

cndp
Commission
nationale
du débat public

**Compte-rendu
du débat public
Francilienne**

mars 2006 - juillet 2006

établi par le président
de la Commission particulière
du débat public

27 juillet 2006

Le présent rapport a été établi collectivement, relu et approuvé sans réserve par les soussignés :

Jean Bergougnoux

Président de la CPDP



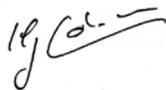
Sophie Allain

Membre de la CPDP



Galiène Cohu

Membre de la CPDP



Yves Desrousseaux

Membre de la CPDP



Alain Méchineau

Membre de la CPDP



Pour en faciliter la lecture, on l'a fait précéder d'une introduction intitulée « les points saillants du rapport ». Le lecteur pressé pourra se limiter à la lecture de cette introduction mais seul le rapport complet fait foi.

L'équipe de la CPDP Francilienne a été assistée, dans la rédaction de ce compte-rendu par le secrétaire général de la CPDP, Alain Lamuré, par l'équipe de Patrick Wolf Consultants (PW2C) et par LNR Associés, pour les relations presse.

Les points saillants du rapport

1. Le débat en quelques chiffres	7
2. Un débat intense et passionné	7
3. Le débat sur l'opportunité du projet	7
4. Le débat sur les nuisances et les risques sanitaires	9
5. Le débat sur les contraintes environnementales	13
6. Le débat sur les tracés	15
7. Les coûts, les bilans socio-économiques, le financement	18

Le déroulement du débat

1. Les décisions de la CNDP	21
2. Nos trois engagements : vous informer vous écouter, rendre compte objectivement	21
3. Vous informer : fournir au public toute l'information dont il a besoin	21
4. Vous écouter : favoriser et permettre l'expression de tous	26
5. Rendre compte : établir un rapport objectif	29

Le débat sur l'opportunité

1. Les difficultés de circulation dans la zone d'étude aujourd'hui	31
1.1. L'approche quantitative du maître d'ouvrage	31
1.2. L'approche qualitative	32
2. « Si l'on ne fait rien », les conditions de circulation vont-elles empirer aussi « dramatiquement » que le dit le maître d'ouvrage ?	33

2.1. La projection à l'horizon 2020 du maître d'ouvrage	33
2.2. Que valent les modèles de prévision de trafic du maître d'ouvrage ?	35
2.3. Que valent les hypothèses de croissance des populations, des emplois et des logements retenues par le maître d'ouvrage ?	38
2.4. Face à l'envolée prévisible du prix des produits pétroliers, le comportement des automobilistes et des entreprises ne va-t-il pas fortement changer ?	43
2.5. Un développement plus volontariste des alternatives à la route et des transports en commun ne résoudrait-il pas les problèmes mieux que le prolongement de la Francilienne ?	44
2.6. L'évolution du contexte ne justifie-t-il pas des scénarios de rupture et non de continuité pour l'évolution de notre société ?	54
3. Si, finalement, une solution routière était indispensable, le prolongement de la Francilienne est-il la bonne réponse ?	56
3.1. Des aménagements non autoroutiers, ne suffiraient-ils pas ?	56
3.2. Prolongement ou bouclage ? Le maître d'ouvrage ne s'est-il pas trompé de problématique ?	58

Le débat sur les nuisances et les risques sanitaires

1. La pollution de l'air	63
1.1. Les impacts de la pollution de l'air sur la santé	64
1.2. Les dispositions réglementaires de protection des populations contre la pollution de l'air	66
1.3. La prise en compte de la pollution de l'air par le maître d'ouvrage : une étude pour apprécier l'impact de l'autoroute sur la qualité de l'air	67

1.4. L'étude réalisée par le maître d'ouvrage permet-elle d'apprécier l'impact du projet sur la qualité de l'air ?	69
1.5. Quels moyens de protection contre la pollution de l'air ?	77
2. Le bruit	78
2.1. Les impacts du bruit	78
2.2. Les dispositions réglementaires de protection des populations contre le bruit	79
2.3. La prise en compte du bruit par le maître d'ouvrage : une étude pour dimensionner des protections phoniques	79
2.4. L'étude réalisée par le maître d'ouvrage permet-elle de dimensionner des protections phoniques ?	80
2.5. Les moyens de protection phonique envisagés permettent-ils de limiter les nuisances sonores ?	81
3. Quelles implications pour le projet ?	84
3.1. Un consensus pour faire appel au principe de précaution	84
3.2. Protéger les populations, mais comment ?	84

Le débat sur les contraintes environnementales

1. L'eau	89
1.1. La contrainte «eau potable»	89
1.2. La contrainte «inondation» : la question centrale de la compatibilité du tracé vert avec le Plan global d'aménagement de la plaine d'Achères	90
2. Les milieux naturels et les paysages	93
2.1. La présentation de l'étude	93
2.2. Quelques généralités sur la zone d'étude	94
2.3. Les quatre types de territoires de la zone d'étude	94

Le débat sur les tracés

1. Les options envisageables: tracés et consistances	103
1.1. Les options soumises au débat par le maître d'ouvrage	103
1.2. Des possibilités d'amélioration des tracés soumis au débat	110
1.3. Des idées de solutions nouvelles apparues en cours de débat	111
2. Les options envisageables: «performances» et «acceptabilité»	116
2.1. Pourquoi pas un tracé par le nord-ouest de Cergy-Pontoise ?	117
2.2. Les tracés du fuseau sud-est	119
3. Les coûts, les bilans socio-économiques, le financement	136
3.1. Les coûts d'investissement	136
3.2. Les bilans socio-économiques	137
3.3. Le financement	138
3.4. La question du péage	138

Les annexes

1. La sécurité routière	141
2. Les réunions du débat public et les intervenants	142
3. La liste des cahiers d'acteurs et des cahiers d'experts et leurs conclusions	152
4. Les contributions écrites	157
5. Les décisions des trois Premiers ministres	160
6. Les membres de la CPDP	163
7. Les acteurs rencontrés dans le cadre de la préparation du débat	163

Les points saillants du rapport

1. Le débat en quelques chiffres

- **4 mois** exactement : du 8 mars 2006 au 8 juillet 2006
- **Le public: 700 000** personnes dans la zone d'étude
- **Le dossier du maître d'ouvrage: 92 pages + 1 500 pages d'annexes**
- **Lestros engagements de la CPDP** vis-à-vis du public: vous informer, vous écouter, rendre compte objectivement du débat
- **Vous informer:** 1 000 000 de documents imprimés et 25 000 cédéroms diffusés
33 000 visites du site Internet de la CPDP, 184 000 pages consultées
1200 questions traitées
une couverture médiatique constante et importante: à ce jour, 317 articles de presse, 17 radios, 17 télévisions, 77 sites Internet
- **Vous écouter:** 11 000 participants aux 27 réunions publiques, dont 19 de proximité et 6 thématiques. 96 heures de verbatim.
23 cahiers d'acteurs, 2 cahiers d'experts, 172 contributions, 1287 avis enregistrés et mis en ligne
- **Rendre compte:** 268 diapos préparées par la CPDP pour soumettre son projet de rapport et mises en ligne après une réunion de synthèse qui tourne court (une petite demi-heure) et, bien sûr les 120 pages du présent rapport et ses annexes qui respectent notre engagement: le débat ! tout le débat ! rien que le débat !

2. Un débat intense et passionné

> Après 40 ans d'une histoire jalonnée de concertations, d'expertises, de tergiversations et de décisions sans suite, la capacité de l'Etat à prendre une décision et à la faire appliquer est gravement mise en doute.

> Dès lors, soumettre de nouveau au débat le tracé rouge décidé en 1997 et qui n'a pas connu le moindre début de réalisation, apparut à bon nombre de personnes concernées comme la résurgence d'une menace que l'on croyait écartée, voire comme une provocation. La réunion d'ouverture, dans un vacarme indescriptible (104 dB), fut une juxtaposition de prises de positions qui se résumaient bien souvent à « je suis pour, ou contre, le tracé rouge ».

> La confiance dans l'impartialité de la CPDP s'établissant progressivement, les réunions de proximité se déroulèrent dans un calme relatif, au moins dès lors que les élus et la majorité de la salle partageaient les mêmes convictions. Ce qui n'empêcha pas, bien entendu, le public de siffler copieusement les interventions de ceux qui n'étaient pas de son avis. Parmi les cibles privilégiées: le maître d'ouvrage souvent, les représentants du monde économique toujours et les quelques rares élus d'autres communes venus courageusement dire des « choses qui fâchent ». Au-delà de ces manifestations épidermiques, il faut saluer le travail considérable accompli par les élus, la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles/Val d'Oise (CCIV), les associations et nombre de « simples citoyens » pour entrer dans le fond du dossier et développer des argumentaires étayés de grande qualité.

> Le climat des réunions redevint plus tendu lorsque, le débat progressant, il apparût qu'il existait des alternatives crédibles au tracé rouge. La réunion de synthèse (105 dB) que le président de la CPDP préféra interrompre prématurément devant l'impossibilité manifeste d'engager dans cette ambiance un dialogue constructif sur un avant projet de rapport nécessairement nuancé et complexe, en fut une illustration caricaturale. On ne peut que regretter que les interventions solidement argumentées préparées par des acteurs qui ont joué un rôle majeur dans le débat, n'aient pu être prononcées devant un public attentif et réactif. Mais bien sûr, elles ont été versées au dossier du débat et l'on en trouvera l'écho dans le présent rapport.

3. Le débat sur l'opportunité du projet

Pour le maître d'ouvrage, la nécessité de ce prolongement de la Francilienne ne fait aucun doute. Les projections de trafic à horizon 2020 qu'il a élaborées démontrent, à ses yeux, que les conditions de circulation dans la zone d'étude, déjà difficiles aujourd'hui, notamment tout au long du tracé de la RN184, vont empirer « dramatiquement » à moyen terme si l'on ne renforce pas substantiellement les capacités du système routier. D'où le projet de prolongement, et la

soumission au débat public des «**cinq tracés**» présentés dans le dossier du maître d'ouvrage.

On peut discuter et l'on a, bien entendu, discuté, des projections de trafic du maître d'ouvrage :

> Sa modélisation des trafics est-elle correcte ? Sur ce point, un expert hollandais, Ambrosius Baanders, mandaté par la CPDP, affirme que la modélisation est conforme aux bonnes pratiques internationales et que les résultats sont «*plausibles*».

> Les perspectives de développement des populations et de l'emploi retenues ne sont-elles pas trop ambitieuses ? Le maître d'ouvrage, dont la position est confortée par un certain nombre d'élus, indique que ces données sont issues des travaux des collectivités locales dans le cadre de cohérence du Schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF).

> Le maître d'ouvrage a-t-il bien tenu compte de la modification des comportements des particuliers (utilisation accrue des transports en commun, covoiturage, limitation des déplacements...) et des entreprises (massification des transports, recours accru au fret ferroviaire et fluvial), sous l'influence de la hausse inéluctable des prix des carburants ?

> A-t-il bien tenu compte de l'impact des alternatives à la route pour le fret et du développement vraisemblable de l'offre de transports en commun pour les voyageurs à l'horizon de l'étude ? Le maître d'ouvrage ne peut sur ce point que confirmer qu'il a pris en compte tous les projets pouvant avoir un impact sur le trafic de la zone d'étude dont la réalisation paraît assurée ou probable aujourd'hui (canal Seine-Nord Europe, plate-forme multimodale d'Achères, grandes «autoroutes ferroviaires» nord-sud). Il ajoute que la prise en compte de projets aujourd'hui plutôt «en panne» dans la zone, tels que la tangentielle Ouest, ne modifierait pas significativement ses prévisions. Force est de reconnaître que les interventions de Voies navigables de France (VNF), du Port autonome de Paris, de Réseau ferré de France (RFF) et du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), appelés comme experts par la CPDP, n'ont pas apporté d'éléments nouveaux déterminants.

Mais la vraie question qui émerge du débat est beaucoup plus large: en proposant un prolongement autoroutier pour résoudre des problèmes, somme toute locaux, le maître d'ouvrage ne s'est-il pas trompé de problématique ?

> **Il y a tout d'abord ceux qui déplorent que le projet ne constitue pas un «vrai bouclage» de la Francilienne.** Le maître d'ouvrage leur répond que telle n'était pas la question. S'il s'agit du contournement de la région parisienne par le trafic international de transit, il s'effectuera à terme beaucoup plus au large par le réseau d'autoroutes en cours d'achèvement, avec l'aide attendue de la voie fluviale et des futures autoroutes ferroviaires. Quant à un contournement proche par le nord-ouest de Cergy-Pontoise, il résoudrait mal les problèmes aigus qui vont se poser en raison de la saturation de la RN184 sur l'axe Mériel-Cergy-Pontoise-Poissy.

Il est vrai que ce prolongement, même si ce n'est pas un «vrai bouclage» attirerait un trafic supplémentaire et injecterait quelque 10 000 véhicules par jour de plus qu'en l'absence de prolongement, dans le couple d'autoroutes A13-A14. Mais le maître d'ouvrage considère, ce qui est vivement contesté par le public, qu'en 2020, ce couple d'autoroutes sera encore parmi les moins chargés des faisceaux entrant en région parisienne... et que l'on avisera en temps utile.

Il faut souligner que cette absence de visibilité à long terme sur le contexte dans lequel viendrait s'insérer ce prolongement de la Francilienne est, à soi seul, un motif de rejet pour certains et, à tout le moins, un motif de frustration même pour ceux qui se déclareront *in fine* favorables à ce prolongement.

> Il y a ceux qui pensent qu'il est déraisonnable, dans une vision à long terme, de construire une autoroute pour résoudre des problèmes locaux qui ne seront d'ailleurs pas aussi aigus que le prédit le maître d'ouvrage.

Au premier rang de ces opposants au principe même de la solution proposée, se trouvent les Verts de l'Ile-de-France, souvent très applaudis en réunion publique. Ils considèrent que les scénarios de continuité, même infléchis, n'ont plus d'avenir et qu'il faut accepter de considérer en face des scénarios de rupture : la raréfaction des produits pétroliers, la lutte contre l'effet de serre dans le cadre des engagements de Kyoto, vont imposer de profondes évolutions de notre société et, notamment de ses modes de déplacement. Dans le cas d'espèce, ils se déclarent opposés à tout prolongement autoroutier en Ile-de-France et considèrent qu'une politique volontariste de développement des alternatives à la route et des transports en commun complétée par un certain nombre d'aménagements du réseau routier actuel permettraient d'éviter cet investissement coûteux et d'échapper enfin au cercle vicieux du « tout-routier ».

Sans aller jusqu'à cette vision sociétale, nombre d'acteurs du débat tels que le président de l'Association des usagers des transports (AUT), pensent qu'un peu plus de bon sens dans l'aménagement des territoires, un effort accru sur les transports en commun, un peu plus de civisme et un recours bien étudié à des aménagements locaux routiers permettraient d'éviter l'engagement de ce projet coûteux et qui s'inscrit mal, selon eux, dans des perspectives à long terme;

Deux assertions entendues fréquemment: *« A problèmes locaux, solutions locales. », « Les deux milliards € que risquent de coûter ce projet seraient mieux employés à développer les alternatives à la route et les transports en commun. »*

Pour la majorité des « acteurs institutionnels » -Conseils généraux et autres collectivités territoriales, CCIV, associations telles que l'Association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité (ARDIES), le Comité Pour un réseau routier ouest-francilien intégré dans l'environnement (PROFILE) et même le Collectif pour la protection des riverains de l'autoroute A184 devenue A104 (CoPRA184)- ce prolongement apparaît cependant comme une nécessité. Il n'en demeure pas moins qu'un développement plus volontariste des alternatives à la route et des transports en commun, qui en est le complément indispensable, est aujourd'hui, de l'avis de tous, un impératif.

4. Le débat sur les nuisances et les risques sanitaires

La pollution de l'air et le bruit ont fait l'objet d'une forte préoccupation du public pendant tout le débat.

4.1. La pollution de l'air

L'implication très forte de certains acteurs locaux, l'écho médiatique des débats relatifs au nouveau projet de directive sur la qualité de l'air depuis l'automne 2005, et le besoin d'objectiver les controverses dans un domaine où les connaissances scientifiques évoluent très vite ont favorisé l'élaboration d'un argumentaire riche et très technique sur ce thème.

- Des effets avérés et extrêmement nocifs pour la santé

Mireille Chiron, épidémiologiste à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), a expliqué que la pollution de l'air a des effets avérés sur la santé, **tant à court terme** (troubles de la fonction pulmonaire, toux, asthme, angine de poitrine, infarctus...) **qu'à long terme** (maladies respiratoires chroniques, cancers...) et que **la responsabilité du trafic routier** dans ces effets est **clairement démontrée**. Si les risques individuels sont faibles, des populations importantes sont concernées, et **pollution de l'air et accidents de la route ont ainsi des bilans comparables. Les risques sont plus élevés pour les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant d'insuffisances respiratoires ou cardiaques et augmentent fortement à proximité d'une infrastruc-**

ture routière (avec une influence majeure jusqu'à 100 mètres) ; il n'existe cependant **pas d'effet de seuil** pour la plupart des polluants (chaque dose supplémentaire accroît les effets néfastes dès la valeur zéro). **Les particules fines présentent une dangerosité particulièrement forte**, en particulier les particules « très fines » de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}), voire « ultrafines » de diamètre inférieur à 1 µm (PM₁), qui peuvent pénétrer profondément dans l'arbre respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires, voire passer dans la circulation sanguine.

- Une prise en compte de la pollution de l'air jugée très insuffisante

Le « volet air » (réalisé par le bureau d'études Scétauroute, pour le maître d'ouvrage) correspond à une étude d'impact de niveau II, selon les termes de la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Il fait apparaître une qualité de l'air meilleure en 2020 qu'aujourd'hui (avec ou sans autoroute), pour tous les polluants retenus, - benzène, monoxyde de carbone (CO), dioxyde d'azote (NO₂) et particules fines (PM₁₀)-, qui s'expliquerait par une réduction des émissions grâce aux améliorations technologiques des véhicules et au renouvellement du parc matériel. Pour tous les scénarios de 2020 (avec ou sans autoroute), les concentrations en polluants sont proportionnelles au trafic et globalement proches, avec des dépassements des valeurs réglementaires en NO₂ et en PM₁₀ à proximité des jonctions avec l'A13, l'A14 et l'A15 et en sortie des voies couvertes, qui concernent toutefois une faible part de la population (environ 1% sur environ 500 000 personnes). L'étude prévoit par ailleurs une augmentation de la teneur en dioxyde de carbone (CO₂), donc de l'effet de serre, aucun progrès technologique n'étant pour le moment attendu vis-à-vis de cet élément.

Cette étude a fait l'objet d'une forte contestation, portant sur 4 points principaux :

1. Les prévisions de la qualité de l'air en 2020

Le public a systématiquement protesté à l'annonce d'une amélioration de la qualité de l'air dans la zone d'étude. Jean-Louis Plazy, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), a confirmé que les émissions de polluants devraient vraisemblablement globalement baisser d'ici 2020, à trafic égal. Mais, il a précisé que la pollution de l'air ne peut qu'augmenter à proximité immédiate d'un nouveau tracé, a insisté sur les nombreuses incertitudes pesant sur les prévisions de qualité de l'air, rejoint en cela par plusieurs participants, et a indiqué qu'en matière de construction automobile, réduction des émissions de polluants pour lutter contre la pollution locale de l'air et réduction des émissions de gaz carbonique pour lutter contre l'effet de serre, pourront rentrer en conflit.

Un apport important du débat a été de préciser ces incertitudes jugées très insuffisamment reconnues et prises en compte dans l'interprétation des résultats et qui portent notamment :

- sur les **mécanismes de dispersion**, induisant une difficulté à évaluer tant le nombre de personnes réellement impactées par les polluants émis par une autoroute (une bande de 300 mètres de part et d'autre d'un axe routier n'est pas forcément suffisante), que les risques sanitaires encourus par celles-ci (les taux d'exposition varient) ;

- sur **l'évolution de la concentration en particules fines** (pas de tendance réelle à la baisse des concentrations en PM₁₀ ; absence de données sur l'évolution des concentrations en PM_{2,5} dans l'étude comme dans les dispositifs d'alerte ; aptitude des particules de taille inférieure à 10 µm à rester en suspension ; calculs de concentration en particules fines ne prenant en compte que les émissions au niveau des pots d'échappement, mais pas celles dues à l'usure des pneus, plaquettes de frein et routes, et à la remise en suspension de poussières ; crainte que les filtres à particules (FAP) produisent des particules ultrafines) ;

- sur **les relations d'équilibre entre oxydes d'azote et ozone**.

La nouvelle étude réalisée par le Centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) de Lille pour la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF) ne contredit pas la première étude, mais met en évidence des dépassements plus marqués des valeurs réglementaires pour le NO₂ et les PM₁₀ (à proximité non seulement des axes à fort trafic – A13, A14 et A15 –, mais aussi de tous les tracés et jusqu'à 300 mètres, sauf pour le tracé bleu).

2. Les normes retenues pour évaluer l'état de la qualité de l'air

Pour maître Corinne Lepage, conseil du CoPRA184, il y a « *violation des normes communautaires destinées à protéger la santé humaine* », parce qu'il y a emploi de normes actuelles alors que les normes futures seront plus sévères, et donc interprétation erronée des résultats. En fait, la DREIF s'est conformée au décret du 15 février 2002 (n°2002-213) en vigueur, en prenant en compte l'évolution des valeurs limites jusqu'à l'horizon le plus lointain considéré dans ce texte (40 µg/m³ en 2005 pour les PM10) ; par contre, le maître d'ouvrage n'a pas anticipé le durcissement pourtant prévisible de la réglementation concernant les particules fines (la directive 1999/30/CE transposée dans le décret de 2002 indique à titre indicatif et provisoire la valeur limite de 20 µg/m³ pour les PM10 en 2010, et la directive en projet va dans ce sens). En se plaçant dans cette hypothèse d'une valeur maximale de 20 µg/m³ de PM10, une différence significative – et inexplicée en l'état – apparaît entre les deux études (de 2% à 100% de la population exposée à un dépassement), mais est peu démonstrative vis-à-vis du projet (situation quasiment identique avec ou sans autoroute, dans chaque étude).

3. Les possibilités de comparaison des tracés entre eux

L'étude ne permet pas réellement de dresser une hiérarchie entre les tracés du point de vue de la pollution de l'air, le tracé violet s'avérant toutefois systématiquement le plus polluant du fait de sa longueur. En outre, le débat a révélé que pour les tracés du fuseau sud-est, **les hypothèses adoptées pour le tracé bleu** (rejet des gaz d'échappement reporté aux seules extrémités du tunnel sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye, donc en zone urbanisée) **pénalisent celui-ci**, ne permettant pas de mettre en évidence les qualités de ce tracé qui passe en grande partie en forêt, du point de vue sanitaire. **La comparaison entre tracés du point de vue sanitaire est, dans ces conditions, jugée impossible.**

4. L'appréciation de l'impact de la pollution de l'air sur la population

Il a été regretté que **le calcul de l'Indice pollution/population (IPP) ne prenne pas en compte l'évolution de la population** (il est basé sur les données INSEE de 1999), contrairement à ce que préconise la circulaire interministérielle du 25 février 2005, alors que maints endroits sont en voie de forte urbanisation (notamment le long du tracé rouge).

Par ailleurs, il a été estimé qu'**une étude d'impact de niveau I**, qui comporte une évaluation quantitative des risques sanitaires, **aurait été justifiée**, du fait de l'importance du trafic et de la population en jeu. Si la DREIF a fait valoir qu'une telle étude se fait une fois le tracé choisi (au stade de l'enquête publique) et qu'une étude d'impact de niveau II est appropriée au stade du débat public, il lui a été objecté qu'elle ne permet pas de choisir un tracé du point de vue des risques sanitaires, empêchant les élus d'exercer pleinement leur responsabilité, et que, même si une étude d'impact de niveau I n'est pas obligatoire à ce stade, la longue histoire conflictuelle de ce projet aurait justifié une étude d'impact plus approfondie.

Enfin, le public s'est inquiété des moyens de protection contre la pollution de l'air :

- en l'absence de tels moyens, il a été souligné que **la meilleure ligne d'action reste la prévention** (comme l'indique d'ailleurs la circulaire interministérielle du 25 février 2005) ;
- concernant le rôle possible des voies souterraines, Michel Deffayet, du Centre d'études des tunnels (CETU), a précisé que **les tunnels** ne peuvent pas réduire la quantité de polluants émise (il n'existe pas aujourd'hui de systèmes de traitement de l'air), mais **peuvent contribuer à limiter les effets nocifs des polluants routiers**, dans la mesure où ils permettent de choisir leurs lieux d'évacuation et à condition de dimensionner les cheminées d'évacuation de façon appropriée. Ce rôle de protection limité des voies souterraines n'a pas rassuré une partie du public.

4.2. Le bruit

S'il existe des moyens de protection contre le bruit, cette nuisance a constitué une préoccupation aussi importante que la pollution de l'air pour le public pendant tout le débat.

> **Une gêne mais aussi des effets avérés sur la santé, qui diffèrent entre adultes et enfants : chez les adultes**, Nicolas Grenetier, de la Direction générale de la santé, a expliqué

que les principaux effets du bruit sur la santé résultent d'une perturbation du sommeil (à partir de 30 dB en intérieur, d'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), sachant que l'isolation phonique créée par un mur rajoute une protection d'environ 25 dB), qui engendre des troubles de comportement (irritabilité, anxiété, perte de vigilance, fatigue chronique...); chez les enfants, le bruit provoque des troubles d'apprentissage (de la lecture, par exemple) à l'origine de retards de scolarité.

> Une prise en compte du bruit jugée insuffisante

L'étude du maître d'ouvrage vise à définir un premier dimensionnement des moyens de protections phoniques, afin de respecter la norme diurne de 60 dB(A) en vigueur.

Outre les mesures d'ambiance sonore effectuées, ce sont ces moyens eux-mêmes qui ont le plus été contestés: en effet, le public s'est montré sceptique sur l'efficacité des protections phoniques d'une infrastructure routière, en se basant sur son expérience de la diffusion du bruit et en pointant maintes conditions locales spécifiques (relief, météorologie...); il a exprimé des **demandes systématiques de protections supplémentaires** à proximité des zones d'habitation s'il n'était pas prévu de couvertures totales, en s'inquiétant des garanties.

Deux questions importantes sont restées en suspens :

- tout d'abord, **les normes actuelles ne sont pas suffisantes pour protéger le sommeil, fenêtres ouvertes** (perturbation dès 45 dB dans ces conditions, selon l'OMS) **et pour limiter la sensation de gêne en extérieur** (un niveau de bruit de 55 dB en zone résidentielle et en extérieur constitue une gêne sérieuse le jour et en soirée, toujours selon l'OMS) ;

- ensuite et surtout, **la sensation de gêne ne se ramène pas à une question de décibels**: Nicolas Grenetier a en effet expliqué que celle-ci n'est expliquée qu'à 30 ou 40% par le niveau sonore réel, tandis que le public a exprimé à multiples reprises soit un refus de voir davantage altéré un environnement sonore déjà très dégradé en certains endroits (bruit des avions...); soit un refus de voir remise en cause une qualité de vie chèrement acquise en d'autres endroits. Dans tous les cas, une dégradation de la qualité de vie, même avec un respect des normes, est jugée inacceptable.

4.3. Quelles implications pour le projet ?

Le débat sur les nuisances et risques sanitaires a révélé **un consensus pour faire appel au principe de précaution.**

L'argument sanitaire a cependant été mobilisé dans trois directions différentes selon les pondérations propres à chacun:

- pour **refuser** tout ou partie du projet d'autoroute, au nom des effets nocifs voire irréversibles du bruit et de la pollution de l'air pour les futures populations riveraines de l'autoroute, du caractère partiel ou relatif des moyens de protection existants, surtout en matière de pollution de l'air, et de la dégradation de la qualité de la vie subie ;
- pour **conforter** le projet d'autoroute, au nom des progrès effectués en matière de protection phonique, et des nuisances aujourd'hui subies par les riverains de voies inadaptées à l'accueil d'un fort trafic en développement (RN184 notamment) ;
- pour **améliorer** substantiellement le projet d'autoroute, en recherchant éventuellement un nouveau tracé plus à l'écart des populations dans le fuseau sud-est et en se donnant dans tous les cas les moyens de protéger au maximum les personnes.

La protection des populations est enfin apparue comme une question indissociable d'une analyse fine des moyens de protection envisagés et de leurs améliorations, et d'un sentiment d'attribution juste et équitable de ces moyens (comme l'a notamment montrée l'indignation du public vis-à-vis d'un projet de tunnel de 6,5 km sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye, sans équivalent dans des zones plus urbanisées).

5. Le débat sur les contraintes environnementales

5.1 L'eau

S'agissant de la préservation des ressources en eau potable, deux zones ont plus particulièrement fait l'objet de préoccupations au cours du débat :

> **Le champ captant de Poissy-île de Migneaux :** en l'état actuel des études techniques, le maître d'ouvrage considère que la protection du champ ne permet pas d'envisager une traversée de Seine en sous-fluvial. Il propose donc dans l'hypothèse où le « sud » des tracés rouge et vert serait retenu, un franchissement en viaduc couvert au-dessus de l'île de Migneaux.

> **Le champ captant d'Achères :** dans l'hypothèse où le tracé bleu serait retenu, la protection de ce champ supposerait un passage en profondeur (tunnel et non tranchée couverte) de l'autoroute ou, si cette solution ne convenait pas, le déplacement des ouvrages de production d'eau potable.

S'agissant de la protection contre les risques d'inondation, la question centrale est celle de la compatibilité du tracé vert avec le Plan global d'aménagement (PGA) de la plaine d'Achères.

Dans le cadre du Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) mis à l'enquête publique au cours du débat, la mairie d'Achères avait élaboré pour la plaine d'Achères, « zone de développement économique et urbain à fort enjeu », un PGA lui permettant de préserver ses possibilités de développement économique grâce à un équilibre subtil entre les zones de déblai et les zones de remblai.

Dès la réunion de proximité du 23 mars, le maire d'Achères a exprimé ses craintes que le projet d'autoroute (tracé vert C3) ne concurrence les projets de construction déjà prévus sur ce territoire (zones d'activité de la ville, plateforme multimodale du Port autonome de Paris, pont départemental reliant Achères à la boucle de Chanteloup...) et ne remette en cause le PGA difficilement élaboré.

Pour ne pas augmenter les besoins de remblai sur le territoire du PGA, le maître d'ouvrage a proposé de reporter l'extrémité nord de la tranchée couverte plus au nord, en zone non inondable et de réaliser sur piles le pont reliant Achères à la boucle de Chanteloup-les-Vignes, une alternative aujourd'hui envisagée à cette dernière proposition pouvant être la réalisation en sous fluvial de cette traversée de Seine.

Ce point ainsi élucidé, n'épuise pas pour autant la problématique d'Achères sur laquelle on reviendra.

5.2. Milieux naturels et paysages

Tout au long du débat, la préservation des paysages, des sites et de la qualité du cadre de vie ont été des préoccupations constantes.

Mais que signifie préserver un paysage, un cadre de vie ? Face à ceux qui voudraient que « rien ne change », les paysagistes soutiennent que les paysages et le regard que l'homme a porté sur eux n'ont cessé d'évoluer au fil du temps et que ces évolutions ne peuvent que se poursuivre. A partir du moment où une nouvelle infrastructure apparaît comme nécessaire, il ne s'agit pas forcément de la rendre totalement invisible, mais bien plutôt de rechercher son intégration harmonieuse dans une évolution cohérente des paysages naturels et urbains.

L'étude des milieux naturels et paysages a été confié par le maître d'ouvrage à deux bureaux d'études qui se sont efforcés d'évaluer les niveaux de sensibilité paysagères des différents territoires ont émis un certain nombre de préconisations pour que son insertion dans les milieux naturels soit la plus acceptable possible.

La difficulté en la matière est que 90 % du territoire est classé d'un point de vue paysager en espace sensible.

Force est donc, dit le maître d'ouvrage, de réaliser des arbitrages et de trouver des compromis entre ce critère et d'autres enjeux environnementaux, tels que l'eau, le bruit, la pollution de l'air ou des préoccupations technico-économiques. Argument qui ne convainc évidemment pas ceux qui sont directement intéressés par l'impact du projet sur leur propre cadre de vie.

La problématique du franchissement de la Seine au niveau de l'île de Migneaux et de l'étang de la Galiotte est à cet égard emblématique. Pour préserver un champ captant qui contribue à l'alimentation en eau potable de Poissy et de Carrières-sous-Poissy, le maître d'ouvrage propose un franchissement de la Seine en viaduc couvert. Pour les habitants, quels que soient les efforts consentis pour tenter d'améliorer l'insertion de cet ouvrage dans le paysage, cette zone sensible serait irrémédiablement saccagée.

Une approche systématique de la sensibilité des paysages et des milieux naturels ou urbanisés fait apparaître quatre types de problématiques qui sont bien celles qui ont structuré le débat :

> Les bords de l'Oise et de la Seine, les îles, les étangs sont des sites sensibles à plusieurs titres : qualité des paysages, qualité du cadre de vie et attrait touristique, protection de la biodiversité. Les franchissements de la Seine et de l'Oise sont des points cruciaux où tout « ouvrage d'art » quelle que soit sa qualité apparaît souvent aux riverains comme hautement dévastateur.

> Les zones d'habitat dans cette partie de l'Ile-de-France apparaissent comme très hétérogènes. Les zones les plus denses, menacées dès aujourd'hui, dans leur identité même, par des voies de grande communication, telles que la RN184, inadaptées, dangereuses et de plus en plus souvent congestionnées, peuvent trouver dans ce projet autoroutier qu'il passe sur leur territoire, évidemment en souterrain, ou mieux encore ailleurs, une occasion de « recoudre » leur tissu urbain et de reconquérir une unité et une qualité du cadre de vie améliorées. Reste que dans des zones moins denses la proximité d'une autoroute est ressentie comme une grave menace en termes de cadre de vie : que resterait-il de l'identité de « villages » qu'ils revendiquent si les paysages ruraux qui les environnent étaient défigurés, si se développait une circulation induite anarchique dans leurs centre-villes anciens et leurs petites rues aujourd'hui paisibles ?

> Les espaces boisés et forestiers méritent d'autant plus d'être protégés qu'ils sont une ressource naturelle rare en Ile-de-France et très vulnérable. Même si des bois et forêts de taille plus modeste n'ont pas manqué d'être évoqués au cours du débat, c'est évidemment la protection de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, dont personne ne met en cause sérieusement la nécessité, qui a nourri ce thème. Ce qu'il faut absolument faire disent les experts c'est préserver l'intégrité des 3 500 hectares d'un seul tenant qui constituent aujourd'hui ce massif forestier, même si la forêt est déjà balafmée par les infrastructures ferroviaires et la RN184. Donc pas question pour eux d'une « autoroute forestière ». Quant à la reconquête au profit de la forêt du tracé de la RN184, en faisant passer l'A104 en tranchée couverte sur le tracé actuel de la RN184, c'est une solution chère et, à bien des égards, problématique. Le passage en lisière de forêt, même en tranchée couverte, « grignoterait » à terme la forêt. Un passage en tunnel, bien étudié pourquoi pas, mais à condition qu'il ne comporte pas d'échangeur, obligeant à déboiser et à « miter » un peu plus la forêt !

> Les plaines, que ce soit à Pierrelaye, Herblay, Neuville-sur-Oise, Maurecourt ou Chanteloup-les-Vignes, constituent, disent les élus, les associations, les habitants et aussi les experts un « poumon vert » indispensable au bon équilibre de la région. Couper ces plaines par une infrastructure risque de créer un effet de mitage et à terme d'urbaniser ces derniers espaces verts. La question est particulièrement sensible dans la plaine de Pierrelaye.

6. Le débat sur les tracés

Supposant tranchée positivement la question de l'opportunité du projet de prolongement de la Francilienne, on discute dans ce chapitre des différentes options concevables, de leurs performances par rapport aux objectifs du projet et de leur « acceptabilité » par les populations concernées.

Au cours du débat, le maître d'ouvrage a rappelé maintes fois quels étaient selon lui les principaux objectifs du prolongement de la Francilienne:

- > Desservir les pôles régionaux et les zones d'activités économiques
- > Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne
- > Décharger les routes proches de la Francilienne
- > Améliorer la sécurité routière.

6.1. Il est apparu clairement que les cinq options soumises au débat n'avaient pas exactement le même statut. Deux d'entre elles furent assez rapidement éliminées.

> **Le tracé noir** consiste, de fait, en un réaménagement de la RN184. Plus qu'une solution à part entière susceptible d'être décidée explicitement, il préfigure, dans l'esprit du maître d'ouvrage, du moins l'a-t-on compris ainsi, ce qui pourrait résulter *in fine* d'améliorations successives de l'existant, en l'absence de décision sur la création d'une infrastructure autoroutière nouvelle. En tant que solution possible au prolongement de la Francilienne, ce « *tracé assassin* » fut vigoureusement combattu, notamment par les « sinistrés » de la RN184.

> Le maître d'ouvrage n'a jamais caché que **le tracé nord-ouest ou tracé violet** ne lui semblait pas répondre aux objectifs qu'il assignait au prolongement de la Francilienne. Il ne faisait en cela que rejoindre les conclusions de l'expertise menée en 1998 à la demande du CoPRA184 sur la faisabilité et l'intérêt d'une alternative nord-ouest au tracé retenu par la décision ministérielle du 27 janvier 1997. C'est en fait la CNDP qui a demandé, au maître d'ouvrage afin que cette question soit définitivement tirée au clair, d'inclure dans les tracés soumis au débat ce tracé nord-ouest. *A posteriori*, cette demande n'apparaît pas comme ayant été inutile !

Les réunions de proximité organisées à Auvers-sur-Oise, à Gargenville et à Mériel, ainsi que les réunions thématiques sur les trafics et les tracés, n'ont, à vrai dire, apporté aucun élément nouveau susceptible de modifier la position du maître d'ouvrage. Elles ont plutôt mis en évidence, outre un rejet unanime des populations concernées, certaines difficultés de réalisation de ce tracé dont il était bon de prendre conscience.

> **Le tracé rouge** n'est autre que le tracé retenu par la décision ministérielle du 27 janvier 1997, lui-même très proche géographiquement, bien que sensiblement différent dans sa consistance, du « tracé Villexpress » rejeté par le gouvernement en 1993. Cette circonstance provoque une vague d'indignation des populations concernées orchestrée par le CoPRA184 : comment peut-on nous « *resservir* » un tracé qui a été « *annulé par trois Premiers ministres successifs* » ?

D'autres acteurs du débat, notamment les représentants du monde économique (CCIV, ARDIES, Comité PROFILE) et certains élus tels le maire de Poissy ou le maire de Saint-Germain-en-Laye (ce dernier nuance quelque peu sa position en fin de débat), considérant qu'il s'agissait de la solution la moins onéreuse, apparemment la plus efficace, et que l'on se trouvait là en terrain connu, militèrent tout au long du débat en faveur du tracé rouge dans son entièreté, tout en soulignant qu'il fallait prendre toutes dispositions utiles pour protéger ses futurs riverains.

> **Les tracés bleu et vert**, ne sont certes pas totalement nouveaux au moins dans leur philosophie. On peut aisément leur trouver des précurseurs dans les tracés « rive droite » et « mixte » du débat Bianco de 1995-1997. C'est cependant la première fois, semble-t-il, qu'ils sont présentés dans leur entièreté, comme des alternatives crédibles au tracé rouge. On leur a parfois reproché d'avoir été étudié moins « à fond » que le tracé rouge. Mais leur consistance et leurs fonctionnalités se sont précisées au fil du débat.

On a aussi critiqué le fait qu'un passage en tunnel soit retenu en lisière de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et non en zone urbanisée (préfère-t-on «protéger les arbres plutôt que les hommes ?»), faussant ainsi les comparaisons entre le tracé bleu, coulé par son coût, et d'autres solutions moins onéreuses dans la vision normative du maître d'ouvrage.

6.2. D'autres propositions de tracés sont venues d'acteurs du débat

Il était du devoir de la CPDP de soumettre au débat ces propositions plus ou moins novatrices, plus ou moins élaborées.

> Certaines, sans être entièrement convaincantes de bout en bout, contiennent des idées intéressantes qui pourraient être approfondies si besoin était. Par exemple l'idée d'un tunnel en partie sous-fluvial allant directement de Saint-Ouen-l'Aumône à Achères proposée par le président de la Fédération française des automobiles-clubs (FFAC). Ou encore, la proposition de «reconquête du tracé de la RN184» dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye proposée par l'Association pour la protection des sites orgevalais.

> Une seule constitue une alternative cohérente étudiée de bout en bout et s'efforçant de répondre aux préoccupations exprimées par les différents acteurs du débat. C'est la proposition de tracé blanc, élaborée par la mairie d'Andrézy et soutenue par la communauté de communes des deux rives de la Seine (Andrézy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Chapet, Triel-sur-Seine, Verneuil-sur-Seine). Décrit à grands traits, il utilise le nord du tracé rouge jusqu'à l'A15, puis l'A15 et rejoint le nord d'Achères par un «tracé bleu amélioré». Il emprunte ensuite le tracé vert et le prolonge sans traverser la Seine pour aboutir à un échangeur desservant les zones d'activité (PSA, GEFO...) puis il passe en tunnel (sans échangeur) sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye pour rejoindre si possible l'A14, ou à défaut l'A13 à Orgeval, par un tracé en tranchée couverte identique à celui envisagé par le maître d'ouvrage pour le tracé bleu.

