces autoroutes de contournement de la région Île-de-France.

Il existe effectivement d'autres projets qui sont portés par les collectivités, et notamment les Conseils Généraux. L'un au moins a été affiché dans les intentions, qui est la Route Nouvelle de la Vallée de la Mauldre. Par contre, en ce qui concerne le doublement du RD30, à notre connaissance il y a quelque chose autour de Plaisir, mais je n'ai pas connaissance d'un projet du Conseil Général des Yvelines qui porterait sur le doublement de la totalité du

RD30 et qui permettrait de relier le Nord jusqu'au Sud, comme cela a été exposé précédemment.

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

Toujours sur le même sujet, vous avez la parole, Monsieur.

**UN INTERVENANT, MILITANT AU CO.P.R.A. :**

Je voulais ajouter quelque chose à ce qui a été dit au sujet du projet d'une route au Sud de l'A13 jusqu'à l'A12. Il était prévu dans le schéma directeur que la C13-F13 serait prolongée jusqu'à l'A12. Ce qui ne va pas avec le tracé violet, c'est la C13 sans la F13, sans le prolongement Sud.

Nous avons demandé à la D.R.E. d'ajouter ce prolongement à leur simulation du tracé violet. Ils sont très réticents et je pense que je sais pourquoi : j'ai regardé les simulations et à l'heure de pointe, il y aurait 5.000 voitures et camions qui passeraient sur l'A88, entre la F13 et l'A12. Si on supprime ce projet et si on refuse de l'ajouter à une simulation, il y a 5.000 véhicules qui doivent passer ailleurs, sur la C13, la RN 190, la RN184 et l'A86 près de Paris. Cela aggrave la circulation dans nos régions et cela fait croire qu'il faut l'A104, près de Cergy et Orgeval pour soulager les routes.

Je voudrais soulever un deuxième point : Madame le Maire a dit qu'elle pense que le tracé violet allait rejeter les voitures sur la C13, qui iraient vers Orgeval. Ce qu'elle devrait exiger, c'est qu'on réalise le projet C13-F13, parce que la DRE a fait des prévisions à 98 et prévoit que si on réalise l'A104, sans le C13, il y aurait 39.000 véhicules de plus sur l'A13, entre Rocquencourt et Mantes.

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

Merci. Un commentaire ? Je ne suis pas sûr que tout le monde a suivi dans le détail.

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Ce n'était peut-être pas très facile... Effectivement, nous avons de la part du CO.P.R.A., une demande de simulation complémentaire. Il y a eu une réunion de travail à ce sujet qui a fait l'objet d'un compte-rendu. Lorsque nous avons envoyé le compte-rendu, nous avons dit que cette simulation au Sud de C13-F13, se ferait et que pour la faire, nous allions en avvertir le Conseil Général du Département des Yvelines.

Nous nous sommes mal compris sur cette formulation, effectivement : le CO.P.R.A. a cru que nous demandions l'autorisation au Conseil Général pour pouvoir faire cette simulation, ce n'est pas le cas. Par contre, nous nous devons d'informer le Conseil Général quand nous faisons ce type de simulation et c'est ce qui a été répondu ce jour par ceux qui font les simulations de trafic au Président de l'organisation du CO.P.R.A. local dont dépend le précédent intervenant. La simulation va bien se faire.

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

J'espère qu'on y verra plus clair.

**MEME INTERVENANT, MEMBRE DU CO.P.R.A. :**

Je pense que la D.R.E. a le droit de faire une simulation et d'ajouter ce prolongement sans demander la permission du Conseil Général.

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

Si je comprends bien, il ne s'agit pas de demander la permission, il s'agit d'informer de ce que l'on fait.

J'avais une autre question, mais... Monsieur le Maire, je vous laisse la parole.

**M. JEAN MALLET, MAIRE DE MEZY-SUR-SEINE :**

Qu'il y ait simulation ou pas, la position de la municipalité de Mézy est claire et nette : c'est un refus catégorique du tracé Nord-Ouest qui nous est proposé. Ce tracé est une aberration complète, déjà par son efficacité : 34 kilomètres de plus. Monsieur le Président, si je devais aller jusqu'à vous par un tracé violet, je passerais par le fond de la salle. Je ne crois pas que ce serait le sens de l'efficacité.

En plus, c'est une aberration complète sur le plan environnemental, c'est un tracé qui traverse une partie du Parc Naturel Régional du Vexin Français, qui est dévastateur sur le plan environnemental et sur le plan écologique, et qui passe aussi près d'habitations. Certains ont laissé entendre il y a quelques années, que cela traversait les betteraves, mais au pied des betteraves, il y a quand même pas mal de betteraviers tout au long du tracé Nord-Ouest.

Donc, ce refus, je n'ai pas l'habitude de renvoyer ce que je ne veux pas chez le voisin, donc la position que j'affiche est claire et nette. Trois ministres consécutifs ont enterré le prolongement de la Francilienne. Je ne pense pas que c'était des imbéciles ou des écervelés, ils avaient leurs raisons de les abandonner, et je crois qu'on peut enterrer une quatrième fois ce projet de prolongement de la Francilienne et consacrer les énergies aux solutions alternatives.

Il y a déjà un point qui pêche complètement dans l'approche que l'on a : on va peut-être entre Méry et Orgeval, mais entre Orgeval et Rocquencourt, je pense qu'on passera un sacré bout de temps.

Je ne voudrais pas non plus ne pas évoquer la C13-F13. Comme l'a dit ma collègue de Gargenville, ça n'a rien à voir avec le prolongement de la Francilienne, c'est un projet complètement différent et d'intérêt local, un audit de l'État a d'ailleurs bien fait savoir que ce n'était pas d'intérêt national ; donc C13-F13, avec la voie sur la Vallée de la Maule est un projet local, départemental et non pas d'intérêt national.

Ceci étant, ce n'est pas la même chose que les tracés qui nous sont proposés, parce que le tracé Sud de la C13-F13, il doit être clair qu'on n'en veut pas. On demande un tracé beaucoup plus au Nord, et en plus, avoir environ 20.000 véhicules par jour qui traversent nos campagnes et qui frôlent aussi nos villes, ce n'est pas la même chose que d'en avoir 80.000. Voilà ce que je voulais dire.

*(Applaudissements).*

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

Merci, Monsieur le Maire. Monsieur Jean GRAILLET, je vous donne le micro.

**M. JEAN GRAILLET, HABITANT DU VEXIN :**

Mon intervention ne tutoiera pas les sommets qu'ont atteint mes prédécesseurs en matière de politique, d'économie, d'actualité. Mon intervention est celle d'un simple habitant d'un village tranquille du Vexin et qui voudrait bien le rester.

Nous sommes quelques-uns à avoir investi dans cette région du Vexin, à avoir supporté les contraintes de construction qu'on nous a imposées pour la réalisation du PAR, et aujourd'hui, on s'aperçoit qu'on va nous mettre une autoroute à travers le Vexin, dans des sites protégés, le Parc, dans des sites classés comme le Château de Villette.

Ce qui a été dit et écrit à propos de ce trajet violet, y compris par le maître d'ouvrage, c'est qu'il ne répond en fin de compte à aucun des objectifs et supporte tous les handicaps possibles et imaginables : il est cher, il est long, il ne rejoint pas les pôles d'activité économique entre eux, il est déporté à l'Ouest... Comme le dit Madame le Maire de Gargenville, ce trajet n'a aucune logique, sauf si sa logique est autre, si ce projet est en fait le faux-nez d'autre chose, parce contrairement à ce que dit un titre célèbre, « il se passe quelque chose à l'Ouest ». A l'Ouest, c'est le port du Havre. Il n'y a qu'à emprunter la D28 tous les matins et l'A15, pour s'apercevoir que 90 % du trafic sont constitués de camions immatriculés pour la plupart 76 portant des containers maritimes qui viennent du Port du Havre et qui vont vers le Nord de Paris, les zones de Garonor, Roissy, Aulnay sous Bois etc.

Le projet du Havre qui est le projet Port 2000 vise ni plus ni moins à faire du Havre le deuxième port européen, devant Anvers. Je ne vous donnerai pas les chiffres – je pourrais le faire si vous voulez, mais je n'en vois pas la nécessité – mais disons que dans un délai raisonnable de cinq ans, si Le Havre veut se situer devant Anvers, il devra tripler son trafic, sachant que la SNCF qui s'était engagée à réaliser un certain nombre de choses pour Le Havre, n'a rien fait jusqu'à présent, que 72 % du trafic du Havre, hormis les hydrocarbures bien entendu, voyagent par la route et Le Havre traite actuellement environ 25 millions de tonnes de containers, plus le reste bien entendu.

D'ici quatre ou cinq ans, sur cette autoroute, transiteront à peu 70 ou 80 % du trafic du port du Havre. Le Vexin c'est fini, les camions seront les uns derrière les autres. On se demande si c'est vraiment nécessaire.

Si l'objectif véritable est de desservir l'Ouest et le port du Havre, on peut à ce moment-là le déporter davantage, il n'y a pas de raison de le faire passer dans cette zone.

*(Applaudissements).*

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

Merci Monsieur. Monsieur DEBARLE, sur le port du Havre et le lien avec notre problème d'aujourd'hui...

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Toute la desserte du port du Havre qui doit partir dans d'autres régions que la région Île-de-France devra, si c'est par la route, emprunter les autoroutes de contournement de la région parisienne qui ont été montrées tout à l'heure.