6.3. Un cheminement pas à pas pour essayer d'y voir clair dans un débat foisonnant

> **En partant du Nord**, se pose une simple question d'équité: les riverains du tronçon Mériel-Méry-sur-Oise, partie commune à tous les tracés du fuseau sud-est, devront être traités avec le même soin que les riverains d'une infrastructure nouvelle ou d'une RN184 réaménagée.

> **La problématique du Val d'Oise** est, en apparence simple: comme le disent très clairement les cahiers d'acteurs du Conseil général et de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise ou encore le maire de Saint-Ouen-l'Aumône, le nord des tracés rouge ou vert, N1 présente le maximum d'avantages pour le Val d'Oise: il facilite la liaison entre Cergy-Pontoise et le pôle de Roissy, il rend la RN184 à un usage local, dessert bien les différentes zones d'activité et, dès lors qu'il va bien jusqu'au carrefour Norton à Eragny-sur-Oise, permet à cette ville de reconquérir son territoire en requalifiant la RN184 en «boulevard urbain». Au-delà, il appartient aux Yvelinois de décider de la suite...

Oui mais: il y aurait des problèmes à résoudre à Pierrelaye et à Herblay et, suite à une consultation, dont le maire d'Eragny-sur-Oise soutient la représentativité, la municipalité d'Eragny-sur-Oise s'oppose au passage du tracé dans sa commune.

> **Si l'on renonçait à passer par Eragny-sur-Oise**, il ne resterait que deux solutions:

- un long tunnel partiellement sous-fluvial allant directement de Saint-Ouen-l'Aumône au nord d'Achères, comme l'a proposé le président des FFAC. Solution coûteuse et peu plaisante pour les utilisateurs futurs de l'autoroute.
- Le nord du tracé blanc beaucoup moins coûteux que ce tunnel, mais qui n'est pas non plus exempt d'inconvénients: élargissement de l'A15, oppositions très fortes d'Herblay et de Pierrelaye, opposition de la mairie de Saint-Germain-en-Laye au tracé dans la plaine d'Achères qui dénaturerait les paysages de bord de Seine.

> Un choix crucial: rester sur la rive droite ou traverser la Seine.

Si l'on trouvait une solution permettant de passer par Eragny-sur-Oise, se poserait à nouveau un choix crucial: rester sur la rive droite en poursuivant le tracé rouge ou traverser la Seine, hypothèse qui ouvre différentes options.

A-t-on de bonnes raisons *a priori* pour préconiser de traverser la Seine ?

Au moins trois raisons disent les partisans de cette option. Mais des raisons pas du tout convaincantes, disent les opposants au passage sur la rive droite, notamment à Achères, et les tenants du tracé rouge.

1. Mieux desservir les zones d'activité de la rive gauche actuelles (PSA, GEFO) ou futures (zones d'activités et plateforme multimodale d'Achères). Du côté d'Achères, on objecte que la plateforme multimodale d'Achères ne mettra guère sur les routes qu'un millier de camions supplémentaires par jour et, qu'une fois réalisés le pont « du conseil général », entre Achères et la boucle de Chanteloup, et le sud du tracé rouge, la desserte des zones d'activité est satisfaisante. Nul besoin d'une autoroute à ce titre sur la rive gauche.
2. Etre au plus près de l'axe dont l'on souhaite alléger le trafic, la RN184: il est vrai que, selon les calculs du maître d'ouvrage, les tracés vert et bleu allègent nettement plus le trafic sur la RN184 dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye que le tracé rouge. Mais disent les représentants des entreprises, le tracé rouge n'est-il pas celui qui, globalement, procure les gains de temps les plus significatifs sur les trajets Cergy-La Défense ou Cergy et Saint-Quentin-en-Yvelines.
3. Enfin, surtout si l'on ne retransverse pas la Seine, disent les opposants au tracé rive droite, éviter des zones où les tracés, compte tenu du relief et des contraintes qu'il engendre, sont très difficiles à protéger même en y mettant le prix. Mais dit-on, sur la rive gauche, les difficultés ne manquent pas chez nous non plus: populations à protéger, possibilités de développements économiques ou touristiques à préserver, paysages et ressources naturelles rares à sauvegarder... et la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Et puis est-il bien logique de traverser trois fois la Seine, alors qu'une seule suffirait ?

En présence de cet échange d'arguments très globaux, il est assurément difficile de conclure, ce que ne souhaite d'ailleurs pas faire le Conseil général des Yvelines. Nous reprendrons donc notre cheminement pas à pas le long des différents tracés pour tenter d'affiner leurs problématiques sur la base des arguments échangés durant le débat.

> Rester sur la rive droite: le tracé rouge

Au cours du débat, le maître d'ouvrage a chiffré un certain nombre d'améliorations qui pourraient être apportées à sa proposition initiale. En y ajoutant les améliorations de traversée de l'Oise et de la Seine proposées par la CCIV, on arrive à une enveloppe totale approchant les 400 millions €.

Ces propositions suffiraient-elles à désarmer les oppositions à ce tracé ? Certainement pas, car, tout au long du tracé, le rejet par les élus et les habitants reste sans appel: risques sanitaires impossibles à maîtriser, destruction du cadre de vie, impacts paysagers inadmissibles... Il suffit pour s'en convaincre, au-delà du cahier d'acteurs militant du CoPRA184, de parcourir les cahiers d'acteurs des communes ou communautés de communes concernées, sans oublier la problématique de l'île de Migneaux et des bords de Seine au sud du tracé.

> Comment aller sur la rive gauche ?

Dans l'hypothèse où le tracé de la future A104 ne passerait pas par Eragny-sur-Oise, nous avons déjà évoqué les avantages et inconvénients du nord du tracé blanc. Si l'on passait par Eragny-sur-Oise, on franchirait la Seine par la partie centrale du tracé vert C3, éventuellement améliorée par un passage sous-fluvial à Conflans-Sainte-Honorine.

> Comment continuer après être arrivé au nord d'Achères ?

Le tracé noir dans la forêt de Saint-Germain ne semble pas une option viable. Dans sa variante de base, c'est une « autoroute forestière » qui met gravement en péril l'intégrité de la forêt. La « reconquête du tracé de l'A184 » par un passage en tranchée couverte de l'A104 sur le tracé actuel de la nationale, est une solution chère et problématique.

La partie sud du tracé bleu qui passe en tunnel en lisière de forêt semble offrir le maximum de garanties pour la protection de ce patrimoine naturel sensible. Mais est-ce si sûr ? La réalisation de l'échangeur avec la RD308 nécessiterait le déboisement d'une quinzaine d'hectares. L'impact des issues de secours et de ventilation n'est pas négligeable... En tout état de cause, c'est une solution chère (1 370 millions € jusqu'à l'échangeur avec l'A14, selon le maître d'ouvrage), peut-être difficile à réaliser.

S'agissant du tracé vert dans Achères, la proposition du maître d'ouvrage consiste à passer en tranchée couverte approximativement sur le tracé actuel de la RD30 et à reconstituer une voirie à usage local sur la couverture. Cette solution s'est révélée, après quelques ajustements, compatible avec un PGA laborieusement mis au point. L'extrémité sud de la tranchée couverte déboucherait à proximité d'une cité HLM (1 500 personnes) ce qui rendrait difficile de remonter sur un pont pour traverser la Seine. Une solution sous fluviale pourrait être envisagée (surcoût 140 millions €) qui permettrait également de ne pas interférer avec le projet nécessaire par ailleurs du Conseil général.

Mais, en tout état de cause, le passage du tracé vert à Achères est jugé sans intérêt pour Achères et les Achérois « *n'en veulent pas* ».

Après sa (re)traversée de la Seine, le tracé vert soulève évidemment à peu près les mêmes problèmes que le tracé rouge : Carrières-sous-Poissy et franchissement de la Seine à l'île de Migneaux.

Le sud du « tracé blanc » est défendu avec conviction par l'équipe municipale d'Andrézy et par la Communauté de communes des deux rives de la Seine. Par rapport au tracé vert, il évite deux traversées de Seine, Carrières-sous-Poissy, l'île de Migneaux. Par rapport au tracé bleu, la longueur de tunnel est plus faible et, en mettant un échangeur aux portes de PSA, il évite tout échangeur en forêt. Bien que tous les calculs n'aient pas encore été faits, il est probable que, fonctionnellement, ses performances devraient être satisfaisantes au regard des problématiques de Poissy et de Saint-Germain. Enfin, s'arrêter à l'échangeur avec l'A14, si on le pouvait, serait plutôt une bonne idée car n'hypothéquant pas l'avenir. Mais il est cher, comparé au tracé vert dans sa consistance actuelle : 1 400 millions €, du nord d'Achères à l'A14.

7. Les coûts, les bilans socio-économiques, le financement

7.1. Les coûts d'investissement

A ce stade, il serait illusoire de prétendre à une grande précision. Nous avons simplement noté que :

> en faisant l'enveloppe de toutes les améliorations évoquées en cours de débat, les tracés rouge et vert (sans l'option sous-fluviale à Conflans-Sainte-Honorine pour ce dernier) sont d'un coût équivalent : 2 milliards € à très peu près ;

> le tracé blanc dans son entièreté pourrait coûter à peu près 2,2 milliards € s'il s'arrêtait à un échangeur sur l'A14, 2,4 milliards € s'il devait être prolongé jusqu'à Orgeval ;

> le coût du tracé bleu frôlerait, lui, les 2,5 milliards €.

Et si l'on combinait les tracés ? Sans chercher à épuiser la combinatoire :

> rejoindre le nord d'Achères, par le tracé blanc, combinaison d'une partie du nord du tracé rouge, de l'A15 et d'une partie du nord du tracé bleu, économiserait, au prix d'inconvénients déjà signalés, environ 280 millions € par rapport au tracé vert

> prolonger le tracé vert à partir du nord d'Achères, par le sud du tracé blanc, conduirait à un coût total de l'ordre de 2,5 milliard €.

7.2. Les bilans socio-économiques

Les principes du calcul des bilans socio-économiques et leurs conditions d'application sont définis par *l'Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport* en date du 25 mars 2004.

S'agissant de la valorisation des avantages résultant de l'amélioration des conditions de circulation obtenues grâce au projet, cette circulaire propose deux méthodes :

- une méthode « classique » consistant à valoriser les gains de temps réalisés grâce à l'amélioration des conditions de circulation. C'est la méthode qui a été utilisée par le maître d'ouvrage. Il faut noter que pour évaluer ces gains de temps, le maître d'ouvrage a travaillé sur une modélisation Ile-de-France et, non, sur une modélisation purement locale. Par exemple, le calcul des gains de temps dus au prolongement de la Francilienne tient compte des pertes de temps résultant d'une injection supplémentaire, par rapport au scénario de référence, de l'ordre de 10 000 véhicules par jour dans le couple A13-A14.
- une méthode plus novatrice consistant à valoriser les gains apportés par le projet en termes d'accessibilité aux différentes destinations utiles au sein du territoire. C'est la méthode utilisée dans l'étude réalisée par l'Institut géographique national (IGN) à la demande de la CCIV.

Que l'on présente les résultats en bénéfice actualisé par euro investi comme l'a fait le maître d'ouvrage ou en temps de retour sur investissement comme l'a fait l'IGN, la « rentabilité socio-économique prévisionnelle » du prolongement de la Francilienne apparaît comme très bonne pour les tracés rouge, vert et probablement blanc. En revanche, l'étude IGN disqualifie les tracés violet et bleu car ils desservent mal les zones les plus importantes en termes d'activités et de population.

Si l'on tente de classer les différentes options en fonction de leur rentabilité socio-économique, le tracé rouge arrive en tête dans les deux études mais, comme l'a dit le maître d'ouvrage, « *tout se tient dans un mouchoir* » et il y a bien d'autres facteurs à prendre en compte.

A cet égard, la CPDP s'est permis d'observer qu'il y a une disproportion flagrante entre l'importance qu'attachent, légitimement, nos concitoyens aux risques sanitaires et aux nuisances et leur poids dans l'évaluation économique.

7.3. Le financement

Au stade du débat public, il est très rare pour un projet de cette nature qui, au delà de l'Etat, concerne différentes collectivités territoriales, d'obtenir des indications claires sur les mécanismes de financement qui pourraient être retenus.

Au cours de ce débat, nous avons appris, ce qui n'est pas une grande découverte, que trois modes de financement sont possibles : l'utilisation des crédits budgétaires de l'Etat et des grandes collectivités territoriales, le partenariat public-privé et la concession

Le public aura certainement retenu de cette partie du débat, au demeurant réduite à la portion congrue, que dans les deux premiers cas, c'est, tôt ou tard, « *le contribuable qui paiera* » alors que dans le troisième cas « *l'usager devra mettre la main à la poche* » en acquittant un péage.

Précisément, **sur cette question du péage, les prises de position furent unanimement négatives** avec trois types de justifications :

- > l'égalité de traitement avec d'autres secteurs de la Francilienne
- > le souci de l'efficacité économique, le maître d'ouvrage ayant annoncé que pour un péage de 8€, l'utilisation de la nouvelle infrastructure pourrait être réduite de 50 %
- > la complexité et, éventuellement les nuisances, de la mise en place d'un système de péage compte tenu des fonctionnalités attendues du projet.

Le déroulement du débat public

1. Les décisions de la CNDP

Saisie par le ministre de l'Équipement, du Transport, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, par une lettre datée du 30 mai 2005 et reçue le 6 juin 2005, la Commission nationale du débat public (CNDP) s'est prononcée le 6 juillet 2005, sur la base du dossier joint à la lettre du ministre, pour l'organisation d'un débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval. Elle a décidé d'organiser elle-même ce débat public (1) et en a confié le soin à une Commission particulière du débat public. Elle désigne comme président de cette Commission particulière Jean Bergougnot (2), lui-même membre de la Commission nationale.

(1) *Décision 2005/30/LAF/1 - Sur la base des articles L.121-1 et suivants du Code de l'environnement et du décret 2002-1275 du 22 octobre 2002, relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7.*
(2) *Décision 2005/34/LAF/2*

Lors de sa séance du 5 octobre 2005, la CNDP décide de nommer membres de la Commission particulière du débat public Francilienne, sur proposition du président de la CPDP : Sophie Allain, Yves Desrousseaux et Alain Méchineau.

Enfin, lors de sa séance du 1^{er} février 2006, la CNDP décide de considérer le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour pouvoir ouvrir le débat public. Elle décide des dates du débat public : ouverture du débat le 8 mars 2006 et clôture le 8 juillet 2006, après une réunion de synthèse le 6 juillet. Enfin, elle complète l'équipe de la CPDP en nommant Galiène Cohu, membre de la Commission particulière.

2. Nos trois engagements : vous informer, vous écouter, rendre compte objectivement

Dès la préparation du débat public, le président de la Commission particulière du débat public souhaite afficher au grand jour «les engagements» de la CPDP. C'est chose faite dans le document de présentation du débat public - *Le débat public et vous* - qui a été diffusé à 247 000 exemplaires dans les communes de la zone d'études fin février et début mars. Vis-à-vis du public, la CPDP prend trois engagements :

- 1. Fournir au public toute l'information dont il a besoin pour participer pleinement au débat**
- 2. Garantir au public la pleine et libre expression de ses opinions sur le projet soumis au débat**
- 3. Prendre en compte les opinions qu'il exprimera dans un compte rendu neutre et objectif du débat public.**

A chaque réunion publique, le président de la CPDP rappellera ces engagements.

3. Vous informer : fournir au public toute l'information dont il a besoin

Informier le plus en amont possible

La lecture du dossier de saisine présenté par le maître d'ouvrage, notamment celle du dossier de contexte (qui décrit les positions des principaux acteurs du débat) et les contacts noués dès la rentrée 2005, par le seul président d'abord, puis par le président accompagné d'un ou deux membres de la CPDP dès qu'elle a été constituée, ont permis de prendre conscience du caractère passionnel et passionné du contexte dans lequel allait se dérouler le débat public. La CPDP a donc souhaité diffuser le plus en amont possible de l'ouverture officielle du débat les outils d'information du débat. Dès que la CNDP a jugé le dossier présenté par le maître d'ouvrage comme suffisamment complet - c'est-à-dire lors de sa séance du 1^{er} février 2006 - la CPDP a fait accélérer l'impression du document et a organisé une conférence de presse dès le 15 février 2006 à laquelle s'est associé le Président de la Commission nationale du débat public, M. Yves Mansillon. Une première vague de documents ont été adressés aux collectivités locales et aux principales associations sous la forme de CD puis sous une forme imprimée. Ainsi, dès le 15 février, la presse et les principaux acteurs détenaient le dossier du maître d'ouvrage, de façon à pouvoir préparer dans de bonnes conditions le débat et la réunion de lancement, programmée

le 8 mars, puis les premières réunions de proximité, prévue à partir du 23 mars. Le 15 février également, soit trois semaines avant le début du débat public le site Internet du débat public était officiellement ouvert. Cette volonté d'anticipation tout à fait exceptionnelle dans la diffusion des documents d'information n'a malheureusement pas été vraiment couronnée de succès. Des ratages importants dans le portage des documents dans les boîtes aux lettres dans certaines localités ont brouillé cette réelle volonté d'informer le plus complètement et le plus tôt possible les populations concernées.

Fournir au public toute l'information dont il a besoin

Quoiqu'il en soit de ces difficultés initiales, la Commission particulière du débat public a consenti un effort considérable en matière de diffusion de l'information.

Début février, elle a diffusé d'abord le dossier du maître d'ouvrage sur CD puis le dossier lui-même à 400 acteurs institutionnels locaux. Ensuite, sur une population totale dans l'aire d'études de 700 000 habitants, la CPDP a d'abord diffusé le résumé du dossier du maître d'ouvrages (12 pages), *le Journal du débat public* (4 pages) et la brochure *Le débat public et vous* à 247 000 exemplaires chacun par l'intermédiaire d'un distributeur.

Pour réparer les erreurs de diffusion - qui ont touché des communes particulièrement concernées par le débat - la distribution a été entièrement refaite à Chanteloup-les-Vignes (par le même distributeur) et à Mériel (par la commune). Ailleurs, la CPDP a organisé, pour parer au plus pressé, un premier tour de diffusion des documents en mairie afin que celles-ci puissent les tenir à la disposition de leurs administrés. Compte tenu des délais de fabrication, inévitables en raison de l'importance des tirages, cette première rediffusion n'a pu se faire qu'avec les premiers documents disponibles. Dès que la totalité des tirages a été disponible, une deuxième vague de diffusion a été réalisée, accompagnée par une carte, un programme actualisé des réunions publiques et des cartes T (affranchissement pré-payé).

Au total, en comptant tous les documents diffusés et les cahiers d'acteurs et d'experts, le nombre de documents distribués s'établit ainsi :

- > 272 000 exemplaires du résumé du dossier du maître d'ouvrage
 - > 252 000 exemplaires de la brochure *Le débat public et vous* et du *Journal n°1*
 - > 12 500 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage
 - > 80 000 exemplaires de la carte des tracés, du calendrier et de la carte T (celle-ci était également imprimée dans le *Journal n°1*)
 - > 8 000 exemplaires de cartes et schémas imprimés pour les réunions publiques et mis à disposition du public à l'entrée des salles
 - > 100 000 exemplaires pour l'ensemble des cahiers d'acteurs et des cahiers d'experts
 - > 18 000 CD des annexes du dossier du maître d'ouvrage
 - > 7 500 CD du dossier du maître d'ouvrage
- soit 1 002 000 exemplaires diffusés, auxquels s'ajoutent 2 000 exemplaires du présent compte-rendu et 2 000 exemplaires du bilan du président de la CNDP.

L'information des élus et des associations

Dans le strict respect du «*principe d'équivalence*» - aucune parole n'est supérieure à une autre -, la CPDP a souhaité entretenir des relations régulières avec les élus, leurs équipes et les associations tout au long du débat public. Cela a commencé dans la phase de préparation du débat et cela s'est poursuivi dans le mois précédent le débat par l'envoi des documents du débat. Les équipes municipales ont également été associées de près à l'organisation des réunions de proximité sur leur territoire ainsi qu'à la préparation des réunions thématiques au sein d'ateliers de travail réunissant l'ensemble des acteurs du débat les plus motivés parmi lesquels, bien sûr, les représentants des diverses associations

Le dossier du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage, improprement appelé parfois dossier du débat public, est le seul document d'information dont la réalisation est obligatoire. Il fait référence tout au long du débat et, sans lui, impossible d'ouvrir un débat public. Il n'est pas «*validé*» par la Commission nationale du débat public mais seulement jugé «*suffisamment complet*» pour lancer le débat. Lors de sa

séance du 6 juillet 2005, la CNDP avait d'ailleurs indiqué, dans l'article 2 de sa décision : «*Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-111 du décret du 22 octobre 2002), que s'il comporte les résultats des études actuellement en cours sur la modélisation des trafics routiers de la zone d'étude dans les différentes hypothèses et sur l'évaluation des impacts sur l'environnement des différentes solutions*». Le dossier du «*débat public sur le prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval*» est un document composé d'une brochure de 92 pages et d'un CD des annexes comportant les 1 500 pages du dossier des études. De ce document ont été tirés 12 500 exemplaires. Le dossier existe aussi sous une forme entièrement numérique : il s'agit d'un double CD sous pochette imprimée, comportant un CD pour le dossier et un CD pour les annexes. 7 500 exemplaires de ce double CD ont été réalisés. Enfin, le dossier, ses annexes et des études complémentaires ont été mis en ligne dès le 15 février. Au cours du débat, des études complémentaires sont venues enrichir les dossier général des études.

Le débat public et vous

Cette brochure de quatre pages réalisée par la CPDP fin janvier-début février 2006, tirée à 252 000 exemplaires, a été diffusée, avec le numéro 1 du *Journal du débat public* et le résumé du dossier du maître d'ouvrage à 247 000 exemplaires dans toutes les communes de l'aire d'étude. Cette brochure, dont la couverture affiche les trois engagements de la CPDP, reprend les «fondamentaux» d'un débat public : les missions de la CPDP, les principes de neutralité, d'indépendance, de transparence, d'égalité et de respect de toute parole. La brochure précise ce qu'est et ce que n'est pas un débat public et notamment que le projet débattu est celui présenté par le maître d'ouvrage et lui seul.

Emanation de la CNDP, Autorité administrative indépendante, la CPDP rappelle également que c'est le ministre des Transports qui décidera de la suite à donner au projet. Enfin, ce document comporte des renseignements pratiques sur les moyens de s'informer sur le projet et de participer au débat.

Le résumé du dossier du maître d'ouvrage

Sur 12 pages, le résumé du dossier du maître d'ouvrage est devenu un document d'information important dans un débat public. Il n'a pas le caractère réglementaire de la version complète mais il permet aux personnes intéressées de se faire une idée suffisamment précise du projet pour participer dans de bonnes conditions aux réunions publiques. La CPDP a décidé de diffuser très largement le résumé : 267 000 exemplaires en tout ont été tirés, dont 247 000 ont été distribués avant la réunion de lancement.

Le Journal du débat public

Tiré à 252 000 exemplaires et diffusé à 247 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des communes de l'aire d'étude avec la brochure et le dossier résumé du maître d'ouvrage, le n°1 du *Journal du débat public* a permis de compléter la brochure : calendrier-programme des réunions publiques, explication du déroulement du débat, présentation des membres de la CPDP... Il comportait une carte T destinée soit à poser une question au maître d'ouvrage, soit à formuler une opinion, soit encore à s'abonner aux publications du débat.

Deux autres numéros du *Journal* étaient programmés : ils ont été victimes du succès du site Internet, forcément plus réactif, et de la fréquence rapide des réunions publiques. Le *Journal* serait toujours arrivé en retard par rapport aux événements du débat. Ce «manque» a été largement compensé par la richesse du site Internet.

Le site Internet du débat public

Avec plus de 33 000 visites et 184 000 pages consultées à la fin du débat, le site Internet a battu des records de fréquentation... et de poids : plus de 4 gigaoctets. Il a été le cœur du débat public et la référence suprême. Avec 1 200 questions mises en ligne et autant d'avis, il a joué en quelque sorte le rôle d'une vaste réunion publique «non stop». Signe de son succès : la rapidité et la spontanéité avec laquelle de nombreux acteurs ont écrits et ont envoyé leurs contributions... et l'impatience aussi avec laquelle, ils ont attendu une réponse immédiate qui ne pouvait venir qu'avec quelques délais, notamment pour les questions les plus pointues. Bien entendu, de

nombreux citoyens ne possèdent pas d'ordinateur ou de connexion à leur domicile mais malgré tout «la toile» fait plus que jamais partie des grands médias du débat public.

La CPDP a souhaité permettre au public de suivre en temps réel le déroulement du débat en publiant rapidement des articles d'actualité sur ce qui venait de se passer en réunions publiques, avant la restitution complète des échanges, elle-même mise en ligne quelques jours plus tard.

Les panneaux d'information du maître d'ouvrage

A en juger par le nombre de personnes qui se sont pressées, lors de chaque réunion publique, autour de la dizaine de panneaux d'information réalisés par le maître d'ouvrage, ce support joue un rôle important pour l'information du public et pour son appréhension globale du projet. Même lors de réunions difficiles et tendues comme la réunion d'ouverture ou la première réunion publique à Eragny-sur-Oise où la salle, trop petite, ne pouvait pas accueillir tous les participants, ces panneaux ont toujours été respectés par le public.

Les compléments d'études apportés par le maître d'ouvrage au cours du débat

La rubrique *les documents du débat* sur le site Internet témoigne du nombre importants d'études (annexes du dossier d'abord, complémentaires ensuite) apportées à la connaissance du public au cours du débat public. Le maître d'ouvrage a fait un effort particulier pour répondre à des interrogations apparues en cours de débat, avec notamment :

- de nouvelles mesures de bruit, demandées dans le cadre des réunions de proximité
- une étude complémentaire sur l'air et la santé
- une étude complémentaire sur la sécurité routière
- trois simulations de trafic, à la demande du Syndicat des propriétaires de l'île de Migneaux.

Le relais des médias

Une interface permanente avec les médias

Avant même l'ouverture du débat, la CPDP s'est efforcée de mettre à la disposition des médias toutes les informations qu'ils pouvaient souhaiter tant sur l'organisation du débat que sur ses enjeux. Ensuite, tout au long du débat, tous les médias furent régulièrement et systématiquement alimentés en informations leur permettant de suivre quasiment «en temps réel» les principaux événements qui jalonnèrent son déroulement. Certains d'entre eux souhaitèrent cependant vivre le débat d'encore plus près en assistant avec assiduité aux réunions publiques et en dialoguant plus directement avec la Commission, ce dont celle-ci n'eût qu'à se féliciter.

Deux fichiers presse distincts ont été élaborés, un pour la presse nationale et spécialisée et l'autre pour la presse régionale et locale. La totalité de ces deux fichiers complémentaires, en terme de cibles, constituaient une base de données de 245 adresses électroniques réparties comme suit : 55 journalistes dans les Yvelines y compris les correspondants pour l'Ile-de-France, 47 dans le Val d'Oise incluant les correspondants en Ile-de-France et 143 pour Paris.

Cet ensemble regroupait les rédacteurs en chefs et les journalistes des rubriques information générale, information locale, aménagement du territoire, transports, routes, travaux publics, équipement, environnement et économie.

Un noyau dur de rédacteurs en chefs de la presse locale des deux départements, Yvelines et Val d'Oise, se sont spécialisés dans le dossier «Francilienne» et ont quasiment suivi personnellement chacune des 27 réunions publiques, en fonction du territoire concerné. Cette connaissance du dossier par les responsables des médias locaux, télé, presse et radio a permis un relais constant et mobilisateur auprès d'une population tenue informée très régulièrement de la dynamique du débat public Francilienne, «vue par la presse».

Pour les autres, 32 e-mailing ont été envoyés, au cours des quatre mois de débat, à l'ensemble des deux fichiers presse pré-cités. 21 communiqués ont été rédigés, mis en ligne

et diffusés aux médias très régulièrement. Après chaque réunion de proximité, la diffusion d'un communiqué de presse faisait le point sur le positionnement de la commune et les principaux avis énoncés lors de la soirée.

Une couverture médiatique importante et constante

Retombées médiatiques
du 1^{er} janvier au 12 juillet 2006

Medias	nombre de retombées	Part des retombées	Presse nationale	locale et régionale
Presse	317	74,07%	79	238
Radio	17	3,97%	4	13
TV	17	3,97%	5	12
Internet	77	17,99%	7	70
Total	428	100%	95	333

La couverture médiatique du débat public a extrêmement bien fonctionné à l'échelle locale et régionale, tous supports médias confondus. Le débat sur la Francilienne a fait 16 fois la première de couverture entre les hebdomadaires régionaux et *le Parisien Val d'Oise* ainsi qu'une moyenne de 2 pages intérieures par semaine dans *le Courrier des Yvelines* et *la Gazette du Val d'Oise*, moins régulièrement dans *l'Echo le Régional*. Avec une moyenne, de 8 à 10 articles parus mensuellement, entre février et juin pour *le Parisien Val d'Oise*.

La conférence de presse d'ouverture a donné lieu à d'importantes retombées médiatiques dans la presse locale, (*La Gazette, le Courrier, l'Echo RGB...*) et régionale (*Le Parisien, France 3 IDF, France Bleu IDF* et des articles dans la presse nationale (AFP, *La Croix, les Echos, le Journal du Dimanche*) et spécialisée (*Villes et Transports, Le Moniteur*).

Un déjeuner de presse a permis au président de la CPDP de présenter le bilan à mi-parcours, après 19 réunions de proximité, aux principaux rédacteurs en chefs locaux et régionaux, incluant la correspondante du *Moniteur* qui a suivi régulièrement l'évolution du dossier A104.

Mais l'audiovisuel ne fut pas en reste : les chaînes départementales d'information très présentes aux débats de proximité, ont interviewé maintes fois, le président et les membres de la Commission, mais aussi les participants, élus et «simples citoyens». Le président de la Commission a été invité à un direct plateau (Val d'Oise télévision) au format 7' en direct, à l'ouverture, à mi-parcours et à la clôture du débat. Deux documents d'actualités (Yvelines Première) au format 58', ont été tournés illustrant une réunion de proximité (Andrésy) et une réunion thématique (milieux naturels et paysages), avec un plateau de clôture réunissant chaque fois, les représentants de la CPDP, du maître d'ouvrage et l'élu hôte

Les médias et la dynamique du débat

Avant l'ouverture du débat, les médias ont généralement adopté une attitude plutôt didactique: rappel de la longue histoire de ce dossier, explication du rôle du débat, de ses règles du jeu, du fonctionnement de la Commission, informations pratiques sur le déroulement du débat, sur la manière d'y prendre part... Puis, l'événementiel prit le dessus : le jeu des acteurs, les prises de position des notables et des associations furent abondamment commentés. Fort heureusement, le débat sur le fond ne fut, nous semble-t-il, à aucun moment, sacrifié dans la relation par les médias de ces quatre mois de débat intense et passionné.

Mais, il n'appartient évidemment pas à la CPDP de porter quelque appréciation que ce soit sur le travail des journalistes qui ont suivi ce débat. Il est cependant permis d'affirmer que ce débat n'aurait pas été ce qu'il fut, sans le relais que lui assura ce suivi médiatique

attentif. Il est aussi important de saluer les rédactions des magazines et sites Internet des différentes municipalités et collectivités qui, de leur côté, ont été un relais d'information pour leurs lecteurs vis-à-vis du déroulement du débat.

4. Vous écouter : favoriser et permettre l'expression de tous

Cette volonté d'écoute s'est traduite par :

- > L'organisation de 27 réunions publiques : au total plus de 11 000 participants et plus de 96 heures de débat
- > La mise en place d'un système de questions-réponses qui a eu à traiter au cours du débat 1135 questions
- > Le recueil de 1287 avis et de 172 contributions
- > L'édition de 23 cahiers d'acteurs
- > L'enregistrement de 8 pétitions.

Ces chiffres assez impressionnants traduisent bien la participation extrêmement active du public à un débat qui fut intense et passionné.

Les réunions publiques

Elles constituèrent, comme c'est le cas dans tout débat public, la partie la plus visible, la plus commentée dans les médias et, souvent, la plus spectaculaire du débat.

L'organisation générale du débat avait été approuvée par la CNDP en sa réunion du 1er février 2006. Elle prévoyait, au total 19 réunions. Outre les traditionnelles réunions d'ouverture et de synthèse, 13 «réunions de proximité» devaient précéder 4 réunions thématiques dont les thèmes s'imposaient avec évidence : les objectifs du projet et l'aménagement du territoire, les risques et les nuisances, l'environnement et les trafics et les tracés.

Ce schéma initial a été progressivement adapté pour répondre aux attentes du public :

> Pour répondre aux demandes d'un certain nombre de maires qui souhaitaient voir organiser des réunions de proximité dans leur commune, le nombre de réunions de proximité fut portée à 19.

> Compte tenu de l'importance des matières à traiter les thématiques «risques et nuisances» et «trafics et tracés» furent dédoublés, afin notamment de donner toute l'ampleur souhaitable à la discussion sur deux thèmes qui pesèrent fortement dans le débat : les risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique d'une part, l'intermodalité et les transports en commun d'autre part.

C'est donc finalement 27 réunions publiques qu'il fallut mettre sur pied et animer.

La réunion d'ouverture

Elle rassembla quelque 1 500 personnes (on en attendait le double) au hall Saint-Martin de Pontoise dans une ambiance particulièrement passionnée et bruyante.

Malgré le vacarme quasi permanent (104 dB aux moments de pointe), cette réunion permit de comprendre les positions initiales des uns et des autres... et le caractère passionné que revêtirait ce débat.

Dans le cadre d'une problématique encore mal élucidée, la CPDP s'est efforcée de permettre l'expression de toutes les sensibilités.

A l'exception des Verts d'Ile-de-France qui ont, dès cette réunion, exprimé leur refus catégorique de tout nouveau projet autoroutier en Ile-de-France, une assez large majorité des autres intervenants «institutionnels» (élus, Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines, associations) est apparue explicitement ou implicitement favorable au principe du prolongement (ou du «bouclage») de la Francilienne. Mais au-delà, c'était bien un affrontement un peu simpliste entre les partisans et opposants au tracé rouge qui s'esquissait. Un équilibre à peu près parfait entre les «pour» et les «contre» fut maintenu au niveau des

orateurs invités, devant une salle où les «contre» dominaient massivement en nombre et en niveau sonore.

L'apport des réunions de proximité

La confiance dans l'impartialité de la CPDP s'établissant progressivement, les réunions de proximité se déroulèrent dans un calme relatif, au moins dès lors que les élus et la majorité de la salle partageaient les mêmes convictions. Ce qui n'empêcha pas, bien entendu, le public de siffler copieusement les interventions de ceux qui n'étaient pas de son avis. Parmi les cibles privilégiées: le maître d'ouvrage souvent, les représentants du monde économique toujours et les quelques rares élus d'autres communes venus courageusement dire des «choses qui fâchent».

Au-delà de ces manifestations épidermiques, il faut saluer le travail considérable accompli par les élus, la CCI, les associations et nombre de «simples citoyens» pour entrer dans le fond du dossier et développer des argumentaires étayés de grande qualité.

Ces réunions de proximité ont finalement, comme on l'espérait, permis :

- > de débattre concrètement, sur la base du «vécu» des participants, des avantages et inconvénients des diverses options soumises au débat par le maître d'ouvrage
- > de mieux cerner certaines problématiques générales ou locales : quelques-unes d'entre elles se sont traduites par des propositions d'amélioration voire de solutions alternatives.

L'apport des réunions thématiques

Ces réunions, dont on trouvera un large écho dans la suite de ce rapport, ont permis de :

- > débattre de points essentiels au regard de l'opportunité du projet (développement et aménagement des territoires, intermodalité, prospective des trafics, sécurité routière,...)
- > discuter des contraintes qui pèseront sur le projet et des nuisances et risques sanitaires qu'il lui faudra s'efforcer de minimiser (bruit, pollution de l'air,..)
- > d'examiner les différentes options, dont certaines apparues en cours de débat, qui pourraient être retenues s'il était décidé de donner suite au projet.

Les interventions d'experts indépendants sollicités par la CPDP ont été des moments forts d'information. Même si les membres de la Commission particulière ont parfois rencontré des difficultés pour faire venir des spécialistes sur des sujets très polémiques, de nombreux intervenants de qualité ont pris la parole et ont largement contribué à éclairer plusieurs points essentiels du débat dans les domaines des nuisances, des risques sanitaires, des contraintes environnementales et des paysages ou de l'intermodalité.

Ce débat mérite une mention particulière pour la qualité des interventions de nombreux acteurs : les experts étaient dans la salle et pas seulement sur scène. Il faut saluer le travail considérable accompli par des élus, des associations, de «simples citoyens», qui ont apporté à ces réunions thématiques, des contributions de grande qualité dénotant une réelle expertise sur des sujets souvent très ardues.

Une réunion de synthèse qui tourne court

Le climat des réunions redevint plus tendu lorsque, le débat progressant, il apparût qu'il existait des alternatives crédibles au tracé rouge. La réunion de synthèse au cours de laquelle la CPDP, conformément à ses engagements, devait soumettre au public un avant projet de rapport et commencer à recueillir les derniers commentaires, les dernières observations susceptibles de le compléter, voire de l'infléchir, en fut une illustration caricaturale.

Elle ne réunit qu'un peu plus de 900 personnes mais dont bon nombre était venues avec l'intention d'appliquer à la lettre les consignes que l'on pouvait lire sur le site Internet du CoPRA184 : « *Le 6 juillet, munissez-vous de tout ce qui fait du bruit, beaucoup de bruit, énormément de bruit : l'objectif est de massacrer tous les tracés en rive droite, en un mot nous devons faire exploser les décibels à chaque évocation des tracés rouge ou vert* ».

Les décibels explosèrent effectivement (105 dB) et le président de la CPDP, après avoir consulté son équipe, préféra interrompre prématurément la réunion compte tenu de l'impossibilité manifeste d'engager, dans cette ambiance, un dialogue constructif sur un avant-projet de rapport nécessairement nuancé et complexe.

Les 268 diapositives préparées par les membres de la CPDP pour soutenir la présentation du pré rapport furent mises sur le site le lendemain. Les interventions préparées par de nombreux acteurs qui ont joué un rôle majeur dans le débat, furent récupérées et versées au dossier du débat et l'on en trouvera l'écho dans le présent rapport. On ne peut que regretter que ces interventions solidement argumentés n'aient pu être prononcées devant un public attentif et réactif.

Les questions et les avis en salle, sur le site et par cartes T

Longtemps en tête sur le site Internet, les «questions» ont finalement été «battues» par les «avis» sur un score de 1135 contre 1287. Les questions et les avis proviennent de quatre sources :

- soit par cartes T (332 000 exemplaires ont été mis en circulation dans *le Journal du débat* n°1 et au dos de la carte des tracés soumis au débat)
- soit à partir des fiches mises à disposition lors de chacune des réunions publiques
- soit directement saisies par les internautes sur le site de la CPDP
- soit par simple courrier. Ce dernier mode est resté très marginal

868 cartes T ont été retournées à la CPDP, dont un bon nombre concernait uniquement une demande d'abonnement. Sur les 664 demandes d'abonnement, 435 émetteurs en profitaient pour donner un avis ou poser une question, soit un total général de 639 questions ou avis parvenus à la CPDP par ce mode.

924 fiches ont été relevées au cours des réunions publiques, comportant elles aussi, soit un avis, soit une question.

Enfin, le courrier «question ou avis» représente environ une cinquantaine de lettres. Le reste est arrivé par courriel ou directement sur le site, soit 809 questions ou avis. Les cartes T (639), Les fiches remplies en salle arrivent donc légèrement en tête (924), devant le site Internet et les courriels (809) et les cartes T (639).

Les contributions

Ce sont 172 contributions qui ont été reçues et mises en ligne sur le site de la CPDP. 46 émanent de citoyens, 52 proviennent de collectivités (dont bon nombre sont constituées de délibérations) et 74 ont été envoyées par des acteurs institutionnels (associations, chambres consulaires, syndicats, entreprises...). Ces contributions écrites sont donc fort nombreuses et représentent, pour les citoyens, un moyen privilégié d'expression, dans la mesure où le bénéfice de produire un cahier d'acteurs est réservé aux acteurs institutionnels et aux collectivités.

Les cahiers d'acteurs

La production de cahiers d'acteurs, avec 23 numéros, se situe dans la moyenne haute des débats publics. Ces cahiers d'acteurs ont donné lieu à deux regroupements : celui des communes de la Communauté de communes des deux rives de la Seine (n°19) et celui des 12 comités locaux du CoPRA184 (n°triple 16,17,18). La majorité de ces cahiers d'acteurs ont été produits, comme cela arrive maintenant fréquemment, dans le dernier mois, voire même dans la dernière quinzaine du débat public. A ce titre, ils deviennent de plus en plus l'outil privilégié pour définir une ultime position dans le débat public.

Les pétitions

Le débat public a été marqué par de nombreuses pétitions, lancées à l'initiative de collectivités ou d'associations :

- La Ville de Saint-Germain-en-Laye a recueilli 5 116 signatures contre tout projet d'autoroute dans la forêt de Saint-Germain.

- La Ville d'Achères a recueilli 3 124 «non au tracé de l'autoroute A104 par Achères».
- Le Conseil général du Val d'Oise a recueilli 3 012 déclarations de soutien au prolongement de la Francilienne.
- La ville de Frépillon a recueilli 932 «oui au prolongement de la Francilienne».
- La Ville de Poissy a recueilli 290 signatures contre les tracés bleu (S2) et noir (S3) de l'A104.
- Le Club de loisirs et d'actions de la jeunesse (CLAJ) de Poissy a recueilli 230 signatures pour une pétition contre tout passage d'autoroute en zone urbaine à Poissy.
- Le comité de Poissy du CoPRA184 a recueilli 229 signatures qui expriment le refus de tout passage d'autoroute en zone urbaine à Poissy et la demande pour que des solutions hors zones urbanisées soient «sérieusement étudiées».
- Le Comité PROFILE a recueilli l'expression de 172 personnes sur la concertation de la RN184 entre Conflans et Saint-Germain.

Le refus d'engager une étude complémentaire et de prolonger la durée du débat

Plusieurs interventions lors des réunions publiques ont pu laisser entendre que des demandes officielles pour réaliser des études complémentaires et/ou prolonger le débat public, dans le cadre réglementaire des deux mois supplémentaires maximum seraient déposées. C'est le cas notamment de Me Corinne Lepage, avocat-conseil du CoPRA184 qui avait laissé entendre que le temps manquait pour disposer de certaines informations indispensables. Il n'en a finalement rien été. La Commission particulière n'a reçu qu'une seule demande officielle fin juin émanant de trois habitants. La CNDP après examen de cette demande a considéré qu'il n'y avait pas lieu de lui donner suite. Les raisons de cette décision ont été communiquées aux auteurs de la demande et mises en ligne.

5. Rendre compte : établir un compte-rendu objectif

Ce troisième engagement de la CPDP, de son président et de ses membres, prend tout son sens aujourd'hui, alors que le public concerné et intéressé par ce débat tient dans ses mains le présent compte-rendu.

S'agissant de l'objectivité, elle résulte aussi du fait que, tout au long du débat, la CPDP s'est efforcée d'assurer un équilibre dans l'expression de toutes les sensibilités. Lorsque cela n'a pas pu être le cas formellement, la CPDP a tenu à souligner que ce n'était ni la longueur des interventions ni le volume sonore qui se manifestait dans la salle qui pèseraient dans son compte rendu mais la qualité des arguments apportés au débat.

Le débat sur l'opportunité

S'il est un point sur lequel la position du maître d'ouvrage n'a pas varié tout au long du débat, c'est bien celui de **l'opportunité** du prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval, pour reprendre le titre du dossier de saisine, de Mériel à Orgeval, pour être plus précis.

Cette conviction est étayée par un ensemble d'études s'inscrivant dans une **démarche logique et linéaire** dont l'ossature peut être schématisée comme suit :

1. Un constat : les difficultés de circulation dans la zone d'étude sont déjà bien réelles.
2. Une projection à horizon 2020 : «Si l'on ne faisait rien», ces difficultés de circulation et leurs conséquences empireraient «dramatiquement».
3. La réponse proposée par le maître d'ouvrage : un prolongement de la Francilienne répondant à un cahier des charges résumé en quatre objectifs (voir encadré).
4. Pour réaliser ce prolongement, il existe différentes options : cinq tracés sont soumis au débat.
5. Les meilleures de ces options auraient une très bonne «rentabilité socio-économique». Prolonger la Francilienne est donc un investissement justifié, voire prioritaire.

Dans ce chapitre, nous ferons état des arguments échangés et des prises de position exprimées au cours du débat sur les trois premiers points ci-dessus. Les points 4 et 5 seront traités dans le cadre du troisième chapitre consacré au débat sur les tracés

Les objectifs du prolongement de la Francilienne tels que définis par le maître d'ouvrage

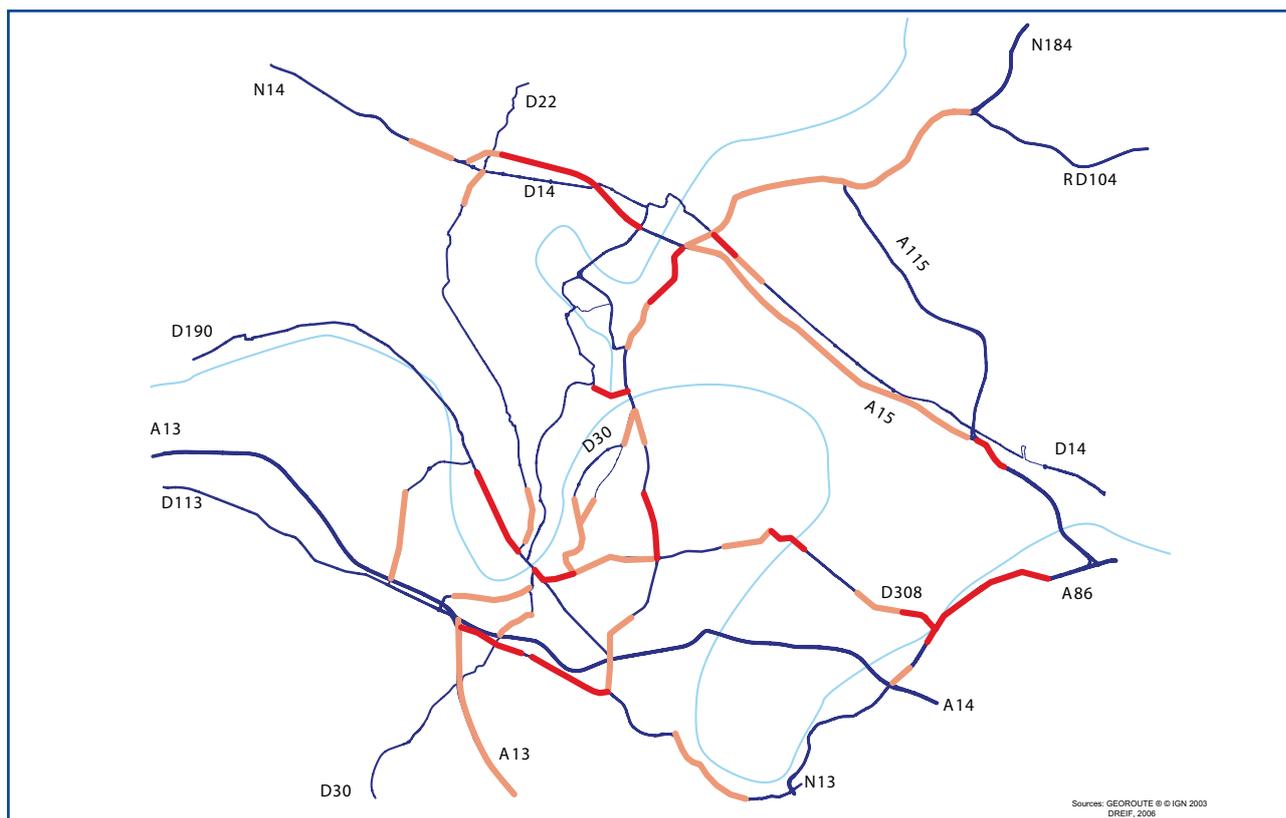
1. *Desservir les pôles régionaux et les zones d'activités économiques*
 2. *Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne*
 3. *Décharger les routes proches de la Francilienne*
 4. *Améliorer la sécurité routière*
-

1. Les difficultés de circulation dans la zone d'étude aujourd'hui

Bien entendu, ces difficultés sont variables selon les lieux et selon les heures. Cette variabilité apparaît tant dans l'approche quantitative du maître d'ouvrage que dans les appréciations qualitatives que portent les habitants de la zone sur leur «vécu» des difficultés de circulation et des conséquences qu'elles ont pour eux.

1.1. L'approche quantitative du maître d'ouvrage

Sans qu'il soit nécessaire d'entrer ici dans des détails techniques inutiles pour notre propos, la carte de la page suivante illustre bien la diversité des situations que l'on peut rencontrer aujourd'hui. Elle permet d'identifier, en heure de pointe, les tronçons de voirie où la circulation est très dense, voire congestionnée.



1.2. L'approche qualitative

1.2.1. Quelques opinions relevées au cours du débat

> sur la RN 184 au quotidien.

«Je peux vous dire qu'à cette époque là, grosso modo, il fallait dix minutes pour arriver à mon bureau. Aujourd'hui., quand je mets vingt-cinq minutes, je suis déjà très content.»

Un habitant de Saint-Ouen-l'Aumône

«Vous avez parlé également de la RN184 saturée. C'est vrai, vous avez raison, il y a des souffrances atroces à Saint-Ouen-l'Aumône, à Eragny, à Conflans-Sainte-Honorine.»

Victor Blot, fondateur du COPRA

«Circulation : l'enfer de la RN184.»

Cahier d'acteur de la Communauté de communes de Cergy-Pontoise

«J'habite à Danne et je suis aussi tributaire de la RN184. Le matin, c'est désastreux pour rejoindre l'autoroute. Il y a de plus en plus de circulation, même sur la rue de l'Ormeto qui descend vers le cimetière et sur Cergy.»

Un habitant d'Eragny

«Notre commune, Poissy, est défigurée aujourd'hui par un trafic qui la traverse quotidiennement. Une autoroute ne pourrait qu'améliorer cet état de fait, en canalisant ce trafic sur une route préparée à le recevoir !»

Une habitante de Poissy

« Nous habitons auprès de cette RN184, à l'entrée de Saint-Germain. Je crois que personne ne peut se rendre compte des nuisances et des risques de circulation de nos enfants à date même de ce jour... Le flux de véhicules journalier est énorme. Pour beaucoup, ce n'est qu'un chiffre, mais c'est déjà un danger de tous les jours.»

Un habitant de Saint-Germain

Congestions actuelles
sur le réseau
en heure de pointe

Congestion

Circulation très dense

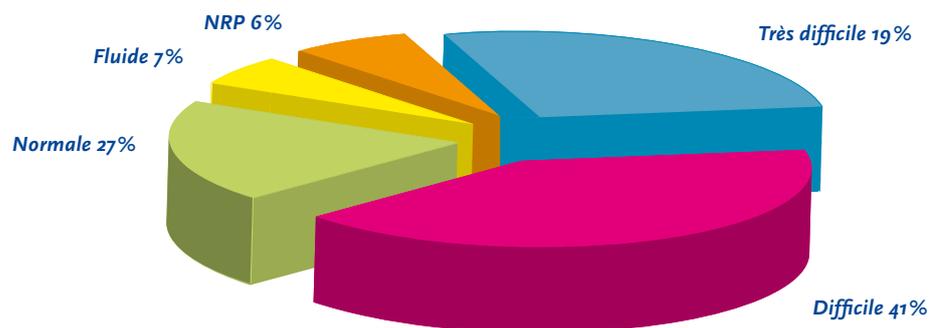
> mais l'on a pu entendre aussi :

«Je vous montre... une photo de Poissy prise à 18 heures. J'ai vu des photos de cet endroit totalement bouché, dans d'autres brochures. Parfois ce secteur est bouché, mais ce n'est pas toujours le cas. Poissy n'est pas une ville totalement embouteillée. Idem à Andrésy, le pont qui traverse l'Oise est rarement bouché (pas plus de trois quart d'heure matin et soir). Si l'on fait abstraction de l'A15 et de l'A13, et en partie de la RN184, il n'y a qu'aux heures de pointe où l'on rencontre un problème.»

Ian Robertson, Andrésy = qualité pour tous

1.2.2. De manière plus synthétique le sondage réalisé par BVA, à la demande de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines, fait apparaître que «trois personnes sur cinq considèrent les conditions de circulation difficiles ou très difficiles dans le secteur compris entre Cergy-Pontoise et Poissy.»

Appréciation des habitants de la zone d'étude sur l'état actuel de la circulation (sondage BVA mai 2006)



Toujours d'après ce sondage, ces difficultés sont particulièrement ressenties dans le secteur Eragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine (72 % d'appréciations «difficile ou très difficile») et beaucoup moins dans le secteur Andrésy, Maurecourt (43 % seulement d'appréciations «difficile ou très difficile»)

2. «Si l'on ne fait rien», les conditions de circulation vont-elles empirer aussi «dramatiquement» que le dit le maître d'ouvrage ?

2.1. La projection à l'horizon 2020 du maître d'ouvrage

2.1.1. La méthode

Afin d'obtenir une image à l'horizon 2020 des conditions de circulation dans la zone d'étude, le maître d'ouvrage a utilisé sa méthodologie d'étude habituelle de simulation, qui consiste dans un premier temps à imaginer la situation à cette époque :

> d'abord, en matière de **population et d'emplois**, de façon à déterminer la demande de déplacements. Ceci a été fait à partir d'études globales de l'INSEE, des objectifs d'urbanisation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF), puis de façon plus fine sur la zone, en fonction des projets et des prévisions des différentes collectivités locales, en particulier à partir des Plans locaux d'urbanisme (PLU) des différentes communes de la zone ;

> puis, en matière d'**infrastructures routières** : le réseau routier actuel a été complété par les projets en cours ou prévus au même horizon 2020 dans une zone élargie, aussi bien au niveau national, par exemple avec la poursuite de l'A86, qu'au niveau départemental ;

> de la même façon, en matière de **transport en commun**, le maître d'ouvrage a tenu compte des projets actuellement en cours ou prévus par le Syndicat des transports d'Ile-de-France

(STIF) dans la zone, essentiellement le prolongement de la Tangentielle Ouest dans sa version transport de passagers (tram-train) ;
 > enfin, en ce qui concerne **le fret**, le maître d'ouvrage a tenu compte du développement du **fluvial** avec la réalisation du projet de mise à grand gabarit du Canal Seine-Nord Europe et le développement du **ferroulage**.

Ces projections une fois établies, l'étude de trafic proprement dite a été réalisée :

> elle consiste, dans une première phase, à élaborer un **diagnostic des déplacements** en combinant les études menées avec l'INSEE concernant les comportements de déplacement des Franciliens, l'Enquête globale de transport (EGT), les enquêtes faites auprès des transporteurs routiers pour connaître leurs besoins en matière de transport de marchandises et les données de comptage des temps de parcours et des enquêtes origine-destination ;

> ce diagnostic une fois réalisé, on procède au calage des modèles de déplacement tous véhicules et poids lourds, c'est à dire à la vérification que le modèle constitue une représentation fidèle de la situation actuelle ;

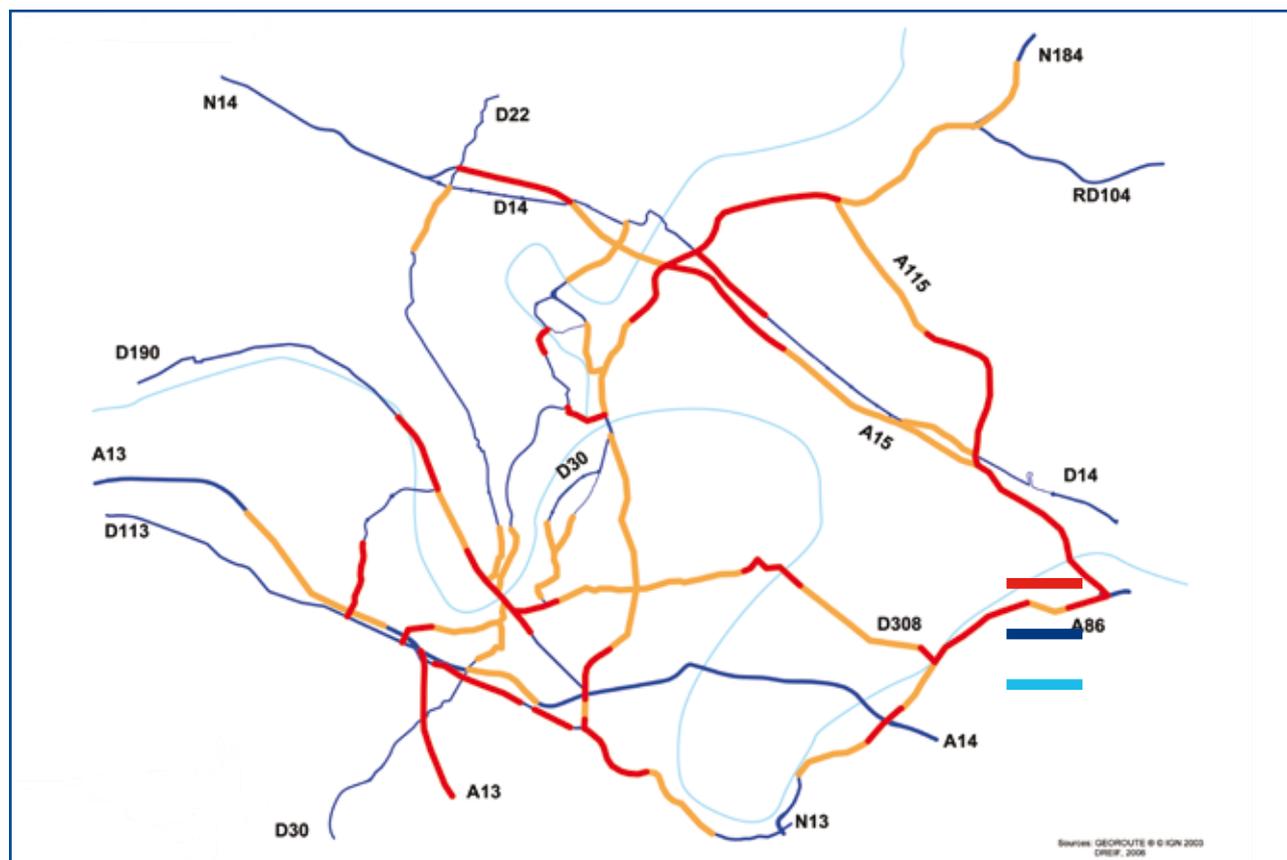
> enfin, dans la **phase de simulation**, on applique la matrice des déplacements à l'horizon 2020 sur un scénario d'offre routière, ce qui permet d'évaluer la charge de trafic sur les axes routiers et de faire une analyse de la saturation, de l'accessibilité, des temps de parcours, du gain de temps, du trafic moyen sur certains axes ou encore de la répartition du trafic interne, du trafic de transit et du trafic d'échange.

2.1.2. Les résultats

Les résultats de l'étude de trafic réalisée par le maître d'ouvrage, visualisés sur la carte des charges de trafic 2020 figurant ci-après, permettent de constater, par comparaison avec la carte des charges de trafic relative à l'année 2003, qu'à l'horizon 2020, en **l'absence de prolongement de la Francilienne**, la congestion augmente de façon significative, en particulier sur la RN184 et les différents axes proches de cette infrastructure.

Congestions à l'horizon 2020 sur le réseau en heure de pointe, sans prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval

Congestion
 Circulation très dense



A titre d'exemple, le tableau ci-dessous donne les chiffres et pourcentages d'augmentation du trafic sur quelques tronçons de la RN184 :

Trafic prévu sur la RN184 en 2020			
section	TMJA (Trafic moyen journalier annuel)		accroissement
	2003	2020	
Méry-Béthunes (Saint-Ouen-l'Aumône)	62000	90000	45 %
Béthunes-A15	72000	78000	8 %
Traversée d'Eragny-sur-Oise	46000	67000	48 %
Pont de Conflans	51000	67000	31 %
Forêt Saint-Germain au nord de la RD 308	37000	45000	21 %
Forêt Saint-Germain au sud de la RD 308	26000	32000	23 %

(source : DREIF)

2.1.3. Les interrogations et critiques qui se sont exprimées au cours du débat, à propos de ces perspectives, peuvent être regroupées autour de cinq questionnements

Tout d'abord une question préliminaire plutôt technique :

> à supposer que les hypothèses de base qui sous-tendent les projections soient correctes, que valent les modèles de prévision des trafics du maître d'ouvrage ?

Mais les interrogations et objections les plus importantes ont porté précisément sur ces hypothèses de base :

> Les hypothèses de croissance des populations et des emplois retenues ne sont-elles pas trop ambitieuses ? Ne faut-il pas désormais penser à un aménagement du territoire induisant moins de besoins de déplacements ?

> Il semble que l'on raisonne assez souvent à comportements des individus et des entreprises inchangés. L'évolution du contexte économique et notamment du prix des produits pétroliers ne va-t-il pas modifier ces comportements ?

> Même si le maître d'ouvrage a pris en compte les projets de développement d'alternatives à la route envisagées aujourd'hui dans la zone à horizon 2020 (voie fluviale, feroutage, transports en commun ferroviaires), ne s'agit-il pas d'hypothèses très insuffisantes ? Les 2 milliards € que pourrait coûter le prolongement de la Francilienne ne seraient-ils pas mieux utilisés si on les consacrait au développement de moyens de transport alternatifs ?

> Plus généralement, l'évolution du contexte énergétique, la lutte contre l'effet de serre et les pollutions ne justifient-ils pas des scénarios de rupture et non des scénarios de continuité pour l'évolution de notre société ?

Ces cinq questionnements vont être développés dans ce qui suit.

2.2. Que valent les modèles de prévision de trafic du maître d'ouvrage ?

La mise en cause des prévisions de trafic réalisées par le maître d'ouvrage a été récurrente tout au long du débat et le modèle de simulation de la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF) a été mis en doute par nombre de participants au débat qui se sont référés en particulier à l'encadré figurant dans le dossier du maître d'ouvrage concernant l'appréciation de la Cour des Comptes sur la fiabilité des études de trafic (*voir encadré ci-après*) et ont réclamé avec insistance qu'un avis soit pris auprès d'un expert indépendant.

Fiabilité des modes de calcul relatifs aux études de trafic

En 1998, la Cour des comptes a posé au ministère de l'Équipement la question de la fiabilité des modes de calcul utilisés par ses services. Pour y répondre, le Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) du ministère a mené des investigations concernant les études de comparaison des trafics attendus et constatés sur 35 dossiers de liaisons autoroutières. Cette étude a conclu que près de 25% des prévisions peuvent être considérées comme

excellentes (moins de 10 % d'écart) et plus de 40% comme correctes (moins de 25 % d'écart). Les écarts constatés se répartissent à peu près également entre sous-estimation et sur-estimation, avec une légère tendance à la sous-estimation du trafic (près de 55% des cas). Les prévisions de trafic à long terme constituent un exercice techniquement difficile, dépendant fortement d'hypothèses macroéconomiques. Le maître d'ouvrage, présente donc les résultats de ces études avec modestie, mais en cherchant à présenter le plus clairement possible l'ensemble des hypothèses qu'il a retenues pour mener à bien les calculs. ■

On a entendu :

« Il faudrait sérieusement penser à l'opportunité. Nous sommes allés très souvent à la direction régionale de l'Équipement, et pour un problème aussi vaste que les autoroutes en Ile-de-France, ce n'est pas elle qui devrait être juge et partie, mais il faudrait un cabinet indépendant pour les problèmes de trafic et d'opportunité. Là, les gens sont juge et partie. Il en est ainsi depuis 50 ans. »

Claude Loiseau, représentant de l'Association des usagers des transports (AUT)

Et le maître d'ouvrage a répondu :

« En ce qui concerne les prévisions de trafic également je souhaite rectifier quelque chose : ce n'est pas la DRE qui a dit qu'il y avait des taux d'erreurs. Effectivement nous sommes d'accord et nous sommes relativement humbles quand nous présentons nos prévisions de trafic. Par contre, c'est la Cour des Comptes qui s'est penchée sur l'ensemble des études de trafic qui sont faites en France et qui a fait à ce sujet un rapport.

« La Cour des Comptes a fait un certain nombre de critiques qui ont été intégrées. Le mode de calcul que nous avons adopté et que j'ai décrit tout à l'heure, c'est de faire préalablement 2 000 comptages qui permettent de vérifier que le modèle, quand on le fait tourner, reflète bien la situation que l'on a aujourd'hui en 2006... Ce n'est que quand on a une bonne représentation de la situation actuelle qu'on se permet de faire des projections sur le futur. »

Eric Debarle

Pour essayer de clarifier cette situation, la CPDP a décidé de solliciter l'avis d'un expert étranger en matière de transport. Le choix s'est porté sur Ambrosius Baanders, expert hollandais de renommée internationale, membre du bureau ECORYS (NL).

La mission confiée à l'expert a consisté à donner un avis sur la méthodologie utilisée par le maître d'ouvrage pour élaborer ses prévisions de trafic.

De son analyse, Ambrosius Baanders tire les conclusions suivantes :

2.2.2. La méthode du maître d'ouvrage est bien à la hauteur de la pratique européenne

Il s'agit d'une approche *« traditionnelle, pas innovante, assez complète et faite sérieusement, fondée sur une bonne analyse, sans faute apparente... mais des améliorations sont toujours possibles. »*

2.2.2. Les hypothèses sont plausibles

Parmi les **hypothèses** les plus importantes, celles concernant le nombre d'habitants et d'emplois par zone, avec différentes caractéristiques. Le coût d'usage par kilomètre des voitures, des transports en commun, des poids lourds sont considérées comme : **plausibles**.

Par contre, celles concernant le revenu réel des ménages (corrige de l'inflation), le nombre de voitures en possession des ménages considérées comme constantes entre 2003 et 2020, lui semblent conservatrices et avoir, en conséquence, un effet plutôt de **sous-estimation de la croissance du trafic** automobile dans la zone.

Le maître d'ouvrage défend néanmoins la validité de ses hypothèses, notamment celles concernant le taux de motorisation des ménages : « *On peut cependant constater un infléchissement de cette croissance si on compare les dix dernières années qui les ont précédées, ce qui nous a amenés à considérer ce paramètre comme étant constant* »

Anne-Sophie Vétro, direction régionale de l'Équipement, le 30 mai

2.2.3. Les résultats de l'étude sont également plausibles

Déplacements	Taux de croissance moyen annuel 2003 - 2020	Croissance totale 2003 - 2020
Paris < > Paris	- 0,2 %	3 %
Paris < > Couronne	+ 0,4 %	+ 7 %
Couronne < > Couronne	+ 1,4 %	+ 27 %
interne Île de France	+ 1,3 %	+ 25 %
échange Île de France	+ 1,7 %	+ 33 %
transit Île de France	+ 1,8 %	+ 35 %
total Île de France	+ 1,4 %	+ 27 %

S'agissant des résultats de l'étude résumé dans le tableau ci-dessus, l'expert considère que « *les prévisions pour les déplacements non-parisiens sont voisines de celles qui sortent en ce moment des études auxquelles nous participons aux Pays-Bas et qui concernent la même période : nous y trouvons des croissances entre 25 et 35%. Il s'agit là de régions qui ne sont pas dominées par un seul très grand centre mais où plusieurs centres attirent des flux moins concentrés que Paris.* »

Néanmoins, Ambrosius Baanders regrette que l'approche du maître d'ouvrage ne comporte pas l'analyse des heures perdues par rapport à des conditions de trafic fluide : « *Je crois que les facteurs les plus importants sont la durée du trajet et les heures perdues par rapport à des conditions de trafic fluide. Dans toutes les études réalisées (...) ces éléments sont très importants (...) cela nous montre combien les embouteillages sont négatifs pour l'économie et pour le développement territorial.* »

Ce à quoi le maître d'ouvrage répond : « *Nous avons suivi les circulaires qui indiquent comment doit être établi un bilan socio-économique et nous travaillons plutôt en heures gagnées par rapport à une situation de référence.*»

Eric Debarle

2.2.4. Comment prendre en compte les modes alternatifs à la route et les transports en commun ?

L'expert déclare : « *J'en viens à ce qui, à mon avis, manque dans le rapport. Il s'agit principalement du rôle potentiel du transport en commun. On y trouve assez peu de références alors que c'est constamment fait chez nous. Le modèle étant multimodal, il est important de réaliser ce type de calcul...* »

Ce à quoi le maître d’ouvrage répond : «*Le modèle utilisé par la DRE prend bien en compte l’ensemble des modes de déplacement. C’est effectivement un modèle multimodal qui inclut donc les transports en commun. Nous n’avons pas obligatoirement utilisé cette partie-là du modèle dans ce rapport, même si au début nous avons mis le nombre de déplacements et la manière dont ils se répartissent, en voiture, transports en commun, à pied etc. Mais pour les transports en commun, nous sommes partis des projets dont nous avons connaissance.*

«*Il est vrai que parmi ces projets, une grande partie des transports en commun tels que le ferré lourd intéresse la proche couronne ou certains secteurs de la grande couronne, mais assez peu certains autres secteurs de la grande couronne comme le Nord-Ouest, qui est précisément le secteur qui nous concerne. Dans la zone d’étude, nous avons souvent parlé de la Tangentielle Ouest... »*

2.3. Que valent les hypothèses de croissance des populations, des emplois et des logements retenues par le maître d’ouvrage ?

Les hypothèses en termes de population, d’emplois et de logements qui sous-tendent les scénarios 2020 du maître d’ouvrage sont ambitieuses mais s’inscrivent dans une double perspective : d’une part, la cohérence avec les schémas directeurs de l’Ile-de-France depuis 1965 et les Plans locaux d’urbanisme (PLU) de la zone d’étude, d’autre part, elles s’inscrivent dans le cadre d’une continuité, d’une évolution tendancielle de l’Ile-de-France, région capitale. Ces choix présentés dans le dossier soumis au débat ont alimenté des échanges et avis argumentés traduisant des points de vue différenciés quant à l’aménagement du territoire de la zone et, en corollaire, quant à l’opportunité du projet de prolongement de la Francilienne.

2.3.1. Les hypothèses du maître d’ouvrage : cohérence et continuité

> **La méthode du maître d’ouvrage** définit ses hypothèses en s’appuyant, pour la région Ile-de-France, sur les données du schéma directeur régional de l’Ile-de-France (SDRIF 1994), intégrant des projections pour 2015, recadrées compte tenu des résultats du recensement général de la population 1999 (RGP de l’INSEE) et de données INSEE, DGF 1999-2004, pour le local, sur les documents d’urbanisme.

Les perspectives retenues par le maître d’ouvrage sont construites dans la continuité des SDRIF depuis 40 ans :

- celui de 1965 avec la création des villes nouvelles dont Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines pour engager la région dans une politique de pôles de développement et s’opposer à une urbanisation en tache d’huile ne laissant aucun espace naturel,
- celui de 1976 qui poursuit cette politique
- celui de 1994 qui marque une volonté de pause dans le développement de l’Ile-de-France au bénéfice des métropoles régionale de province
- les réflexions en cours sur le prochain SDRIF qui marquent un infléchissement dans la continuité, dans le double contexte de la mondialisation, avec notamment la volonté d’attractivité des sièges sociaux des groupes d’envergure mondiale, et de la concurrence entre régions capitales européennes, en particulier les pôles de compétitivité avec le développement de la recherche.

Ainsi, la double cohérence entre la politique d’aménagement du territoire de l’ensemble de l’Ile-de-France, qui prévoit une contribution importante de la deuxième couronne, notamment de la zone d’étude, et celle des collectivités locales de la zone se traduit par les scénarios 2020 de population et d’emplois et des hypothèses de construction de logements durant la période du SDRIF en cours de discussion (voir ci-dessous).

**Hypothèses
« Population, emplois,
logements »
du maître d’ouvrage**

Territoire	Population (2020/1999)	Emplois (2020/1999)	Logements (construction)
Zone	+ 123 000	+ 34 000	Projets locaux (*)
Ile-de-France	+ 850 000	+ 250 000	+ 60 000 par an

(*) 17 000 logements à Cergy Pontoise jusqu’à 2020, projets à Poissy, Carrières-sous-Poissy, Andrésy, ...

Ce tableau exprime bien l'ambition des hypothèses d'évolution de la zone d'étude du projet. S'agissant par exemple de l'évolution de la population, la zone (700 000 habitants) qui pèse actuellement 6,4% de l'ensemble de la région Ile-de-France (11 millions d'habitants) représente 15% de sa croissance dans le scénario 2020.

Ces hypothèses d'évolution de la population, des emplois et des logements conduisent le maître d'ouvrage à envisager une augmentation des besoins de déplacements puis en dégager un des objectifs du projet : « **Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne** ».

Une région polycentrique

Villes nouvelles

Villes traits d'union

Pôles régionaux

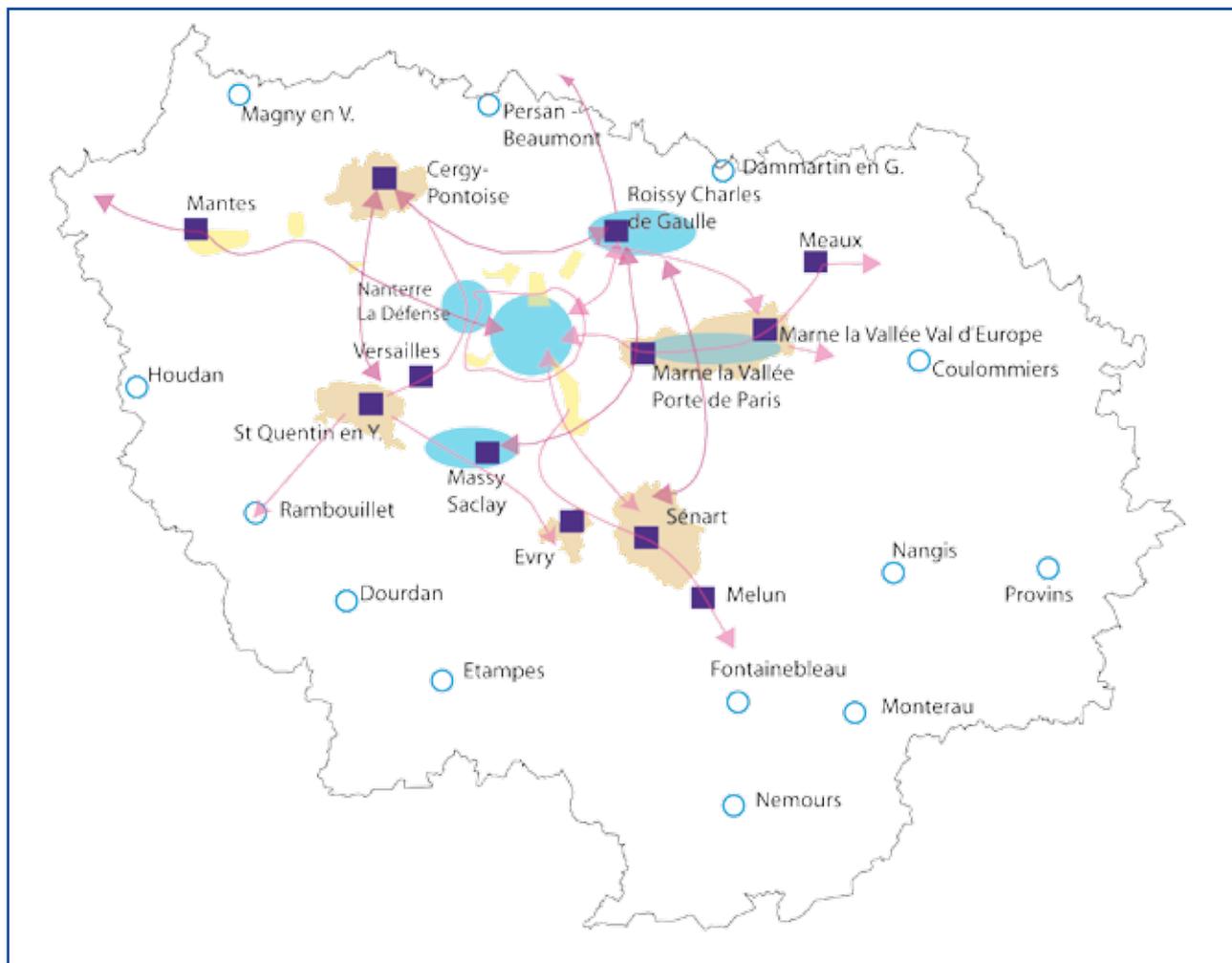
Secteurs de redéveloppement économique et urbain

Centres d'envergure européenne

Schématisation des principales liaisons

> **La base fondamentale de la politique d'aménagement du territoire de l'Ile-de-France demeure le développement urbain centré sur des pôles**, que l'on peut visualiser en trois cercles autour de Paris: les centres d'envergure européenne comme Saclay, Roissy-Charles-De-Gaulle, La Défense, les pôles régionaux et villes nouvelles dont Cergy-Pontoise et Saint-Quentin ou Mantes, les villes traits d'union comme Magny-en-Vexin et le redéveloppement de la Vallée de la Seine (voir carte ci-dessous).

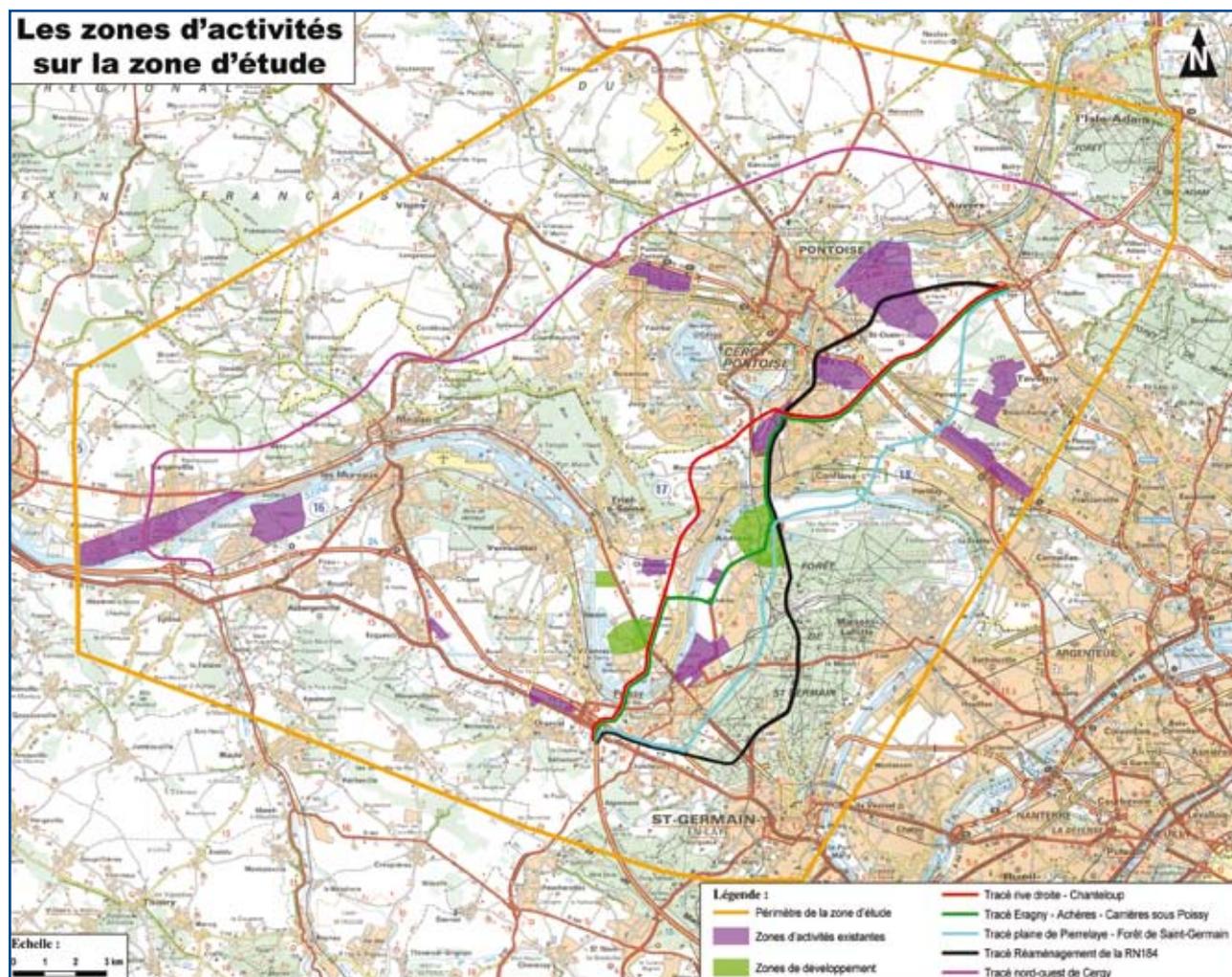
La zone d'étude se situe dans cette dynamique de région polycentrique et c'est pour le maître d'ouvrage une cohérence essentielle avec les hypothèses du dossier soumis au débat, exprimée par un des objectifs du projet : « **Desservir et relier les pôles régionaux** ».



> S'agissant des hypothèses pour la zone, il tient compte des politiques territoriales locales, en particulier les projets de développement de l'habitat et des zones d'activités (voir page suivante) des Schémas de cohérence territoriales (SCOT) et des Plans locaux d'urbanisme des communes (PLU).

Le développement des zones d'activités dans le périmètre d'étude et la perspective de l'opération d'intérêt national (OIN) de la vallée de la Seine trouvent un écho dans un autre objectif du projet : « *Desservir et relier les zones d'activités* ».

La carte des zones d'activités et des différents tracés.



2.3.2. Le débat public : les hypothèses et scénarios du maître d'ouvrage confrontés aux visions différenciés du public sur l'aménagement du territoire de la zone

Les hypothèses et scénarios proposés par le maître d'ouvrage ont rencontré le public au cours d'un débat riche en argumentations sur un des thèmes majeurs du débat : quelle vision de l'aménagement du territoire de la zone ?

Sur la base de cette question centrale, de nombreuses questions ont été évoquées lors des réunions publiques, et dans les contributions, les avis, les questions, les cahiers d'expert et les cahiers d'acteur.

Ces nombreuses expressions de qualité traduisent une recherche collective d'équilibre entre attentes, craintes et points de vue *a priori* difficiles à concilier :

- la protection du cadre de vie des habitants et des espaces agricoles et naturels peut-elle se concilier avec le développement économique de la zone ? et quel type de développement ?
- les importants projets de développement de l'habitat et de grandes zones commerciales servent-ils un aménagement du territoire bénéfique aux habitants de la zone ? et quel pilotage de l'aménagement des territoires de la zone ?