La mise à grand gabarit de l'Oise est prévue aussi effectivement, pour permettre aux containers arrivés par bateau de poursuivre leur trajet et leur voyage par péniches. Normalement, cela ne devrait pas poser de problèmes.

En ce qui concerne le dossier lui-même, il n'y a rien de caché derrière ce dossier. C'est bien pour cela que l'on a dit, et certains nous le reprochent... quelqu'un a dit tout à l'heure : « le tracé est déjà décidé ». Non, la seule chose qui a été dite c'est qu'au départ de ce Débat, le tracé violet n'était pas considéré par l'État comme répondant aux objectifs qu'il a assignés à la Francilienne. Donc nous disons bien effectivement que, pour nous, il ne répond pas aux objectifs et ne répond pas à des objectifs qu'a fixés l'État pour porter un projet.

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

Oui... complétez...

**M. JEAN GRAILLET**, HABITANT DU VEXIN :

Dans votre dossier, le maître d'ouvrage, donc vous, indiquait bien que vous n'envisagiez de prendre aucune initiative dans ce projet, c'est bien cela ? Cette phrase qui à première vue pourrait paraître rassurante, en fin de compte ne l'est pas tant que cela. Si vous n'envisagez pas de prendre l'initiative, cela veut peut-être dire que d'autres se préparent à prendre des initiatives.

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je crois que notamment, puisque le tracé violet emprunte ou s'approche du tracé C13-F13, effectivement on en a déjà parlé, les départements prévoient de faire une voirie mais qui ne sera pas une Francilienne.

Je pense que dans ce que l'on appelle le « porter à connaissance » qui devrait être donné par le Préfet de Région au Conseil Régional dans le cadre de la révision du schéma directeur d'Île-de-France, cela apportera quelque chose de tout à fait clair.

**M. GIRAUD**, HABITANT DE MEZY-SUR-SEINE :

Merci, Monsieur le Président de me donner la parole.

Je voudrais répondre un petit peu au monsieur du CO.P.R.A., qui est intervenu tout à l'heure. On n'a pas beaucoup entendu le CO.P.R.A. ce soir par rapport aux autres réunions auxquelles j'ai pu assister.

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

Je crois que Monsieur Victor BLOT est quelque part là et qu'il va intervenir.

**M. GIRAUD**, HABITANT DE MEZY-SUR-SEINE :

Comme je vous l'ai dit, j'interviens ce soir après avoir participé à deux réunions précédentes dont celle d'ouverture du 8 mars à Pontoise, pour vous démontrer l'absurdité du tracé violet et de ceux qui en font la promotion.

Lors de la réunion d'ouverture du 8 mars, le CO.P.R.A. a manifesté très bruyamment son opposition au prolongement de la Francilienne, c'est du moins ce que je pensais. Puis, j'ai appris que ces gens ont créé un tracé, c'est ce qui est indiqué dans les annexes que l'on peut trouver dans les CD Rom et ont fait pression pour que ce tracé qui passe par chez nous soit mis à l'étude. Alors, je les ai écoutés et j'ai visité leur site Internet.

Qu'apprend-on sur votre site, messieurs ? Premièrement, que vous n'êtes pas contre l'autoroute. Ensuite, que vous la voulez chez les autres, et je cite ce que j'ai lu. « *Les opposants ne sont pas contre le bouclage de la Francilienne, les opposants demandent l'étude d'un tracé alternatif hors de toute zone urbanisée, permettant à l'ouvrage d'atteindre ses objectifs sans dommages pour les populations. Ceci est possible dans notre région notamment au Nord de Cergy-Pontoise où les plaines s'étendent à perte de vue* », et un peu plus loin : « *Il pourrait passer en bordure du Parc Naturel du Vexin* », ce qui est déjà contradictoire puisque beaucoup d'habitations sont en bordure du parc.

Ce que je pense c'est que vous êtes pour que l'autoroute passe chez les autres, et que peu importe les nuisances que cela apportera, tant que ce n'est pas chez vous. Vos arguments ne tiennent pas debout.

Vous proposez un tracé qui longe les zones habitées. Lorsque l'on étudie le dossier du maître d'ouvrage, on se rend compte que 15.500 habitants seront à moins de 500 mètres du tracé qui nous concerne, le même nombre que pour le tracé bleu dont vous ne voulez pas. De plus, tous ces habitants sont sous les vents dominants qui rabattront le bruit et la pollution. Quand je vois qu'à Maurecourt, le maire, qui fait partie de votre association, autorise la construction de plusieurs dizaines de pavillons, actuellement en construction à moins de 200 mètres du tracé rouge, et qu'il annonce le 28 mars dernier qu'il utilisera tous les moyens légaux et illégaux pour faire refuser ce tracé, je me pose la question de savoir ce qu'il dira à ces gens, si ce tracé était adopté.

On ne peut pas augmenter la nuisance pour ensuite la rejeter chez les voisins.

Vous parlez de pollution dans toutes les réunions, vous êtes-vous rendu compte que ce tracé est long de 56 kilomètres au lieu de 22 kilomètres ? Il fera parcourir presque trois millions de kilomètres de plus chaque jour, un milliard de kilomètres de plus par an, soit un minimum de 200.000 tonnes de CO2 en plus dans l'atmosphère - sans parler des benzènes et autres particules fines dont vous parlez à chaque réunion.

Les études du maître d'ouvrage annoncent que le scénario violet est avec le bleu celui qui présente ponctuellement la qualité de l'air la plus pénalisante.

Je vous ai aussi entendu parler de concentration de pollution aux extrémités du tunnel prévu sous la Forêt de Saint-Germain, mais vous proposez un tracé avec un tunnel sous l'Oise : vous reportez une nouvelle fois le problème chez les autres.

Pire que tout, ce tracé ne résoudra pas les difficultés actuelles et ne correspond à aucun des objectifs du projet. La majorité des déplacements en Île-de-France sont inférieurs à 30 kilomètres et vous proposez un parcours plus long de 34 kilomètres. Cherchez l'erreur ! Les automobilistes continueront donc d'emprunter la traversée d'Éragny et le Pont de Conflans.

Le tracé violet est le plus long, le plus cher et le plus polluant, celui qui entraînera le plus grand nombre d'accidents du fait du plus grand nombre de kilomètres parcourus, et traverse plusieurs zones naturelles et zone de captage des eaux superficielles.

Je comprends parfaitement que vous ne vouliez pas des nuisances liées à la Francilienne, mais ce n'est pas une raison pour les rejeter chez les autres.

Enfin, je m'adresserai à la Commission et au maître d'ouvrage pour leur dire que dans un cadre plus étendu que les intérêts régionaux, ce tracé ne peut être adopté en vertu de la nouvelle loi sur l'air qui prône une utilisation rationnelle de l'énergie, ce qui est et sera de plus en plus de première importance, avec la demande croissante concernant les énergies fossiles.

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

Merci. Une autre intervention, oui, vous avez la parole.

**M. JEAN SINQUIN, HABITANT DE MEULAN, VICE-PRESIDENT DU SYNDICAT GENERAL DE L'AUTOMOBILE :**

Je parle donc au nom de mes adhérents, en mon nom personnel et au nom de tous les automobilistes qui effectivement ont une automobile.

J'ai bien regardé ce tracé violet qui, à mon avis, est un bon tracé, tout le monde ne peut pas être contre, un bon tracé pour les entreprises, pour qu'effectivement un développement s'y installe, pour des entreprises qui verront l'avenir. Il a besoin de quelques corrections, par exemple d'un prolongement : ne pas s'arrêter à Gargenville mais aller plus loin, au moins jusqu'à Issou.

Il faudrait également avoir un raccordement qui aille vers Maule, Mareil-sur-Mauldre etc...

Je pense quand même que dans tout cela – et je l'ai déjà vécu parce que j'ai déjà été dévié, j'en ai connu le prix – effectivement, tous les particuliers se moquent royalement du commerçant qui a tout perdu au bénéfice d'un village qui a pu voir des jours meilleurs. Quand j'ai eu la déviation, je n'ai pas été contre, mais je regrette que l'État n'accompagne pas les entreprises qui ont tout perdu, les stations-service, les garages etc. Il faudrait quand même que, quand vous faites des nouvelles structures, on puisse dire qu'il y a des corrections à faire et il faudrait apporter des remèdes.

Je compte bien aussi sur tous les grands chefs d'entreprises et les très grosses entreprises : s'ils peuvent passer le maximum par voie d'eau, ils ne prendront pas les camions, tout le monde le sait, c'est un coût. On sait que les carburants aujourd'hui, et les camions et tout le reste, coûtent très cher et à chaque fois, tout ce qu'on pourra faire passer par voie d'eau ne passera sûrement pas sur la route. Je tranquillise tout le monde à ce sujet-là et je leur fais confiance parce qu'il y a les actionnaires, qui sont derrière, ces trusts aussi, qui ne se gênent pas pour dire que si on peut passer par l'eau, on ne passe plus par la route.

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

Merci. On a peut-être accumulé un certain nombre de difficultés concernant le tracé violet. J'aimerais entendre Monsieur Bruno TASSIN, qui représente ici le Parc du Vexin.

**M. BRUNO TASSIN, REPRESENTANT LE PARC NATUREL DU VEXIN FRANÇAIS :**

Le Comité Syndical du Parc a pris position et le président Claudel qui n'a pas pu être là ce soir m'a demandé de bien vouloir exprimer cette position.