Pour éclairer ces visions différenciées de l'aménagement des territoires locaux, trois thèmes apparaissent significatifs des idées exprimées lors du débat, en réaction aux hypothèses du maître d'ouvrage et ses scénarios prospectifs pour la zone, parfois partagées largement, parfois objet de vives controverses.

> Premier thème : penser global (Ile-de-France), agir local (les territoires de la zone)

Si la nécessité de situer l'évolution de la zone d'étude du projet dans une perspective régionale est une idée générale plutôt partagée par le public du débat, le concept d'éco-développement de l'Ile-de-France est interprété avec des variantes. Les uns, comme les Verts donnent une valeur dominante à la notion d'« éco (écologie) », impliquant la préservation de la ceinture verte et des modes de vie moins consuméristes, en particulier pour l'usage de la route, les autres, comme la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines, insistent sur le thème du nécessaire développement économique pour créer de la richesse bénéfique pour tous, individus et collectivité.

Ces deux thèses opposées marquent le débat : l'une est acceptée comme souhaitable, même si elle n'est pas toujours considérée comme réaliste à l'horizon de temps du projet, dans la perspective d'une opposition au projet d'autoroute, du moins dans les zones les plus urbanisées, l'autre a été plus controversée en se référant par exemple à la présence du Groupe PSA considéré par des participants comme le bénéficiaire principal du projet, même si le développement économique est aussi ressenti comme une nécessité.

Entre ces deux points de vue, une gamme de visions « raisonnées » exprime une volonté de « ne pas opposer économie et social ».

C'est au niveau local que l'action semble le mieux en mesure d'assurer cet équilibre et son appropriation par les habitants qui aspirent à donner leur avis sur tous les projets de développement des activités et de l'habitat.

A cet égard, la relation entre élus et habitants a été un ressort important du débat : les visions proposées par les élus ont rencontrées des adhésions ou des rejets des participants aux différentes réunions publiques en fonction de leur positionnement par rapport aux hypothèses et projets de tracé présentées par le maître d'ouvrage, et de la perception de leur capacité ou de leur volonté de défendre plus ou moins les intérêts individuels (patrimoine, tranquillité...) et collectifs (pollution, espaces sensibles, paysages) des habitants de la zone.

Ces débats où se confrontent et se confondent parfois intérêts particuliers et intérêt général peuvent être illustrés par quelques sujets et citations représentatives du débat public sur les hypothèses, les scénarios et l'opportunité du projet du maître d'ouvrage :

• Un accord pour une politique territoriale locale avec une vision d'ensemble...

« On a décidé de prendre l'aménagement du territoire en main (...) le développement économique et l'emploi sont les préoccupations majeures avec le logement, sur lesquelles nous avons des réponses à apporter. »

Pierre Cardo, député-maire de Chanteloup-les-Vignes.

« Un fait nouveau vient (...) de modifier les données économiques de l'Ouest Francilien. Entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines, une opération d'intérêt national (a pour) objectif de renforcer l'attractivité de la région (...) Deux autres opérations similaires, Seine-amont et Seine-aval (...) Nous ne pouvions l'ignorer dans ce débat. »

Bernard Quétier, président de l'ARDIES Yvelines

• garantissant le logement et favorisant l'emploi ...

« La nécessité d'une perspective alliant une importante création de logements dans la Communauté d'agglomération (17 000 d'ici 2020) et l'attractivité du territoire pour les entreprises... on a tout intérêt à une démarche raisonnée (rapprochant) habitat et emploi. »

Dominique Lefebvre, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

Le développement de l'habitat a suscité des échanges qui illustrent à la fois les craintes des villages vis-à-vis de l'expansion des grandes agglomérations mais aussi des habitants des espaces naturelles de qualité comme les bords de Seine ou de l'Oise à l'égard des risques d'une urbanisation trop importante.

Le développement de l'habitat dans la zone a suscité un débat

des schémas de développement qui ont échoué. »

Gérard Rutault, maire de Maurecourt

Entre les grandes agglomérations et les villages

« ... Un élu du Val d'Oise a construit à outrance (...) et il demande ensuite à cor et à cri un échangeur pour desservir (...) quitte à faire passer toute la circulation des communes environnantes dans Maurecourt. »

« ... Pourquoi devons-nous sacrifier notre village pour soutenir

Entre développement urbain dans les villes centres et urbanisation diffuse

« On parle de 20 000 logements qui vont s'étendre de Chanteloup jusqu'à Mantes, ... qui vont venir encore s'éparpiller sur tout le tissu routier de notre région. »

Un habitant du quai du Gaillon

• ... prenant mieux en compte la qualité de la vie que le dossier du maître d'ouvrage...

« Il me semble qu'il manque (un objectif), qui est la qualité de vie des riverains. »

Un habitant de Neuville-sur-Oise

• ... en préservant les équilibres humains et le cadre de vie

« L'Ouest de l'Ile-de-France (...) a su préserver un équilibre entre le travail, les activités économiques, l'habitat et l'environnement. Tous projets (réduisant) l'espace dédié à l'agriculture et aux loisirs (...) sont à combattre. »

Un représentant de la FDSEA

> Deuxième thème : quel développement économique ?

Si aucune voix ne s'élève contre la perspective d'un développement économique, une gamme de visions se sont exprimées durant le débat entre deux types de choix.

Des acteurs économiques, des associations et certains élus tiennent à préserver l'atout industriel de la zone avec en particulier les impacts directs (emplois et gains pour la collectivité) et indirects (la sous-traitance) de l'automobile (Peugeot et Renault) et à favoriser l'implantation de la grande distribution et de centres commerciaux importants.

A l'inverse, des habitants, d'autres associations et élus considèrent le développement industriel incompatible avec des espaces très urbanisés et la préservation des derniers espaces naturels et sensibles de la zone, plus adaptée au développement d'un tissu économique de PME, diversifiant les possibilités d'ajustement entre qualifications disponibles et emplois.

• Quelle place pour l'industrie dans la zone?

« Le territoire de la zone d'étude (représente) 26% des emplois dans l'industrie, soit 35 864 emplois en 2004 (...) Notre point fort voit sa position se dégrader (31% en 1993). »

Patrick Devergies, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines

« Maintenant, j'en viens au principal, quel est l'objectif important pour l'entreprise ? C'est l'emploi et la reconquête industrielle. Sur l'emploi, si nous avons des entreprises de logistique et non des entreprises industrielles, je le déplore... Pour pouvoir reprendre la main en économie, l'innovation est le maître mot. Il faut retrouver une réindustrialisation par la création de pôles de compétitivité. »

Claude d'Ornano, président de l'ARDIES Val d'Oise

« Personne n'ignore la contribution significative de l'industrie automobile au développement économique de notre secteur. L'Ile-de-France est la première région automobile française, avec 150 000 salariés, dont 60 000 emplois directs, et les deux grands constructeurs français sont implantés dans les Yvelines. »

Eddie Ait, conseiller régional (PRG)

• Quel développement pour le commerce ?

« La réalisation de projets commerciaux que nous soutenons (...) sont conditionnés par l'aménagement des axes routiers existants et la réalisation de l'A104. »

Président de l'Union des entreprises de la nationale 13 (UE13)

«Qui n'a pas son supermarché, sa grande surface commerciale. On les met en dehors des villes. Quand on parle de réduire la mobilité, effectivement, on l'augmente.»

*Claude Loiseau, représentant de l'Association des usagers des transports (AUT)
et d'Ile-de-France Environnement (IDE)*

> Troisième thème : ne pas opposer économie et social

La grande majorité des participants au débat partage l'idée de ne pas opposer économie et social. Deux études commandées par la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines illustrent cette convergence de points de vue, par ailleurs différenciés quant à l'opportunité et aux options du projet de prolongement de la Francilienne :

- l'étude de l'Institut géographique national (IGN) sur les performances économiques et naturelles des différents tracés qui met en œuvre la méthode de l'instruction cadre du ministre de l'Équipement et des Transports du 25 mars 2004
- l'étude d'opinion BVA, de mai 2006.

• **L'étude IGN** : une approche de la création de valeur économique et naturelle d'un projet d'infrastructure de transport (IGN - Conseil et Applications, 14 juin 2006).

Le souhait exprimé par des participants d'intégrer le social et non seulement l'économie dans l'évaluation des projets pour tenir compte de «l'humain» trouve une réponse dans cette contribution au débat.

Les gains de création de valeurs sont liés aux déplacements des personnes. Or les enquêtes de transport depuis 25 ans font apparaître une grande stabilité de leur nombre moyen (environ 3,5 déplacements par jour et par personne) et de leur temps moyen (environ 29 minutes par jour et par personne). Par contre, le développement des infrastructures augmente la vitesse moyenne de déplacement, ce qui se traduit par un gain de temps utilisé pour augmenter leur distance. Ce résultat conduit à une création de valeur économique en accroissant l'amplitude géographique des emplois, biens et services accessibles et à une création de valeur naturelle en offrant un accès accru au patrimoine naturel comme les espaces verts, les lacs, les forêts.

Cette étude socio-économique sur l'impact des cinq tracés de la Francilienne proposés par le maître d'ouvrage complète l'approche du dossier en utilisant la méthode définie par l'instruction de 2004 pour déterminer non seulement les performances économiques mais aussi naturelles. Elle apporte une réponse de portée générale à l'une des questions importantes du débat : la difficulté d'identifier des conséquences multiples d'une infrastructure sur la vie individuelle et collective locale et le patrimoine naturel.

- **L'enquête BVA** : les effets positifs et négatifs perçus par les enquêtés.

- La méthode : une enquête téléphonique auprès d'un échantillon représentatif de 1 297 personnes de 18 ans et plus dans les différentes communes du périmètre du débat public.

- Les résultats : des effets positifs sur l'économie avec «l'arrivée de nouvelles entreprises (59,6%), sur l'emploi (48,5%) et sur la desserte des entreprises existantes (43,9%)» mais aussi des effets négatifs avec « la dégradation du paysage (54,6%) et l'augmentation des nuisances (50,3% et 45,6%)».

2.4. Face à l'envolée prévisible du prix des produits pétroliers, le comportement des automobilistes et des entreprises ne va-t-il pas fortement changer ?

De nombreux intervenants estiment que la raréfaction des produits pétroliers et l'envolée des prix des carburants qui en découle vont conduire à terme à une modification des comportements des citoyens et à une baisse du trafic automobile : «Aujourd'hui, le prix à la pompe est de 1,35 € le litre, mais dans 6 mois, dans 3 ans, dans 10 ans, demain, quand il sera à 3 ou 4 € ? »

Les Verts

« L'intervention de (...) m'a fait penser que les politiques sont très en retard par rapport à ce que les gens sont prêts à accepter comme changement d'habitudes et d'attitudes pour leur futur et celui de leurs enfants. »

Un habitant d'Auvers-sur-Oise

« La question que j'ai envie de poser ce soir, c'est : dans ces hypothèses macro-économiques, est-ce qu'une forte augmentation du prix du pétrole, par exemple, a été prise en considération puisqu'on peut penser que dans les années qui viennent, c'est une donnée qui va jouer sur le trafic ? »

Pierrette Borgne, adjointe au maire d'Eragny

> Le maître d'ouvrage relativise cette opinion

« On a déjà vu des fortes augmentations du prix du pétrole qui ont entraîné des augmentations à la pompe, et à chaque fois, il y a une baisse de la circulation, mais qui a ensuite tendance à remonter. En gros, on s'habitue à ce nouveau prix. Des études ont été faites sur d'autres projets, qui montrent que si le prix du pétrole augmentait de 50%, la circulation baisserait de 4%, à fonctionnement égal de l'ensemble de l'économie française. Quand on a un choc pétrolier, ce n'est pas uniquement malheureusement un problème de prix d'essence, mais il y a un certain nombre de répercussions sur le développement économique du pays.»

Eric Debarle

> De son côté, s'agissant d'impacts à plus long terme, la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines fait référence à une étude du Conseil général des Ponts et Chaussées selon laquelle, «concernant les véhicules particuliers, une simulation a montré que l'augmentation de 50% du coût des carburants entraînerait une baisse de seulement 6,4% du trafic».

2.5. Un développement plus volontariste des alternatives à la route et des transports en commun ne résoudrait-il pas les problèmes mieux que le prolongement de la Francilienne ?

Ce thème de l'encouragement au développement de la **multimodalité** c'est à dire de l'utilisation combinée de la route, de la voie d'eau et du chemin de fer pour le transport du fret, des transports en commun pour les voyageurs et des modes doux de déplacement a été systématiquement au coeur du débat dans toutes les réunions publiques de proximité. Une réunion thématique lui a d'ailleurs été largement consacrée.

Quelques avis représentatifs enregistrés sur le site Internet de la CPDP ou entendus lors des réunions de proximité :

- «Pourquoi les transports collectifs de voyageurs sont-ils aussi peu développés ? Pourquoi n'est-on pas prêts à y consacrer autant de moyens que pour les autoroutes ?»
- «Le fleuve et le fer peuvent-ils, et à quelles conditions, apporter une alternative aux transports de marchandise et de biens, à destination et au départ de l'Ouest francilien ?»
- « Pourquoi les autres modes de transport n'arrivent pas à lutter à armes égales contre le lobby routier ? »
- « Une véritable politique d'avenir doit se traduire sur le plan général par le développement du ferroutage, la revitalisation du transport fluvial et enfin,, une forte amélioration du réseau de transport en commun... Sur le plan local, les actions prioritaires devraient être d'augmenter l'offre et la diversité des transports collectifs (trains et bus) et de diminuer les tarifs d'accès. Favoriser les modes de circulation douce et développer, pour les marchandises, l'intermodalité rail/voie d'eau/route...»

Bassy Diarra, adjoint au maire d'Achères

Qu'en est-il réellement des projets intéressant cette partie de l'Ile-de-France ?

On examinera successivement :

- Le fret fluvial : projet Canal Seine-Nord Europe, plateforme multimodale d'Achères
- Le fret ferroviaire : transport combiné et autoroutes ferroviaires
- Le transport ferroviaire des voyageurs : amélioration de la qualité de service des radiales, Tangentielle Ouest
- Les transports en commun par la route
- Les modes doux.

2.5.1. Le fret fluvial

> Le Canal Seine-Nord Europe : une excellente opportunité

Jean Gadenne, directeur du développement et du patrimoine de Voies navigables de France (VNF) présente les grandes lignes du projet de mise à grand gabarit du Canal Seine-Nord Europe qui, outre ses enjeux considérables dans l'espace européen, va permettre un développement important du trafic fluvial :

- en Ile-de-France, avec une augmentation de 20% du tonnage transporté d'ici 2020, soit 200 millions de tonnes kilomètre retirées de la route
- et plus précisément sur la Seine : 19 millions de tonnes transportées.

Jean Gadenne précise que des investissements complémentaires sont à réaliser pour optimiser les retombées du Canal Seine-Nord Europe :

- renforcement des zones portuaires multimodales
- renforcement de l'intermodalité autour des plates-formes pour en assurer le rayonnement
- prise en compte de l'environnement et du cadre de vie dans ces développements portuaires

Le calendrier prévisionnel du Canal Seine-Nord Europe prévoit une DUP en décembre 2007, le début des travaux à la mi-2008 et une mise en service fin 2012.

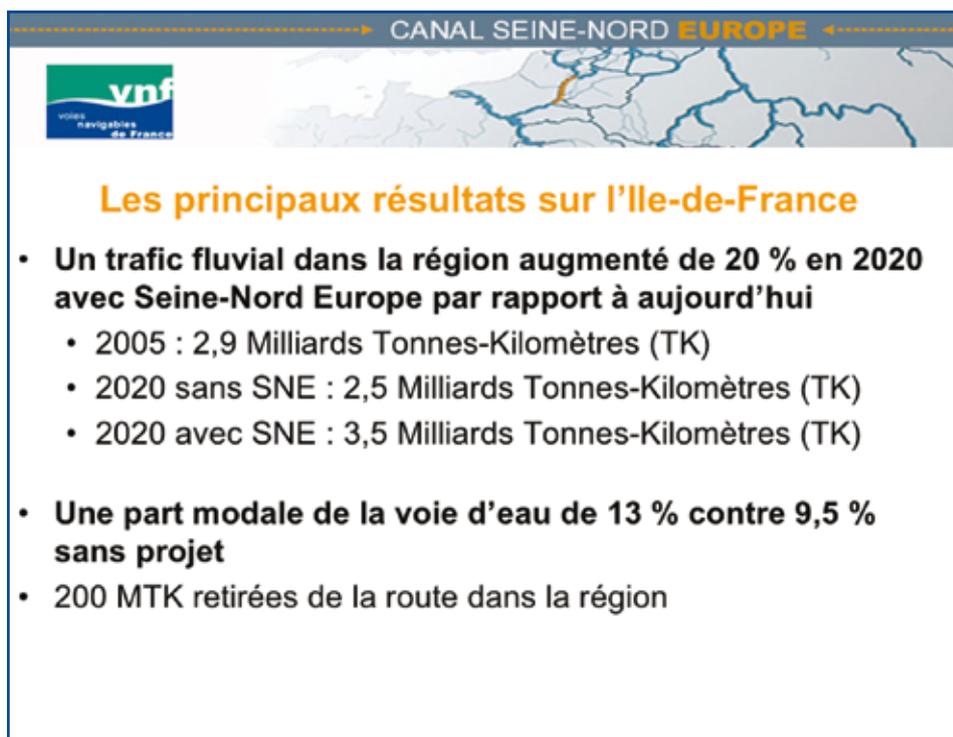
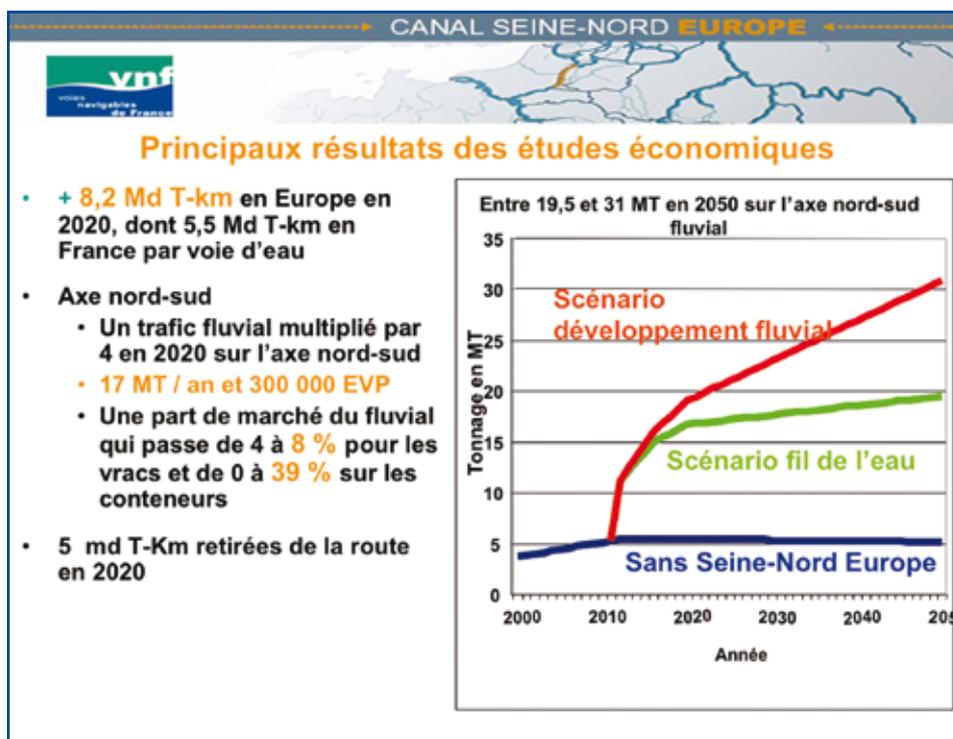
Quelques-uns des commentaires de Jean Gadenne ci-après rappelés, permettent de confirmer les rôles complémentaires du fluvial et de la route et la nécessité de connexions indispensables entre les deux réseaux, fluvial et routier.

CANAL SEINE-NORD EUROPE

Seine-Nord Europe, un enjeu régional, inter-régional, national et européen...

- **Compétitivité et attractivité des territoires**
- **Relier le Grand Bassin parisien au Nord-Pas-de Calais, et au Bassin rhénan**
- **Structurer la logistique des ports maritimes en prolongeant la massification et en développant la multimodalité**
- **Offrir un accès unique en Europe à 6 ports majeurs de la rangée Nord (70% des échanges internationaux)**
- **Désaturer l'espace nord-européen**

The infographic includes the VNF logo and a map of Europe highlighting the Canal Seine-Nord Europe route and its connections to major ports in the North.



• «A travers ce réseau, vous avez effectivement quelque chose de très important : une dynamisation de tout l'axe Seine qui est parallèle à l'A13 dont on a beaucoup parlé et donc la capacité pour l'A13 de voir moins de camions, notamment pour tous les trafics venant du Havre.»

• «Par rapport à votre débat, j'ai un simple message à faire passer, c'est que quels que soient les tracés, quels que soient les aménagements que vous faites, il faut bien réfléchir sur le positionnement de ces voies par rapport à la capacité d'utiliser intelligemment la voie d'eau, tant pour les trafics de grande distance que pour les trafics domestiques. Le trafic par voie fluviale est pertinent de quatre kilomètres à des milliers de kilomètres. La distance moyenne pratique en France aujourd'hui est de 120 kilomètres.»

• *« Je crois avoir entendu parler de Peugeot. Peugeot peut sans doute basculer vers le mode fluvial mais pour cela – s'il utilise la route ce n'est pas seulement parce qu'il aime bien les camions ! – il faut qu'il trouve une efficacité économique sur le fleuve. Cette efficacité économique, nous la construisons progressivement, à travers la mise en valeur de la Seine. Il faut savoir qu'une chose très importante est l'efficacité des ports maritimes. »*

Le maître d'ouvrage fait remarquer qu'au mieux le fluvial ne couvrirait que 10% des besoins.

« Cette mise à grand gabarit du Canal Seine-Nord Europe permettrait un accroissement fort du trafic puisque les objectifs de ceux qui prônent ce projet sont de multiplier par quatre le trafic. Certains pensent même que l'on pourrait peut-être arriver à le multiplier par 10 à l'horizon dans lequel on se situe, donc 2020. Ceci étant, il faut savoir qu'aujourd'hui le transport fluvial est à hauteur de 3 millions de tonnes. Même si on le multiplie par 10, on arriverait 30 millions de tonnes; or aujourd'hui, il faut savoir qu'en Ile-de-France sont déplacées par an 365 millions de tonnes. Donc, même en ayant un fort accroissement du trafic fluvial, là aussi, on ne peut pas répondre à la totalité de la demande de transport. »

**> La plateforme multimodale d'Achères :
une nécessité pour valoriser la voie d'eau**

Marie-Anne Bacot, directrice du Port autonome de Paris (PAP) lors de sa présentation du projet de la plate-forme multimodale d'Achères qui désengorgera les plates-formes de Gennevilliers et de Limay, a précisé que ce projet était *« une réponse logistique pour répondre à la croissance du transport de marchandises conteneurisées (entre 7 et 10% de croissance par an jusqu'en 2020) générée par Port 2000 et le Canal Seine-Nord Europe. »*

Marie-Anne Bacot, comme Jean Gadenne, a insisté sur la nécessité de disposer d'un réseau routier efficace pour redistribuer ensuite les produits livrés à la plate-forme, la distribution fine au sein de l'agglomération étant encore en phase expérimentale : *« Certes le transport fluvial nous permet d'éviter une bonne partie du trafic en approvisionnant en quelque sorte par la voie fluviale, mais dans la redistribution des produits qui arrivent sur la plate-forme, il faut bien que cela reparte vers toutes les destinations finales et une bonne desserte routière est une condition de bon fonctionnement. Nous sommes plutôt dans une phase expérimentale pour tout ce qui est logique de distribution fine de marchandises au sein de l'agglomération. »*

Quant à Alain Outreman, maire d'Achères, il fait remarquer : *« L'incidence de la circulation des véhicules, par rapport à l'arrivée de cette plate-forme multimodale. Les chiffres sont aujourd'hui de 300 à 400 camions supplémentaires par jour, avec un maximum annoncé de 1000 camions. On peut en tout cas vivre encore longtemps avec la RD30 dans l'état actuel avec l'arrivée du Port autonome sur Achères. »*

Les étapes de réalisation du projet et son impact économique

Les visuels de la page suivante projetés en réunion publique, résument les retombées économiques attendues suite à la réalisation du projet et le calendrier correspondant en fonction de l'exploitation des carrières.

« En terme de trafic fluvial, l'idée est que ce secteur va être exploité par les carriers pour les prochaines années et au fur et à mesure que l'exploitation sera achevée, de prendre possession des parties qui seraient exploitées et mettre en place cette plate-forme. Dans une première phase qui est à l'horizon d'environ 2020, nous serions à 30 ha, et dans la deuxième phase, en 2030, à 60 ha. »

Marie-Anne Bacot, directrice générale du PAP



Port autonome de Paris

La plate-forme portuaire d'Achères

Un nouvel élan pour la multimodalité

- une réponse logistique pour répondre à la croissance du transport de marchandises conteneurisées (entre 7 et 10% de croissance par an jusqu'en 2020 générée par Port 2000 et Seine Nord Europe



Port autonome de Paris

Développement durable

- Création d'emplois et de valeur ajoutée
- Un potentiel de 50 à 80 établissements
- De 500/1000 emplois en phase de démarrage
- De 2800 à 3300 emplois directs, 15 000 indirects
commercialisation totale de la Plate forme
Cela se justifie par la densité accrue des emplois dans les zones logistiques
- Respect de l'environnement (moins de production de Co2) et du cadre de vie (aménagement paysagers)

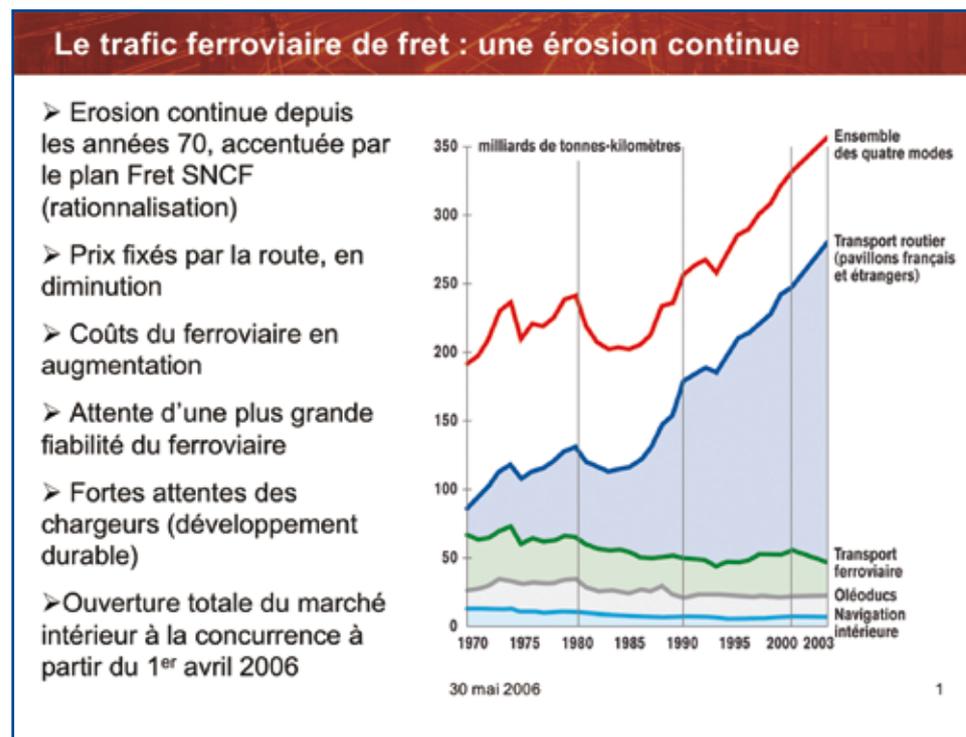
Dans ce domaine, **la sensibilité environnementale** est également très forte et l'on a entendu :
« Attention aux berges, protégez-les, ne laissez pas faire n'importe quoi sur les plates-formes au bord du fluvial. C'est une belle solution, mais protégez quand même le reste. »

Une habitante de Beauchamp

2.5.2. Le fret ferroviaire : un passé plutôt sombre mais une revitalisation possible !

Jean-Marie Larose, directeur-adjoint stratégie et développement de Réseau ferré de France (RFF), expert invité par la CPDP, a tout d'abord analysé la situation de ces dernières décennies : « Lorsque les clients du ferroviaire viennent nous consulter, ils ont en tête les prix de la route, or le mode ferroviaire prend appui sur des coûts de production qui, pour des raisons spécifiques à

l'organisation de la production ferroviaire, ont été plutôt en augmentation ces dernières années, durablement depuis les années 80 » qui a conduit à une décroissance du poids du fret ferroviaire comme le montre le diagramme ci-dessous.



Par contre, l'expert constate : « *De plus en plus nous rencontrons des industriels, des chargeurs qui ne souhaitent pas tout miser sur le mode routier mais qui entendent diversifier leurs modes d'approvisionnement avec du routier, du ferroviaire, de la voie d'eau* », ce qui laisse entrevoir des perspectives prometteuses mais ciblées.

Jean-Marie Larose nous invite à ne pas tout mélanger en matière de techniques d'acheminement :

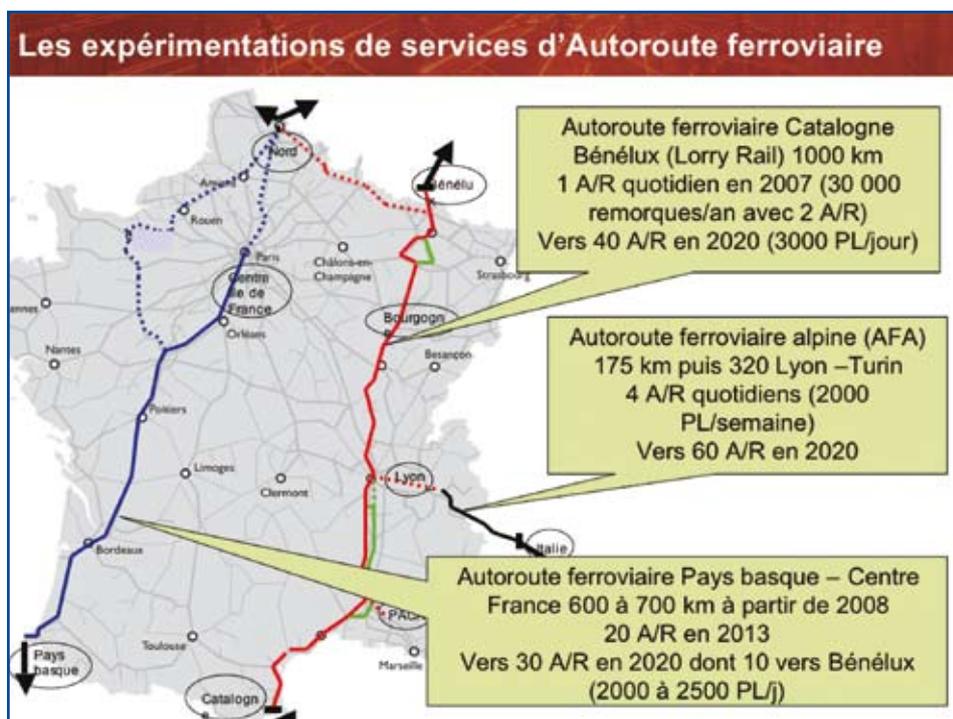
- les modes historiques (trains entiers ou wagons isolés ou lots de wagons)
- le ferroutage
- le combiné rail-route terrestre. Pertinence 700 km et nécessité de subvention
- le combiné rail-route maritime : fort potentiel de développement (trafic avec le Port du Havre x par 5 en 2025 ; 10% de trafic vers l'Île-de-France soit 20 trains/jour)
- l'autoroute ferroviaire (le transport de poids lourds sur des trains).

L'expert précise : « *Ces services d'autoroute ferroviaire sont faits pour une distance relativement longue, entre 500 et 700 km. Cela signifie également des services fréquents, il faut arriver à une dizaine d'allers-retours par jour, l'idéal étant des dessertes à la demi-heure. Ces deux conditions font que l'équilibre d'exploitation peut être atteint mais des investissements sont à faire dans les plates-formes et en attendant, le soutien des pouvoirs publics est nécessaire sous une forme ou sous une autre* ».

Les expérimentations en cours ou prévues figurent sur la carte de la page suivante

De son côté, le maître d'ouvrage note : « *Ce qui nous intéresse surtout par rapport à notre région, c'est une mise en service en fin 2007 d'une autre autoroute ferroviaire qui relierait Lille à Irun, c'est-à-dire pour desservir le sud de la France et l'ouest de la France. Cette autoroute pourrait permettre d'alléger le trafic de transit qui passe éventuellement par la région Île-de-France aujourd'hui.* » Il rappelle que le trafic de transit dans la zone n'est que de 1 700 poids lourds.

Et la cohérence, où est-elle ?



« Revenant au port fluvial et à la multimodalité, n'est-il pas aussi contradictoire aujourd'hui, en même temps que l'on annonce l'arrivée de la plate-forme multimodale, de fermer l'activité de triage à la gare d'Achères grand Cormier ? »

Alain Outreman, maire d'Achères

« Nous avons aujourd'hui, par rapport à d'autres pays européens, un appareil de production du wagon isolé... Trop complexe, avec un nombre de nœuds trop important. Donc, avec la SNCF, nous travaillons pour rationaliser d'abord l'appareil de production. Ce n'est pas en conservant l'intégralité des installations que l'on progressera. »

Jean-Marie Larose, Réseau ferré de France

2.5.3. Les transports en commun de voyageurs

Les transports en commun sont considérés par la plupart des intervenants comme tout à fait insuffisants et déficients pour les liaisons vers Paris mais surtout, de façon particulièrement aigue, pour les déplacements en grande couronne (plages de fonctionnement, fréquence, confort, sécurité).

« Je prends le train tous les jours. Les voies ferrées sont dans un état lamentable, elles ne sont pas entretenues. Idem pour le matériel roulant, ce n'est pas un coup de peinture et quelques sièges changés qui feront évoluer ce matériel. Il y a des passages à niveau partout. Des voies ne permettent pas d'atteindre des vitesses commerciales normalement atteintes par des réseaux performants sur des lignes modernes. »

Un habitant de Mériel

« Il faut totalement changer de politique en matière de transport et en particulier en matière d'aménagement du territoire. Par exemple, les surfaces commerciales et les zones de loisirs. Tout le monde est pratiquement d'accord pour dire qu'il faut absolument que toutes ces zones soient reliées correctement à des transports collectifs. »

Claude Loiseau, représentant de l'Association des usagers des transports (AUT)

Mais on a aussi entendu : « Quand vous êtes en grande couronne, vous êtes dans une structure où il y a des centres multiples, les déplacements vont dans tous les sens, rendant beaucoup plus difficile la mise en place de transports en commun qui puissent concurrencer la voiture... »

Ambrosius Baanders, expert international

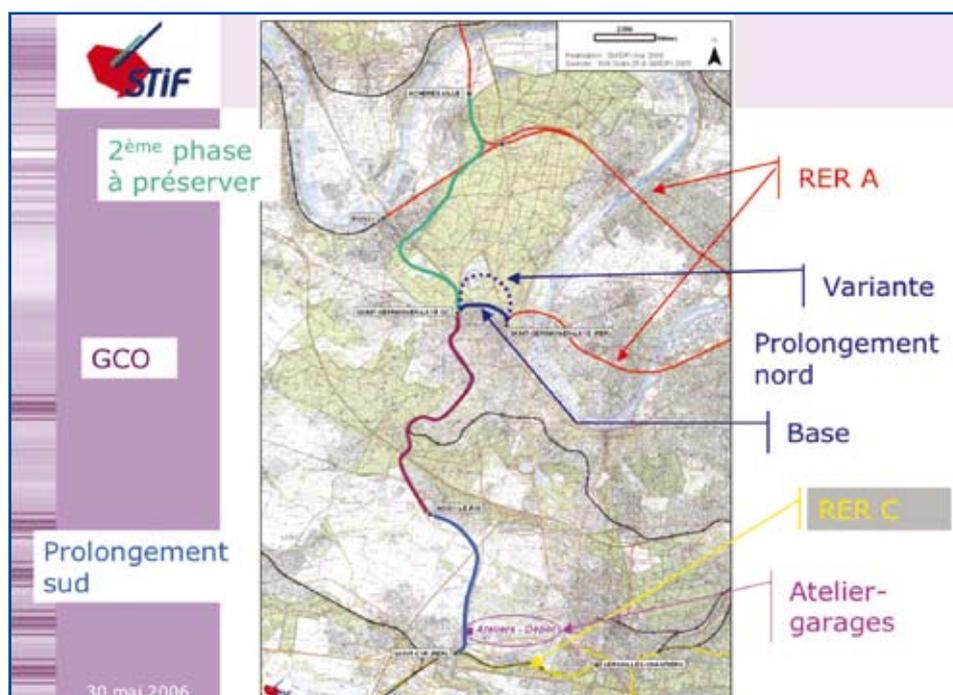
Pour analyser cette problématique des transports en commun en grande couronne, la CPDP a invité le STIF à participer à la réunion thématique consacrée à ce sujet.

Nous reproduisons ci-après quelques propos d'Olivier Nalin, directeur du développement et des affaires économiques et tarifaires du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) concernant la pertinence des transports en commun en deuxième couronne.

Autant Olivier Nalin est positif sur la possibilité d'améliorer la performance quantitative et qualitative des transports radiaux avec Paris, autant il semble dubitatif sur la possibilité d'atteindre des masses critiques suffisantes sur les transports en rocade en deuxième couronne :

« Je pense qu'en matière de transports publics, l'enjeu principal pour le secteur qui nous intéresse est le développement des réseaux de bus. [...] Quand on est en déplacement en rocade (c'est un peu l'orientation du projet de la Francilienne), on a une offre relativement limitée, principalement faite par des bus ou des cars, et le taux d'utilisation des transports collectifs est inférieur à 10%, contre environ 70% dans la zone centrale. [...] Ces modes de transport ne sont pas suffisamment financés par ce que payent les usagers... Un transporteur trouve sa rentabilité quand il transporte dans un bus de l'ordre de 12 à 15 personnes. Donc vous n'avez de transports qu'aux endroits et aux heures où il y a suffisamment de voyageurs [...] En grande couronne, les points d'origine et de destination sont nombreux, et vous n'aurez jamais une ligne qui permettra de satisfaire tout le monde. Donc vous avez de nombreuses correspondances et le transport public est malheureusement rarement une alternative aux déplacements en voiture. »

Néanmoins, un projet important ayant déjà reçu un début de réalisation pourrait être poursuivi : **la tangentielle Ouest**



La tangentielle Ouest : un projet en panne dans la zone d'étude

La situation actuelle

Le tronçon central Noisy-le-Roi/Saint-Germain-en-Laye a été inauguré fin 2004 :

- financement exclusivement régional et local
- fréquentation confidentielle (1 700 voyageurs par jour)
- déficit annuel de 9 millions €

« Cette ligne est relativement peu utilisée, principalement parce qu'elle ne relie pas encore de pôles importants » *Olivier Nalin, directeur du développement et des affaires économiques et tarifaires du STIF*

« Un tronçon qui va de nulle part à ailleurs ! »

Daniel Allo, président Collectif Grande Ceinture

Etapes ultérieures prévues par le STIF

- Dans une première étape : un prolongement vers le Sud (Saint-Cyr) et vers le nord (liaison Saint-Germain-en-Laye-Grande Ceinture/Saint-Germain-en-Laye-RER)
- Dans une deuxième étape : un prolongement vers le Nord (Achères) avec des interconnexions SNCF et RER ce qui permettrait une augmentation substantielle de la fréquentation (18 000 voyageurs par jour), qui reste néanmoins modeste pour une ligne de transport public. Mais l'intérêt économique est moins important d'après le STIF.
- Le STIF a prévu de présenter les orientations générales du projet à son Conseil d'administration de juillet.
- C'est un projet complémentaire de la Francilienne dont il capterait au mieux 10 % du trafic routier.
- Investissement nécessaire : 108 millions€+ 45 millions€.

Des perspectives limitées pour l'instant à la première étape **qui n'intéresse pas la zone d'étude.**

« Ce projet qui fait l'unanimité des élus, des associations, du STIF, à ma connaissance aujourd'hui, ne verra sans doute jamais le jour. Donc arrêtons de parler de projets de substitution du ferroviaire par rapport à la route ou l'autoroute ; c'est une décision qui appartient à nos Élus, qu'ils ne veulent pas prendre, parce que ne pas prendre de décisions est la décision la plus facile ! »
Daniel Allo, président Collectif Grande Ceinture

« La tangentielle Ouest ne va que jusqu'à Saint-Cyr, alors qu'il faut : de Cergy jusqu'à Versailles... il n'y a aucune volonté politique ! »
Claude Loiseau, représentant de l'Association des usagers des transports (AUT)

Quoi qu'il en soit, selon le maître d'ouvrage, en cas de réalisation de la tangentielle Ouest, ce serait 5 000 véhicules/jour en moins sur la RN184 et les routes avoisinantes à comparer aux 100 000 véhicules/jour.

Mais en fait, le projet actuellement déclaré d'utilité publique est autre !

Le maître d'ouvrage a souhaité apporter les précisions suivantes qui pourraient expliquer la situation précaire du projet :

« Dans le contrat de plan actuel, ce qui a été ouvert l'a été sans financement de l'État, qui n'a pas voulu financer dans ces conditions. C'est pourquoi le financement a été strictement régional et local.

« Deuxième point : naturellement, ce qui est un jour déclaré d'utilité publique peut être modifié demain par de nouveaux projets, c'est normal. Mais la vérité historique doit être faite. Il y a aujourd'hui un projet, déclaré d'utilité publique, qui prévoit la réouverture de la grande ceinture, puisque ces emprises ont toujours existé, d'Achères à Versailles. Son utilité publique est fondée sur une double utilisation : fret et voyageurs. C'est ce qui en faisait effectivement la rentabilité économique.

« On peut peut-être, demain, changer ce projet déclaré d'utilité publique, mais l'histoire voudra qu'aujourd'hui on a un projet qui ne prévoit pas de fret (on l'a entendu deux fois) alors que je pense que c'est contraire à tous les débats que l'on a eus jusqu'à présent, sur ces questions d'intermodalité.

« Cette grande ceinture, comme toute la grande ceinture en Île-de-France, doit être accessible au trafic de voyageurs et de fret. Je pense que Monsieur Allo peut dire ce qu'il veut, mais il ne peut pas y avoir d'accord sur ce sujet ; en tout cas, tant qu'il n'y aura pas eu de nouvelle enquête d'utilité publique qui permettra à un nouveau projet de déclarer que ce projet est inaccessible au fret. »

Francis Rol-Tanguy, préfet, directeur régional de l'Équipement d'Île-de-France

2.5.4. Les modes de déplacement doux

Le développement de ces modes de déplacement, que ce soit la marche ou la bicyclette dépendent d'une part de la géographie, mais également des services qui peuvent être offerts aux intéressés particulièrement en matière de gardiennage sécurisé aux abords des stations de RER ou de bus.

« On a évoqué les deux roues... Les manques sont flagrants autour des stations de RER. Une station de RER attire les résidents dans un rayon de 800 mètres, correspondant à une distance de marche. Dans mon pays, de nombreuses stations de banlieue offrent un gardiennage des vélos... Ces stations-là ont un rayon de captage de 4 kilomètres. »

Ambrosius Baanders, expert international

2.5.5. Finalement, les autres modes de transport : alternatifs ou complémentaires ?

- En matière d'amélioration des transports en commun, le maître d'ouvrage se dit actif : « Les actes, c'est que plusieurs dizaines de millions d'euros ont été dépensés dans ce Contrat de Plan, et permettront d'améliorer la capacité : on fera passer plus de trains, du fait d'un changement en matière de signalisation. »

Francis Rol-Tanguy, préfet, directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France

- Dans le domaine de la multimodalité, il se dit volontariste : « Nous travaillons sur la réouverture de lignes ferroviaires justement dans une meilleure adéquation fer/fluviatile pour que ce que l'Ile-de-France consomme en matériaux de construction arrive plutôt par le fer et après soit livré par voie d'eau

« Si je devais simplement justifier de l'emploi des ingénieurs de la DREIF, je dirais qu'il est consacré d'abord aux efforts en matière de transfert modal vers le fleuve et vers le fer.

« La deuxième chose est qu'il y a des évolutions importantes, c'est pourquoi la Direction Régionale de l'Équipement qui a ses responsabilités de maître d'ouvrage routier, travaille aussi sur les autres modes, et donc avec les invités de ce soir, de manière quotidienne.

On a montré par une étude que l'on a réalisée avec un chargeur qui s'appelle Monoprix que le ferroviaire peut être pertinent sur des distances beaucoup plus courtes que ce qui est dit habituellement, à savoir qu'il faut faire 500 ou 700 kilomètres. Il y a des capacités en termes de distribution (notamment dans l'étude que l'on a réalisée, entre la Seine-et-Marne et Paris intra muros),

La seule conclusion que je voulais apporter [...] était simplement de rappeler que le rôle des ingénieurs de la Direction Régionale de l'Équipement n'est pas seulement de s'occuper de routes et d'autoroutes, c'est aussi de travailler sur la nécessité d'une meilleure utilisation des autres modes. »

Francis Rol-Tanguy, préfet, directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France

- Pour les Verts d'Ile-de-France et leurs sympathisants, le développement d'alternatives à la route et du transport en commun doit permettre d'échapper au piège du «tout-routier» et, notamment **d'éviter la construction de nouvelles autoroutes** en Ile-de-France.

- Pour la majorité des élus, des associations et des acteurs économiques, multimodalité et transports en commun sont **complémentaires de la route** et ne dispensent pas d'engager des investissements autoroutiers tels que le prolongement de la Francilienne dès lors qu'ils sont économiquement justifiés et respectent le cadre de vie.

- Pour les experts invités par la CPDP : « Il ne faut pas s'amuser à opposer les modes, et pour répondre à un besoin de la société qui est le développement économique, qui est le fait d'arriver à avoir un développement durable, mot qu'on emploie, il faut essayer d'utiliser au mieux tous les moyens [...] Par rapport à notre débat, il faut sans doute fluidifier les routes, mais il faut réfléchir à tout prix aux connexions avec les modes : ce qui est vrai sans doute pour les voyageurs est vrai aussi pour le trafic des marchandises. »

Jean Gadenne, directeur du développement et du patrimoine de VNF

- Pour le maître d'ouvrage : les perspectives actuelles de la multimodalité et des transports en commun ne peuvent pas peser sur la décision de réaliser le prolongement de la Francilienne.

En tout état de cause, tous appellent de leurs vœux un développement beaucoup plus important des **moyens alternatifs à la route pour le fret** et **des transports en commun pour les personnes**.

Citons Les Verts :

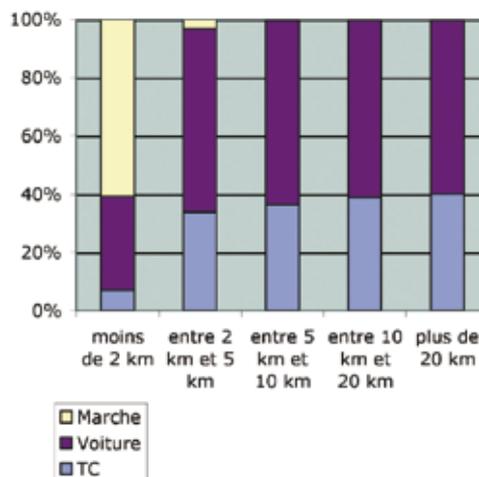
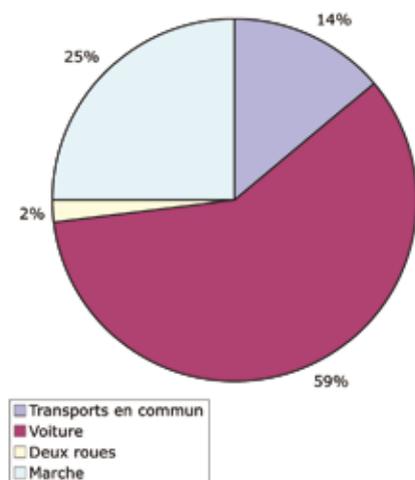
« L'argent que l'on risque d'utiliser pour la Francilienne serait mieux utilisé au développement des transports en commun. »

2.6. L'évolution du contexte ne justifie-t-il pas des scénarios de rupture et non de continuité pour l'évolution de notre société ?

2.6.1. Rupture ou continuité ?

Le projet du maître d'ouvrage s'appuie sur un scénario tendanciel de l'usage de la route, qui, selon lui sera toujours prépondérant à l'horizon 2020 compte tenu de la capacité de déplacements absorbables par les projets de transports en commun dans la zone pour les voyageurs, et les perspectives alternatives à la route concernant le fret, avec les projets d'Achères et Seine Nord Europe pour le fluvial et le potentiel de développement du ferroutage en France.

L'Enquête globale de transport (EGT) publiée en 2004 à partir de chiffres 2001 évalue à 4 millions le nombre de déplacements par jour ayant pour origine ou destination la zone d'étude, dont 70% à l'intérieur de son périmètre. Pour le maître d'ouvrage, ces niveaux de trafic augmenteront sans changement majeur de leur répartition par mode.



Deux repères du dossier du maître d'ouvrage sur l'usage des modes de transport

Répartition actuelle des déplacements par mode dans la zone d'étude : le mode routier est prépondérant pour les déplacements des particuliers

• **Véhicules particuliers : 59%**
(57% du trafic interne, 63% du trafic d'échange)

• **Transports en commun : 14%**
(6% du trafic interne, 33% du trafic d'échange)

2.6.2. Une vision de rupture, argumentée par les Verts : la nécessité de répondre aux enjeux majeurs d'une politique de transport pour demain

> La crise énergétique à venir

Le prix du pétrole a été multiplié par trois entre 1999 et 2003, puis par deux depuis 2003.

La majorité des experts considèrent qu'il s'agit-là d'une évolution irréversible, intégrant trois phénomènes : la demande croissante des nouvelles puissances économiques comme la Chine et l'Inde, les situations de déstabilisation géopolitique et la spéculation qui accentue les tensions du marché entre une demande fortement croissante et une offre dans la perspective du «Peak Oil and Gaz».

La tendance à la hausse des prix se confirme avec un baril à 74 dollars le 3 juillet dernier par exemple. Quant à la perspective du Peak Oil, les experts sont partagés mais l'annoncent tous, à court terme pour 2007, à moyen terme pour 2010 à 2020 ou à long terme pour 2030.

Note de la CPDP sur la notion de Peak Oil : polémique d'experts

> **Définition** : c'est le moment où la production de pétrole atteint un point maximal avant de décroître.

> **Origine** : la publication en 1956 d'un article de King Hubbert, géophysicien de la société Shell Oil, prédisant le pic de production de pétrole et son déclin en 1970.

> **Prévision actuelle des experts sur le futur Peak Oil** :

- Divergences au sein de l'ASPO (Association for the study of Peak Oil and Gaz) : pour Colin Campbell, fondateur de l'association en 2000, c'est pour 2007 ; pour Jean Laherrer, membre de la branche française, ce serait entre 2010 et 2020

- l'Agence internationale de l'énergie (AIE), ne prévoit pas le pic avant 2030

- BP refuse tout pronostic

- Total avance « vers 2025 »

Remarque: un pic de production ne signifie pas fin du pétrole, mais sur ce point aussi les prévisions d'épuisement des ressources sont sujet à polémique.

Au-delà des querelles d'experts, tous les participants au débat s'accordent sur l'idée que la société ne peut plus s'inscrire dans une perspective de prix bas du pétrole, même si actuellement les incidences sur les transports et l'économie en général sont encore limitées, c'est « l'entrée du monde dans le pétrole cher. »

Ce constat partagé par les participants au débat a alimenté de nombreuses contributions et des échanges sur la nécessité de penser les choix structurants pour l'avenir de la zone dans une autre perspective que la continuité proposée par le maître d'ouvrage.

« Nous pensons qu'une politique d'aménagement ne doit pas se contenter de continuer le passé. Il faut anticiper sur l'avenir, et pouvoir orienter la population et les ressources dans le sens souhaité [...] La fin du pétrole à bas prix est sans doute déjà arrivée. Et cela va considérablement changer notre usage des transports et notre recours notamment à l'automobile. »

Un représentant des Verts

> **Les engagements de la France contre l'effet de serre dans le cadre du protocole de Kyoto** : « *Diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre pour 2050* ».

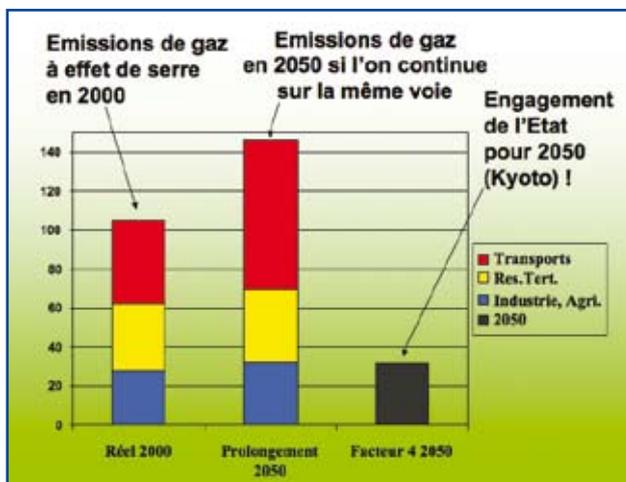
Le débat a illustré la prise de conscience du public sur les questions environnementales et en particulier la lutte contre l'effet de serre, cause du réchauffement de la planète.

Le protocole de Kyoto, élaboré en 1997 est entré en vigueur en 2005 après ratification par 141 Etats : l'objectif est une réduction globale de 5% des émissions à l'horizon 2012.

Dans ce cadre, la France a adopté en 2004 un Plan climat mettant l'accent sur les transports

doux, l'utilisation des biocarburants et comportant l'engagement de stabiliser, entre 2008 et 2012, les émissions de six gaz à effet de serre au niveau atteint en 1990. Au-delà, l'engagement contraignant de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre par rapport à son niveau de 2000 a retenu l'attention des participants, marqués par la présentation par les Verts du prolongement de la tendance actuelle jusqu'à 2050 (voir histogramme ci-contre).

Bien que ce prolongement puisse-t-être discuté, il traduit le sentiment souvent exprimé durant le débat public d'une place insuffisante de cette dimension dans le dossier du maître d'ouvrage, qu'il s'agisse d'une préoccupation collective ou d'une aspiration à un environnement de qualité, dont certains ont souligné le caractère de droit depuis l'intégration de la Charte de l'environnement dans la Constitution.



2.6.3. Des changements majeurs de comportement sont-ils possibles à l'horizon du débat ?

Les échanges sur les conséquences de l'évolution du prix du pétrole et les risques des émissions de gaz à effet de serre reflètent l'émergence d'une interrogation majeure sur la façon d'envisager l'avenir: peut-on continuer sans inflexion forte, voire une rupture pour certains, qu'il s'agisse des politiques publiques d'affectation de ressources vers les modes alternatifs de transports mais aussi des comportements individuels et collectifs quant à l'usage des moyens de transports. Si sur le premier point, une très forte majorité est favorable au développement des transports collectifs, du fluvial et du feroutage, le débat n'a pas réellement abordé les moyens de modifier les comportements, par le civisme correspondant à une prise de conscience généralisée, par la contrainte économique (prix de l'essence), fiscale ou réglementaire (limitation de l'usage des voitures et des camions).

Toutefois, une remarque très applaudie est à noter à cet égard : « *Les politiques sont très en retard par rapport à ce que les gens sont prêts à accepter comme changement d'habitudes et d'attitudes pour leur futur et celui de leurs enfants.* »

Un habitant d'Auvers-sur-Oise.

3. Si, finalement, une solution routière était indispensable, le prolongement de la Francilienne est-il la bonne réponse ?

3.1. Des aménagements non autoroutiers, ne suffiraient-ils pas ?

« *A problèmes locaux, solutions locales* » a-t-on souvent entendu dire.

Devant une situation de trafic saturé un certains nombres d'élus, d'associations, de citoyens ont admis que les difficultés de circulation dans la zone d'étude se situaient d'une part sur la RN184 et d'autre part dans le secteur de Poissy. Aussi ont-ils émis l'idée, au cours du débat, qu'une réponse pourrait être apportée par l'amélioration du réseau routier existant et la création de voies locales sans nécessiter un projet autoroutier.

3.1.1. L'Amélioration du réseau routier existant ou le réaménagement de la RN184

> Aujourd'hui pour traverser la zone d'étude le trafic s'écoule essentiellement sur la RN184.

« *Concernant la RN184, tout le monde peut constater que son trafic est déjà très important et génère à certaines heures un certain nombre d'embouteillages... Aujourd'hui la capacité de la RN184 est d'environ 6600 véhicules/heure.* »

Eric Debarle, chef de la mission A104

> Les dysfonctionnements sur la RN184.

« *En Allemagne, déjà avant de définir de nouvelles structures routières et autoroutières, ils essayent de faire fonctionner ce qui existe... Cela fait très longtemps que cela roule très mal sur la RN184 parce qu'effectivement il y a un certain nombre de carrefours totalement inadaptés, d'Eragny-sur-Oise jusqu'à Saint-Germain-en-Laye... Si ces problèmes-là avaient pu être résolus, on ne serait peut-être pas dans la situation actuelle...* »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt

> Les problèmes posés par la RN184 dans le Val d'Oise.

Les problèmes identifiés par les élus et les citoyens concernent principalement :

- L'échangeur A15/RN184 géré par des feux tricolores.
- Des carrefours dans la traversée d'Eragny-sur-Oise (7 à 8 feux tricolores non synchronisés) qui sont dangereux. « *Des feux décalés volontairement pour que les voitures des villes voisines n'empruntent pas cette route.* »

Dominique Gillot, maire d'Eragny-sur-Oise

- Une nationale qui coupe en deux les villes de Saint-Ouen-l'Aumône, Eragny-sur-Oise, Conflans-Sainte Honorine.

> Les problèmes posés par la RN184 dans les Yvelines

Dans les Yvelines, la RN184 traverse la forêt de Saint-Germain-en-Laye pour déboucher dans cette même ville.

« La RN184 est une somme d'incohérences. Elle aboutit à Saint-Germain-en-Laye dans un goulet, dans une rue qui fait 400 m de long où il y a des commerçants... Ensuite entre Saint-Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine, c'est une succession de rétrécissements et d'élargissements de voies, d'une à deux voies et de deux à une voie. Chaque rétrécissement génère un embouteillage. »

Un habitant de Neuville-sur-Oise

> Des aménagements sont-ils possibles ?

Ils sont demandés par :

- les élus :

« Si réellement vous êtes soucieux du trafic local, ce dont je doute, à quand un véritable travail de l'aménagement sur la RN184 ? »

Gérald Rutault, maire de Maurecourt

- les citoyens :

« Les Eragniens sont très inquiets, laissant entendre que finalement, la situation de la RN 184 ne serait pas aussi pire qu'on le dit, que son réaménagement, en supprimant quelques obstacles, déplaçant quelques feux permettrait de fluidifier le trafic et protéger les riverains, donc suffirait à régler le problème. »

Dominique Gillot, maire d'Eragny

- Les associations :

« Par contre nous avons une proposition, une solution. Faites donc ces travaux sur la RN184. »

Jean-Marc Raffolt, président du CoPRA184, comité d'Herblay

- Les verts :

« Sur le plan local, les actions prioritaires sont : aménager la RN184... »

Certains aménagement sont proposés, par exemple : « On peut très bien utiliser la RN184 en couvrant toutes les parties qui sont urbanisées. Il n'est pas difficile de décaisser la voie, de la couvrir et de faire par dessus des voiries, essentiellement locales. Vous pouvez supprimer le feu simplement. Au niveau d'Eragny, on peut faire des aménagements. »

Pierre Jouatte, spécialiste circulation

Le maître d'ouvrage fait une mise au point concernant les projets.

Une étude est actuellement en cours, menée par la DDE du Val d'Oise, qui consiste à refaire l'échangeur entre l'autoroute A15 et la RN184 pour y supprimer les feux.

La régulation des feux dans la traversée d'Eragny-sur-Oise est très difficile. La synchronisation des feux est pour l'instant prévue pour faire passer le maximum de véhicules dans un sas, donc pour la dernière voiture. Des études sont en cours, à la demande de la ville d'Eragny-sur-Oise, pour proposer un ensemble de régulation permettant les traversées piétonnes.

Une concertation vient d'être engagée dans les Yvelines.

> Des aménagements seront-ils efficaces et suffisants ?

L'ensemble de ces aménagements nous ramène au tracé noir nous répond le maître d'ouvrage :

« Il faudra un certain temps pour effectuer l'ensemble de ces aménagements ponctuels, qui se feront petit à petit, pour tout résoudre. Par ailleurs considérant qu'une route de l'importance et de la caractéristique de la RN184 ne peut avoir des tronçons de caractéristique différentes, on arrivera in fine au tracé noir. »

Mais, le seul aménagement de la RN184 dans la traversée d'Eragny-sur-Oise semble difficilement conciliable entre le souhait de transformer cette nationale en boulevard urbain et la nécessité d'absorber un trafic plus important : « Comme le maître d'ouvrage l'a annoncé, tant qu'il n'y aura pas la réalisation d'un autre tracé, les camions continueront d'emprunter cet axe (RN184 à Eragny-sur-Oise). »

Hugues Ribault, maire d'Andrésy, conseiller général des Yvelines

« Permettre de transformer en boulevard urbain, donner une image urbaine, cela passe forcément par le fait de se donner de la capacité routière ailleurs que sur la RN184. »

Francis Rol-Tanguy, préfet, directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France

3.1.2. La création de voies locales

Sur l'ensemble des propositions la création de voies locales a pour but essentiel de répondre à la problématique du désenclavement de la boucle de Chanteloup-les-Vignes et de l'engorgement de la ville de Poissy.

« Il est important de soulager Poissy en permettant à de nombreux véhicules de contourner la ville. Pour résoudre une partie de nos problèmes, il faut construire absolument le pont d'Achères... Ce sont des solutions locales moins coûteuses qui résoudront mieux nos problèmes locaux. Il faut peut-être aller plus loin et finir le contournement de Poissy par le nord et l'ouest, en créant cette fameuse petite route entre le pont d'Achères et le pont de Triel, et créer un petit échangeur, un accès à cette route depuis l'A13. Cela permettrait à tous les véhicules qui sont sur l'A13 de rejoindre le Technoparc sans passer par Poissy. »

Un habitant de Poissy

Cette proposition présentée par une habitante de Poissy est néanmoins reprise par le SPIM, l'AUT Ile-de-France et Ile-de-France environnement.

En ce qui concerne le pont d'Achères, Alain Outreman, maire d'Achères, fait le point lors de la réunion de proximité : « La Ville d'Achères est favorable au pont, à la traversée de la Seine à cet endroit-là. On ne peut pas être insensible aujourd'hui au trafic de voitures, à la circulation du centre de Poissy. Retrouver l'autoroute A13 ou A12 en évitant Poissy permettrait... une fluidité accrue. Je dis bien dans le cadre d'un projet départemental et non autoroutier. Le Conseil général avait délibéré pour engager et voter les crédits pour mener l'étude de faisabilité de ce pont... Aujourd'hui tout est arrêté dans l'attente de connaître le tracé de l'autoroute. »

La création de cette liaison est confirmée par le président du Conseil général des Yvelines (contribution à la réunion de synthèse) allant jusqu'à demander pour ce projet la réservation des emprises au bénéfice du département. Aucune position n'est cependant prise concernant l'éventuelle création d'un boulevard urbain débouchant sur le pont de Triel.

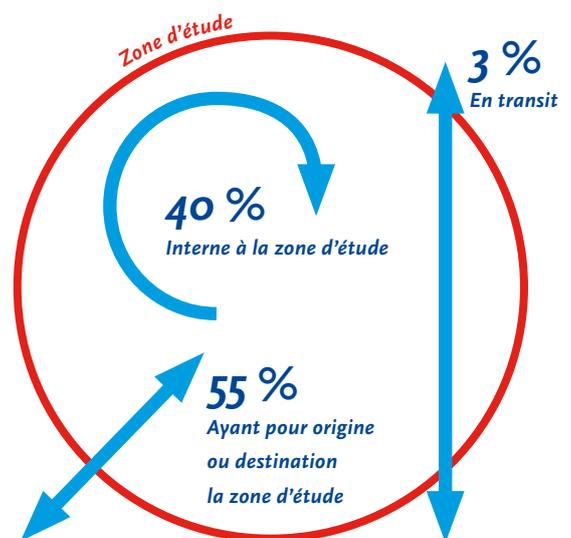
3.2. Prolongement ou bouclage ? Le maître d'ouvrage ne s'est-il pas trompé de problématique ?

3.2.1. Prolonger n'est pas boucler

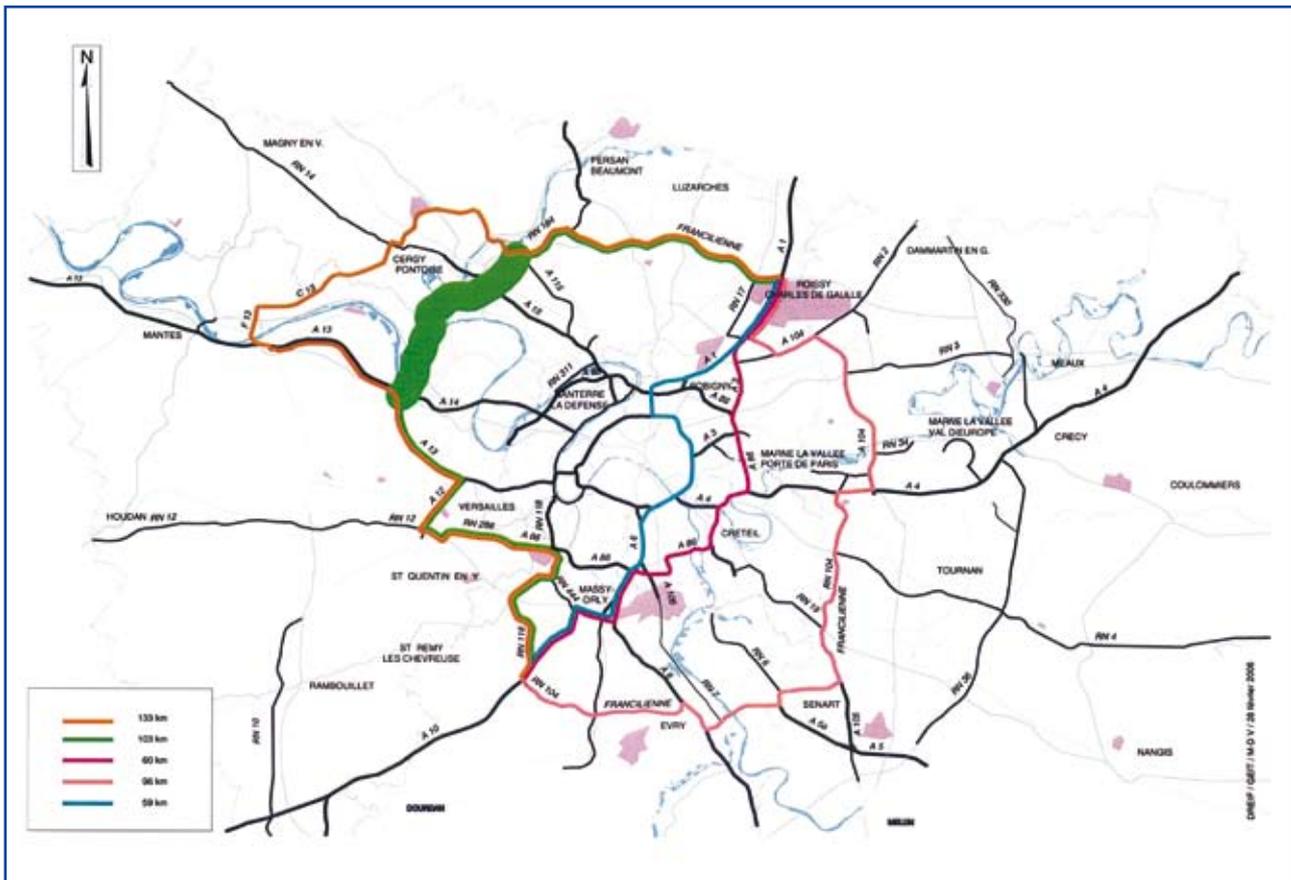
Un simple coup d'œil sur la carte des rocades et radiales d'Ile-de-France montre bien que le prolongement de la Francilienne proposé par le maître d'ouvrage ne constitue pas un véritable «bouclage» de la Francilienne. Que l'on considère un tracé dans le fuseau sud-est ou un contournement par le nord-ouest de Cergy-Pontoise, tel que le tracé violet, Orgeval constitue un point de passage obligé au-delà duquel le cheminement pour rejoindre la Francilienne sud apparaît passablement contourné, surtout si on le compare au tracé d'apparence infiniment plus logique de la Francilienne ouest.

Certains, tels le maire d'Orgeval, ou le maire de Conflans-Sainte-Honorine, refusent de se prononcer sur un prolongement qui ne serait pas un «bouclage».

Mais, dit le maître d'ouvrage, ce n'est pas la question : notre ambition en soumettant ce projet au débat, n'est pas de «boucler» la Francilienne. C'est de résoudre un certain nombre de problèmes très concrets qui vont se poser avec de plus en plus d'acuité dans la



Sur la Francilienne, le trafic de transit (origine et destination extérieure à la région Ile-de-France) ne représente que 3 % du trafic global



Rocades et radiales d'Ile-de-France : le projet ne propose pas un véritable bouclage de la Francilienne

zone d'étude. Il est d'ailleurs clair qu'étant donné le poids relativement faible du trafic de transit dans le trafic total, un bouclage plus à l'ouest, tel que le tracé violet par exemple, ne résoudrait pas vraiment les problèmes de la zone d'étude.

S'agissant du contournement de la région parisienne qui pourrait être, en effet, l'un des objectifs d'un vrai «bouclage» de la Francilienne, le maître d'ouvrage développe une toute autre vision : il se fera beaucoup plus au large de l'agglomération parisienne par le réseau d'autoroutes en cours d'achèvement.

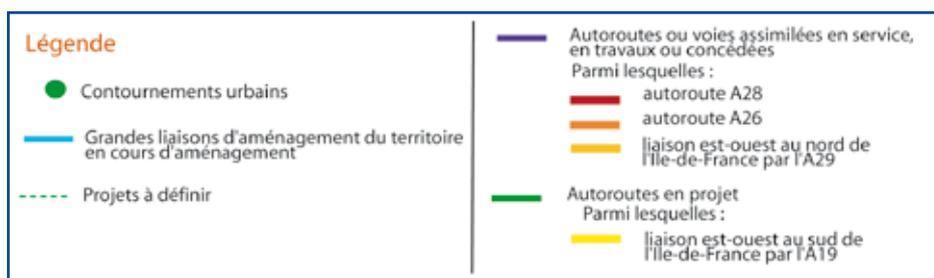
«Sur la diapositive qui vous est projetée (voir page suivante), on voit bien de quelle manière se fera ce contournement de la région Île-de-France. Tout d'abord, un système d'autoroutes permet de desservir l'axe principal de transport de marchandises à l'intérieur de la France. Cette liaison emprunte le couloir rhodanien. Cette autoroute, représentée en orange, relie la partie Belge ou l'Angleterre. Elle part de Calais, passe par Reims, rejoint l'A3, et ensuite par Dijon on rejoint le sud de la France, l'Espagne ou l'Italie. Pour les véhicules en transit, et qui cherchent plutôt à aller vers le Sud-Ouest, il s'agit de prendre une autre autoroute qui, à partir d'Amiens, contournerait Rouen et arriverait à Alençon, pour ensuite repartir vers Le Mans-Angers ou vers Tours.» Eric Debarle, à Orgeval

A noter également que le Canal Seine-Nord Europe ou les autoroutes ferroviaires en projet apporteront à terme leur contribution à ce contournement.

3.2.2. Il n'en demeure pas moins que le prolongement de la Francilienne entraînera un accroissement du trafic de transit dans la zone d'étude

Soit, disent les sceptiques, mais ce prolongement autoroutier, même si ce n'est pas un vrai bouclage, attirera une partie du trafic de contournement de la région parisienne qui, via Orgeval, va venir surcharger encore le couple d'autoroutes A13-A14.

Le maître d'ouvrage le reconnaît : une petite partie des trafics de contournement qui utilisent aujourd'hui l'A86, voire la Francilienne-Est, pourrait, en effet, se reporter sur le nouvel axe constitué par le prolongement de la Francilienne qui nous occupe et son débouché sur les autoroutes A13-A14.



Pour le maître d'ouvrage, le vrai contournement de l'Île-de-France passe par un système d'autoroutes plus éloignées.

Mais, les études qu'il a menées, en utilisant une modélisation globale de l'Île-de-France, aboutissent à la conclusion que ce trafic supplémentaire par rapport à la situation de référence (2020 sans prolongement), n'excéderait pas 10 000 véhicules/jour, ce qui lui paraît supportable sur un couple d'autoroutes qui ne sont pas parmi les plus chargées de celles qui pénètrent en région parisienne, comme l'a souligné Francis Rol-Tanguy à Achères.

Le maître d'ouvrage précise également qu'il a tenu compte, dans le calcul des temps gagnés grâce au prolongement de la Francilienne, des pertes de temps résultant de ce supplément de trafic sur le faisceau A13-A14.

3.2.3. Quoiqu'il en soit une question importante en suspens : que ferait-on après le «prolongement» de la Francilienne ?

Car tout le monde ne partage pas le point de vue du maître d'ouvrage sur la capacité de l'A13 à absorber un supplément de trafic :

«L'autoroute A13 est bouchée. On l'emprunte de temps en temps, et d'ailleurs de moins en moins, on prend plutôt les transports en commun, car se rendre à Paris, c'est l'enfer ! Vous voulez déverser dans cette autoroute A13 bouchée, une nouvelle autoroute qui vient du nord de Roissy, que vous appelez la Francilienne. Comment voulez-vous que cela se passe au niveau de la jonction entre cette nouvelle autoroute et l'autoroute A13 bouchée ? Ce sera une autoroute archi bouchée. »

Philippe Houbart, porte-parole du CAPUI, vice-président du CIRENA

Mais que faire, même si c'est à plus long terme ?

«Ils ont bien compris, maintenant, on ne parle plus de bouclage, on parle du prolongement, mais quel prolongement, tout le monde en a peur de cette autoroute. Quand le prolongement était possible dans la plaine de Versailles, Franck Borotra a fait classer en vitesse la plaine de Versailles. Le Vexin français est classé. On essaye à toute vitesse de faire classer la forêt de Saint-Germain. Les couillons, il ne reste que nous.»
Victor Blot, fondateur du CoPRA 184

Le maître d'ouvrage reste évasif : il est aujourd'hui prématuré de se prononcer sur l'évolution à terme du couple A13-A14.

«Il existe aujourd'hui une solution d'amélioration de l'autoroute A13 dans les documents d'urbanisme, qui est son élargissement. Il faut bien constater que cet élargissement n'a pas été mis en oeuvre. Les réflexions en cours sur la révision du schéma directeur d'Ile-de-France devront trouver une solution, soit en reconduisant ce qui est déjà prévu au schéma directeur, soit en prévoyant une autre solution. Mais, effectivement, le ministre n'a pas proposé que le débat porte sur l'ensemble du réseau autoroutier d'Ile-de-France.»

Eric Debarle, à Andréy

Même pour les partisans du prolongement de la Francilienne, cette incertitude est en général un réel motif d'insatisfaction. Ils considèrent que ce prolongement n'est qu'une étape et qu'il doit s'inscrire dans une perspective cohérente, à moyen ou long terme, d'aménagement du système autoroutier de l'Ile-de-France.

Le débat sur les nuisances et les risques sanitaires

« Quid du respect de la quiétude et de la santé des riverains ? »

Un habitant de Carrières-sous-Poissy

« Pensez-vous à la santé de nos enfants ? »

Des habitantes de Conflans-Sainte-Honorine, Herblay, Poissy...

« Que faites-vous de la Charte de l'Environnement et de son article 1 : chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ? »

Des élus et des habitants d'Achères, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes...

Les nuisances et risques sanitaires engendrés par le projet ont constitué pendant tout le débat une forte préoccupation du public.

Deux thèmes majeurs sont ainsi apparus : **la pollution de l'air et le bruit**

Ils ont été abordés à multiples reprises au cours du débat :

- à chaque réunion de proximité
- lors de deux réunions thématiques (le 23 mai, à Conflans-Sainte-Honorine, pour le bruit, et le 14 juin, à Pontoise, pour la pollution de l'air), où des experts ont été invités par la CPDP
- dans près de 200 questions traitées sur le site Internet
- dans un cahier d'experts.

Du fait de la complexité de ces deux sujets et du caractère ardu des études réalisées par le maître d'ouvrage, **la CPDP a cherché ici à allier information du public et débat proprement dit**, et a notamment veillé à ce que soient traitées, au cours des réunions thématiques, les questions suivantes :

- les impacts sur la santé
- les dispositions réglementaires prévues pour protéger les populations
- les études réalisées par le maître d'ouvrage
- les critiques formulées à l'encontre de ces études
- les moyens de protection.

Le rapport rend compte des informations et arguments produits pendant tout le débat selon cette logique.

1. La pollution de l'air

La pollution de l'air a été l'un des thèmes forts du débat, à l'initiative notamment de Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, très préoccupé des risques sanitaires encourus par les populations ; celui-ci a ainsi présenté à multiples reprises des analyses s'appuyant sur diverses études et recherches (à Andrésy, le 22 avril ; à Maurecourt, le 28 mars ; à Saint-Ouen-l'Aumône, le 6 avril ; à Conflans-Sainte-Honorine, le 27 avril ; à Neuville-sur-Oise, le 4 mai ; à Pontoise, le 14 juin). Plusieurs médecins de la zone d'étude ont aussi exprimé leur inquiétude lors de réunions publiques et/ou sur le site Internet, notamment le docteur Philippe Vial, pédiatre à Herblay, qui a en outre réalisé un cahier d'expert sur les dangers de la pollution de l'air pour les enfants. De nombreux habitants se sont également fortement investis dans le débat concernant ce problème ; en particulier, lors de la réunion thématique du 14 juin à Pontoise, un habitant de l'île de Migneaux a remis à la CPDP un cédérom rassemblant des études médicales, rapports et lettres mettant en évidence les impacts de la pollution de l'air sur la santé. De façon générale, l'écho médiatique des débats relatifs au nouveau projet de directive européenne sur la qualité de l'air depuis l'automne 2005 a favorisé l'élaboration d'un argumentaire très riche et fortement technique sur ce thème.

La mise en cause de l'étude réalisée par le maître d'ouvrage a conduit de nombreux participants à demander avec insistance l'intervention d'experts indépendants. De nombreux organismes ont été sollicités en vain par la CPDP à ce sujet ; si le faible nombre d'experts existants dans ce domaine, les demandes nombreuses s'exerçant à leur égard (ne serait-ce que du fait du nombre élevé de débats publics se déroulant en ce moment), ou encore la période de printemps propice aux congés expliquent un certain nombre de refus, ces raisons ne sont pas suffisantes en soi ; sans parler d'une règle de l'*omerta*, la CPDP a clairement ressenti une réticence de certains experts à venir s'exprimer en public sur un sujet sensible, en particulier de la part d'experts travaillant dans des organismes d'Ile-de-France comme Airparif ou l'Observatoire régional de la santé.

1.1. Les impacts de la pollution de l'air sur la santé

Invitée par la CPDP à la réunion thématique de Pontoise du 14 juin, Mireille Chiron, épidémiologiste à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), a brossé un panorama des impacts de la pollution de l'air sur la santé. Le texte qui suit s'appuie sur la présentation de cet expert, complété le cas échéant par d'autres éléments d'information fournis par des participants et issus soit de leur propre expertise, soit de références recherchées par ceux-ci.

> La pollution de l'air a des effets avérés sur la santé

De manière globale, la pollution de l'air (particules et fumées noires, dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, monoxyde de carbone, ozone et oxydants) a **des effets à court terme** sur la santé, qu'elle augmente les troubles de la fonction pulmonaire (baisse des performances chez les sportifs, par exemple), des symptômes respiratoires comme la toux, l'asthme, les pathologies cardiovasculaires comme l'angine de poitrine, ou encore la mortalité cardio-pulmonaire.

La pollution de l'air a également **des effets à long terme**. La mortalité à long terme résulte soit d'un cumul de décès attribuables à des effets de court terme (augmentation de la mortalité chez les personnes souffrant d'insuffisance respiratoire, ou mortalité d'origine cardio-vasculaire de type infarctus), soit de décès attribuables à des effets sanitaires cumulatifs (apparition d'un cancer ou d'une maladie respiratoire chronique).

Une étude scientifique démontrant l'effet de la pollution de l'air sur la mortalité

Concernant les effets à courts termes par exemple, le programme national de surveillance des effets sur la santé de la pollution de l'air conduit par l'Institut de veille sanitaire et portant sur neuf

villes françaises dont Paris a précisé le risque de mortalité selon l'augmentation du taux de pollution de l'air : il met en évidence une augmentation de mortalité totale d'environ 1% pour une hausse de la teneur en polluants dans l'air de 10 microgrammes par mètre cube, le jour du décès et dans une courte période précédent celui-ci.

> Pollution de l'air et accidents de la route : des bilans comparables

Plusieurs personnes ont souligné que la mortalité anticipée due à la pollution de l'air est du même ordre d'importance que la mortalité due aux accidents de la route. Un dossier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), disponible sur le site Internet de cet organisme et mentionné dans le cédérom remis à la CPDP, précise ainsi que « les effets sanitaires de la pollution atmosphérique, en termes de réduction moyenne de l'espérance de vie de la population française (environ 320 000 années de vie perdues/an) et en terme de coûts directs (autour de 5,8 milliards €/an), sont comparables à ceux des accidents de la route ».

> La responsabilité du trafic routier dans les impacts sanitaires de la pollution de l'air est clairement démontrée

Si la pollution de l'air n'est pas imputable au seul trafic routier, la responsabilité de celui-ci dans les impacts sanitaires de la pollution de l'air est clairement démontrée, comme en témoigne une étude américaine conduite pendant les Jeux olympiques d'Atlanta en 1996, au cours desquels le centre ville a été fermé à la circulation automobile (citée par le docteur Philippe Vial dans son cahier d'experts).