Pour lui, le tracé Nord-Ouest qui traverse le Parc manque totalement de crédibilité et ne nous semble qu'un hypocrite alibi pour alimenter le Débat Public. Pour le Parc Naturel Régional, la traversée du Vexin français n'a aucune justification technique, économique, écologique ou financière.

On l'a dit déjà tout à l'heure, nous le répétons, aucune justification technique parce que la longueur de la voie passe de 22 à 56 kilomètres ; aucune justification économique : elle ne dessert aucun des importants pôles économiques ou d'habitat ; aucune justification écologique : l'allongement de son parcours multiplie par 250 % la consommation de carburant et la pollution qui en découle ; aucune justification financière : le coût est de 50 à 100 % plus élevé que celui des autres tracés.

Aucun tracé de l'A104 ne figure dans la Charte du Parc approuvée en 1995. Il est contraire et incompatible avec l'avant-projet de charte élaboré depuis deux ans par les représentants de l'État, de la Région Île-de-France, des départements du Val d'Oise et des Yvelines et de 103 communes concernées par cette nouvelle charte, objectif 2019.

C'est pourquoi, à l'unanimité, les membres du Comité Syndical, représentant le Conseil Régional d'Île-de-France, les Conseils Généraux du Val d'Oise et des Yvelines et les 103 communes du Parc ont refusé le 20 mars dernier la traversée du Vexin français par l'A104.

Sommes-nous pour autant, par principe, contre tout aménagement routier dans le Vexin français ? Sûrement pas. La preuve : nous n'avons manifesté aucune opposition et avons même collaboré à la transformation de la D14 en deux fois deux voies sur toute la traversée d'Est en Ouest du Parc. On ne peut donc pas nous accuser ni d'égoïsme, ni de parti pris, notre position n'est commandée que par le bon sens.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur. Peut-être, malgré tout, une explication à la présence de ce tracé violet que beaucoup semblent ici condamner, j'allais presque dire sans autre forme de procès : la réalité c'est que, comme l'a rappelé Monsieur DEBARLE tout à l'heure, il y a eu en 1997 une décision ministérielle qui a été suspendue pour permettre l'étude d'une hypothèse supplémentaire qui était, ou à peu près, ce fameux tracé violet. Il y avait eu à l'époque une expertise. On avait considéré que celle-ci n'avait pas donné lieu à suffisamment de débats et donc la Commission Nationale a estimé qu'il était souhaitable d'étendre la discussion à ce tracé violet, même si le maître d'ouvrage a donné son opinion assez claire sur ce tracé violet, et si j'ai entendu, un certain nombre d'opinions similaires dans cette salle.

Qui souhaite intervenir ?

**M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT DU CO.P.R.A. :**

Je représente un collectif de douze comités de villes et tout de suite, le CO.P.R.A. a été mis en cause. Je voudrais mettre un petit peu les choses au point, parce qu'il est vrai que Monsieur DEBARLE a parlé tout à l'heure d'une concertation sur la recherche d'un tracé alternatif, concertation d'ailleurs à laquelle nous avons assisté. Cette concertation s'est passée de juin 1998 à décembre 1998. Elle était patronnée par le Préfet, Directeur de la DREIF, qui était le prédécesseur de Monsieur ROL-TANGUY – et je pense que dans vos archives, vous possédez parfaitement ces dossiers – et curieusement, lorsque nous sommes arrivés dans les locaux, la première chose qu'on nous a dite, c'est qu'effectivement nous sommes des riverains, nous ne sommes pas des professionnels, nous essayons de défendre notre habitat et notre région.

Ce que nous avons toujours dit, c'est : pas d'autoroute en zone urbanisée et une table ronde pour qu'on essaie de trouver un tracé consensuel.

On n'a jamais imposé quelque tracé que ce soit. Lorsque nous sommes arrivés dans les locaux de la DREIF, avec des simulateurs etc., on nous a tout de suite proposé ce tracé Nord-Ouest, en jonction justement avec le C13–F13, qui existait déjà et qui n'est sûrement pas non plus le fait du CO.P.R.A.

Je veux bien que vous ayez retenu dans la presse ou dans certains articles le nom du CO.P.R.A., parce que ce sont des riverains qui se défendent, mais il faut parfois appeler un chat un chat.

D'autre part, j'aimerais quand même rappeler à Monsieur DEBARLE que le tracé normalement contre lequel on se bat, est un tracé qui à l'époque, puisque l'euro n'existait pas, coûtait 4 milliards et demi. Curieusement, lorsque nous sommes allés à la DREIF travailler avec le prédécesseur de Monsieur ROL-TANGUY, le tracé violet coûtait lui 8 milliards et demi.

Autrement dit, ce qui est logique d'ailleurs et je ne vais pas revenir là-dessus, sur le Vexin, en bordure du Vexin, on voulait protéger le Vexin parce que c'était un parc naturel, donc on faisait un tunnel et, a contrario, on faisait passer à ciel ouvert l'autoroute dans la Plaine de Maurecourt. N'oublions pas une chose et c'est ce pourquoi nous nous battons, et vous le savez très bien : de Cergy-Pontoise jusqu'à Poissy Orgeval, ce sont 200.000 personnes qui sont touchées.

J'aimerais rapporter une chose qui n'est pas anodine, c'est qu'en réalité en France, tous les citoyens ne sont pas traités de la même façon. Beaucoup de gens sont intervenus ce soir en disant qu'en fait ce bouclage, ou ce pseudo bouclage d'ailleurs, on l'appelle aujourd'hui « le prolongement », se termine sur l'A13. Très curieusement, les habitants qui sont entre Cergy-Pontoise et Poissy Orgeval doivent supporter toutes les nuisances qui ont été justement évoquées par Monsieur, mais ceux qui sont en dessous, pas du tout. Pourquoi ? Tout simplement par le fait du prince, parce qu'il y a quelqu'un qui a dit un jour : « *Attendez, moi je fais partie du Conseil Général où je suis un éminent émissaire de l'État, et l'autoroute ne passera jamais à cet endroit-là* ». Donc on a fait classer la Plaine de Versailles. Voilà pourquoi aujourd'hui on est en train de discuter sur ces problèmes de tracés de bouclage.

*(Applaudissements).*

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

D'autres questions dans la salle ?

**M. GERARD RASPAUD, MAIRE D'ÉPONE :**

Je vais enfoncer un peu le clou, si on peut parler comme cela : le tracé violet, qui en regardant la carte, vient se poser sur l'A13, à hauteur d'Épône, j'aimerais savoir, Monsieur le maître d'ouvrage, comment il a fait pour arriver à faire cette petite virgule, pour repartir ensuite sur Gargenville ? Parce que le barreau F13 était prévu depuis presque quarante ans, qu'il repartait de Mézières, sur Mézières et Gargenville où depuis quarante ans, les tracés sont faits, sont réservés, et là on passe en plein milieu des champs captants de la Lyonnaise. Il ne faut quand même pas oublier que toute cette eau qui est en dessous sert à faire boire de l'eau aux Parisiens et à la région parisienne. En plus, cela ferait quelques viaducs, style petit Millau, cela ferait joli pour se promener au bord de la Maule, ou en barques pour passer en dessous, mais je ne vois pas quand même un tracé qui puisse faire une chose pareille.

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

Merci, Monsieur le Maire. Monsieur DEBARLE, souhaitez-vous répondre sur ce point particulier ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Effectivement, à cet endroit-là, c'est prévu en viaduc parce qu'il est hors de question de passer en tunnel, en trajet couvert, à cause des champs captants. Nous sommes donc forcés de rester en aérien.

En ce qui concerne la petite virgule, c'est un problème d'implantation a priori des différents échangeurs, si l'on raccorde la Francilienne qui arriverait dans ce secteur-là en deux fois deux voies et pour arriver à l'implanter par rapport à l'échangeur actuel et à l'emprise de la voie ferrée. C'est pour cela qu'il y a cette configuration qui est un peu bizarroïde.

**M. GERARD RASPAUD, MAIRE D'ÉPONE :**

Est-ce que vous êtes allés sur place ? Il y a longtemps ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Oui, je suis passé sur place il y a quatre ou cinq mois.

**M. GERARD RASPAUD, MAIRE D'ÉPONE :**

Et vous n'avez pas vu qu'il y avait des habitations ? (*rires et applaudissements*), parce que le viaduc passera sur les habitations (*applaudissements*). Je veux bien tout ce qu'on veut, mais quand on disait que les aéroports, il faut les enlever parce que les maisons sont tout autour, mais ce sont les maisons qui sont venues après. Là, ce serait le pont qui viendrait après, alors là je ne suis pas d'accord.

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Je vous comprends bien. Il est sûr que s'il y a des habitations, le tracé sera revu...

**M. GERARD RASPAUD, MAIRE D'ÉPONE :**

Alors, vous n'êtes pas allé voir ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Si, tout à fait.

**M. GERARD RASPAUD, MAIRE D'ÉPONE :**

Ecoutez, Monsieur, j'y passe quatre fois par jour, d'autant plus que j'ai la salle des fêtes d'Épône qui est en plein sur le viaduc... et elle existe depuis belle lurette cette salle...

*(Applaudissements).*

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

Merci, Monsieur le Maire. Y a-t-il d'autres interventions de la salle ?

**M. TAILLEZ, HABITANT DE GARGENVILLE :**

Il m'arrive très régulièrement d'arriver à Épône où les cars ne sont pas synchronisés avec les trains puisque les trains ont en général du retard, pas le car, et je dois aller d'Épône à Gargenville à pied. C'est déjà relativement dangereux de passer la Seine, comment je vais faire avec la virgule susnommée ?