Une étude scientifique démontrant la responsabilité du trafic routier dans les maladies respiratoires des enfants

Une étude américaine a été conduite pendant les Jeux olympiques d'Atlanta en 1996, au cours desquels le centre ville était

fermé à la circulation automobile : comparant la demande de soin pour crises d'asthmes chez des enfants résidents d'Atlanta de 1 à 16 ans pendant la quinzaine olympique et dans les quatre semaines précédent et suivant les JO, l'étude a mis en évidence une très grande réduction de la demande pendant les JO (docteur Philippe Vial, *Cahier d'experts* n°1).

Une étude scientifique démontrant l'importance de l'impact sanitaire de la pollution de l'air

Selon une étude publiée par la revue médicale britannique *The Lancet* le 2 septembre 2000, et évoquée par plu-

sieurs participants, la pollution atmosphérique tue ainsi environ 40 000 personnes par an en France, en Autriche et en Suisse, soit pas moins de 6% des décès annuels enregistrés dans ces trois pays. **La France comptabilise à elle seule plus de 30 000 victimes par an. La moitié de ces décès seraient directement imputa-**

Par ailleurs, Mireille Chiron a souligné que la part des polluants d'origine routière dans l'exposition des populations est beaucoup plus importante que leur part dans les émissions : en effet, cette source de pollution se trouve en dessous de nos voies respiratoires alors que les autres se trouvent en hauteur et que leurs émissions sont beaucoup plus dispersées.

> Les risques individuels sont faibles, mais des populations importantes sont concernées

Mireille Chiron a insisté sur le fait que si les risques individuels liés à la pollution de l'air sont faibles, ils concernent des populations importantes : l'ensemble des populations urbaines, soit 2/3 de la population française.

> Les risques sont plus élevés pour les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant d'insuffisances respiratoires ou cardiaques

Il existe des groupes à risques : enfants, personnes âgées, personnes souffrants d'insuffisance respiratoires ou cardiaques.

La bronchiolite du nourrisson et l'asthme du jeune enfant : deux pathologies respiratoires aggravées par la pollution de l'air

Le docteur Philippe Vial a notamment indiqué que l'on observe depuis 25 ans une augmentation considérable et en continu de deux pathologies respiratoires importantes dans cette population, la bronchiolite du nourrisson et l'asthme

du jeune enfant (nombre de cas de plus en plus élevé, début d'apparition de plus en plus précoce, sévérité plus grande), et corrélativement des traitements médicamenteux de plus en plus sophistiqués et lourds. Si tous les polluants de l'air sont responsables de cette situation, les particules fines constituent un facteur de risque prépondérant, et ce d'autant plus que leur taille est réduite et qu'elles sont donc en mesure de pénétrer plus profondément dans l'arbre respiratoire (Cahier d'experts n°1).

Les études scientifiques démontrant l'importance des risques sanitaires en proximité d'une autoroute

• Une étude néerlandaise de 2002, conduite par Hoeck *et al*, citée par Mireille Chiron (INRETS) montre que la mortalité est augmentée de 50% à moins de 100 mètres d'une autoroute ou à moins de 50 mètres d'une voie à fort trafic.

Le pédiatre Philippe Vial a souligné que l'incidence de la pollution de l'air sur les enfants est particulièrement grave : en effet, le petit calibre de leurs bronches et l'immaturation de leur épithélium jusqu'à 4 ans augmentent leur sensibilité aux polluants ; par ailleurs, leur système immunitaire peut être fragilisé, situation qui peut induire un profil d'enfant allergique.

• Une étude allemande de Gehring *et alii* citée par le Professeur Denis Zmirou-Xavier (Université Poincaré, Nancy) dans le *Quotidien du Médecin* N°7978 du mercredi 14 juin 2006 (distribué lors de la réunion thématique du même jour à Pontoise) va dans le même sens : « *Vivre à cinquante mètres d'une voie de trafic important, où passent plus de mille véhicules par jour, c'est, sur le long terme, s'exposer à 70% de risques de mortalité supplémentaires* ».

« *Plus l'enfant est petit, plus l'effet destructeur est rapide et irréversible. N'oubliez pas que le poumon est un organe qui ne se régénère pas.* »

Docteur Philippe Vial, à Herblay, le 12 avril

> Les risques augmentent fortement à proximité d'une infrastructure routière

Mireille Chiron a insisté sur la différence importante de risques sanitaires pour les populations selon la distance de leurs habitations par rapport à l'autoroute : la pollution de l'air a **une influence majeure jusqu'à 100 mètres** ; elle continue à avoir des effets au-delà, avant de rejoindre la pollution de fond.

> Il n'existe pas d'effet de seuil pour la plupart des polluants de l'air

Mireille Chiron a souligné que la relation entre concentrations journalières de polluants et effets sanitaires est linéaire et qu'il n'existe pas d'effet de seuil : chaque dose supplémentaire accroît les effets néfastes dès la valeur zéro.

Dans la mesure où il n'y a pas d'effet de seuil, – c'est-à-dire où, d'un point de vue sanitaire, si on souhaitait qu'il y ait zéro risque, il faudrait qu'il y ait zéro polluant dans l'environnement –, elle considère que « *le risque acceptable est uniquement une décision politique* » (Pontoise, 14 juin). Pour le docteur Philippe Vial, « *il en ressort une demande d'application du principe de précaution le plus bas possible* » (Herblay, 12 avril).

Les études scientifiques démontrant la dangerosité des particules fines

De nombreuses études scientifiques prouvant la dangerosité des particules fines ont été versées au débat. Parmi celles-ci, citons :

- **pour les PM₁₀**, une étude de l'OMS de 1999, citée par Mireille Chiron (INRETS), qui met en évidence une augmentation de la mortalité à long terme d'environ 4% pour une hausse de la teneur en PM₁₀ dans l'air de 10

microgrammes par mètre cube ; une telle augmentation de concentration provoque par ailleurs une hausse d'environ 10% des cas de bronchites chroniques et de 30% des cas de bronchites chroniques.

- **pour les PM_{2,5}**, une étude de l'AFSSS (Agence française de sécurité sanitaire environnementale) de mai 2004, citée par plusieurs participants, qui avance le chiffre de 6 453 à 9 513 personnes de plus de 30 ans décédées en 2002 à la suite d'une exposition à la pollution par les PM_{2,5}, soit un taux de 3 à 5% des décès totaux.

> Les particules fines présentent une dangerosité particulièrement forte

Parmi tous les polluants, les particules fines présentent un caractère particulièrement nocif pour la santé, et ce d'autant plus que leur taille est réduite. Dans cet ensemble très hétérogène, on distingue en effet les particules « fines » de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) ; les particules « très fines » de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) ; les particules « ultrafines » de diamètre inférieur à 1 µm (PM₁). Si les PM₁₀ se déposent surtout dans l'étage trachéo-bronchique, ce n'est pas le cas des particules plus fines qui peuvent pénétrer profondément dans l'arbre respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires pour les PM_{2,5}, les PM₁ pouvant même passer dans la circulation sanguine et exercer un effet délétère à distance de l'appareil respiratoire (c'est ainsi que l'on explique l'apparition de certains cancers).

De façon générale, « *les particules fines, émises par certaines activités humaines et volant dans l'air ambiant, sont suspectées de réduire l'espérance de vie moyenne des Européens d'environ 9 mois. Elles pourraient même provoquer le décès prématuré de 348 000 personnes dans les 25 pays de l'Union, selon une étude publiée en 2000. Ce sujet préoccupe la Commission européenne, qui a préparé un projet de directive concernant la qualité de l'air ambiant et dont elle a le 21 septembre publié les grandes lignes* » (Le Monde, 17 novembre 2005, cité par Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à la réunion de proximité concernant sa commune, le 28 mars).

1.2. Les dispositions réglementaires de protection des populations contre la pollution de l'air

Dans son étude, le maître d'ouvrage explique qu'en application de la Loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, la pollution de l'air est réglementée par des seuils. Dans l'article 3, codifié L.221-1 au Code de l'environnement, sont en particulier définis des objectifs de qualité et des valeurs limites, qui représentent respectivement des valeurs guides et des valeurs maximales.

Plus précisément, on entend dans cette loi par :

- objectifs de qualité, « *un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée* » ;

- valeurs limites, « *un niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement* ».

Note de la CPDP : Les modalités de fixation des seuils en matière de pollution de l'air

Les seuils en matière de pollution de l'air sont fixés par décret, après avis de l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET), en conformité avec ceux définis par l'Union européenne ou, à défaut, par l'Organisation mondiale de la santé. Ils sont régulièrement réévalués pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques (article 3 de la loi LAURE du 30 décembre 1991, codifié L.221-1 au Code de l'environnement).

Le tableau suivant présente les valeurs fixées par le décret du 15 février 2002 pour deux polluants-clés de la zone d'étude.

	Objectif de qualité	Valeur limite
Dioxyde d'azote (NO ₂)	40 µg/m ³	50 µg/m ³ en 2005, décroissant jusqu'à 40 µg/m ³ en 2010
Particules fines (PM10)	30 µg/m ³	40 µg/m ³ à partir de 2005

1.3. La prise en compte de la pollution de l'air par le maître d'ouvrage: une étude pour apprécier l'impact de l'autoroute sur la qualité de l'air

1.3.1. La démarche du maître d'ouvrage

En application de l'article 19 de la loi LAURE, codifié à l'article L.122-3 du Code de l'environnement, tout projet requérant une étude d'impact doit comprendre « une étude de ses effets sur la santé » et « les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables la santé » ; en outre, « pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».

Note de la CPDP : le volet « air et santé » dans les études d'impact des infrastructures routières

Le volet « air et santé » préconisé par la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air vise :

- d'une part « à déterminer le tracé routier minimisant l'impact de la pollution de l'air sur la santé des populations », ses résultats étant destinés à « inspirer les choix du décideur » ;

- d'autre part, « à évaluer les risques sanitaires individuels et collectifs [...] pour proposer d'éventuelles mesures de lutte contre la pollution atmosphérique et informer les populations concernées ». Différents niveaux d'étude sont distingués, en fonction principalement de la charge prévisionnelle de trafic et du nombre de personnes concernées par le projet ; par rapport à une étude d'impact de niveau II, une étude d'impact de niveau I comporte notamment une analyse plus poussée des effets sur la santé, avec une évaluation quantitative des risques sanitaires sur un tracé donné.

Le « volet air » réalisé par le maître d'ouvrage s'inscrit dans cette logique et la démarche suivie repose sur quatre étapes :

- 1 – Caractérisation de l'état actuel de la qualité de l'air (à partir de mesures de la pollution de fond).
- 2 – Prévision de la qualité de l'air (à partir d'une modélisation des concentrations de polluants portant sur les émissions de polluants, puis sur leur dispersion).
- 3 – Estimation de la part de population exposée à la pollution de l'air (à partir du calcul de l'Indice pollution/population).
- 4 – Estimation du coût de la pollution de l'air et du coût de l'effet de serre.

L'ensemble de ces quatre étapes correspond à une étude d'impact de niveau II, selon les termes de la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, qui constitue une note méthodologique à l'usage des maîtres d'ouvrage.

Sur le plan méthodologique, l'étude réalisée par le maître d'ouvrage :

- vise à comparer la situation actuelle, l'horizon 2020 sans autoroute et l'horizon 2020 sur chacun des 5 tracés ;
- porte sur un domaine d'étude couvrant toutes les routes de la zone d'étude impactées par le projet d'autoroute (c'est-à-dire subissant une variation de flux de trafic de plus de 10% du fait de la réalisation du projet), dans des bandes de 300 mètres de part et d'autre de l'axe routier, et concernant environ 500 000 personnes ;
- repose sur l'hypothèse que le rejet des gaz d'échappement s'effectue aux seules extrémités des sections couvertes (tunnels, viaducs ou tranchées couvertes), alors que, dans la réalité, il existe des systèmes d'évacuation intermédiaires.

1.3.2. Les résultats de l'étude du maître d'ouvrage

> Les résultats concernant la pollution locale de l'air

Les principaux résultats de l'étude réalisée par le maître d'ouvrage sont les suivants :

- **Une qualité de l'air meilleure en 2020 qu'aujourd'hui (avec ou sans autoroute)**, pour tous les polluants retenus : benzène, monoxyde de carbone (CO), dioxyde d'azote (NO₂) et particules fines (PM10).

Pour le maître d'ouvrage, cette évolution favorable proviendrait des améliorations technologiques des véhicules et du renouvellement du parc matériel et serait plus importante que les effets pénalisants dus aux augmentations de trafic. Il prévoit ainsi qu'en 2010, 40% des véhicules respecteront les normes Euro 4 applicables à partir de 2005 et qu'en 2020, le parc matériel aura été renouvelé à 90% par rapport à aujourd'hui.

- **Des concentrations en polluants proportionnelles au niveau de trafic sur les différentes sections et globalement proches dans tous les scénarios de 2020 (avec ou sans autoroute)**

- **Un respect des objectifs de qualité et des valeurs limites pour le benzène et pour le monoxyde de carbone (CO) dans tous les scénarios de 2020 (avec ou sans autoroute)**

- **Des dépassements des valeurs réglementaires en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines (PM10) dans tous les scénarios de 2020 (avec ou sans autoroute)**

Ces dépassements ont lieu à proximité des jonctions avec l'A13, l'A14 et l'A15, et en sortie des voies couvertes. Pour le dioxyde d'azote (NO₂), il s'agit de dépassements de la valeur limite 2010 (40 µg/m³) ; pour les particules fines (PM10), ce sont des dépassements de l'objectif de qualité (30 µg/m³) qui sont en cause dans tous les scénarios, sauf dans le tracé violet qui présente même des dépassements de la valeur limite (40 µg/m³).

- **Mais une faible part de la population exposée à ces dépassements**

Sur environ 500 000 personnes concernées dans la zone d'étude, environ **1%** seraient exposées à un dépassement :

- de l'objectif de qualité actuel, valeur limite en 2010 (40 µg/m³) pour le dioxyde d'azote (NO₂) (soit de 3 400 à 5 400 personnes selon les tracés contre 2 900 personnes sans autoroute)
- de l'objectif de qualité (30 µg/m³) pour les particules fines (PM10) (soit un maximum de 70 personnes pour le tracé violet).

- **Une augmentation des coûts journaliers de la pollution de l'air (par rapport à un scénario sans autoroute) proportionnelle à l'augmentation du trafic sauf pour le tracé violet**

L'étude met en évidence une augmentation des coûts journaliers de la pollution de l'air de **12 à 14%** pour les tracés du fuseau sud-est (tracés rouge, bleu, vert et noir) par rapport à un scénario sans autoroute ; le tracé violet se distingue avec une réduction de 58%. Ces résultats s'expliquent par les hypothèses adoptées, qui prennent en compte le trafic et la densité de population (le tracé violet est beaucoup moins urbanisé), mais pas les effets bénéfiques dus à des passages en voies souterraines.

> Les résultats concernant l'effet de serre

- **Une augmentation de la pollution due au dioxyde de carbone (CO₂)**

A la différence des autres polluants, l'étude prévoit une augmentation de la teneur en CO₂, aucun progrès technologique des véhicules n'étant pour le moment attendu vis-à-vis de cet élément.

- Une augmentation des coûts annuels liés à l'effet de serre (par rapport à un scénario sans autoroute) proportionnelle à l'augmentation du trafic

L'étude met en évidence une augmentation des coûts annuels liés à l'effet de serre de 12 à 15 % pour les tracés du fuseau sud-est (tracés rouge, bleu, vert et noir) par rapport à un scénario sans autoroute, le tracé violet, plus long, se distinguant avec une hausse de 21%.

1.4. L'étude réalisée par le maître d'ouvrage permet-elle d'apprécier l'impact du projet sur la qualité de l'air ?

L'étude réalisée par le maître d'ouvrage a fait l'objet d'une forte contestation, portant sur :

- les prévisions de la qualité de l'air en 2020
- les normes retenues pour évaluer l'état de la qualité de l'air
- les possibilités de comparaison des tracés entre eux
- l'appréciation de l'impact de la pollution de l'air sur la population.

Avant d'examiner ces quatre points, il convient de préciser que le choix de Scétauroute pour la réalisation du « volet air » a aussi été critiqué, cette société étant jugée comme impartiale du fait des activités d'ingénierie du groupe EGIS.

« Cette société Scétauroute fait partie du groupe EGIS qui fait des études mais est également maître d'œuvre, il construit des autoroutes, des infrastructures [...]. Vous auriez pu faire intervenir d'autres sociétés comme Airparif, d'autres associations qui sont un peu plus objectives. »

Un habitant de l'île de Migneaux, à Chanteloup-les-Vignes, le 21 avril

Le caractère peu pédagogique de l'étude a également été souligné.

« Quand on veut aller dans le tableau du dossier, c'est un grand mystère. Il y a des chiffres partout, des tableaux immenses avec des microgrammes des différents polluants, auxquels on ne comprend rien. »

Un membre du CoPRA184 d'Orgeval, à Pontoise, le 14 juin

1.4.1. La pollution de l'air va-t-elle réellement diminuer d'ici 2020 ?

> Un public très sceptique

L'affirmation par le maître d'ouvrage d'une amélioration de la qualité de l'air dans la zone d'étude à l'horizon 2020 a systématiquement été accueillie par des manifestations de mécontentement du public, qui n'estime pas possible une telle évolution.

A Andrésy, le 22 mars, par exemple, l'exposé du maître d'ouvrage a été ponctué par de vives protestations du public :

« – Le maître d'ouvrage. On voit les diminutions constatées pour plusieurs polluants depuis ces dix dernières années. Si le tracé rouge est choisi, compte tenu de ces éléments, les objectifs de qualité imposés pour 2010 [...] seront respectés partout à Andrésy.

– La salle. (Sifflements et huées) C'est honteux ! Vous devriez avoir honte de vous présenter devant des gens en présentant de tels arguments ! Vous avez un aplomb terrible, vous allez bien dormir ce soir ? »

Des scénarios semblables se sont répétés à chaque fois que le maître d'ouvrage a tenté de présenter les résultats de son étude.

> Une tendance plausible à une diminution globale de la pollution de l'air, à trafic égal, mais des dégradations de proximité dues à l'autoroute

Invité par la CPDP à la réunion thématique du 14 juin, à Pontoise, Jean-Louis Plazy (direc-

teur adjoint de l'air, du bruit, et de l'efficacité énergétique de l'ADEME) a confirmé que les émissions de polluants devraient vraisemblablement globalement baisser d'ici 2020, à trafic égal, du fait des améliorations technologiques des véhicules et du renouvellement du parc matériel ; il a cependant précisé que la pollution de l'air ne peut bien sûr qu'augmenter à proximité immédiate d'un nouveau tracé.

« Quand on raisonne globalement, si 100 000 voitures circulent dans le département aujourd'hui, et s'il y a encore 100 000 voitures qui circulent dans le département en 2020, globalement la pollution sur les composants que j'ai donnés va diminuer. Par contre, si vous vous trouvez à un endroit où il n'y a pas de voitures, et qu'on vous ramène une voiture près de chez vous, il est clair que vous aurez une augmentation de la pollution locale près de chez vous. »

Jean-Louis Plazy, ADEME, à Pontoise, le 14 juin

> De nombreuses incertitudes

L'expert de l'ADEME a également insisté sur les nombreuses incertitudes pesant sur la prévision de la qualité de l'air, rejoint en cela par plusieurs participants.

« Je vais [...] probablement aussi vous donner le sentiment que sur bien des sujets on ne connaît pas encore tous les phénomènes et tout ce qui se passe en matière de qualité de l'air. Il faut donc être modeste quand on traite ce sujet. »

Jean-Louis Plazy, ADEME, à Pontoise, le 14 juin

« Aucune étude à l'heure actuelle ne peut prédire avec certitude quelles seront les émissions de polluants d'ici à 2020 avec un intervalle d'erreur satisfaisant. Trop d'inconnues entrent en compte dans ce calcul. »

Un habitant de l'île de Migneaux, à Poissy, le 2 mai

Un apport important du débat a ainsi été de préciser ces incertitudes, qui portent :

- sur les mécanismes de dispersion
- sur l'évolution de la concentration en particules fines
- sur les relations d'équilibre entre oxydes d'azote et ozone
- sur les sources de pollution.

Enfin, plusieurs participants ont regretté une reconnaissance et une prise en compte insuffisantes de cette forte situation d'incertitude par le maître d'ouvrage dans l'interprétation des résultats de l'étude.

• Des incertitudes sur les mécanismes de dispersion

Jean-Louis Plazy a expliqué les limites de la modélisation en matière de dispersion des polluants et souligné la grande variabilité de cette dispersion selon les conditions météorologiques.

« Le problème est qu'on connaît mal les choses et on se base sur des valeurs moyennes ou sur des cas météorologiques types. Le jour où il pleut, cela ne se disperse pas trop car la pluie absorbe tout cela, et finalement il n'y a pas de pollution. Le jour où il n'y a pas de vent, cela reste près de la route et les voisins en bénéficient. Le jour où il y a du vent, ce sont ceux qui sont sous le vent de la route qui en mangent le plus. »

Jean-Louis Plazy, ADEME, à Pontoise, le 14 juin

Il résulte de cette incertitude une difficulté à évaluer tant le nombre de personnes réellement impactées par les polluants émis par une autoroute – une bande d'étude de 300 mètres de part et d'autre d'un axe routier n'est pas forcément suffisante –, que les risques sanitaires encourus par celle-ci en fonction des taux d'exposition, comme l'a souligné à plusieurs reprises Joël Tissier, mais aussi d'autres participants.

Le premier adjoint au maire de Maurecourt a par ailleurs insisté sur les problèmes de dispersion dus à des micro-reliefs locaux, prenant l'exemple de la zone située sous le versant est de la colline de l'Hautil, concernée par le tracé rouge.

« On a un régime de vent de Sud-Ouest avec la colline de l'Hautil. Elle a un versant qui aura une zone ascendante, car le vent montera dessus. Dans le versant où il y a toutes les populations (Charvaux, etc.), on se trouve dans une zone de rabattant. Cela veut dire que l'air ambiant aura énormément de mal à monter. C'est un phénomène que connaissent tous les pilotes de vol à voile. »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Andrésy, le 22 mars

• Des incertitudes sur l'évolution de la concentration en particules fines

a) Joël Tissier et le docteur Philippe Vial ont tout d'abord fait remarquer que contrairement à ce que l'on observe pour les autres polluants, **il n'existe pas réellement de tendance à la baisse des concentrations en PM10 :**

- le premier s'est appuyé sur un graphique présentant l'évolution des concentrations en PM10 de 1997 à 2004 au niveau du boulevard périphérique d'Auteuil et montrant une stabilité de celles-ci depuis sept ans, dans les stations de trafic comme dans les stations de fond (Andrésy, 22 mars) ;

- le second s'est étonné que l'étude du maître d'ouvrage prévoit une réduction des PM10 à l'horizon 2020, alors qu'un graphique présentant dans cette même étude l'évolution des rejets de polluants d'origine automobile à l'échelle nationale (source : SES-METL, 1996) fait apparaître une tendance à la hausse des concentrations en PM10 à partir de 2005 (Herblay, 12 avril). Commentant ce graphique, Scétauroute indique en effet que *« les évolutions depuis 1990 se caractérisent par [...] une augmentation des rejets des particules fines ou PM10, principalement issues des véhicules fonctionnant au diesel, de près de 30%, consécutivement à l'augmentation du trafic des poids lourds et voitures légères diesel »*.

Une étude de Air Pollution and Health: An European Information System (APHEIS) portant sur la situation à Paris et en proche couronne de juillet 2004 – figurant dans le cédérom remis à la CPDP et mis en ligne sur le site de la CPDP – confirme que *« sur les cinq dernières années, les niveaux de PM sont stables »*.

b) Joël Tissier et le docteur Philippe Vial ont par ailleurs fait observer qu'**il n'existe actuellement pas de données permettant d'apprécier l'évolution de la concentration en PM2,5, particules les plus dangereuses pour la santé**, dans les dispositifs d'alerte comme dans l'étude du maître d'ouvrage.

« A noter que Airparif n'inclut pas les PM2,5 dans son indice de qualité de l'air, que l'estimation de la concentration en PM2,5 ne figure nulle part dans les calculs du dossier du maître d'ouvrage, dommage ! »

Docteur Philippe Vial, à Herblay, le 12 avril

« Si ces polluants ne sont pas mesurés aujourd'hui, comment peut-on affirmer qu'ils n'auront aucun effet sur la santé ? » interroge un habitant de l'île de Migneaux, à Poissy, le 2 mai

c) Joël Tissier a également insisté sur la différence de comportement des particules en matière de dispersion selon leur profil granulométrique : si les particules de plus grande taille se déposent très rapidement du fait de leur poids, **les particules fines (de taille inférieure à 10 µm) peuvent rester en suspension dans l'air ambiant**, de quelques heures pour les PM10 à plusieurs jours pour les PM2,5. Les mécanismes de dispersion sont donc particulièrement mal connus pour ces polluants.

Les PM2,5 *« sont des particules non sédimentables, c'est-à-dire qu'elles sont très légères, et par gravité elles ne redescendent pas. Celles-là ont tendance à rester dans l'air ambiant, sauf quand il y a de la pluie, car tout cela est lavé et rincé. »*

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Andrésy, le 22 mars

d) En se référant à une étude du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA), le premier adjoint au maire de Maurecourt et un habitant de l'île de Migneaux ont aussi fait valoir que **les calculs de concentration en particules fines ne prennent en compte que les émissions au niveau des pots d'échappement**, alors que les particules fines sont aussi produites par l'usure des pneus, des plaquettes de frein et des routes, ainsi que par la remise en suspension de poussières.

Les calculs « *n'intègrent pas les particules dues aux effets abrasifs, usure des routes, des pneus, remise en suspension de ces dernières [...]. On peut aussi déplorer que le dossier n'ait pas été en ce sens.* »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt,
à Conflans-Sainte-Honorine, le 27 avril

e) Enfin Joël Tissier et le docteur Philippe Vial se sont inquiétés **des incertitudes relatives aux performances des filtres à particules (FAP)** qui devraient être mis en service sur les véhicules diesel ; s'appuyant sur un rapport de l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET) de 2003, le médecin a ainsi fait observer que si l'introduction des FAP « *peut permettre une diminution significative des émissions de particules de type PM10, elle pourrait générer des émissions de particules ultrafines, capables de traverser des barrières alvéolaires, et dont les effets sur la santé ne sont pas encore tous établis* » (docteur Philippe Vial, *Cahier d'experts n°1*).

• Des incertitudes sur les relations d'équilibre entre oxydes d'azote et ozone

A Pontoise, le 14 juin, l'expert de l'ADEME a souligné la complexité des mécanismes à l'œuvre dans la pollution de l'air, prenant l'exemple des incertitudes existant sur les relations d'équilibre entre oxydes d'azote et ozone : « *Aujourd'hui, malgré la réduction très forte des oxydes d'azote constatée et mesurée, on n'a pas eu de réduction de l'ozone* », alors que l'ozone se forme à partir du dioxyde d'azote. En effet, « *l'ozone peut se former quelques heures après que les véhicules aient émis les polluants primaires ; ainsi on peut retrouver des taux de concentrations d'ozone à des endroits très différents de l'émission initiale* ». Par ailleurs, « *actuellement, on a plus de journées chaudes que ce que l'on avait précédemment. De ce fait, on a davantage d'ozone que ce que l'on avait précédemment.* »

• Des incertitudes sur les sources de pollution

Enfin, un habitant de l'île de Migneaux a fait observer que les sources de pollution pourraient aussi s'accroître et que de nouveaux polluants pourraient apparaître.

« *Apprenons un peu du passé : les moteurs polluent moins mais, en contrepartie, on augmente le poids des véhicules, les climatisations se systématisent qui engendrent des pollutions supplémentaires [...]. Nous notons un phénomène de déplacement de la pollution, à savoir que lorsque d'anciens polluants disparaissent, de nouveaux réapparaissent.* »

Un habitant de l'île de Migneaux, à Poissy, le 2 mai

• Une reconnaissance et une prise en compte insuffisante de l'incertitude dans l'interprétation des résultats

Si Scétauroute précise dans son étude que les résultats des études de modélisation « *sont à interpréter avec précaution compte tenu des incertitudes inhérentes à ce type d'estimation* », plusieurs participants ont néanmoins jugé que la reconnaissance et la prise en compte de l'incertitude dans l'interprétation des résultats étaient insuffisantes. Yorghos Remvikos (Les Amis du Vexin français), en particulier, a insisté sur les nombreuses sources d'incertitudes existant dans l'étude, tant au niveau des mesures que de la modélisation.

« *Des écarts types et des intervalles de confiance ; manifestement, chez vous cela n'existe pas [...]. Vous nous présentez toujours des bâtons, comme si c'étaient des résultats absolus.* »

Yorghos Remvikos, Les Amis du Vexin français, à Pontoise, le 14 juin

> Des conflits technologiques entre lutte contre la pollution locale et lutte contre l'effet de serre

A Pontoise, le 14 juin, l'expert de l'ADEME a enfin fait observer qu'en matière de construction automobile, on a atteint un seuil où réduction des émissions de polluants pour lutter contre la pollution locale de l'air et réduction des émissions de gaz carbonique pour lutter contre l'effet de serre sont en conflit.

« On a atteint un seuil où l'on est en conflit entre les émissions de gaz carbonique et les émissions de polluants. Si l'on veut continuer à réduire les émissions unitaires des véhicules, on va augmenter technologiquement les émissions de gaz carbonique. Au niveau de la construction automobile, on devra trouver le bon équilibre entre la lutte contre l'effet de serre d'un côté (la pollution planétaire) et la lutte contre la pollution locale de l'autre. »

Jean-Louis Plazy, ADEME, à Pontoise, le 14 juin

Marc Denis, docteur en sciences physiques et ingénieur au Centre national d'études spatiales (les Verts d'Ile-de-France,) a confirmé, à Pontoise le 14 juin, que « *la machine climatique est complexe : c'est un double phénomène entre l'effet parasol et l'effet de serre. Il faut lutter contre la pollution atmosphérique, (mais) plus on va diminuer l'effet parasol, plus on augmentera l'effet de serre* ».

Une nouvelle étude du maître d'ouvrage qui confirme les tendances d'évolution de la première étude mais met en évidence des dépassements des valeurs réglementaires plus marqués pour le dioxyde d'azote (NO₂) et pour les particules fines (PM10)

Au cours du débat, le maître d'ouvrage a fait réaliser une nouvelle étude d'impact de l'auto-route sur la qualité de l'air par le CETE de Lille. Ce « volet air et santé » a porté sur une zone d'étude plus vaste (660 000 personnes concernées) et sur un domaine d'étude élargi (bandes de 2x500 mètres).

Les tendances d'évolution de la qualité de l'air mises en évidence dans la première étude sont confirmées, mais on note des dépassements plus marqués de la valeur limite 2010 (40 µg/m³) en dioxyde d'azote (NO₂) et de l'objectif de qualité (30 µg/m³) pour les particules fines (PM10) : ceux-ci apparaissent en effet non seulement à proximité des axes à fort trafic (A13, A14, A15), mais aussi à proximité immédiate de tous les tracés (jusqu'à 300 mètres), sauf pour le tracé bleu.

1.4.2. Les normes retenues pour évaluer l'état de la qualité de l'air sont-elles pertinentes ?

> Une accusation de « violation des normes communautaires destinées à protéger la santé humaine » par le CoPRA184

Dans une intervention lue par Jean-Pierre Dejou, président du CoPRA184, maître Corinne Lepage, conseil de cette association, a indiqué à Pontoise, le 14 juin qu'il y a « *violation des normes communautaires destinées à protéger la santé humaine* » dans le projet du maître d'ouvrage : en effet, elle considère que « *l'étude repose sur des bases fausses, puisque les normes qui sont prises en compte sont celles existant en 2002 alors que les normes seront beaucoup plus sévères pour 2010 et que le projet est évalué pour 2020. C'est donc a minima les normes de 2010 qui devraient être prises en compte et non celles de 2002* ».

Pour étayer son propos, maître Corinne Lepage précise les valeurs qui auraient dû, selon elle, être retenues :

- « *pour le dioxyde d'azote la valeur limite annuelle n'est pas fixée comme indiqué à tort (page 26 du rapport) à 40 µg/m³ mais à 32 µg/m³ pour le seuil d'évaluation maximal et à 26 µg/m³ pour le seuil de qualité* » ;
- pour les particules fines, « *le 1^{er} janvier 2010 la limite annuelle devra être de 14 µg/m³ comme*

seuil maximal, et à $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le seuil de qualité », et non, respectivement, de 40 et $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Elle en déduit que « dans ces conditions, il va de soi que le calcul qui a été fait de l'Indice pollution/population (IPP) est totalement faux puisque les normes retenues sont fausses ».

> Un respect des normes réglementaires en vigueur mais un manque d'anticipation de l'évolution de la réglementation concernant les particules fines

En France, le décret régissant actuellement les valeurs seuils pour les deux polluants pouvant être en situation de dépassement dans la zone d'étude – le dioxyde d'azote et les particules fines –, est le décret du 15 février 2002 (n°2002-213), qui transpose notamment la directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 s'appliquant à ces deux polluants. Dans son étude, le maître d'ouvrage s'est conformé aux valeurs réglementaires figurant dans ce décret (cf. tableau p. 9), respectant donc les normes réglementaires en vigueur et prenant en compte l'évolution de celles-ci jusqu'à l'horizon le plus lointain considéré dans ce document (soit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour la valeur limite 2010 en dioxyde d'azote et $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour la valeur limite 2005 en particules fines). Il est donc erroné d'affirmer que le maître d'ouvrage ne s'est basé que sur des normes de 2002.

Plus généralement, la CPDP n'a pas compris sur quels textes juridiques maître Corinne Lepage se basait pour asseoir son accusation. Elle a néanmoins tenu à clarifier cette argumentation, en se référant au dossier du maître d'ouvrage, aux éléments issus du débat et à la directive européenne 1999/30/CE toujours en vigueur.

Note de la CPDP :

Le maître d'ouvrage a-t-il respecté les normes en matière de pollution de l'air ?

- Une interprétation confuse pour le dioxyde d'azote (NO_2)

Si le maître d'ouvrage a privilégié une analyse des résultats par rapport aux objectifs de qualité plutôt qu'aux valeurs limites, adoptant ce faisant un principe de précaution, il est vrai que ce raisonnement entraîne néanmoins une interprétation confuse pour le dioxyde d'azote (NO_2) : en effet, si page 26 du dossier, il indique que « les concentrations en dioxyde d'azote (NO_2) sont supérieures à l'objectif de qualité ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pour les territoires situés en bordure des grands axes routiers (les autoroutes A15 et A13, les RN184 et RN13) », à partir de 2010, l'objectif de qualité devient égal à la valeur limite, $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, du fait de l'abaissement progressif de ce dernier seuil au plan réglementaire.

- Un manque d'anticipation de l'évolution de la réglementation concernant les particules fines (PM10)

Pour les particules fines, la directive 1999/30/CE distingue deux phases : la première à échéance 2005, pour laquelle la valeur limite est de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la seconde à échéance 2010, pour laquelle la valeur limite est de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Seule la première phase a été transposée dans le décret du 15 février 2002. En effet, la directive stipule que la se-

conde phase définit « des valeurs limites indicatives à réexaminer à la lumière d'informations complémentaires sur les effets sur la santé et l'environnement, la faisabilité technique et l'expérience acquise concernant l'application des valeurs limites de la phase 1 dans les Etats membres ».

Cependant, on a vu qu'un projet de directive européenne sur la qualité de l'air ambiant est actuellement en cours de discussion, afin notamment de fixer une nouvelle valeur limite pour les PM10 et d'introduire une valeur limite pour les PM2,5. S'il est encore trop tôt pour connaître les normes qui seront retenues, la tendance est indéniablement à un durcissement de celles-ci, sous la pression des acteurs de la santé.

Mireille Chiron (INRETS) a ainsi indiqué à Pontoise le 14 juin que le Conseil supérieur d'hygiène publique de France, qui a rendu son avis le 12 mai sur le projet de directive, s'est prononcé pour une valeur limite de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM10 et de $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM2,5. Ces valeurs sont effet celles qui ressortent de plusieurs recherches conduites à ce sujet et mentionnées par divers participants. Par exemple, une étude de l'APHEIS de septembre 2004 conduite dans 26 villes européennes, indique qu'une réduction des niveaux de PM2,5 à $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ induit un bénéfice en terme de mortalité de 30% supérieur à une réduction des niveaux de PM2,5 à $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽¹⁾ (docteur Philippe Vial, *Cahier d'experts* n°1).

(1) Plus précisément, l'APHEIS a estimé à 11 375 le nombre de décès prématurés qui pourraient être prévenus si l'exposition à long terme était ramenée à $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$; la réduction à $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ entraînerait la prévention de 16 926 décès prématurés.

Il ressort de cette analyse (*voir la note de la CPDP ci-contre*) que :

- le raisonnement du maître d'ouvrage en terme d'objectif de qualité entraîne une interprétation confuse pour le dioxyde d'azote (NO₂), puisqu'à partir de 2010, l'objectif de qualité devient égal à la valeur limite, 40 µg/m³, du fait de l'abaissement progressif de ce dernier seuil au plan réglementaire ;
- si le maître d'ouvrage a respecté les normes réglementaires en vigueur pour les particules fines (PM10), il n'a pas anticipé le durcissement pourtant prévisible de la réglementation vis-à-vis de ce polluant.

> Des résultats inexplicablement très contrastés mais peu démonstratifs si l'on se base sur des normes plus strictes pour les PM10

Enfin, la CPDP a examiné les implications d'un changement de norme en matière de particules fines sur l'interprétation des résultats de l'IPP dans les deux études réalisées par le maître d'ouvrage, en se basant sur une valeur maximale de 20 µg/m³ de PM10.

Une différence significative – et inexplicée en l'état – apparaît entre ces deux études, mais la situation est quasiment identique avec ou sans autoroute dans les deux cas :

- ainsi, dans l'étude initiale, moins de 2% de la population (sur 500 000 personnes) sont exposés à un dépassement (avec ou sans autoroute) ;
- dans la nouvelle étude, l'ensemble de la population (660 000 personnes) est exposé à un dépassement (avec ou sans autoroute), dont 99% à 20-25 µg/m³. Cette dernière situation montre avant tout qu'une norme de 20 µg/m³ n'est pas respectable en 2020 dans la zone d'étude le long des routes à fort trafic, avec ou sans autoroute, et est peu démonstrative vis-à-vis du projet.

1.4.3. L'étude permet-elle de comparer les tracés entre eux ?

Tout d'abord, l'étude réalisée par le maître d'ouvrage ne permet pas réellement de dresser une hiérarchie entre les tracés du point de vue de la pollution de l'air, le tracé violet s'avérant toutefois systématiquement le plus polluant du fait de sa longueur.

Pour les tracés du fuseau sud-est, des élus ont fait observer dès les premières réunions de proximité que **les hypothèses adoptées par le maître d'ouvrage pour le tracé bleu** (rejet des gaz d'échappement reporté aux seules extrémités du tunnel sous la forêt de Saint-Germain, donc en zone urbanisée, à proximité d'Achères et de la jonction avec l'A14) **pénalisent celui-ci**, ne permettant pas de mettre en évidence les qualités de ce tracé qui passe en grande partie en forêt, du point de vue sanitaire.

Concernés par le tracé rouge et opposés à celui-ci, ces élus ont ressenti cette situation comme une recherche volontaire de disqualification du tracé bleu de la part du maître d'ouvrage. Denis Faist, adjoint au maire d'Andrézy évoque ainsi le tunnel « *qui volontairement n'a aucune aération* » (Andrézy, le 22 avril). Plus tard dans la soirée, Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt poursuit : « *Ils n'ont pas fait de cheminées d'aération. Il y a une extrémité (coté Achères), l'autre extrémité (coté Poissy), le tunnel va servir d'accumulateur de polluants. On va déverser tous les polluants sur Achères et sur Poissy, zones fortement urbanisées. Prenez les annexes, le tracé bleu est forcément hors jeu, et devient plus polluant alors qu'il passe en pleine zone naturelle. C'est très fort, bravo !* ». « *Belle manipulation* » dira-t-il à Maurecourt, le 28 mars.

Si ce malentendu sera ultérieurement levé, Joël Tissier fera néanmoins observer que **la comparaison entre tracés du point de vue sanitaire est, dans ces conditions, impossible**.

« *M. Debarle a précisé tout à l'heure que c'était par un souci technique qu'il souhaitait utiliser ces mesures. Je n'y vois pas d'inconvénients là-dessus mais, après, dans le document de synthèse, on me donne un classement et on me dit que les populations vont être plus altérées par le tracé rouge que par le tracé bleu, je ne suis pas d'accord.* »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Conflans-Sainte-Honorine, le 27 avril

1.4.4. L'étude d'impact est-elle suffisamment approfondie pour juger des risques sanitaires engendrés par l'autoroute ?

> L'étude d'impact de niveau II réalisée ne prend pas en compte l'évolution de la population dans le calcul de l'IPP, contrairement à ce que préconise la circulaire interministérielle du 25 février 2005

Utilisant la base de données INSEE de 1999, le calcul de l'IPP effectué dans l'étude réalisée par Scétauroute ne prend pas en compte l'évolution de la population dans la zone d'étude, alors que la circulaire interministérielle du 25 février 2005 (point 2.3.2.) préconise un calcul de l'IPP « en situation actuelle et future », comme l'a souligné Joël Tissier à Conflans-Sainte-Honorine, le 27 avril et à Neuville-sur-Oise, le 4 mai.

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

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Conflans-Sainte-Honorine, le 27 avril

Cet argument sera largement repris le long du tracé rouge, en forte urbanisation.

« Les chiffres diffèrent mais prenons ceux donnés par le maître d'ouvrage concernant le tracé rouge : 25 000 personnes seraient situées à moins de 500 mètres de l'autoroute [...]. Ce chiffre ne tient pas compte des habitations qui vont se construire d'ici à 2020 en bordure du tracé, comme l'a été fait récemment le château de Migneaux dont les nouveaux habitants seront situés à moins de 100 mètres du tracé rouge et subiront de graves préjudices. »

Un habitant de l'île de Migneaux, à Poissy, le 2 mai

> Une étude d'impact de niveau I aurait été souhaitable

Si le maître d'ouvrage a choisi de réaliser une étude d'impact de niveau II (ne comportant donc pas d'évaluation quantitative des risques sanitaires), Joël Tissier estime qu'une étude d'impact de niveau I aurait été justifiée, du fait de l'importance du trafic et de la population en jeu.

« Quand je regarde la comparaison que l'on aurait dû faire, les études qui auraient dû être menées pour que l'on ait des comparaisons objectives en matière de pollution, c'étaient des études de niveau I puisqu'il y aura plus de 100 000 voitures sur la route et, en plus, on passe dans des zones bâties. »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Neuville-sur-Oise, le 4 mai

Le maître d'ouvrage fait valoir qu'une étude d'impact de niveau I se fait une fois le tracé choisi (au stade de l'enquête publique) et qu'une étude d'impact de niveau II permet de comparer différents scénarios et est donc appropriée au stade du débat public.

« La circulaire parle des études à faire pour les études d'impact, ce qui serait normalement à produire dans un dossier qui va dans deux ans. On fait une étude de niveau II, qui se fait de la même manière que l'étude de niveau I, sauf qu'elle s'arrête à un moment donné. Elle s'arrête au moment où il s'agit de comparer les variantes. Dans un débat public, on en est bien là. »

Eric Debarle, à Pontoise, le 14 juin

Joël Tissier objecte toutefois qu'une telle démarche ne permet pas de choisir un tracé du point de vue des risques sanitaires.

« Par rapport au dossier sanitaire qu'a fourni le maître d'ouvrage [...], ce n'est pas un dossier de santé, que ce soit bien clair [...]. Aujourd'hui, ce que je regrette [...] c'est que l'on n'ait pas ce document. Il n'est pas possible de faire des sélections de tracés entre cinq tracés si l'élément essentiel qui est la santé

des habitants n'est pas traduit sur cinq, six ou sept tracés différents. C'est quelque chose que je déplore totalement. »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Conflans-Sainte-Honorine, le 27 avril

« On détermine d'abord un tracé, et, une fois qu'il est choisi, on se donne les moyens pour savoir si c'était le meilleur en termes sanitaires ; sauf que c'est trop tard. »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Pontoise, le 14 juin

L'élu de Maurecourt souligne que dans ces conditions les élus peuvent difficilement exercer pleinement leur responsabilité.

« C'est une énorme ambiguïté pour nous élus. Nous avons à nous déterminer sur un tracé d'autoroute alors que nous n'avons pas d'étude santé. Que nous demandent nos populations ? Elles nous demandent quels sont les effets de cette autoroute sur notre bien et sur notre santé. Nous n'avons pas ce document. »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Conflans-Sainte-Honorine, le 27 avril

Enfin, s'il reconnaît le caractère non obligatoire d'une étude d'impact de niveau I à ce stade du projet, il fait valoir que la longue histoire conflictuelle de ce projet aurait justifié une étude d'impact plus approfondie.

« Il n'y avait pas obligation pour l'État de mener ces études de niveau I à ce stade de la consultation, mais je crois [...] qu'après 15 ans de combats [...], ces études, pour vraiment que tout paraisse sincère et transparent, devaient être menées malgré tout au niveau I. »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Neuville-sur-Oise, le 4 mai

1.5. Quels moyens de protection contre la pollution de l'air ?

1.5.1. Il n'existe pas de moyens de protection contre la pollution de l'air aujourd'hui : la meilleure ligne d'action reste la prévention

Dès l'ouverture du débat public à Pontoise, le 8 mars, le public a noté l'existence d'une dissymétrie dans les moyens de protection contre la pollution de l'air et contre le bruit.

« Je voudrais dire que je n'ai pas trouvé [...], dans le document, des mesures de protection contre la pollution. On parle d'enfouissement, d'encaissement, de buttes pour protéger contre le bruit, des écrans anti-bruit, mais on ne parle pas véritablement de solution contre la pollution. »

Yorghos Remvikos, Les Amis du Vexin français, à Pontoise, le 8 mars

En réponse à une nouvelle question du public à Carrières-sous-Poissy, le 13 avril, le maître d'ouvrage a reconnu qu'« aujourd'hui, en France, il n'existe pas de protections, c'est-à-dire de traitement des gaz d'échappement ».

En l'absence de moyens de protection contre la pollution de l'air, la meilleure ligne d'action reste la prévention, comme l'indique la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, citée par Joël Tissier à Pontoise, le 14 juin : dans cette circulaire, le premier type d'action mentionné est en effet « la réduction ou la préservation par la « matière grise » (éloignement des sites sensibles, à forte densité de population pour les projets neufs...), qui consiste à étudier les mesures constructives pour éviter au maximum les situations à risques ».

1.5.2. Les voies souterraines peuvent limiter les effets nocifs des polluants routiers

Au cours du débat, les voies souterraines ont souvent été évoquées par le public comme un moyen de protection possible contre la pollution de l'air. Invité par la CPDP à la réunion thématique de Pontoise du 14 juin pour faire le point sur cette question, Michel Deffayet,

directeur du Centre d'étude des tunnels (CETU) a tout d'abord précisé que les tunnels ne peuvent pas réduire la quantité de polluants émise : il n'existe en effet pas, aujourd'hui, de systèmes de traitement de l'air ; les gaz peuvent seulement être fortement dilués dans un grand volume d'air frais et expulsés à grande vitesse par des cheminées d'évacuation.

Il a indiqué que les tunnels peuvent néanmoins contribuer à la limitation des effets nocifs des polluants routiers :

- dans la mesure où ces aménagements permettent de choisir les lieux d'évacuation des polluants ;

- à condition de dimensionner les cheminées d'évacuation des gaz de façon appropriée.

« *Le fait qu'il y ait des tunnels sur le linéaire ne change rien à l'ensemble des données du débat qui a eu lieu précédemment. Globalement, ce qui est produit en terme d'émissions se retrouve quelque part. Que ce soit produit en étant sous le tunnel ou ailleurs, le total est le même [...].*

« *J'ai entendu un intervenant qui disait que le tunnel était un plus pour l'aspect pollution. Effectivement, cela peut permettre d'éviter de renvoyer de la pollution là où l'on ne voudrait pas en avoir et par contre de choisir les lieux où l'on va la faire sortir. Une analyse fine est à faire, que ce soit au niveau des têtes et des cheminées.*

« *Ensuite, il est nécessaire de bien dimensionner et de concevoir les cheminées pour éviter que le panache de produits pollués puisse altérer la population autour. J'avais des éléments sur la distance d'un panache, le pourcentage de la pollution en sortie, qu'on est susceptible de recueillir. On retrouve 50 ou 100 mètres autour de la cheminée concernée par la pollution [...].*

« *Un point sur les systèmes de traitement. C'est un sujet d'actualité, dont on parle ici et ailleurs. Il n'y a aucune expérience en France. On n'a jamais mis encore des systèmes qui permettent de traiter de l'air pollué qui sort d'un tunnel.* »

Michel Deffayet, CETU, à Pontoise, le 14 juin

Ce rôle limité des voies souterraines dans la protection des populations contre la pollution de l'air, déjà évoqué par le maître d'ouvrage lors de la réunion de proximité de Carrières-sous-Poissy, le 13 avril, n'a pas rassuré une partie du public.

« *Si la seule protection que l'on ait est la dilution du polluant, c'est quand même incroyable, on va être à côté, le polluant va être dilué, mais il sera quand même là, on va être malade, nos enfants vont être malades.* »

Une habitante de Carrières-sous-Poissy, à Carrières-sous-Poissy, le 13 avril

2. Le bruit

Si, contrairement à la pollution de l'air, il existe des moyens de protection contre le bruit, cette nuisance a constitué une préoccupation aussi importante que la pollution de l'air pour le public pendant tout le débat, confirmant l'opinion des Français mise en évidence par les sondages à ce sujet. Invité par la CPDP à la réunion thématique de Conflans-Sainte-Honorine du 23 mai consacrée notamment au bruit, Nicolas Grenetier, de la direction générale de la santé (ministère de la Santé et des Solidarités), a ainsi rappelé que « *le bruit fait partie des nuisances majeures ressenties par les Français devant l'insécurité. Il est cité dans certains sondages devant l'insécurité et devant la pollution* ».

2.1. Les impacts du bruit

Nicolas Grenetier a souligné que **le bruit non seulement constitue une gêne mais a aussi des effets avérés sur la santé**. Yorghos Remvikos, de l'association Les Amis du Vexin français, a pointé un fait important : « *Nous ne sommes pas tous égaux devant le bruit* ». En effet, la sensibilité au bruit diffère selon les populations, adultes ou enfants.

> **Chez les adultes**, Nicolas Grenetier a expliqué que les principaux effets du bruit sur la santé résultent d'une **perturbation du sommeil** (à partir de 30 dB, en intérieur, selon les normes de l'Organisation mondiale de la santé), qui engendre **des troubles de comportement** (irritabilité, anxiété, perte de vigilance, fatigue chronique...).

Une étude scientifique démontrant les troubles d'apprentissage des enfants soumis au bruit

Yorghos Remvikos s'est notamment référé à une étude publiée dans la revue médicale *The Lancet* en 2005, visant à évaluer les effets du bruit sur les fonctions cognitives de 2800 enfants âgés de 9-10 ans dans 89 écoles de trois pays différents (Royaume-Uni, Pays-Bas, Espagne) pour indiquer que tous les 5 dB(A) d'augmentation, les enfants perdent un à deux mois d'apprentissage de la lecture.

> **Chez les enfants**, Yorghos Remvikos a souligné que le bruit n'a pas d'effet sur la qualité du sommeil et sur l'état mental ; par contre, il provoque **des troubles d'apprentissage** (de la lecture, par exemple) à l'origine de retards de scolarité.

2.2. Les dispositions réglementaires de protection des populations contre le bruit

Invité par la CPDP à la réunion thématique de Conflans-Sainte-Honorine du 23 mai, Didier Cattenoz, de la Mission Bruit (ministère de l'Ecologie et du Développement durable) a rappelé les dispositions réglementaires en vigueur en matière de bruit d'une infrastructure routière.

2.2.1. Une obligation de limitation des nuisances sonores à des niveaux compatibles avec des normes réglementaires

L'article 12 de la loi « bruit » du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit (N°92-14444), complété par le décret 95-22 du 9 janvier 1995 et par l'arrêté du 5 mai 1995, a posé les principes de la protection contre le bruit des bâtiments riverains des projets neufs d'infrastructures routières ou des projets de transformation significative d'une voie existante (augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB(A) après travaux). Toute route nouvelle (ou route existante modifiée de manière significative) ne peut dépasser, de nuit comme de jour, des seuils déterminés d'impact sonore en façade des bâtiments riverains. Le maître d'ouvrage de l'infrastructure est donc soumis à une obligation de résultat : il se doit d'assurer une protection antibruit respectant la réglementation. Le respect des niveaux sonores maximaux admissibles est obligatoire pendant toute la durée de vie de l'infrastructure.

Pour des « *logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée* », l'arrêté du 5 mai 1995 stipule (article 2) que les niveaux maximum admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle sont de :

- 60 dB(A) le jour (de 6h à 22h)
- 55 dB(A) la nuit (de 22h à 6h).

2.2.2. Une priorité à l'aménagement de protections phoniques au niveau de l'infrastructure autoroutière

Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 dispose que « *le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats* » (article 5). Cet article précise toutefois que « *si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit* ». Néanmoins, la circulaire 97-110 du 12 décembre 1997 (point 1.3) indique que « *la protection à la source (écrans acoustiques ou dispositions prises au niveau ou en bordure de voies) sera recherchée en priorité* ».

2.3. La prise en compte du bruit par le maître d'ouvrage : une étude pour dimensionner des protections phoniques

L'étude réalisée par le maître d'ouvrage vise à réaliser un premier dimensionnement des protections phoniques à prévoir pour protéger les riverains contre le bruit engendré par l'autoroute.

Pour connaître le bruit ambiant dans la zone d'étude, 32 mesures ont été effectuées, à l'aide d'un appareil enregistrant le bruit pendant 24 heures, toutes sources sonores confondues. Par ailleurs, une simulation du bruit moyen généré par une autoroute en période diurne (6h-22h) dans une bande de 500 mètres de part et d'autre de l'axe autoroutier a été effectuée, en se plaçant dans des conditions de saturation acoustique : autoroute à 2x3 voies, avec un trafic continu

de 1000 véhicules par heure et par voie, circulant à une vitesse de 105 km/h, et comportant 20% de poids lourds. En fonction des résultats obtenus, des protections phoniques variées (buttes de terre, écrans, semi-couvertures, couvertures totales...) ont été prévues sur tous les tracés pour respecter la norme diurne de 60 dB(A) en vigueur.

2.4. L'étude réalisée par le maître d'ouvrage permet-elle de dimensionner des protections phoniques ?

L'étude du maître d'ouvrage s'est avant tout heurtée à des difficultés de compréhension et à une contestation des mesures d'ambiance sonore effectuées de la part du public.

2.4.1 Des difficultés de compréhension de l'étude

Une première difficulté de compréhension a tenu au fonctionnement particulier du système auditif qui n'obéit pas à la logique linéaire du sens commun. Comme l'a rappelé Nicolas Grenetier, de la direction générale de la santé (DGS), lors de la réunion thématique de Conflans-Sainte-Honorine du 23 mai, les bruits ne s'additionnent pas : deux sources de 40 dB chacune produisent un son de 43dB (et non de 80 dB).

Une seconde difficulté de compréhension est à imputer au manque de pédagogie de l'étude : à aucun endroit ne figure une explication des termes techniques employés pour désigner les protections phoniques et des symboles utilisés. Les questions posées par le public reflètent clairement cette carence.

« J'aimerais comprendre vos hiéroglyphes : LAeq, L95, L50. »

Un habitant d'Eragny-sur-Oise, à Eragny-sur-Oise, le 5 avril

« Qu'est-ce qu'un merlon exactement ? »

Une habitante d'Eragny-sur-Oise (Question n°699 du site Internet)

Ce n'est qu'à la réunion d'Eragny-sur-Oise du 5 avril et à la réunion de Conflans-Sainte-Honorine du 23 mai que le maître d'ouvrage entreprendra de présenter des photographies permettant de visualiser les différents types de protection phonique.

2.4.2 Une contestation des mesures d'ambiance sonore réalisées

A plusieurs reprises au cours des réunions de proximité, le public a contesté les mesures réalisées par le maître d'ouvrage, accusant en général celui-ci de choisir des points de mesure peu représentatifs de l'ambiance sonore de la zone afin de minimiser les protections phoniques.

« A Carrières, 3 points de mesure ont été choisis [...]. (Les) niveaux sonores (mesurés) sont tous relativement importants, ce qui paraît normal, puisque l'on est près de l'axe routier le plus fréquenté de Carrières, le RD190. La DREIF risque donc alors de nous démontrer qu'il n'y aura donc pas une différence significative, entre « l'existant » et le « projeté ». Par contre, si ces mesures avaient été réalisées dans des coins beaucoup plus calmes de la commune – et il y en a ! – il serait prouvé que l'arrivée de l'A104 augmenterait le niveau sonore de manière terrible en créant de très fortes nuisances supplémentaires. Aussi, le choix des différents points de mesure n'est pas du tout anodin. »

Christiane Paravy, présidente du CoPRA184 de Carrières-sous-Poissy, à Carrières-sous-Poissy, le 13 avril

« Le dossier de présentation contient un certain nombre de tests de bruit faits à des endroits qui à notre sens ne sont pas les plus judicieux. Vous reconnaissez sur cette diapo le restaurant du bord de la RN13 à La Maladrerie, c'est un endroit près des feux rouges qui bouche en permanence. Il est bien évident que si l'on compare le niveau de bruit actuel qui est déjà très élevé au niveau de bruit futur, on risque de n'avoir que très peu de différences entre la situation actuelle et la situation projetée. »

Jean Pruvost, président du CoPRA184 d'Orgeval, à Orgeval, le 28 avril

Dix nouvelles mesures ont été réalisées par le maître d'ouvrage, consécutivement à plusieurs demandes formulées au cours de ces réunions de proximité ; celles-ci ne remettent pas en cause l'étude initiale.

2.5. Les moyens de protection phonique envisagés permettent-ils de limiter les nuisances sonores ?

Si le maître d'ouvrage a affirmé à plusieurs reprises que les protections phoniques envisagées permettent de respecter les normes en vigueur, la question du bruit engendré par l'autoroute est restée pendant tout le débat une préoccupation constante du public, qui s'est montré sceptique sur l'efficacité des protections phoniques d'une infrastructure routière ; a exprimé des demandes de protections supplémentaires et de garanties ; a soulevé des questions qui restent en suspens.

2.5.1. Un fort scepticisme sur l'efficacité des protections phoniques d'une infrastructure routière

Le public, par le biais d'associations de riverains en général, a exprimé à multiples reprises ses doutes sur l'efficacité des protections phoniques d'une infrastructure routière, en se basant sur son expérience locale de la diffusion du bruit et en soulignant les conditions ou particularités locales susceptibles de limiter cette efficacité (relief, météorologie...).

« Au sujet du bruit, toute la commune sera « arrosée » et tous les Carriérois seront atteints. Il est faux de dire qu'à quelques centaines de mètres plus loin, nous ne serons pas importunés. Cela dépendra des conditions climatiques. Il suffit de voir pour preuve, qu'actuellement, selon le sens des vents, on entend le bruit du RD190, aux heures de pointe, à plus d'un kilomètre. A Carrières, aux heures de pointe, nous entendons le bruit de la circulation sur la route qui va de Poissy à Villennes (route du Bon Roi Louis) et pourtant, nous sommes situés à 2 km, à vol d'oiseau. »

*Christiane Paravy, présidente du CoPRA184 de Carrières-sous-Poissy,
à Carrières-sous-Poissy, le 13 avril*

« Les problèmes de bruit, nous dit-on, devraient être résolus, mais, dans la plaine, l'autoroute serait en déblai, c'est-à-dire à l'air libre. A-t-on oublié que le bruit monte ? Vu les dénivelés très importants, tout le coteau, la zone pavillonnaire de la Croix Saint-Marc, les périphériques de Chanteloup-les-Vignes et d'Andrésy ainsi que la cité de La Noé seraient les premières victimes jour et nuit du bruit des véhicules légers et poids lourds [...]. Que du bonheur en perspective! ».

*Patrick Laudat, président du CoPRA184 de Chanteloup-les-Vignes,
à Chanteloup-les-Vignes, le 21 avril*

Seul un représentant de PROFILE, riverain de l'A14, a témoigné à plusieurs reprises de l'efficacité des protections phoniques mises en place sur les infrastructures routières actuelles : *« Je suis Camboricien, je suis aux premières loges en hauteur, en balcon sur l'autoroute A14, et j'apporte le témoignage que l'A14 ne provoque aucune pollution sonore et est atténuée dans le paysage du fait de la présence des merlons. »*

Pierre-Emile Renard, PROFILE, à Orgeval, le 28 avril

2.5.2. Des demandes de protections supplémentaires et des interrogations sur les garanties

> Des demandes de protections supplémentaires

• Des moyens jugés insuffisants en plusieurs endroits

Les moyens de protection phonique proposés dans le dossier du maître d'ouvrage ont été systématiquement jugés insuffisants, dès lors qu'il existait des zones d'habitation à proximité et que les moyens envisagés ne correspondaient pas à des couvertures totales.

Le maître d'ouvrage a toutefois indiqué à plusieurs reprises que des améliorations du projet étaient possibles.

« – Le président de la CPDP. *S'il advenait, ce que ne souhaite pas l'assistance, c'est évident, que le tracé passant par Carrières soit retenu, êtes-vous ouvert à la discussion des couvertures qui pourraient améliorer la situation ?*

– Eric Debarle (DREIF). *Si nous sommes là pratiquement chaque soir en réunion de proximité, c'est bien pour améliorer le projet. »*

Extrait d'un dialogue à Carrières-sous-Poissy, le 13 avril

Des demandes de protections individuelles

Au public s'interrogeant sur les critères d'appréciation d'un « coût disproportionné à l'enjeu » pouvant amener un maître d'ouvrage à envisager des moyens de protection individuels (isolation de fenêtres ou de façades), le maître d'ouvrage a répondu que les études réalisées écartent une telle éventualité : en effet, celles-ci montrent que, dans tous les cas, des moyens de protection collectifs permettraient de respecter la norme diurne de 60 dB en vigueur.

« *Dans les ouvrages tels qu'ils sont prévus aujourd'hui tout le monde est protégé à 60 dB, donc on n'a pas besoin d'avoir une protection supérieure au niveau de l'isolation de façade ou des double-vitrage. »*

Eric Debarle, à Conflans-Sainte-Honorine, le 23 mai

> Des interrogations sur les garanties de protection phonique apportées

Le public s'est par ailleurs interrogé sur les garanties apportées par le maître d'ouvrage pour la réalisation des protections phoniques annoncées dans le projet.

« *Si par malheur cette autoroute était réalisée, quelles garanties avons-nous que sur Éragny ce sera une tranchée couverte figurant sur les présentations ? »*

Un habitant d'Éragny-sur-Oise, à Conflans-Sainte-Honorine, le 23 mai

Le maître d'ouvrage a expliqué que c'est au moment de l'enquête publique que les protections phoniques sont précisément définies et que c'est le cahier des charges annexé à la déclaration d'utilité publique (DUP) qui constitue le dossier des engagements de l'État ; il a également indiqué que des contrôles sont réalisés après la construction de l'autoroute.

Si une décision de poursuivre le projet est prise à l'issue du débat public, « *un cahier des charges est annexé à ce style de décision, il détaille très clairement tout ce que doit comporter cette infrastructure. Ce cahier des charges est repris notamment au moment de la déclaration d'utilité publique (DUP) : c'est le dossier des engagements de l'État. C'est vraiment à ce moment-là qu'est décrit en totalité tout au long du parcours l'ensemble des caractéristiques de la route et donc l'ensemble des protections : tranchées couvertes, tunnels, écrans acoustiques. »*

Eric Debarle, à Conflans-Sainte-Honorine

« *Des mesures doivent être faites autour des infrastructures routières six mois et un an après leur mise en service, pour vérifier que les niveaux sonores sont bien conformes à ce qui a été prévu avant la réalisation de l'autoroute. »*

Eric Debarle, à Conflans-Sainte-Honorine

2.5.3. Des questions qui restent en suspens

Si des améliorations du projet en terme de protection phonique sont possibles, deux questions sont néanmoins restées en suspens :

- tout d'abord, celle de l'efficacité des normes en vigueur pour protéger la santé des populations contre le bruit et pour limiter la sensation de gêne ;
- ensuite et surtout, celle de la sensation de gêne, qui ne se ramène pas à une question de décibels.

> Les normes actuelles ne sont pas suffisantes pour protéger le sommeil, fenêtres ouvertes et pour limiter la sensation de gêne en extérieur

En réponse à une question du public à la réunion de Conflans-Sainte-Honorine du 23 mai faisant observer l'écart existant entre le seuil de perturbation du sommeil en intérieur de 30dB (OMS) et la norme réglementaire de protection de 55 dB la nuit, Nicolas Grenetier, de la direction générale de la santé, a précisé qu'il convenait de tenir compte de l'isolation phonique créée par un mur, qui représente environ 25dB, et que seuil de l'OMS et norme de protection en vigueur étaient donc compatibles. Toutefois, cela n'est plus vrai lorsque l'on dort fenêtres ouvertes, puisque le sommeil est alors perturbé dès 45 dB, selon les normes de l'OMS.

Par ailleurs, Nicolas Grenetier a indiqué qu'un niveau de bruit de 55 dB en zone résidentielle et en extérieur constitue une gêne sérieuse le jour et en soirée.

> La gêne ne se ramène pas à une question de décibels

L'expert de la direction générale de la santé a cependant précisé que **la sensation de gêne provoquée par le bruit n'est expliquée qu'à 30 ou 40% par le niveau sonore réel** : en effet, de nombreux facteurs non-acoustiques (histoire personnelle, activité en cours, caractère choisi ou subi du bruit...) interviennent dans la réaction individuelle. Par ailleurs, il a insisté sur la nécessité de tenir compte de la multi-exposition sonore dans l'appréciation de l'impact d'une infrastructure.

Les réactions spontanées du public ont largement corroboré cette analyse d'expert, exprimant :

- un refus de voir davantage altéré un environnement sonore déjà très dégradé en certains endroits (bruit des avions...)

« On vit dans une région qui est complètement sinistrée par le bruit et vous voulez encore nous en rajouter! »

Jean-François Michel, président du CIRENA, à Conflans-Sainte-Honorine, 23 mai

- un refus de voir remise en cause une qualité de vie chèrement acquise en d'autres endroits

« J'habitais précédemment Villeneuve-la-Garenne, et j'ai trouvé un village bien agréable, avec des arbres autour, la campagne. »

Une habitante d'Herblay, à Herblay, le 12 avril

Dans tous les cas, une dégradation de la qualité de vie, même avec un respect des normes, est jugée inacceptable.

« On oublie que, dans certaines régions de Conflans-Sainte-Honorine ou d'Herblay [...], en dehors des pics que l'on subit sur les nuisances aériennes, on arrive quand même encore à vivre avec des niveaux sonores de 40 à 30 DBA, selon le jour ou la nuit.

Vous nous amenez une étude qui nous dit que l'on sera tranquille avec 60 dB(A). Je n'admets pas cela, Monsieur. Il ne faut pas tirer les choses vers le bas, il faut les tirer vers le haut. On doit avoir 40 dB(A) pour tout le monde. »

Un habitant d'Herblay, à Maurecourt, le 28 mars

« Là, on voit le plan des hauts de Neuville [...]. Tout cela est effectivement pavillonnaire, ce sont des gens qui habitent, qui sont venus ici, qui ont acheté du calme, je peux le dire car les terrains ne sont pas donnés à Neuville, aujourd'hui, dans la bande des 350 m, selon la simulation de la direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF), 59 dB et aujourd'hui vous avez 50 le jour et 42 la nuit. Il est évident que l'on n'est pas prêt de laisser passer cela. »

Wilfrid Deleplace, Comité COMITIX, à Neuville-sur-Oise, le 4 mai

3. Quelles implications pour le projet?

3.1. Un consensus pour faire appel au principe de précaution

Le débat sur les nuisances et risques sanitaires engendrés par le projet a révélé un consensus pour faire appel au principe de précaution.

C'est vis-à-vis des risques sanitaires liés à la pollution de l'air que ce principe a été le plus évoqué, du fait de l'absence de moyens de protection existants, et souvent en association avec des catastrophes sanitaires majeures récentes (sang contaminé, amiante...).

« De la même façon qu'on ne construirait pas aujourd'hui un bâtiment isolé avec de l'amiante ou qu'il ne nous viendrait pas à l'esprit de pratiquer une transfusion avec du sang non préalablement chauffé, nous savons aujourd'hui que construire une autoroute en zone urbanisée est contraire à toute éthique et que le principe de précaution doit être appliqué. »

Un habitant de l'île de Migneaux, à Poissy, le 2 mai

Mais le principe de précaution a aussi été évoqué vis-à-vis des enfants, tant pour la pollution de l'air que pour le bruit :

- pour la pollution de l'air :

« Nous demandons l'application du principe de précaution afin que cette problématique de santé publique soit prise en compte de façon prioritaire et qu'une politique de prévention primaire importante soit développée. »

Docteur Philippe Vial (Cahier d'experts n°1)

- pour le bruit :

« Quelle société pourrait prétendre que l'investissement sur les générations futures sur la qualité de leur apprentissage et leur développement intellectuel passerait au second plan par rapport à l'importance de l'activité économique ? »

Yorghos Remvikos, Les Amis du Vexin français, à Conflans-Sainte-Honorine, 23 mai

3.2. Protéger les populations, mais comment ?

« Je parle des morts potentiels, de la morbidité que va entraîner la proximité d'un trafic routier avec des habitations. C'est le nœud du problème [...]. Ce problème doit être au coeur de notre combat, c'est absolument vital. »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Conflans-Sainte-Honorine, le 27 avril

« La première règle à respecter doit être la protection de la santé des gens. »

Un couple d'Andrésy (question n°301 du site Internet)

Si un consensus existe pour protéger les populations, l'argument sanitaire a toutefois été mobilisé dans des directions très différentes, pour refuser, conforter ou améliorer le projet d'autoroute. Enfin, la protection des populations apparaît pour beaucoup comme une question indissociable d'une analyse fine et d'une attribution juste et équitable des moyens de protection envisagés.

3.2.1. Trois mobilisations différentes de l'argument sanitaire

Le caractère avéré des effets nocifs du bruit et de la pollution de l'air pour la santé, mais également partiel ou relatif des moyens de protection existants, surtout en matière de pollution de l'air, induit finalement trois mobilisations différentes de l'argumentaire sanitaire vis-à-vis du projet, selon les pondérations propres à chacun et selon que l'accent soit mis sur les populations susceptibles d'être impactées par l'autoroute ou sur celles subissant déjà des nuisances.

> Un argument pour *refuser tout ou partie du projet d'autoroute*

« *Pas d'autoroutes en zone urbanisée.* » Slogan du CoPRA184 (Cahier d'acteurs n°16-17-18)

L'argument sanitaire a été employé par plusieurs acteurs pour refuser le projet d'autoroute dans sa globalité ou bien les tracés initialement proposés par le maître d'ouvrage dans le fuseau sud-est ; dans ce second cas cependant, l'opportunité du bouclage de la Francilienne n'est pas remise en cause.

> Un argument pour conforter le projet d'autoroute

« *Plus les nuisances sont fortes, plus il y a de raison de les transférer sur des infrastructures nouvelles en réalisant des protections adéquates. Non pas pour mettre ces nuisances ailleurs, ce qui serait inconvenant pour tout le monde, mais simplement pour les mettre dans les endroits où l'on peut mieux traiter les conséquences.* »

Jean-Claude Roude, comité PROFILE, à Conflans-Sainte-Honorine, le 23 mai

Pour l'association PROFILE, par exemple, de nombreux riverains subissent aujourd'hui les nuisances dues à un fort trafic sur des voies inadaptées (RN184, RD30 et RD153, RD154). Elle reconnaît qu'« *une nouvelle infrastructure ne supprime pas toutes les nuisances* », mais fait valoir qu'« *une conception ad hoc des projets permet d'en diminuer très fortement les impacts* » (Cahier d'acteurs n° 4).

> Un argument pour améliorer substantiellement le projet d'autoroute

L'argument sanitaire peut enfin être employé :

- pour rechercher éventuellement un nouveau tracé dans le fuseau sud-est « *dans le respect absolu des populations* » : c'est la position de la Communauté de communes des deux rives de la Seine (Cahier d'acteurs n° 19).
- pour se donner dans tous les cas les moyens de protéger au maximum les personnes

« *Invisible, inaudible, inodore.* »

Slogan du CoPRA184

« *Ne faites pas du mégotage, tant pis si cela coûte cher. Il fallait le faire il y a 20 ans, il n'y avait pas d'urbanisation. Maintenant, il y a de l'urbanisation. Ou faites cela, et faites-le bien, c'est-à-dire que vous enterrez tout et vous empêchez toutes les nuisances, ou alors vous faites ailleurs.* »

Un habitant d'Achères, à Carrières-sous-Poissy, le 13 avril

3.2.2 La protection des populations :
une question indissociable d'une analyse fine
et d'une attribution juste et équitable
des moyens de protection

> La nécessité d'une analyse fine des moyens de protection envisagés

Se prononcer en connaissance de cause sur un tracé du point de vue de la protection des populations suppose de savoir les moyens de protection envisagés, y compris leurs améliorations.

« *Des gens ont très logiquement de très fortes inquiétudes. En prenant le tracé bleu à Herblay, il y a des maisons partout à proximité et cela passe en tranchée ouverte. C'est insupportable pour les riverains. Si d'autres solutions sont apportées demain, par exemple le passage en tranchée sans détruire la plaine de Pierrelaye, ni celle de Herblay, et si l'on pouvait passer en sous fluvial à Conflans-Sainte-Honorine, en débouchant de l'autre côté sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye : quel serait le problème ? [...] Ce sont des éléments très importants au niveau du débat si l'on veut prendre une décision, car les réactions des uns et des autres ne sont pas du tout les mêmes.* »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Eragny-sur-Oise, le 5 avril

> La nécessité d'un sentiment de justice et d'équité dans l'attribution des moyens de protection

Le public – qu'il s'agisse d'élus, d'associations ou de riverains – a très largement manifesté tout au long du débat son incompréhension et son indignation vis-à-vis d'un projet de réalisation d'un tunnel de 6,5 km sous la forêt de Saint-Germain-en-Laye (tracé bleu), alors qu'il n'existe aucun équivalent dans des zones plus urbanisées. Les explications du maître d'ouvrage sur la nécessité de protéger la forêt n'ont pas convaincu un public d'abord mu par **un sentiment d'injustice**. « *Et nous ?* » a été le plus souvent la réponse du public.

« *Pour quelle raison un tunnel pour protéger les arbres, quand chez nous les habitants ne bénéficieraient pas des mêmes protections ?* »

Pierre Cardo, député-maire de Chanteloup-les-Vignes, à Pontoise, le 8 mars

« *Des protections à deux vitesses [...] :*

– *Protection totale pour les arbres et les habitants de la forêt de Saint-Germain-en-Laye (6,5 km de tunnel sous la forêt).*

– *Aucune protection ou protection minimaliste pour les habitants d'Herblay (350 m de semi-couverture sur le tracé rouge, 800 m pour le tracé bleu qui servent uniquement à monter sur le plateau !).*

« *D'après le maître d'ouvrage, la santé des Herblaysiens a moins d'importance que les arbres de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.* »

Nadine Porchez, porte-parole du regroupement des associations d'Herblay à Herblay, le 12 avril

« *Pourquoi ne parle-t-on jamais pour Éragny d'une tunnelisation, le seul endroit évoqué pour une telle solution est la forêt de Saint-Germain-en-Laye sur trois kilomètres, les sangliers, les biches, les lapins, les renards ainsi que les chasseurs des Yvelines sont-ils plus importants que les habitants du Val d'Oise, et en particulier les Eragniens ?* »

Roland Gros, premier adjoint au maire d'Éragny-sur-Oise, à Éragny-sur-Oise, le 5 avril

« *Des arbres ou des personnes : qui a le plus d'importance ?* »

Une habitante de Poissy (question n° 189 du site Internet)

Un sentiment d'inéquité s'est aussi manifesté à plusieurs reprises lorsque des protections contiguës de niveaux différents ont été prévues par le maître d'ouvrage, le public ne comprenant pas ou n'admettant pas la logique technique sous-jacente au choix effectué.

« *Andrésiens et sous-Andrésiens ?*

Tracé rouge : une partie des Andrésiens « bénéficieront » d'une zone couverte, l'autre partie, à partir de la voie ferrée, n'auront qu'un système de merlons plus la concentration de pollution à la sortie du tunnel .»

Un habitant d'Andrézy (question n° 460 du site Internet)

Le débat sur les contraintes environnementales

1. L'eau

La contrainte « eau » dans un projet d'infrastructure routière revêt trois aspects principaux :

- > préserver la ressource en eau potable
- > ne pas aggraver les risques d'inondation
- > ne pas dégrader les écosystèmes aquatiques, voire reconquérir certains d'entre eux

Ce sont les deux premiers aspects qui ont le plus fait l'objet de débat, le troisième se retrouvant globalisé dans la question de la préservation des paysages et des milieux naturels.

1.1. La contrainte «eau potable»

La carte ci-dessous montre que tous les tracés sont concernés par la proximité de zones de captage d'eau potable, mais que trois zones sont plus sensibles parce que les tracés traversent des périmètres de protection rapprochés (PPR) :

- > Poissy-île de Migneaux (tracé rouge + tracé vert – S1)
- > Achères-Montsouris (tracé bleu – S2)
- > Meulan (tracé violet).

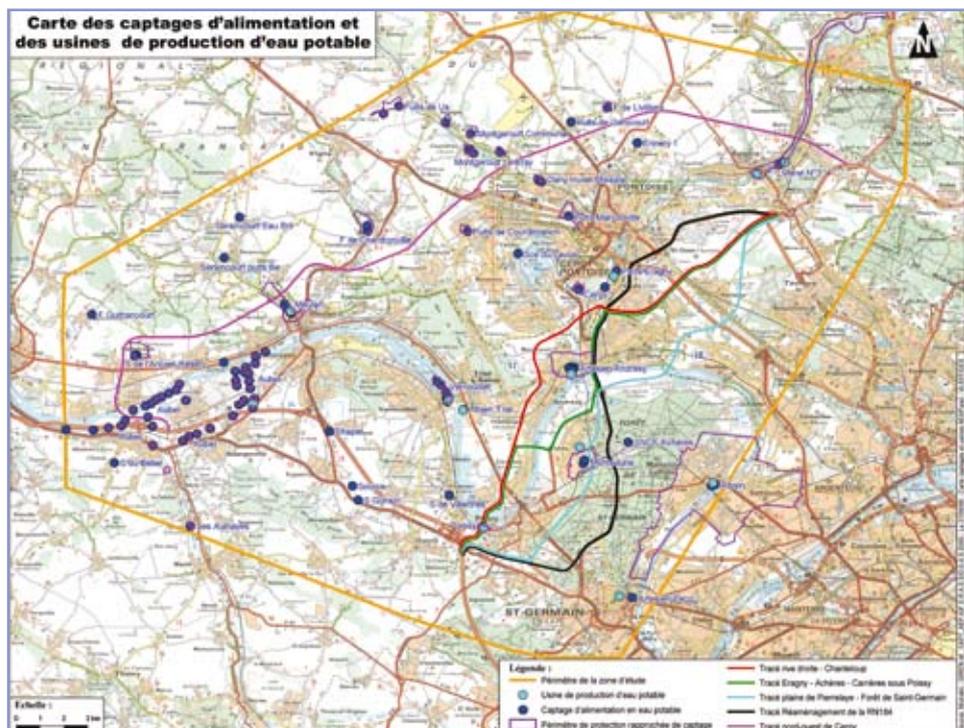
Pour le maître d'ouvrage, les options possibles pour protéger des forages peu ou moyennement profonds – sachant que les forages dans la nappe de l'Albien (plus de 500 mètres) sont protégés par leur profondeur – sont les suivantes :

- > sur le tracé, il est possible :
 - de préserver les forages existants, en passant plus en profondeur dans une couche imperméable (tunnel) ou bien en aérien (viaduc),
 - de déplacer les forages, mais cette solution est compliquée à mettre en œuvre, parce qu'elle implique une procédure longue (études techniques poussées, nombreux avis), qu'elle est coûteuse (compensations financières) et qu'elle peut induire un risque de baisse de productivité des forages,
- > le tracé peut par ailleurs être déplacé.

Au cours du débat, deux zones ont plus particulièrement fait l'objet de préoccupations :

- > le champ captant de Poissy-île de Migneaux
- > le champ captant d'Achères.

Tous les tracés sont concernés par la proximité avec des zones de captages d'eau potable



1.1.1. Le refus du viaduc couvert envisagé par le maître d'ouvrage pour protéger le champ captant de Poissy-île de Migneaux (tracé rouge + tracé vert-S1)

Pour préserver les deux forages moyennement profonds (120 m) de ce champ captant, qui assure 10 % de l'alimentation en eau potable de Poissy et de Carrières-sous-Poissy, le maître d'ouvrage a fait le choix, *en l'état actuel des études techniques*, de proposer un passage en viaduc couvert au-dessus de l'île de Migneaux, dans le tronçon S1 du tracé rouge-vert.

Cette solution technique n'est toutefois pas du tout acceptée par les habitants de l'île de Migneaux : le SPIM tout comme le CoPRA184 ont ainsi insisté, dès la réunion d'ouverture et à multiples reprises, sur « le saccage » du site qu'engendrerait cet aménagement, invoquant à la fois la dégradation d'un paysage exceptionnel à forte valeur patrimoniale, des risques sanitaires dus à la pollution de l'air et la destruction de milieux naturels rares.

1.1.2. Des craintes de la SEFO pour l'exploitation du champ captant d'Achères (tracé bleu – S2)

La Société des eaux de fin d'Oise (SEFO), délégataire du service public de l'eau potable pour les communes situées au confluent de la Seine et de l'Oise (Achères, Andrézy, Chanteloup-les-Vignes, Conflans-Sainte-Honorine, Maurecourt et Neuville-sur-Oise), s'inquiète des conséquences d'un passage en section enterrée du tracé bleu (tronçon S2) à proximité sur ses puits du captage d'eau de Montsouris, situés au nord de la forêt de Saint-Germain-en-Laye (*Question n°817 du site internet*) : la SEFO redoute ainsi non seulement la perte de deux de ces ouvrages (les puits IV et V), mais aussi une baisse de productivité des autres puits, à la suite d'une modification possible du fonctionnement de la nappe phréatique.