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

Y a-t-il d'autres interventions de la salle ?

Effectivement, la question de la virgule pourrait se poser. Je crois qu'on est quand même dans une problématique sensiblement plus large.

**M. MARC BARRIER, VICE-PRESIDENT DE LA FEDERATION DEPARTEMENTALE DU SYNDICAT D'EXPLOITANTS AGRICOLES DES YVELINES (FDSEA) :**

Je suis très intéressé par votre Débat et je suis surpris qu'on n'ait toujours pas entendu le mot « agricole » depuis le début...

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

Moi aussi.

**M. MARC BARRIER, VICE PRESIDENT DE LA FEDERATION DEPARTEMENTALE DU SYNDICAT D'EXPLOITANTS AGRICOLES DES YVELINES (FDSEA) :**

Je tiens à rappeler quand même à tous les membres de l'assemblée que si l'Île-de-France, et particulièrement sa partie Ouest, est extrêmement prisée, c'est simplement parce qu'elle a su préserver un équilibre entre le travail, les activités économiques, l'habitat et l'environnement. Cet environnement est en très grande partie mis en valeur par l'agriculture et tous les projets qui conduisent à réduire de façon significative l'espace dédié à l'agriculture tout au long de l'année en tant qu'activité économique, et également dédié aux loisirs le week-end, puisque c'est bien ainsi que cela se passe, donc tous les projets qui

tendent à réduire de façon significative cet espace agricole sont pour nous à combattre d'une façon claire et sans équivoque.

*(Applaudissements).*

**M. PINGUET**, HABITANT DU VEXIN :

Je voudrais poser la question suivante : si le projet violet était retenu, les zones qui se trouvent dans le Parc du Vexin seraient-elles exclues du Parc Naturel Régional du Vexin, sachant que c'est l'État qui est partie prenante et qui place les parcs naturels régionaux ?

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

C'est vrai qu'en ce qui concerne la charte, ceci impose une révision du périmètre ou des aménagements routiers à mettre à l'intérieur du Parc. C'est un des inconvénients de ce tracé violet.

**M. PINGUET**, HABITANT DU VEXIN :

En complément, sachant que la Charte est en révision, on peut poser la question...

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Aujourd'hui, si le tracé devait être retenu, ce qui n'est pas ce que l'État privilégie comme solution, je le rappelle, bien que le Débat se déroule depuis un mois, il n'en est pas émergé des arguments pour faire changer l'État d'avis, donc effectivement il faudrait que, dans le cadre de cette révision, il y ait par la suite une procédure côté État pour déclasser un morceau du Parc. Ce sont des procédures assez lourdes, qui vont effectivement au Conseil d'État.

Mais je rappelle aujourd'hui que ce tracé violet a été mis parce qu'il a été débattu à un moment donné, qu'il fallait absolument l'étudier pour pouvoir le comparer aux autres, faire ressortir ses avantages et ses inconvénients, et c'est le premier but, comme pour les présentations des autres tracés d'ailleurs. Le dossier du maître d'ouvrage est là essentiellement pour lancer le débat et présenter des solutions.

**M. PINGUET**, HABITANT DU VEXIN :

Donc, en aucun cas le tracé violet n'est exclu ?

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il n'est pas mis en avant par l'État au début du Débat. Aujourd'hui, un mois après le début du Débat, en tant que maître d'ouvrage, je n'ai pas vu suffisamment d'arguments pour proposer un changement de position à l'État.

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

Je crois que c'est tout à fait clair.

**MME DEVERVIEILLE**, HABITANTE DE COURDIMANCHE :

Je suis habitante de Courdimanche, sur le tracé violet, mais également en limite de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Je participe pour la deuxième fois à une réunion de Débat Public et en aucun cas, je n'ai entendu parler de la V88 qui part de l'autoroute A15, passe devant le Parc de Mirapolis, qui je pense est connu un peu des habitants du secteur, et rejoint l'A104 à la hauteur de Maurecourt, c'est-à-dire sur un seul tracé. Cette V88 est actuellement en cours de réalisation. Elle est la rocade de contournement de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, c'est une route qui va générer un flux d'environ 15.000 véhicules jour d'ici quelques années. Je voudrais savoir ce que devient cette V88, si le tracé rouge n'est pas adopté.

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

La réalisation de la V88 aboutirait effectivement à Maurecourt, et de Maurecourt jusqu'à la nationale 184, c'est la départementale 55, avec notamment un pont sur l'Oise, qui a été réalisé depuis un certain nombre d'années, qui serait le débouché de la V88 pour rejoindre la nationale 184.

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

Complétez votre question si vous voulez...

**MME DEVERVIEILLE**, HABITANTE DE COURDIMANCHE :

Donc si les tracés vert, bleu, noir étaient retenus, où déboucherait cette V88 ?

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Cette V88 aurait le tracé initial. Simplement, au lieu de reprendre le prolongement de la Francilienne, elle prendrait la D55 qui passe donc à Maurecourt, qui tourne pour franchir l'Oise sur un pont qui est une deux fois deux voies aujourd'hui qui se poursuit, qui monte, qui traverse nos villes et qui rejoint, soit directement la nationale 184 par le Nord, soit en passant par la départementale 203 pour ceux qui souhaiteraient rejoindre le Sud.

**MME DEVERVIEILLE**, HABITANTE DE COURDIMANCHE :

Bonjour, les habitants !

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

On approfondira peut-être cette question qui est un peu étrangère à nos préoccupations actuelles, quoique... Monsieur, vous avez la parole.

**M. CLAUDE LOISEAU**, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORT ET D'ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT :

Donc si les tracés vert, bleu, noir étaient retenus, où déboucherait cette V 88 ?

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Cette V88 aurait le tracé initial. Simplement, au lieu de reprendre le prolongement de la Francilienne, elle prendrait la D55 qui passe donc à Maurecourt, qui tourne pour franchir

l'Oise sur un pont qui est une deux fois deux voies aujourd'hui qui se poursuit, qui monte, qui traverse nos villes et qui rejoint, soit directement la nationale 184 par le Nord, soit en passant par la départementale 203 pour ceux qui souhaiteraient rejoindre le Sud.

**M. CLAUDE LOISEAU**, ASSOCIATION DES USAGERS DE TRANSPORT ET D'ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT :

Je voulais poser deux questions à Monsieur DEBARLE :

Premièrement, vous avez parlé de deux fois deux voies tout à l'heure, et dans les autres réunions, c'était deux fois trois voies. Qu'en est-il exactement ?

Deuxièmement, pour les différents tracés, pour les gels des terrains, cela représente combien en tout ? Aussi bien l'autoroute que les accès et toutes les annexes industrielles ou qui feraient partie intégrante des projets autoroutiers ?

**M. ÉRIC DEBARLE**, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

La Francilienne est ce que l'on appelle une deux fois deux voies, élargissable à deux fois trois voies, c'est-à-dire que tous les ouvrages d'art sont prévus et sont construits pour éventuellement pouvoir passer un jour à deux fois trois voies. Mais lors de l'ouverture de la Francilienne, c'est bien d'une deux fois deux voies dont il s'agit.

Par contre, s'il faut faire un tunnel, celui-ci sera directement fait pour pouvoir un jour être élargi à deux fois trois voies.

En ce qui concerne l'emprise exacte et les terres consommées par l'implantation de la Francilienne, aujourd'hui, même si on a essayé de représenter les tracés de la manière la plus précise possible, les études au stade auquel nous en sommes, ne nous permettent pas d'avoir un chiffrage exact des terres qui seront prises. Simplement, une première comparaison, c'est la longueur des tracés qui permet de comparer les différentes variantes entre elles. Donc on a le tracé violet qui est beaucoup plus long et consommera beaucoup plus d'emprises au sol ; par contre, en ce qui concerne les différents tracés, il est difficile aujourd'hui de dire s'ils ont une réelle différence entre eux puisque le dessin du niveau auquel se fera le tracé n'est pas totalement défini.

Les grands principes sont arrêtés ; nous savons que dans beaucoup d'endroits, nous passons en dessous du niveau du sol et en fonction de cette profondeur, on utilisera plus ou moins de terre d'emprise au sol puisque de chaque côté, la plupart du temps, notamment quand on est dans des zones non urbanisées, vous avez des talus avec une certaine pente. Donc en fonction de la profondeur, on consomme plus ou moins de terrain.

Aujourd'hui, ce qui nous semble prépondérant pour mesurer cette consommation de terre, c'est la longueur du tracé.

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

J'aimerais entendre Monsieur Michel MALLET qui avait demandé la parole.

**M. MICHEL MALLET**, REPRÉSENTANT DU C.C.S.V. :

Le C.C.V.S.V., représentant des adhérents associatifs et individuels de Mézy, Meulan, Les Mureaux, Hardricourt, Evécquemont, Vaux, Épône tient à vous remercier de lui donner la

parole et d'être à l'écoute de ce qui concerne le cadre de vie de 500.000 habitants du périmètre de consultation.

Depuis la loi du 27 février 2002, tous les projets importants doivent faire l'objet d'un Débat Public. Celui de l'A104 vient d'être relancé. Il attise des passions, des convictions, des interrogations. Ayant participé à plusieurs débats, notamment à Andrésy, Achères, j'ai pu entendre les cris de désespoir des habitants touchés de plein fouet par le tracé de l'autoroute A104. Enterré par trois Premiers Ministres, le spectre renaît de ses cendres. Des années de dur labeur pour acquérir sa maison et son lopin de terre, le rêve de tous qui au bout du compte perdront 30 % de leur valeur. Le seul regret, Monsieur le Président, c'est qu'il n'y ait pas un conseiller d'État qui réside sur ces tracés. En résumé, le cadre de vie de ces riverains sera sacrifié sur l'autel du tout pour l'asphalte et les transports routiers.

La situation géographique de notre pays, au centre de l'Europe, explique en partie ce phénomène. Les transports internationaux routiers transitent par la France. Placées dans une situation semblable, la Suisse et l'Autriche ont réagi par des mesures drastiques.

La situation s'aggrave avec l'arrivée dans l'Union Européenne des pays de l'Est. Leurs bas salaires, leurs conditions sociales moindres, entraînent de très nombreuses délocalisations de nos entreprises dont on ne mesure pas encore les désastreuses conséquences pour l'économie des pays européens les plus développés – je tenais ce même langage en février 2004, ici dans cette commune. L'une d'entre elles est certaine : les marchandises vont voyager car, si les productions s'installent à l'Est, les consommateurs sont à l'Ouest et pour un long temps. Tout cela n'est pas sans dommage pour notre hexagone. Les camions polonais, hongrois ou tchèques envahissent déjà nos routes. En un peu plus de dix ans le trafic des poids lourds a doublé sur le réseau routier français, sans que l'activité économique ne connaisse la même croissance.

Notre secteur est complètement saturé. Nous sommes asphyxiés. Le développement économique en pâtit. Les usagers cyclistes et piétons ne sont plus sécurisés. D'ailleurs on oublie systématiquement d'aménager des pistes cyclables pour des usagers aussi vulnérables.

Les prévisions à l'horizon 2015, je parle pour les départementales dans les cantons de Meulan, sont effrayantes :

- Pont Rhin et Danube (Pont de Meulan) : prévisions 2015 : + 26 % de trafic supplémentaire (en 1996, déjà 1.300 véhicules par heure) ;
- Les Mureaux : 4.500 véhicules par heure en 1996, prévisions 2015 : + 46% ;
- Meulan : 1.600 véhicules par heure, prévisions 2015 : + 120 % d'Est en Ouest, du Nord au Sud : + 30 % en incluant l'A14, l'A104 et le pont de Triel ;
- Hardricourt - boulevard Carnot : 1.300 véhicules par heure, prévisions 2015 : + 75 % sur le trafic d'Est en Ouest ;
- Sur la nationale 190 qui traverse Gargenville – Meulan, en passant par Mézy et Hardricourt : plus de 75 % d'augmentation en 2015. Actuellement, 1.300 véhicules par heure.

Tout cela en incluant l'ouverture de l'A104, la mise en service du Pont de Triel – je me pose la question de savoir à quoi il sert – et le bouclage de la Francilienne.

Il en va de même pour le secteur de Rangipont à Gargenville, du rond-point de la Clef des Champs de Limay. Ils sont englués à certaines heures de la journée.

Arrêtons ! Nous sommes en train de crever, nous allons devenir des piliers de la Sécurité Sociale, et que l'on ne vienne pas nous dire, comme pour l'amiante et le sang contaminé : on ne savait pas !

En mai 2004, d'après le journal le Monde, l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale affirmait que les particules émises par les véhicules motorisés tuaient environ 4.900 personnes chaque année – il faut rajouter 5.000 personnes tuées par accidents de la route. Les experts de L'A.F.S.S.E. ont calculé que 6 à 11% des décès par cancer du poumon chez les plus de trente ans seraient dus aux rejets de particules polluantes dans l'atmosphère. A cela s'ajoutent les maladies cardio-respiratoires, dont 7 % seraient directement imputables à la pollution urbaine. Selon ce même rapport, la moitié des particules ultra-fines « *qui viennent se loger dans nos bronches sont recrachées par les voitures et les poids lourds* ». Les auteurs de l'étude estiment à 900.000 euros le coût de chaque décès. Les conséquences néfastes engendrées par le trafic routier sont supérieures aux montants payés via les péages et la fiscalité sur les carburants.

Ce rapport aurait dû être rendu public « *mais le cabinet du Premier Ministre Raffarin, tout comme le Ministre de l'Écologie Lepelletier, s'y sont opposés* ». Ce document était embarrassant pour le lobby automobile et les transports routiers.

De là permettez-moi, Monsieur le Président, une question : la C.N.D.P. a-t-elle pris en compte le coût humain et financier qui résulterait des nuisances graves : bruit, pollution, atteinte à l'environnement et aux conséquences reconnues sur la santé des riverains ? Je rappelle que la Charte de l'Environnement est inscrite dans la Constitution Française.

Sur ce sujet, nous sommes intervenus par courrier le 20 juin 2004 auprès du Préfet. Nous lui proposons des mesures pour pallier ces dramatiques conséquences. Jamais il n'a daigné nous répondre. Quel mépris à votre égard, Mesdames et Messieurs qui résidez aux abords des autoroutes urbaines, vous qui devez supporter toutes ces nuisances.

Comment s'étonner d'avoir des poids lourds de plus en plus nombreux sur nos routes, alors que la S.N.C.F. décide en avril 2005 de fermer le centre de triage d'Achères ? Celui-ci permettait de traiter les acheminements de marchandises sur notre région. Deux cents suppressions de postes. Cela a un coût pour notre société.

Pour le moins il y a une véritable contradiction entre les engagements de l'État, en particulier vis-à-vis du protocole de Kyoto et des actes comme celui-ci qui aggravent encore plus le déséquilibre modal favorable au tout routier dans le domaine des marchandises.

Quand on pense qu'avant-guerre, il y avait une liaison ferroviaire entre Magny-en-Vexin et Saint-Germain en Laye via Les Mureaux !

En 2006, on n'est pas capable d'améliorer le déplacement des personnes et des biens.

Le fret transporté par voies fluviales ou ferroviaires ne représente que 10 % du tonnage total. Pourquoi attendre au lieu de proposer des projets modifiant cette situation catastrophique ?

Quand on sait que le port autonome de Limay peut recevoir des caboteurs de haute mer qui se rendent en 48 ou 72 heures au Portugal ou en Irlande. Cette situation géographique privilégiée ne pourrait que favoriser notre développement économique avec l'Europe du Nord.

Doit-on pour autant être contre les voitures et les camions ? Bien sûr que non, il faut être lucide. Chacun d'entre nous utilise le moteur à explosion pour se déplacer.

Par contre la difficulté de cette situation est de n'avoir jamais eu une réflexion d'ensemble des transports en Île-de-France. Il fallait anticiper, car ce qui a été pensé en 1960 ne pouvait être mis en œuvre dans les prochaines années.

Nous avons un réel besoin de transports en commun. Il faut que la S.N.C.F. apporte un service de qualité sur les dessertes Saint-Lazare, Mantes via Meulan : fiabilité, confort, sécurité, infrastructures, élargissement de l'amplitude horaire et fréquence des passages. Favoriser le transport inter-communes, voire inter-banlieues. Pour cela il faut une politique volontariste d'un développement des transports en commun.

Pourquoi ne pas réaliser une ligne de tramway entre Limay et Saint-Germain-en-Laye via Les Mureaux ? Utopique ? Pas du tout. La restitution d'une partie de la T.I.P.P. (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Pétroliers) comblerait cette lacune. De plus cela améliorerait nos conditions de déplacement, réduirait les fatigues, les pertes de temps, les nuisances et le stress dus aux embouteillages et pourrait encourager le maintien de nos entreprises et l'implantation de nouvelles. Faut-il le rappeler, l'énergie fossile se raréfie, il va bien falloir penser à autre chose.

La Seine aval est considérée par l'État comme le dixième territoire en France présentant un intérêt majeur d'investissement et de développement. Actuellement, le Gouvernement travaille sur deux pôles de compétitivité. Un pôle automobile, avec « Vestapolis » et « Normandy Motor Valley », en sachant que ces deux grands constructeurs français ont leurs usines dans la région. L'Opération d'Intérêt National (O.I.N.) ne se limite pas qu'à cela, les décideurs devront limiter le plus possible l'afflux de circulation automobile et de poids lourds.

Malgré cela, il ne faut pas se cacher la face derrière une boîte d'allumettes : nous aurons malgré tout besoin de routes. D'ailleurs, si ce n'est pas l'unanimité, un très large consensus s'accorde sur l'urgence de l'A104.

Nous ne pouvons pas accepter n'importe quoi. Cette autoroute doit être conçue avec la plus grande attention des participants, il faut être attentif aux doléances, aux remarques, aux suggestions et surtout respecter le cadre de vie et les valeurs humaines, car si vous ne tenez pas compte de celles-ci, bientôt nous serons une espèce en voie de disparition !

Pour ce qui nous concerne, nous refusons catégoriquement et avec la plus grande fermeté le tracé Nord-Ouest, c'est à dire le tracé « violet ». Une autoroute qui passe en limite de Villette, de Tessancourt, d'Hardricourt, de Mézy, de Juziers et qui défigurerait le Parc Régional du Vexin n'est pas acceptable. Ce tracé avait déjà fait l'objet de convoitises. Le Collectif, la mobilisation des habitants et le soutien de la Municipalité de Mézy l'ont fait annuler. Aujourd'hui il refait surface ! Si le C.C.V.S.V. est favorable à une voie de contournement, il la souhaite le plus au Nord possible. A croire que Messieurs les Technocrates n'ont plus d'autres solutions que celle d'un des cinq projets proposés. Les dés seraient-ils pipés ?

Cependant cette option C13–F13, selon les cartes et tableaux présents dans votre documentation CD-ROM, amène des améliorations pour la circulation des poids lourds - celle des véhicules particuliers n'y figure pas - pour la voirie locale des commerces d'Hardricourt, Juziers, Les Mureaux, Meulan et Mézy. Si cette solution nous était imposée, nous exigerions que le tracé figurant au S.D.R.I.F. soit modifié comme cela a été demandé depuis des années par notre Collectif. A cette demande, la D.D.E. des Yvelines avait répondu en novembre 2001 en nous présentant, ainsi qu'au Conseil Général, cinq tracés alternatifs moins pénalisants pour les habitants et l'environnement.

En résumé, pour ce qui concerne le collectif :

- 1) nous ne sommes pas de ceux qui souhaitent renvoyer les problèmes chez les voisins ;
- 2) nous ne sommes pas de ceux qui soutiennent des élus défendant la nature et les espaces, en laissant leur drapeau vert au vestiaire pour voter une délibération qui permettra de dérouler du goudron en vue d'ouvrir une circulation automobile qui coupera les bois de Verneuil en deux – poumons des communes mitoyennes, je le rappelle.

Non ! Non ! Travaillons avec intelligence, dans un esprit d'ouverture, dans l'intérêt de nos collectivités territoriales et celui des habitants. C'est ce qu'a toujours fait notre Collectif pour la Circulation en Val de Seine et Vexin.

En octobre 2002, douze maires et conseillers généraux, sous l'impulsion de notre Collectif, ont signé une lettre adressée au Ministre Gilles de Robien, pour réclamer haut et fort la voie de contournement C13–F13. Comme le Préfet. Pas de réponse.

Au premier semestre 2003, onze municipalités ont voté, après l'avoir rédigée avec notre Collectif, une motion réclamant toujours la C13–F13, donc partie prenante, la municipalité de Gargenville. Ce besoin incontestable et reconnu par tous les élus du Canton de Meulan et bien au-delà, a abouti enfin à ce que le Département des Yvelines prenne en charge le dossier ainsi que son financement.

Vite, il faut faire très vite maintenant. Les études sont faites. Les tracés sont existants et peuvent encore être améliorés. Nous sommes toujours prêts, car nous avons besoin d'un souffle nouveau, et dans tous les sens du terme.

Monsieur le Président du Conseil Général – je ne sais pas s'il est présent ce soir, mais il y a quelqu'un qui lui rapportera - en tant que Président du C.C.V.S.V, je puis vous assurer que nous attendons cette décision depuis des lustres. Par conséquent, je serai personnellement comme un bouton accroché à un pantalon, je ne vous lâcherai pas. Nous avons eu trop de promesses électorales sans suite.

Au XIIème siècle, les Ponts de Meulan étaient la seule voie de communication entre Beauvais et Orléans. Neuf siècles plus tard, le Pont Rhin et Danube reste la principale voie utilisée entre le Nord et le Sud.

Notre Collectif est prêt dès demain matin à travailler sur ce dossier. Nous sommes actuellement dans une phase de survie et il est impératif de soulager ce secteur d'une circulation routière devenue insupportable. Faut-il rappeler que des administratifs ont commencé leur carrière avec le dossier C13–F13 et sont partis à la retraite sans que celui-ci soit réalisé ?

Il faut impérativement que cette voie de transit soit mise en service pour 2015. Elle ne peut que soulager une partie de la circulation du transit de 75 % de poids lourds qui englue les deux cantons de Limay et de Meulan.

En avant et au travail pour l'intérêt de tous car nous avons assez perdu de temps, d'énergie et d'argent.

Je vous remercie.

*(Applaudissements).*

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

Merci, Monsieur Michel MALLET qui avait demandé la parole.

**M. MICHEL MALLET, REPRESENTANT DU C.C.S.V. :**

Les personnes qui désirent avoir l'intervention : elle est à votre disposition.

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

Vous nous la donnerez aussi, Monsieur.

Juste deux remarques : il va de soi que la Commission Particulière du Débat Public sera extrêmement attentive, d'une part à ce que nous dira la S.N.C.F. et peut-être même R.F.F., en matière d'utilisation du ferroviaire, et d'autre part aux questions de nuisances et notamment de pollution atmosphérique qui viennent d'être évoquées.

D'autre part, sur C13-F13, bien que, comme l'a dit Madame le Maire tout à l'heure, les questions se disjoignent semble-t-il quelque peu, nous nous ferons l'écho bien entendu de ce que nous avons entendu ici, ce soir.

J'aimerais maintenant entendre Monsieur POIRIER, Maire de Meulan.

**M. GUY POIRIER, MAIRE DE MEULAN :**

Je crois que tout a été dit, je viens un peu tard, mais je vous remercie quand même de me donner la parole. Il est évident que je ne peux que souscrire aux propos que je viens d'entendre par Monsieur GRAILLET et aussi par Jean MALLET, le Maire de Mézy. En effet, ce bouclage, tel qu'il est envisagé, l'axe violet, est un défi au bon sens.

Il prolonge d'une manière, non pas stupide, mais déraisonnée... Comment peut-on faire croire que quelqu'un qui voudrait faire vingt kilomètres, choisirait une voie qui permettrait d'en faire soixante. Au nom de quelle logique ? Au nom de quel bon sens ? Au nom de quelle idée, vouloir dépenser un peu plus d'essence ? Se balader dans le Vexin, quand on va au travail, lorsque l'on a un rendez-vous important ou une obligation, veut-on passer par les champs pour découvrir les paysages ? C'est un véritable défi au bon sens.

Envisager en effet un pareil tracé est non seulement nuisible pour la qualité des paysages, pour la tranquillité des habitants, mais également pour la beauté du Vexin. Dans ma vie professionnelle, j'ai eu l'occasion de travailler sur les thèmes agriculture et environnement, et un de mes amis, un des plus grands spécialistes du paysage, quand il venait dans le Vexin,

me disait que les couleurs au fil des saisons sont tellement changeantes, variées et belles, que c'est peut-être un des morceaux du territoire français le plus attachant. Et on envisage de défigurer ce paysage, au nom de quelle logique, au nom de quoi ?

Vous comprenez que le maire que je suis ne peut être qu'extrêmement sensible aux arguments qui ont été échangés ce soir, mais je voudrais dire par-delà le problème de la Francilienne – et je suis tout à fait d'accord avec ce qu'a dit ma collègue, maire de Gargenville – mais nous sommes nous surtout attachés au problème C13–F13. Nous sommes en effet encombrés, le Pont de Meulan est surchargé à longueur de temps. Il faut quelquefois une demi-heure pour aller de la gare des Mureaux jusqu'à la mairie de Meulan. Il m'arrivait d'aller prendre le train aux Mureaux, et je mettais quelquefois plus d'une demi-heure pour me rendre à la mairie, ce qui est absolument invraisemblable. Quand on sait que le trafic va en effet progresser, il faut trouver une solution qui soit durable. Une solution humaine, sociale, écologique. Je crois que tous ensemble, parce que j'ai entendu beaucoup de bon sens ce soir, nous sommes capables de trouver ces solutions à condition qu'on soit écoutés.

*(Applaudissements).*

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

Merci, Monsieur le Maire. Monsieur Raymond LOFFE, peut-être, vous avez la parole.

**M. RAYMOND LOPPE, REPRESENTANT DE L'ADEM :**

Je vous ferai l'économie de mes trois pages de texte parce que l'essentiel a déjà été dit à de nombreuses reprises, à commencer par Madame le Maire de Gargenville.

Je voudrais quand même insister sur un point, c'est-à-dire la tendance qu'on a beaucoup trop souvent à confondre le tracé violet proposé pour la Francilienne et la C13-F13, qui sont deux choses complètement différentes. En particulier, quand on regarde les chiffres du dossier, on s'aperçoit que dans l'étude de la charge et de la décharge de la voirie locale, selon les tracés, pour ce qui concerne les poids lourds exclusivement puisqu'on n'a pas les chiffres pour les véhicules particuliers, c'est la version Nord-Ouest qui conduit à la meilleure amélioration sur la RD 190, c'est-à-dire le tracé violet, mais pas de beaucoup : on gagne 93 % alors que la version Chanteloup ferait gagner 79 %. Par contre, pour le Pont de Meulan, et la RD43 aux Mureaux, c'est la version Chanteloup qui apporte de très loin la meilleure amélioration du trafic poids lourds, une diminution de moitié, voire des 4/5<sup>ème</sup> sur le Pont.

Ces résultats méritent d'être complétés par la CPDP – surtout les mêmes informations pour les véhicules particuliers – ceci afin d'établir clairement les avantages et les inconvénients de la solution Nord-Ouest pour notre secteur, élément indispensable pour notre réflexion et une prise de décision en toute connaissance de cause.

D'une manière générale, nos associations de défense de l'environnement sont opposées à toute nouvelle création d'autoroute et préconisent le développement de transports alternatifs tels que le ferroviaire et le fluvial. En effet, ceux-ci produisent moins de pollution atmosphérique et sonore, comme cela a déjà été dit de nombreuses fois ce soir, et évitent la pénalisation de l'habitat lors de la construction de nouvelles voies.

L'option Nord-Ouest, selon les cartes et tableaux de la documentation de la CPDP, présente des améliorations dans la circulation poids lourds – comme je viens de le dire – pour la voirie locale des communes d'Hardricourt, Juziers, Meulan, Mézy, et dans une moindre importance sur la commune des Mureaux. Mais si cette solution était imposée, nous exigerions, comme l'a dit Michel MALLET, que le tracé figurant au SDRIF soit modifié. Cela avait d'ailleurs été prévu avec l'étude de tracés alternatifs par la DDE des Yvelines et annoncé au Comité de Pilotage le 23 novembre 2001, puis confirmé par le Conseil Général des Yvelines le 21 janvier 2002. Or, on n'a jamais entendu parler de ces tracés alternatifs qui étaient prévus à l'époque pour le C 13.

Ceci étant, il ne s'agit pas d'abandonner notre demande de voie rapide par le Vexin C13-F13, les résultats méritent d'être complétés par la CPDP – surtout les mêmes informations pour les véhicules particuliers – ceci afin d'établir clairement les avantages et les inconvénients de la solution Nord-Ouest pour notre secteur, élément indispensable pour notre réflexion et une prise de décision en toute connaissance de cause.

D'une manière générale, nos associations de défense de l'environnement sont opposées à toute nouvelle création d'autoroute et préconisent le développement de transports alternatifs tels que le ferroviaire et le fluvial. En effet, ceux-ci produisent moins de pollution atmosphérique et sonore, comme cela a déjà été dit de nombreuses fois ce soir, et évitent la pénalisation de l'habitat lors de la construction de nouvelles voies.

L'option Nord-Ouest, selon les cartes et tableaux de la documentation de la CPDP, présente des améliorations dans la circulation poids lourds – comme je viens de le dire – pour la voirie locale des communes d'Hardricourt, Juziers, Meulan, Mézy et dans une moindre importance sur la commune des Mureaux. Mais si cette solution était imposée nous exigerions, comme l'a dit Michel Mallet, que le tracé figurant au SDRIF soit modifié. Cela avait d'ailleurs été prévu avec l'étude de tracés alternatifs par la DDE des Yvelines et annoncé au Comité de Pilotage le 23 novembre 2001, puis confirmé par le Conseil Général des Yvelines le 21 janvier 2002. Or, on n'a jamais entendu parler de ces tracés alternatifs qui étaient prévus à l'époque pour le C13.

Ceci étant, il ne s'agit pas d'abandonner notre demande de voie rapide dans le Vexin C13-F13 pour soulager notre voirie locale.

La fonction de ce C13-F13 est uniquement de soulager la voirie locale, c'est-à-dire d'absorber 15.000 à 20.000 véhicules par jour, alors que si c'est la Francilienne qui emprunte ce tracé violet, ce sera 80.000 véhicules par jour. Le problème n'est plus du tout le même.

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

Merci, Monsieur LOPPE. Nous avons encore ici quelques demandes d'intervention que l'on va essayer de satisfaire.

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

Il y a une question de Monsieur Gilles ROUSSEAU concernant le tracé violet et les raisons éventuellement cachées de ce tracé.

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

Monsieur Gilles ROUSSEAU ne semble pas être là. Alors, ici, une intervention, et puis après je crois que nous allons demander à Madame le Maire de conclure nos travaux.

**UNE INTERVENANTE :**

C'est juste une question qui s'adresse à Monsieur DEBARLE. Vous avez dit, il y a quelques minutes – du moins j'ai cru comprendre – que nous n'avons pas eu depuis un mois de Débat Public d'arguments pour proposer un changement d'option de l'État. Cela veut-il dire que tout ce qui a été développé dans les précédentes réunions ne fait pas partie des arguments qui, selon le Président de la CPDP, méritent d'être considérés ? Pouvez-vous préciser ce que vous vouliez dire ?

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

Oui, Monsieur DEBARLE, ce que vous vouliez dire concernait le tracé violet ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Oui, c'était effectivement uniquement pour le tracé violet.

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

Oui. Monsieur DEBARLE a dit très exactement qu'au départ, il n'était pas chaud pour le tracé violet – je pense que tout le monde l'a compris – et que le débat ne lui a pas apporté de raisons de changer d'avis sur ce point précis.

Bien entendu, Madame, tout ce qui a été dit sur le reste, c'est le cœur du sujet. C'est tout à fait clair ce soir.

**UNE INTERVENANTE :**

Merci de ces précisions.

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

Y a-t-il une autre demande d'intervention ?

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

Une demande d'intervention de Monsieur VERDOIS sur les conséquences du tracé violet par rapport à des terrains argileux.

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

Monsieur VERDOIS n'est plus là ? Bon. Madame, vous avez la parole.

**UNE HABITANTE DE TESSANCOURT :**

Bonsoir. Je suis une habitante de Tessancourt. Je voulais seulement préciser une chose : on a beaucoup entendu parler de la C13-F13 ce soir. Il faut savoir aussi que le désengorgement de la RD190 dont on parle de plus en plus sera au détriment d'autres communes. Cela, on n'en parle pas. Il y a uniquement des gens représentant la RD190 qui

s'expriment et on peut voir par le tracé que Villette, Tessancourt et tout ce qui est aux alentours sera très pénalisé. Si nous avons décidé d'habiter à la campagne, ce n'est pas pour voir se développer des routes comme la C13-F13 ou voir changer un tracé pour satisfaire, non pas ceux sur la RD190, mais l'ensemble des gens concernés par la région.

*(Applaudissements).*

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

Une question concernant les conséquences du tracé violet par rapport aux établissements classés « SEVESO ».

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Il y a effectivement un établissement qui est classé au seuil « SEVESO O », qui impose des prescriptions particulières. C'est la raison pour laquelle il est prévu une tranchée couverte le long de cet établissement « SEVESO » pour protéger les automobilistes. La seule manière pour qu'une route soit autorisée dans un périmètre « SEVESO 2 », c'est que les automobilistes soient protégés des conséquences d'une éventuelle explosion.

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

Pourriez-vous être un peu plus précis ? De quoi s'agit-il ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

L'autoroute sera sous le niveau du sol et sera recouverte.

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

Mais plus précisément, cette affaire « SEVESO », de quoi s'agit-il ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Il y a des stockages d'hydrocarbures à proximité du tracé violet. Ces stockages sont en volume très, très important. C'est pour cela qu'il sont classés en ce qu'on appelle « SEVESO 2 », donc « SEVESO seuil O ». Ils font l'objet de servitudes d'utilité publique. L'urbanisation nouvelle autour de ces établissements est donc limitée et la création d'infrastructures n'est pas autorisée, sauf éventuelle dérogation préfectorale. Cette dérogation ne peut être accordée que si l'autoroute est suffisamment sûre et c'est pour cela que nous avons prévu qu'elle soit totalement couverte.

**M. STEPHANE LERICHE, HABITANT DE GARGENVILLE :**

Je trouve qu'on ne parle pas assez de l'A3 et de l'A12. Tous les matins, je prends cette route. Il y a deux points noirs, qui sont Rocquencourt et Orgeval. Je voudrais savoir s'il y a beaucoup plus de voitures sur Orgeval, combien d'heures mettra-t-on en plus sur cet endroit-là et sur Rocquencourt ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

A partir du moment où on est sur Rocquencourt, le trafic qui s'ajouterait au trafic actuel en provenance de la Francilienne partirait essentiellement sur l'autoroute A12. Donc à partir de Rocquencourt, la Francilienne n'a pas d'effet sur la circulation vers Paris. En ce qui concerne la section Orgeval-Rocquencourt, il y a effectivement un bouchon qui est créé du fait que l'on passe de trois voies dans la montée au-dessus d'Orgeval, à deux voies. C'est à ce niveau-là que cela se situe. Aujourd'hui, il y a un trafic sur l'autoroute A13 qui est de l'ordre de 90.000 véhicules par jour dans ce secteur et qui devrait, d'ici 2020, passer à 110.000.

Dans ce trafic, il y a bien sûr des gens qui aujourd'hui viennent du Nord et qui emprunteraient le prolongement de la Francilienne s'il se réalisait. Ceci étant, le prolongement de la Francilienne amènera un trafic supplémentaire par rapport à aujourd'hui. Le trafic supplémentaire qui est amené par le prolongement de la Francilienne est de l'ordre de 10.000 véhicules par jour, qui s'ajouteront donc à ce trafic.

Nous comparons cela aux autres entrées sur la proche couronne parisienne. En 2020, l'ensemble des trafics qui serait constitué par l'autoroute A14 et l'autoroute A13 serait de l'ordre de 180.000 à 190.000 véhicules par jour. Les autres autoroutes d'accès sur la région parisienne arrivent à absorber un trafic qui peut monter jusqu'à 260.000 véhicules par jour.

Nous ne disons pas que nous allons améliorer la situation. Le but n'est pas de supprimer les embouteillages – c'est totalement impossible à faire à l'entrée de Paris, que ce soit le soir ou que ce soit le matin. Effectivement, un des effets du prolongement de la Francilienne sera de ne pas améliorer le problème de la montée d'Orgeval, sans pour autant arriver à une gestion totalement impossible à gérer.

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

J'ai l'impression que vous n'êtes pas totalement rassuré.

**M. STEPHANE LERICHE, HABITANT DE GARGENVILLE :**

Non, pas du tout. Parce que quand on compare, par exemple, aux autres sorties, que ce soit Nord ou Est, on parle de trois voies, voire quatre voies. Ici, nous sommes sur deux voies. En arrivant à Rocquencourt, si vous faites le trajet un matin, vous verrez que le bouchon, par rapport à l'A12, est d'une vingtaine ou d'une trentaine de mètres. Vous rajoutez cinquante voitures et le bouchon fait huit kilomètres derrière. Donc cela ne résout pas du tout le problème si on ne résout pas la sortie sur l'A12.

Le bouchon sur l'A12 au niveau de l'entrée de Rocquencourt est très petit. Mais dès qu'il y a un incident, on a facilement huit à dix kilomètres de bouchon. Je n'imagine pas avec quelques voitures en plus.

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

Monsieur DEBARLE, souhaitez-vous ajouter un mot ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Quand je comparais les trafics, c'est avec le binôme A13 et A14 ; donc on est bien sur le système quatre voies ou cinq voies comme les autres entrées sur Paris.

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

Une intervention de Monsieur le Maire.

**M. GUY POIRIER, MAIRE DE MEULAN :**

Je voudrais redire un mot suite à l'intervention de la personne de Tessancourt. Encore une fois, j'insiste fortement : il ne faut pas confondre le tracé Nord-Ouest qu'on nous propose avec la C13-F13. Je pense qu'il faut aujourd'hui trancher définitivement sur la Francilienne, attendre la fin de l'année et ne pas polluer le débat avec le problème de C13-F13.

Quand l'ensemble sera enterré, là on pourra discuter sereinement du contournement. On a un besoin de dégager la RD190. On a un besoin d'alléger la circulation sur le pont de Meulan. Par contre, il est vrai que le tracé qui est aujourd'hui au SDRIF est complètement inacceptable. Que ce soit à Juziers, que ce soit à Mézy, que ce soit à Tessancourt, on a dans les cartons de la DDE à Versailles – jalousement gardés – des faisceaux alternatifs. Eh bien, l'année prochaine, qu'on sorte ces faisceaux, qu'on en discute, mais qu'on ne pollue pas le débat avec la Francilienne, cela n'a rien à voir. Encore une fois, 20.000 véhicules, ce n'est pas 78.000.

*(Applaudissements).*

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

Merci, Monsieur le Maire. Encore deux interventions, ce seront peut-être les dernières avant la conclusion de Madame le Maire.

**UN HABITANT DE GARGENVILLE :**

La C13, telle qu'elle est définie sur le plan, va-t-elle passer vraiment où on voit le trait violet, ou beaucoup plus au Nord ? Actuellement, elle passe au ras des villes de Gargenville et de Juziers. D'après les vues aériennes, il y a moyen de reporter la C13 de plusieurs centaines de mètres au Nord.

Deuxième question : ne croyez-vous pas qu'en laissant ce double barreau, c'est-à-dire le barreau et la C13, cela va faire un véritable barreau entre l'A13 et l'A15, c'est-à-dire envoyer énormément de camions ?

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Il est évident que le tracé violet n'est pas comme les autres tracés dans le fuseau Sud-Est qui sont excessivement contraints par une urbanisation proche. On peut effectivement bouger le tracé F13, même passer dans les autres fuseaux alternatifs. Ce qui nous a guidés au début, ce qui a poussé l'État à indiquer, dirais-je, sa non-préférence pour le tracé violet, ce sont les études de trafic. Que l'on passe un petit peu plus au Nord ou pas, compte tenu que les échanges avec la voirie locale pouvaient être les mêmes, cela ne changerait pas les études de trafic. Donc en terme de dessin, si des fois ce tracé était retenu, le dessin peut tout à fait changer.

En ce qui concerne votre interrogation sur les poids lourds, là aussi les études de trafic montrent bien que le tracé violet n'aurait que 4.000 poids lourds par jour, comparé aux autres tracés qui en auraient 8.000. On n'est donc pas dans les mêmes ordres de grandeur et ce tracé violet apporte beaucoup moins de poids lourds que les autres tracés.

Nous classons une grande partie des poids lourds qui sont prévus sur la Francilienne en trois catégories :

- les poids lourds en voyage interne. Ils ont leur point de chargement et leur point de livraison à l'intérieur de la zone d'étude et font des trajets relativement courts. Ils vont donc rester dans la zone interne. Ce ne seront pas les mêmes camions qui vont circuler entre Poissy et Cergy que ceux qui vont venir ici, compte tenu de la longueur ;
- les poids lourds qui font des échanges. Ils viennent livrer ou viennent charger dans la zone d'étude et leur autre point de livraison ou de chargement est à l'extérieur. Leur tracé dépend donc de leur point d'origine ou de leur point de destination et ils sont relativement contraints ;
- les poids lourds en transit. Il y en a 1.700. Ceux-là ne font que traverser la zone. Il s'agit notamment du trafic international - nous en parlions, même si nous pensons qu'il n'est pas du tout au niveau des craintes de certains, c'est parmi ces 1.700 poids lourds que l'on peut en rencontrer qui seraient nettement plus intéressés par le tracé violet.

**UN INTERVENANT, EXPLOITANT AGRICOLE A GARGENVILLE :**

Pour le tracé violet, vous dites que vous avez de la place, mais vous avez de la haute tension sur le plateau. Vous êtes coincés entre les maisons de Gargenville, Juziers, Mézy et les lignes électriques à haute tension. Vous ne pouvez pas bouger le tracé tant que cela.

**M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A 104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Dans les études de la DDE, il y a au moins cinq variantes dans les dossiers. Il me semble que ces cinq tracés sont tout à fait possibles et peuvent s'éloigner, beaucoup plus qu'on ne l'a fait, des zones habitées.

Nous avons pris le parti d'un rapprochement des zones urbanisées pour ne pas trop rentrer dans le Parc Naturel du Vexin. C'est une façon de faire tout à fait contestable et on peut certainement améliorer ce tracé en y changeant un grand nombre de ses tronçons.

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

On rejoint la proposition faite par Monsieur MALLET : lorsque l'on aura isolé le problème, la DDE sortira des variantes qui pourront être discutées. On pourra l'améliorer sous certains aspects, ou au contraire donner moins de satisfaction sur d'autres. Tout ceci fera partie d'un examen ultérieur.

**UN INTERVENANT, EXPLOITANT AGRICOLE A GARGENVILLE :**

On pourrait aller jusqu'au péage de Mantes, tant qu'à faire. Si on veut vraiment déboucher. Si on arrive à Gargenville, on reste bloqué, pourquoi ne va-t-on pas jusqu'à Mantes ?

**UNE INTERVENANTE :**

Pourquoi ne fait-on pas cela ? Pourquoi ne va-t-on pas plus loin ? Pourquoi Gargenville ? Je suis juste au Colonel Fabien avec des camions devant, j'ai l'A13 de l'autre côté. En plus on m'a mis des motos sur le côté de ma maison. Ne croyez-vous pas que j'en ai marre ? Cela

suffit, là. Quand j'entends tout cela, je trouve que c'est idiot, mais on ne dit pas : « on arrête tout » ! Arrêtez tout !

*(Applaudissements)*

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

Bien, je dirais ce qu'il faut dire, suite à cette réunion et aux opinions qui ont été exprimées. Encore une intervention ?

**M. SINQUIN, VICE-PRESIDENT DU SYNDICAT DE L'AUTOMOBILE :**

Je suis déjà intervenu tout à l'heure. Je défends donc mes adhérents. Je pense effectivement à tous les transports et à tous ceux qui se déplacent en voiture. Il est vrai que ce que j'avais dit tout à l'heure, qu'il fallait encore prolonger plus loin et aller jusqu'à Issou - mais il est vrai que cela ne suffit pas. Il faudrait aller jusqu'à Porcheville et je pense que c'est quelque chose qui, de toute manière, restera à faire si ce n'est pas fait.

Je voulais le dire, et je suis convaincu que le tracé rouge est quand même un très bon tracé, avec quelques corrections.

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

Madame le Maire, je crois que la réunion se conclut. A vous le dernier mot.

**MME NICOLE DELPEUCH, MAIRE DE GARGENVILLE :**

A moi le dernier mot ? Je ne pense pas, parce que le Débat Public n'est pas clos et beaucoup d'autres réunions doivent avoir lieu, notamment les réunions à thème, qui je pense auront un poids d'importance dans ce Débat.

A moi la conclusion, non plus, puisqu'il est hors de question, bien sûr, d'arriver à une conclusion aussi tôt dans le Débat ou de l'avoir ici, localement et aussi facilement.

La seule chose que je souhaiterais dire ce soir c'est que, pour avoir assisté notamment à la première réunion à Pontoise, je suis extrêmement ravie de voir que l'on peut être dans des attitudes citoyennes vraies, c'est-à-dire savoir écouter. Ecouter des arguments que l'on ne partage pas forcément, savoir les entendre, sans crier, sans hurler, sans masquer la voix de l'interlocuteur.

J'avais beaucoup de craintes, parce qu'il y a dans la salle des fêtes un appareillage qui ne tolère pas plus de 100 décibels. Au-delà de 100 décibels, tout s'arrête, l'alimentation électrique est coupée. J'avais dit à Monsieur le Président que cela m'inquiétait un petit peu.

Je vous remercie en tout cas parce que vous avez parfaitement respecté les règles du débat démocratique et que cela, au moins, vaut un coup de chapeau.

Merci à tous.

*(Applaudissements)*

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

Merci Madame le Maire. Pour votre information, à Pontoise nous avons atteint 104 décibels, donc nous aurions fait disjoncter l'installation.

Deuxième chose : demain nous sommes à Auvers-sur-Oise. Bonsoir à tous et le débat continue.

*La séance est levée à 23 h 10.*