Le maître d'ouvrage a reconnu qu'une baisse de productivité des forages dans cette zone constitue un risque possible – une infrastructure souterraine peut en effet créer un masque, obstacle à l'écoulement de l'eau – et a indiqué que deux possibilités pouvaient être envisagées pour faire face à ce risque :

- > passer plus en profondeur (en tunnel) dans une couche imperméable, ce qui exclut toutefois un aménagement en tranchée couverte sur cette portion de tracé,
- > ou bien, en cas d'impossibilité de cette solution, déplacer les ouvrages de production d'eau potable concernés plus à l'est, en prenant en charge les coûts afférents (la SEFO indique que l'ordre de grandeur de la reconstitution de son patrimoine de production se montrait à 10-15 millions €, en tenant compte des infrastructures de traitement, transport et raccordement aux réseaux existants).

Dans un courrier en date du 3 juillet adressé à la CPDP, le directeur de la branche eau de la SEFO s'interroge néanmoins sur la faisabilité d'un passage en profondeur de l'autoroute dans cette zone, compte tenu du caractère fortement ondulé que semble présenter la couche argileuse susceptible d'accueillir un tunnel à cet endroit.

1.2. La contrainte « inondation » : la question centrale de la compatibilité du tracé vert avec le Plan global d'aménagement de la plaine d'Achères

C'est pour le tracé vert dans sa traversée de la commune d'Achères (tronçon C3) que la contrainte « inondation » a le plus soulevé d'objections.

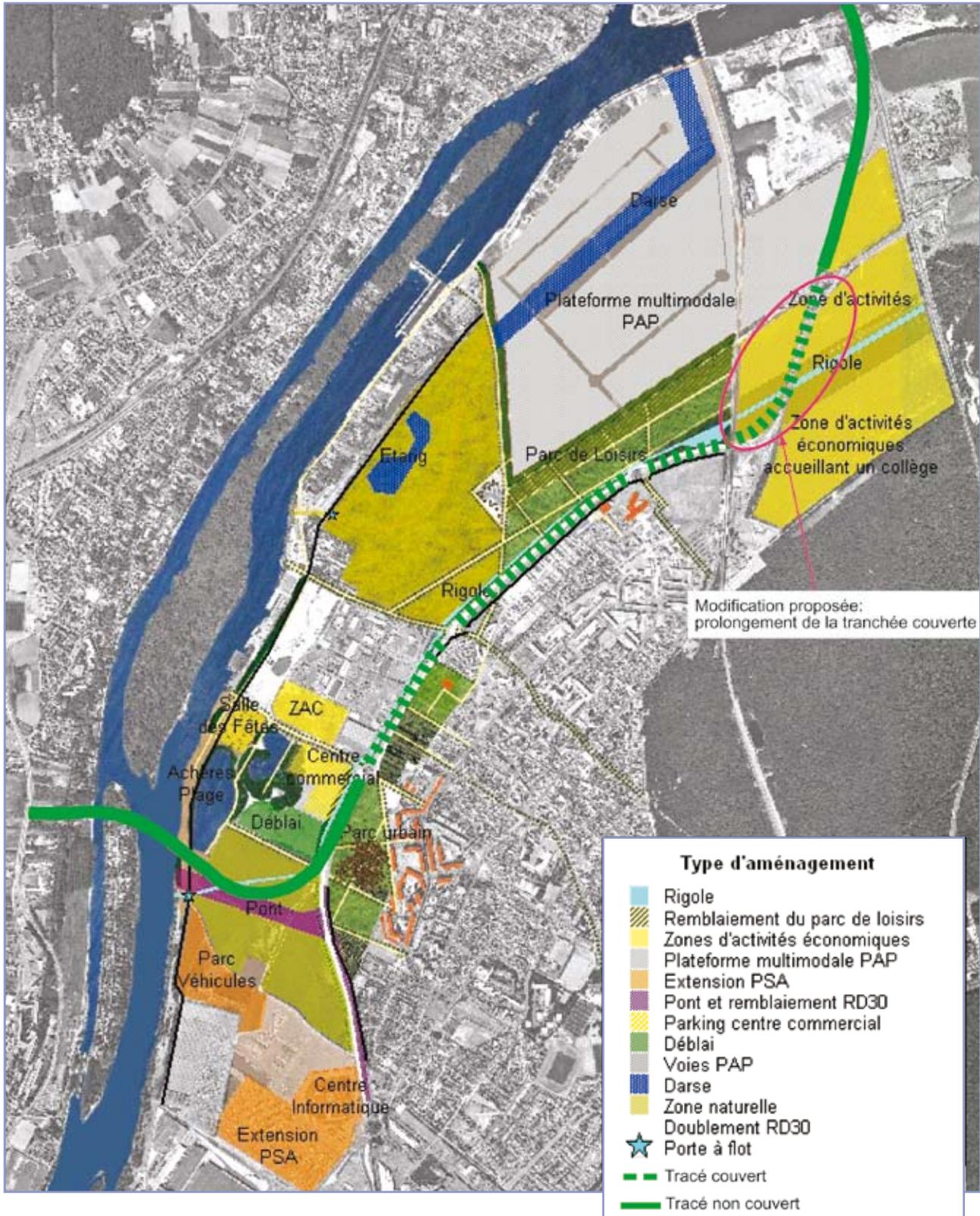
En effet, une partie du territoire concerné par le projet est couvert par un Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), qui a commencé à être soumis à enquête publique au cours du débat. L'objectif d'un tel document est de prévenir l'exposition des personnes et des biens aux risques d'inondation ; à cet effet sont définies des zones de risques graduels et des mesures de constructibilité adaptées. Un PPRI n'interdit pas en tant que telle la réalisation d'une infrastructure routière, mais introduit pour celle-ci des contraintes à respecter (par exemple,

> Le débat sur les contraintes environnementales

limiter les points d'appui en lit mineur pour un pont), qui ont été prises en compte par le maître d'ouvrage.

Un cas particulier est cependant constitué par les zones de développement économique et urbain à fort enjeu où les risques d'inondation interdisent en principe la construction. Celles-ci peuvent alors faire l'objet d'un Plan global d'aménagement (PGA), dont le principe est de compenser tout nouveau projet de construction, qui nécessite une zone de remblai, par une zone de déblai permettant l'écoulement de l'eau (il s'agit donc d'équilibrer des + et des -). Tel est le cas de la plaine d'Achères (voir ci-dessous), où un PGA est en cours d'achèvement.

Le Plan global d'aménagement de la ville d'Achères



Dès la réunion de proximité concernant sa commune (le 23 mars), le maire d'Achères a exprimé ses craintes que le projet d'autoroute (tracé vert-C3) ne concurrence les projets de construction déjà prévus sur ce territoire (zones d'activité de la ville, plateforme multimodale du Port autonome de Paris, pont départemental reliant Achères à la boucle de Chanteloup...) et ne remette en cause le PGA difficilement élaboré. En effet, même si l'autoroute est prévue en tranchée couverte, les trémies d'entrées et de sorties devraient se trouver dans tous les cas hors d'eau afin que l'infrastructure ne risque pas d'être inondée.

« Sincèrement, cela fait trois ans que je suis dans le PGA. C'est une usine à gaz où l'on arrive à des équilibres avec des chiffres de déblais/remblais. Aujourd'hui, vous dites simplement que l'on trouvera les déblais pour les entrées et sorties d'autoroute. D'où sortez-vous cela ? Je n'ai jamais vu dans les réunions, y compris très techniques, qui ont eu lieu à Achères, prendre en compte des hypothèses d'entrée et de sortie de souterrain d'autoroute dans le cadre du Plan global que l'on nous impose [...]. Si l'on y met une autoroute en souterrain, avec des entrées et des sorties qui nécessiteront forcément des ouvrages avec des remblais, qu'est-ce qui vous permet aujourd'hui de dire que l'on trouvera les déblais ? Si l'on trouve les déblais, ce sera au détriment de quoi ? Cela voudrait dire qu'il y a autre chose que l'on ne pourra pas faire ». *Alain Outreman, maire d'Achères*

Pour ne pas utiliser de nouveaux volumes en remblai sur le territoire du PGA, le maître d'ouvrage a alors proposé, lors de la réunion thématique de Conflans-Sainte-Honorine du 23 mai consacrée notamment à la question de l'eau :

- > de décaler l'extrémité nord de la tranchée couverte plus au nord, en zone non inondable,
- > de réaliser sur piles le pont reliant Achères à la boucle de Chanteloup-les-Vignes.

Les objections du maire d'Achères formulées à cette occasion restent toutefois :

- > que l'extrémité sud de la tranchée couverte se trouverait à proximité d'une cité HLM d'environ 1 500 logements (soit 3 000 à 4 000 personnes) :

« La déclivité pour prendre le pont générera des accélérations qui se traduiront par du bruit, de la pollution. Il y aura des sorties de gaz tous les 400 m, qui pourront être récupérées par les cités, qui sont déjà frappées des odeurs et des pollutions, notamment de PSA qui se trouve à proximité ».

Alain Outreman, maire d'Achères

- > que le tracé vert compromettrait en outre l'aménagement d'espaces récréatifs et de loisirs entre la ville et le fleuve, envisagé dans le cadre d'un Schéma de cohésion sociale.

« Nous imaginons aujourd'hui de relier la ville à la Seine, de reconquérir sa plaine, d'aller de la forêt vers la Seine, et en particulier de ces cités qui sont en bord de la RD30 jusqu'à la Seine : c'est notre projet. Déjà, la RD30 est aujourd'hui un obstacle qui est encore franchissable, car il s'agit d'une départementale à deux voies, sur laquelle nous avons aussi imaginé des solutions de franchissement pour aller de l'autre côté [...]. Après avoir été terre d'épandage, nous voulons être terre de compensation, en créant de vastes espaces de détente et de loisirs, des parcs urbains [...]. Nous sommes aussi dans le cadre de l'Agence de renouvellement urbain (ANRU) et nous élaborons un Schéma de cohésion sociale ayant comme grand principe le désenclavement de nos cités HLM [...]. Aujourd'hui, nous ne rêvons pas d'une autoroute enterrée, mais plutôt d'une RD30 en partie enterrée, permettant un cheminement piétonnier en liaison douce du bas des cités HLM vers la plaine d'Achères et vers la Seine [...]. C'était la commande de notre sous-préfet à la Ville d'avoir un projet musclé de Schéma de cohésion sociale dans le cadre de l'ANRU. Voilà quel est notre projet sur Achères et ce qu'empêcherait aujourd'hui le tracé C3 sur la ville d'Achères. »

Alain Outreman, maire d'Achères

Ces nouvelles objections montrent que si la crainte d'une remise en cause du PGA a été l'argument technique principal exprimé par le maire d'Achères pour refuser le passage du tracé vert sur sa commune, c'est toutefois avant tout l'aspiration d'une ville à enfin pouvoir maîtriser son

avenir après avoir subi pendant longtemps la contrainte de n'être qu'un territoire d'épandage qui est en jeu, comme Alain Outreman l'a affirmé avec force dès la réunion de proximité dans sa commune, le 23 mars.

« Achères a vécu plus d'un siècle d'épandage, qui a fait qu'elle a été privée de plus de deux tiers de son territoire [...]. Cela a terni son image [...]. Aujourd'hui, cela fait partie de notre histoire [...]. Nous sommes dans une phase de rétrocession avec la Ville de Paris de ses terres [...]. (Celles-ci) vont permettre peut-être enfin à Achères de retrouver des espaces dont elle a été longtemps privée, entre la RD30 et la Seine, et aux Achérois de récupérer leur plaine, de récupérer l'accès au fleuve. D'ailleurs, tous nos projets aujourd'hui vont vers la création de nouvelles liaisons vers la Seine qui, évidemment, s'il y avait une autoroute au milieu, seraient complètement contrariés et iraient à l'opposé de ce que nous souhaitons. Je crois pouvoir dire qu'aujourd'hui Achères a le droit de pouvoir récupérer ses espaces, de les maîtriser, d'en faire ses projets pour ses habitants et même pour les riverains, sans être spoliée par un tracé d'autoroute. Après l'épandage, après le PPRI, nous aurions l'autoroute ! Non, trop, c'est trop ! Qu'on nous laisse un peu vivre avec nos projets vers la Seine pour nos populations ».

Alain Outreman, maire d'Achères

2. Les milieux naturels et les paysages

Tout au long du débat, la CPDP a pu noter une forte implication des élus et de la population dans la préservation des sites et de la qualité du cadre de vie actuel et futur.

« Nous devons protéger notre patrimoine et les paysages qui en font partie. Aujourd'hui nous avons conscience qu'un paysage est une valeur qui appartient à une ville autant qu'un monument, qu'une rue ou que ses équipements. »

Patrick Barbe, maire d'Herblay

« Nous sommes tous comptables de la protection des sites autant que des personnes. C'est un enjeu actuel et global en terme de patrimoine paysager, écologique, architectural, historique ou artisanal. »

Jean-Louis Tancermann, SPIM

2.1. La présentation de l'étude

2.1.1. Deux bureaux d'études ont réalisé les études pour le maître d'ouvrage

L'étude milieux naturels et paysages a été réalisée, pour le compte du maître d'ouvrage, par deux bureaux d'études : le bureau d'études Ecosphère pour les effets sur la faune, la flore et l'habitat naturel et le bureau d'études Sevin et Beuze pour les sensibilités paysagères.

> Le bureau d'études Ecosphère, au-delà de la description des zones, a déterminé des niveaux de valeurs écologiques liés à la reconnaissance scientifique (zone d'inventaire), à la reconnaissance de la société (espace protégé) et à des prospections sur le terrain.

> Le bureau d'études Sevin et Beuze s'est attaché à déterminer des niveaux de sensibilité paysagère selon le mode d'occupation des sols.

L'objectif a été de voir lors du passage d'une infrastructure telle que celle envisagée comment l'insérer et réduire ou compenser un certain nombre de problématiques. Cela a conduit les bureaux d'études à préconiser, selon les sites, diverses mesures expliquées dans les annexes.

2.1.2. Des préconisations pas toujours suivies

L'ensemble de ces préconisations (franchissement de la Seine à Poissy, Herblay, passage dans la forêt de Saint-Germain sous la RN184) n'a pas toujours été repris et suivi par le maître d'ouvrage dans son document final. Cette incohérence a été soulevée par plusieurs associations et citoyens participant au débat, inquiets de la faible pondération du volet milieux naturels et paysages dans les conclusions du dossier.

Le maître d'ouvrage a confirmé et s'en est expliqué : « Ce critère est, bien sûr, à prendre en compte mais ce n'est pas le seul. Il y a d'autres enjeux environnementaux, comme l'eau, le bruit et l'air, mais également d'autres critères tels que les trafics absorbés par le projet, les gains de temps qu'il procure, sa plus ou moins grande efficacité dans le délestage des routes locales.

« Si, à l'issue du débat, un tracé est retenu par le ministre, des études plus fines permettront d'identifier les mesures compensatoires à mettre en oeuvre pour assurer du mieux possible la protection et le maintien des milieux naturels et paysagers. »

2.1.3. L'apport du débat : La découverte de la valeur patrimoniale et l'attachement des populations à celle-ci

- « Une représentante du SPIM :

Comment avez-vous calculé et intégré le coût de destruction d'un site ?

- Eric Debarle :

S'agissant des sites et de l'intégration paysagère, c'est bien parce que ce style de critère ne peut pas être transformé en chiffre que les décideurs nationaux ont créé ce système de débat public.

C'est bien à l'occasion de ces séances que nous pouvons mesurer le poids de ces critères, l'attachement des gens à certains patrimoines et même nous faire découvrir un certain nombre de choses. Je me souviens qu'à Herblay, nous avions connaissance des carrières mais nous ne connaissions pas l'attachement de la population à ces carrières car nous n'en connaissions pas la qualité et l'architecture. »

Le maître d'ouvrage a confirmé vouloir « épargner » ce site, parce que cela était techniquement faisable, en déplaçant le tracé concerné.



Les carrières d'Herblay : une des richesses patrimoniales mise en valeur par le débat public

2.2. Quelques généralités sur la zone d'étude

2.2.1. 90% du territoire est classé en espace sensible paysager

« Dans l'ensemble de la zone d'étude la géographie du site est exceptionnelle. Il faut insérer l'ouvrage en respectant les éléments nés de la géographie. »

Bureau d'études Sevin et Beuze, réunion thématique du 6 juin

« Les études sur le paysage montre bien que nous sommes dans un secteur véritablement beau. Si plus de 90% du territoire a été classé en espaces très sensibles ou sensibles, ce n'est pas pour rien. A un moment donné, l'Etat a considéré qu'il était opportun de réaliser une infrastructure routière dans ce secteur géographique. Où et comment faire passer cette route ? Comme nous avons partout des paysages sensibles, il faut voir comment on peut arriver à le faire du mieux possible »

Eric Debarle

2.2.2. Comment appréhender la notion de paysage

L'expert Michel Viollet, paysagiste DPLG, professeur à l'Ecole nationale du paysage de Versailles, explicite ainsi comment faire du mieux possible :

1. Il ne faut pas se focaliser sur un paysage figé et qui ne peut pas changer.
2. La formation des paysages est une succession de mécanisme et de processus qui conduit aux paysages actuels. Ces paysages ne cessent d'évoluer en fonction des utilisations, des pratiques et des usages.
3. Par ailleurs le paysage est quelque chose sur lequel nos regards eux-mêmes changent.
4. A partir du moment où la décision est prise de faire passer une infrastructure dans un territoire, il est important de se poser la question des relations que peut avoir cette infrastructure avec les paysages traversés.

Les Impressionnistes et le débat

« Ces sites sont exceptionnels au niveau historique et de nombreux grands peintres impressionnistes les ont immortalisés. »
Un habitant d'Herblay

« Vous citez toujours les impressionnistes, mais au moment où il peignaient ces paysages, ils peignaient aussi les gares parisiennes. »

Bureau d'études Sevin et Beuze

« Il ne s'agit pas de revenir à la situation aux alentours de 1880. »
Eric Debarle

2.3. Les quatre types de territoires de la zone d'étude

L'impact de l'infrastructure, les contraintes et points sensibles ne sont pas les mêmes selon le type de territoire.

2.3.1. Le Parc naturel régional du Vexin français (PNR)

Le point sensible que constitue le passage de l'infrastructure autoroutière au sein du PNR du Vexin français a été abordé seulement dans une première partie du débat et a suscité alors de vives réactions tant de la part des élus que des associations ou riverains.

Côté maître d'ouvrage, on a affirmé :

« Le fait qu'il traverse effectivement le Parc naturel régional du Vexin français nous a conduit à faire plusieurs propositions d'aménagement pour son insertion. Il est principalement situé en dessous du terrain naturel pour limiter son impact sur quatre paysages et il franchit l'Oise près d'Auvers en tunnel pour respecter la zone de protection du périmètre architectural, urbanistique et paysager. »

Réponse à une question posée sur le site

Les représentants du PNR ont pour leur part déclaré qu'ils n'étaient pas opposés à tout aménagement routier mais que le tracé de l'A104 ne figure pas dans la Charte du parc approuvée en 1995. Il est incompatible avec l'avant projet de charte élaboré depuis deux ans.

Lors de la réunion de proximité de Gargenville le maître d'ouvrage a précisé : « Si le tracé était retenu, il faudrait que dans le cadre de cette révision (de la charte), il y ait par la suite une procédure coté Etat pour déclasser un morceau du Parc ».

Mais il a également déclaré que ce tracé n'était pas mis en avant par l'Etat et qu'après un mois de débat il n'y avait pas suffisamment d'arguments pour proposer un changement de position à l'Etat.

Quasiment écartée, la traversée du PNR du Vexin français n'a plus fait l'objet de débat en ce qui concerne la thématique « milieux naturels et paysages ».

2.3.2. Les vallées, les étangs, les îles

« Ce sont des espaces très sensibles et pour l'instant peu protégés », explique le bureau d'études Sevin et Beuze.

Les sites concernés sont :

> **les bords de l'Oise à Neuville**

> **les bords de Seine à :**

- Conflans,
- Herblay : l'île aux Oiseaux, une île non urbanisée et classée en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1
- Achères : l'île de la Dérivation, l'île d'En-bas et le quai de l'Ecluse, ce dernier étant classé en zone de protection du patrimoine architectural urbain paysager (ZPPAUP) sur la commune d'Andrésey
- Poissy : l'étang de la Galiotte et l'île de Migneaux.

Les points sensibles liés à l'impact du passage de l'infrastructure sont :

> **Les zones humides** dont la biodiversité risque d'être modifiée par la pollution.

M. Garrec, directeur du Laboratoire de pollution de l'atmosphère, à l'INRA de Nancy, sollicité comme expert par la CPDP, explique : « Au niveau du NO₂, sur la végétation naturelle, on commence à avoir un impact de cette forte émission. C'est de l'azote biodisponible directement utilisable par les végétaux... On voit donc des modifications de la végétation au sol vers les plantes qui savent profiter de l'azote au détriment des autres. La conséquence de tout cela est que l'on a réellement des modifications de la biodiversité. »

Les points soulevés par la réglementation

Le classement en ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique)

L'inventaire ZNIEFF est un outil de connaissance. Il n'a donc pas, en lui-même, de valeur juridique directe. Il est destiné à éclairer des décisions émanant de personnalités juridiques diverses. Il ne se substitue pas aux études d'impact (décret 77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour application de l'article 2 de la loi 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature) ou aux expertises.

Au contraire, il indique la présence d'un enjeu important qui requiert donc une attention et des études plus approfondies. Il ne doit pas non plus être interprété a contrario comme l'in-

dication qu'en dehors des ZNIEFF, il n'existe aucun enjeu de protection de la nature. (réponse du maître d'ouvrage à une question posée sur le site)

Les ZPPAUP (Zone de protection du patrimoine architectural urbain paysager)

Le classement de ces zones a pour conséquences des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage. Cette zone constitue une servitude d'utilité publique (voir les annexes du dossier du maître d'ouvrage). L'infrastructure prévue étant proche de cette zone, les citoyens s'interrogent :

« *Quand on sait les règles draconiennes et justifiées, par exemple sur les détails des façades de maisons que suppose ce type de classement, n'y a-t-il pas une incohérence évidente à tolérer à la lisière d'une telle zone une infrastructure qui défigurerait autant ?* »

En matière de pollution de proximité, M. Garrec précise également que les particules, les poussières et les métaux lourds posent essentiellement le problème de contamination des chaînes alimentaires, ce qui revient à poser le problème des jardins familiaux à proximité des autoroutes.

> Le rôle social important joué par la nature

L'ensemble des sites au bord de l'Oise et de la Seine ainsi que les îles et étangs qui sont accrochés à ces cours d'eau sont ou deviennent des lieux de détente de promenade et de loisirs :

« *De plus en plus, on porte de l'intérêt à ces zones où les chemins de halage ont souvent été reconstitués, sur lesquels on vient se promener.* »
Bureau d'études Sevin et Beuze

« *Les week-end sont nos heures de pointe, les bords de Seine sont envahis par les vélos, les poussettes et les familles, les pêcheurs, les jardiniers, les peintres et les touristes, curieux de se promener au bord de l'eau et de voir passer les bateaux et les canoës.* »

Une représentante du SPIM



Les bords de Seine sont les lieux privilégiés des promeneurs, des pêcheurs et des sportifs jeunes et moins jeunes en quête de rêves...

D'où un désaccord exprimé par les élus, associations et les riverains en raison de :

- projets communaux jugés difficilement compatibles

« *Le schéma directeur de valorisation des berges de l'Oise établi par la Communauté d'agglomération prévoit le réaménagement de l'ancienne pépinière situé au droit du pont sur l'Oise en espace récréatif (avec des salons de verdure) et sportif (parcours santé).* »

Le représentant du CoPRA184, à Neuville-sur-Oise

- l'incohérence avec certaines orientations du Conseil général des Yvelines

« *...Je vais également signaler la convention signée en juillet 2004 entre Voies navigables de France, le Port autonome de Paris et le Conseil général des Yvelines pour la mise en valeur de la Seine et de sa vallée.* »

Une représentante du SPIM

- la volonté de préserver les sites et la qualité de vie qui y est attachée, le passage de l'autoroute étant perçu comme un « saccage »

« *On remplace des espaces d'oxygénation et de promenade par une source de pollution importante.* »
Les associations d'Herblay unies contre l'autoroute

« *Le mot île fait rêver et on a tous besoin de rêves.* »

Un habitant de l'île de Migneaux

> Les franchissements : un impact paysager fort, mais un ouvrage d'art possible à insérer ?

Un impact paysager fort :

« On a placé les franchissements comme des choses qui en termes de paysage avaient le plus d'impacts. Il est évident qu'un franchissement est mieux que deux ou trois dans le paysage. »
Bureau d'études Sevin et Beuze

Sur l'ensemble des franchissements le cabinet d'étude du maître d'ouvrage s'accorde à dire qu'il faut avant tout préserver la continuité du paysage et retrouver des emprises le long des rives permettant aux usages et paysages de se déployer.

Plaidoyer pour un ouvrage d'art

Pour Michel Viollet, paysagiste précédemment cité :

« Il me paraît essentiel de regarder d'une façon beaucoup plus précise, comment ces ouvrages, en fonction de leur hauteur, de leur largeur, de leur longueur peuvent être des éléments qui préservent les paysages perçus au niveau du sol. »

Le maître d'ouvrage confirme que les critères d'esthétique et d'insertion dans le paysage sont désormais systématiquement pris en compte ce qui n'était pas le cas auparavant comme par exemple « l'actuel pont de Conflans reproduit à de multiples exemplaires. »

Le bureau d'études Sevin et Beuze poursuit la réflexion au-delà :

« La mise en place d'une telle infrastructure permet de recomposer à certains moments des territoires qui ont subi des agressions sur des ouvrages précédents. »

Quelque soit l'ouvrage l'impact est hautement dévastateur répondent les riverains : « Si les ponts deviennent en effet votre œuvre d'art comment vous justifiez la destruction de tout l'art qui se fait en dessous de ce pont ? »

Une habitante de l'île de Migneaux

« ... Que restera-t-il de la sérénité visuelle de la Boucle de Seine à Poissy, du paysage fluvial 100% naturel, très rare en Ile-de-France, quand la perspective sera tronçonnée et l'horizon barré par le viaduc ? Il ne restera rien du tout ! De même, le Chemin du Bord de l'Eau, qui est en voie de retrouver sa magie et son charme d'antan sur Villennes, puis sur Poissy, sera gâché par le viaduc et sa pollution.

Que deviendront les jardiniers du dimanche des quelque trente jardins familiaux sous le viaduc ? »
Jean-Louis Tancermann, SPIM

« Je ne vois pas très bien comment on peut valoriser des sites aussi précieux et aussi rare avec des ouvrages d'art »
Une habitante d'Herblay

> Et pourquoi pas un passage en sous-fluvial ?

Le passage en sous-fluvial est préconisé par le bureau d'étude du maître d'ouvrage pour les franchissements de la Seine, mais est

- soit un problème de faisabilité technique (cas de la Seine à Poissy)
- soit un problème de surcoût, dit le maître d'ouvrage.

Concernant plus particulièrement l'étang de la Galiotte, Denis Faist, adjoint au maire d'Andrésy, a fait observer, lors de la réunion thématique du 23 mai, qu'il s'agit d'une solution contradictoire avec l'objectif de protéger cette zone humide remarquable, qui nécessiterait – selon les études mêmes du maître d'ouvrage - un passage en tunnel.

Le maître d'ouvrage a répondu que, pour gérer cette contradiction, il prévoit une mesure compensatoire visant à mieux protéger l'étang voisin des Grésillons, qui présente une valeur environnementale supérieure, vis-à-vis de la faune avicole notamment.

2.3.3. Les paysages urbains

Deux types de zones sont concernées : les zones liées à l'activité et les zones liées à l'habitat.

Les zones industrielles

Le passage de l'infrastructure peut permettre, comme à Saint-Ouen-l'Aumône de donner une limite à ces zones urbanisables et en même temps une desserte routière, et ne pose par conséquent que peu de problèmes.

Les zones d'habitat dense

Le constat du bureau d'études du maître d'ouvrage est le suivant :

- > en matière de paysage urbain, on est dans un système très contraint,
- > le paysage est complexe avec un noyau historique et des développements récents qui peinent parfois à retrouver une cohérence urbaine,
- > certaines zones subissent déjà des traumatismes (morcellement, coupure) liés aux infrastructures existantes.

« La RN184 qui coupe la ville en deux parties de façon de plus en plus infranchissable au fil des jours. »
Mme Dominique Gillot, maire d'Eragny

Le constat est le même pour la ville de Conflans-Sainte-Honorine (voir le cahier d'acteurs de la ville) et de Saint-Ouen-l'Aumône (voir le cahier d'acteurs de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise).

Le passage d'une infrastructure est-il acceptable en milieu urbain ?

L'aménagement en surface d'une tranchée couverte en milieu urbain

- Oui, répond le cabinet d'études Sevin et Beuze, à condition que l'ouvrage soit l'occasion de recoudre les espaces urbains : *« Sur les zones de logement dense, nous prévoyons de passer avec des solutions enterrées ou en tranchées couvertes afin de pouvoir recomposer les sols et la trame viaire en surface. »*

Cette notion est reprise par Michel Viollet qui souligne : *« le passage d'une autoroute peut être l'occasion de reconstruire les paysages urbains ».*

Mais, un certain nombre d'élus, d'associations et de citoyens ont aussi exprimé tout au long du débat leur refus du passage d'une nouvelle infrastructure en zone urbanisée. D'un point de vue strictement paysager leurs arguments sont les suivants :

- La perte de leur identité de villages sous une forte pression de l'urbanisme engendré par le passage de l'autoroute :

« La conservation de l'héritage historique et patrimonial de Neuville, le cadre naturel du village au bord de l'Oise, sa quiétude et le bien-être de sa population sont les atouts de cette commune à vocation rurale. »
Pascal Chivé, président du CoPRA184, comité de Neuville-sur-Oise

- Le morcellement ou le découpage accentué de la commune, les déplacements quotidiens devenant plus difficiles :

« Actuellement Carrières est coupée en deux par le RD190, selon un axe nord-ouest/sud-est. La ville serait coupée à nouveau par la A104 selon un axe nord-sud... perdant définitivement l'espoir de voir se créer un véritable centre-ville, donc un lien entre ses quartiers. »

Christiane Paravy, présidente du CoPRA184, comité de Carrières-sous-Poissy



« La traversée par l'A104 des espaces ouverts de la commune morcellera le territoire urbain et entraînera des ruptures de la morphologie du site. »

Etude d'impact réalisée à l'initiative de la mairie de Neuville-sur-Oise

- La remise en question d'un travail déjà entrepris par les communes pour redonner une cohérence paysagère au territoire

« On imagine très mal comment l'autoroute pourrait être un lien au niveau des urbanisations. On a fait un travail sur la boucle de Chanteloup pour essayer de recréer une architecture paysagère, casser des franges urbaines, les fronts urbains que nous avons afin de redonner une continuité de paysage depuis la colline jusqu'à nos villes. »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt

- La destruction de tous les petits bois dans les quartiers fortement urbanisés qui sont le poumon des habitants et des riverains

« C'est particulièrement frappant au niveau de Conflans, il (le passage de l'autoroute) supprime tous les petits bois encore existant dans les quartiers fortement urbanisés. »

Les associations d'Herblay unies contre l'autoroute

2.3.4. Les espaces boisés et forestiers

> Les éléments boisés sont constitutifs du territoire

« Quand on se promène à l'intérieur de ce grand espace, on est toujours entouré par des grandes lignes d'horizon constituées de boisement important. »

Bureau d'études Sevin et Beuze

L'association Les amis de la forêt de Saint-Germain et de Marly fait état d'une étude du Credoc en 2000. Celle-ci relate que la région Ile-de-France est perçue comme la région la moins boisée de France avec l'image d'un espace forestier résiduel continuellement entamé par l'urbanisation.

Dans la zone d'études, la forêt de Saint-Germain, de par sa taille, en est un élément particulier.

> La forêt de Saint-Germain aujourd'hui

Le bureau d'études Ecosphère, la direction régionale de l'Agriculture et de la Forêt (DRAF) et l'Office national des forêts (ONF), experts invités par la CPDP, s'accordent pour dresser le même constat sur ce grand espace : c'est un ensemble d'un seul tenant de 3 500 ha et même si plus d'un quart de la forêt initiale a déjà disparu, son intégrité lui donne de la valeur et de l'attrait puisqu'elle reçoit 2 à 3 millions de visiteurs par an. Cependant nous sommes en présence d'un milieu fragile et en équilibre instable, d'autant plus que c'est une forêt déjà balafmée par les infrastructures ferroviaire et la RN184 dont l'effet de coupure sera accentué si l'on ne fait rien. Aussi une demande de classement est en cours.

> Quelles possibilités pour le passage d'une infrastructure ?

Un principe : respecter l'intégrité du massif. L'important est de respecter l'intégrité du massif forestier de Saint-Germain. Les experts s'accordent pour dire que l'implantation de telles infrastructures compartimente le massif qui perd alors de son intérêt général. Les petites entités boisées ont du mal à rester pérennes et, à plus long terme, le risque est réel de voir une remontée de l'urbanisation, avec des horizons boisés qui deviennent des horizons bâtis.

- Le passage en trouée ou en lisière

Là encore les experts nous expliquent :

- passer par une simple trouée détruit l'habitat pour la faune sur l'emprise et morcelle à nouveau la forêt : « Ce serait à l'évidence l'accentuation de la coupure de la forêt en deux... et ce serait pire encore avec les échangeurs, sans parler des voies de liaison elles-mêmes... Ce serait

le quadrillage puis le mitage. Une provocation après le combat pour l'enfouissement de l'A14 »

Les Amis de la forêt de Saint-Germain et de Marly

- Passer en lisière dégrade les arbres, réduit l'habitat pour la faune et à terme « grignote » la forêt.

- Le passage en tunnel ou en tranchée couverte

Le passage en tunnel permet la reconstitution de la forêt mais génère des impacts propres puisqu'il s'accompagne d'emprise pour les cheminées, les voies de sortie, les voies de dégagement et les échangeurs. Ces derniers ont le plus gros impact puisqu'ils nécessitent le déboisement d'à peu près 15 ha.

Le bureau d'étude Ecosphère a également présenté une solution permettant la reconquête de la forêt : le passage en tranchée couverte sous la RN184 ou à côté de la RN184. Cela permettrait de diminuer la coupure actuelle de la RN184 et de récupérer en surface un espace nature et redonner à la forêt son unicité.

En ce qui concerne l'impact d'une tranchée couverte, beaucoup de questions ont porté sur « les conclusions tirées de l'expérience de l'A14 ».

- « Une habitante de Poissy :

A partir de combien d'année peut-on parler de cicatrisation ? »

- Pierre-Olivier Sainson, direction territoriale Ile-de-France de l'ONF :

La cicatrisation en forêt est toujours très longue. Il suffit de voir la tranchée de l'A14. On a l'impression que certaines parties se reboisent. On constate aussi que les lisières de la tranchée créées sont en train de dépérir. Donc la cicatrisation va sans doute demander beaucoup d'années. On n'a pas suffisamment de recul. »

2.3.5. Les plaines

> Elles constituent « une coupure verte »

Le bureau d'étude du maître d'ouvrage les qualifie de « *grands espaces de respiration* » ; les élus et associations de « *poumons verts* » que ce soit à Pierrelaye, Herblay, Neuville, Maurecourt ou Chanteloup.

« Objectif énoncé à l'occasion de la révision SDRIF : éviter le mitage de ce qu'il reste de la ceinture verte. Les populations attendent au contraire une protection efficace et pérenne des derniers grands espaces ouverts péri-urbains non encore urbanisés. »

Claude Loiseau, représentant de l'Association des usagers des transports (AUT)

« Permettre un morcellement supplémentaire de cet espace fragile entre les zones urbaines ne peut que l'amener à disparaître à plus ou moins long terme, avec une pression d'implantation des zones d'activité le long de cet axe. » Association Demain Pierrelaye entre nos mains



« C'est sa masse, son unité qui garantissent à notre massif son caractère forestier unique »

Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye

Un problème particulier se pose à Pierrelaye : il s'agit d'une zone d'épandage où se sont déversés depuis 100 ans les eaux usées de l'agglomération parisienne. Des métaux lourds s'étant accumulés, il faut les maintenir dans un horizon superficiel afin qu'ils ne migrent pas dans le sol et polluent ainsi les nappes ; seul le maintien de la végétation permet cela. On y maintient une activité agricole basée sur un système d'irrigation. En boucle de Chanteloup et à Achères, le problème est identique précise Claude Loiseau représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT).

Couper ces plaines par une infrastructure risque de créer un effet de mitage et, à terme, d'urbaniser ces derniers espaces verts. Du fait de ce découpage, la plaine de Pierrelaye pourrait voir son système d'irrigation déstructurer et fragiliser son activité agricole explique Pierre-Claude Morin de la DRAF.

Il faut éviter le mitage de ce qu'il reste de ceinture verte ont déclaré plusieurs participants aux réunions



Les plaines et la réglementation

Plusieurs questions ont été posées sur le site concernant ce point voici la teneur des réponses données par le maître d'ouvrage.

- La plaine de Pierrelaye fait partie de la ceinture verte identifiée au SDRIF. Celle-ci ne représente pas pour autant une zone inconstructible à proprement parler. Il s'agit d'y «garantir autant

que possible le maintien et le développement des espaces naturels existants». Ce sont des orientations et non des prescriptions.

- La plaine de Maurecourt : une partie du site est partiellement en projet de classement en zone de préemption au titre des Espaces naturels sensibles (ENS) ce qui traduit la volonté de la commune et du département de conserver et mettre en valeur cet espace. Cependant, ce classement ne serait pas incompatible avec un projet routier.

Le débat sur les tracés

« En compagnie d'autres représentants de la municipalité de Saint-Ouen-l'Aumône et de citoyens de la ville, j'ai pris part à plusieurs débats publics organisés par la Commission particulière ; j'ai pris en outre connaissance des contributions adressées sur le site dédié. Ces échanges ont eu l'utilité de confronter les préoccupations et les arguments des divers partenaires et d'approfondir certaines questions de fond. En revanche, le souhait exprimé par beaucoup – dont j'étais – de définir les bases d'une solution largement acceptée n'a pas abouti. On doit le constater, en notant que ce n'est pas l'objet du débat public (qui encourage au contraire les expressions collectives contradictoires) et en respectant les motivations de tous les participants. »

Alain Richard,
ancien ministre, maire de Saint-Ouen-l'Aumône

« La patate chaude passe... »

Une voix anonyme
à la réunion thématique « tracés, financement »

C'est avec quelque regret que la CPDP s'est résignée à ce titre lapidaire mais très réducteur : « *le débat sur les tracés* ».

Il est vrai qu'il reflète assez fidèlement la problématique de nombreux participants au débat : « *L'autoroute risque-t-elle de passer près de chez moi ?* » ou encore : l'A104, ici, « *on n'en veut pas* ».

Mais il n'épuise évidemment pas le sujet. Le tracé est un concept **géographique**, au demeurant sans doute trop précis, dans bien des cas, à ce stade des études. Sa pertinence et son acceptabilité ne peuvent être débattues et appréciées qu'à partir du moment où la consistance des ouvrages qui concrétiseraient le projet s'il était décidé d'y donner suite, a été suffisamment discutée et précisée.

C'est pourquoi la première partie de ce chapitre, essentiellement descriptive, sera intitulée de manière plus précise, « **Les options envisageables : tracés et consistances** ».

Dans une deuxième partie, seront examinées, sur la base des arguments échangés au cours du débat, les **performances** des différentes options envisageables au regard des objectifs proposés par le maître d'ouvrage et leur **acceptabilité** au regard des différentes problématiques locales identifiées dans le cadre du débat.

La troisième partie de ce chapitre sera consacrée aux questions plus spécifiquement économiques : **les coûts, les bilans socio-économiques, les options envisageables pour le financement du projet.**

1. Les options envisageables : tracés et consistances

1.1. Les options soumises au débat par le maître d'ouvrage

1.1.1. Les cinq options du dossier initial n'ont pas exactement le même statut

Le maître d'ouvrage a toujours réservé un sort particulier au **tracé nord-ouest** ou **tracé violet** « *Depuis la première réunion publique à Pontoise, j'ai dit que ce dossier comptait quatre familles de solution plus une. Non pas que le tracé nord-ouest ne présente aucun intérêt, mais il ne répond pas aux mêmes fonctionnalités que les tracés dans le fuseau sud-est.* »

Francis Rol-Tanguy, thématique tracés

Ou, plus catégoriquement, encore :

« *...Le maître d'ouvrage n'envisage pas de prendre l'initiative de sa réalisation...* »

Dossier du maître d'ouvrage, février 2006

On y reviendra plus loin.

Le **tracé noir** consiste, de fait, en un réaménagement de la RN184. Plus qu'une solution à part entière susceptible d'être décidée explicitement, il préfigure, semble-t-il, dans l'esprit du maître d'ouvrage, ce qui pourrait résulter *in fine* d'améliorations successives de l'existant en l'absence de décision sur la création d'une infrastructure autoroutière nouvelle.

Une question maintes fois posée : selon quels critères le décideur choisirait-il un tracé ?

« *Quelles sont les règles du jeu quant à la consultation lancée ? Tiendrez-vous réellement compte de l'avis des riverains, surtout s'il est majoritairement en défaveur d'un tracé ? Quels sont les critères d'évaluation des différents tracés par ordre d'importance ? Par exemple : coût, impacts environnementaux, soutien des riverains sur un tracé particulier ?* »

Question n° 909 enregistrée sur le site de la CPDP

Dans son rapport la CPDP s'efforce d'apporter au décideur une synthèse aussi objective que possible des opinions émises et des arguments échangés au cours du débat sur l'opportunité du

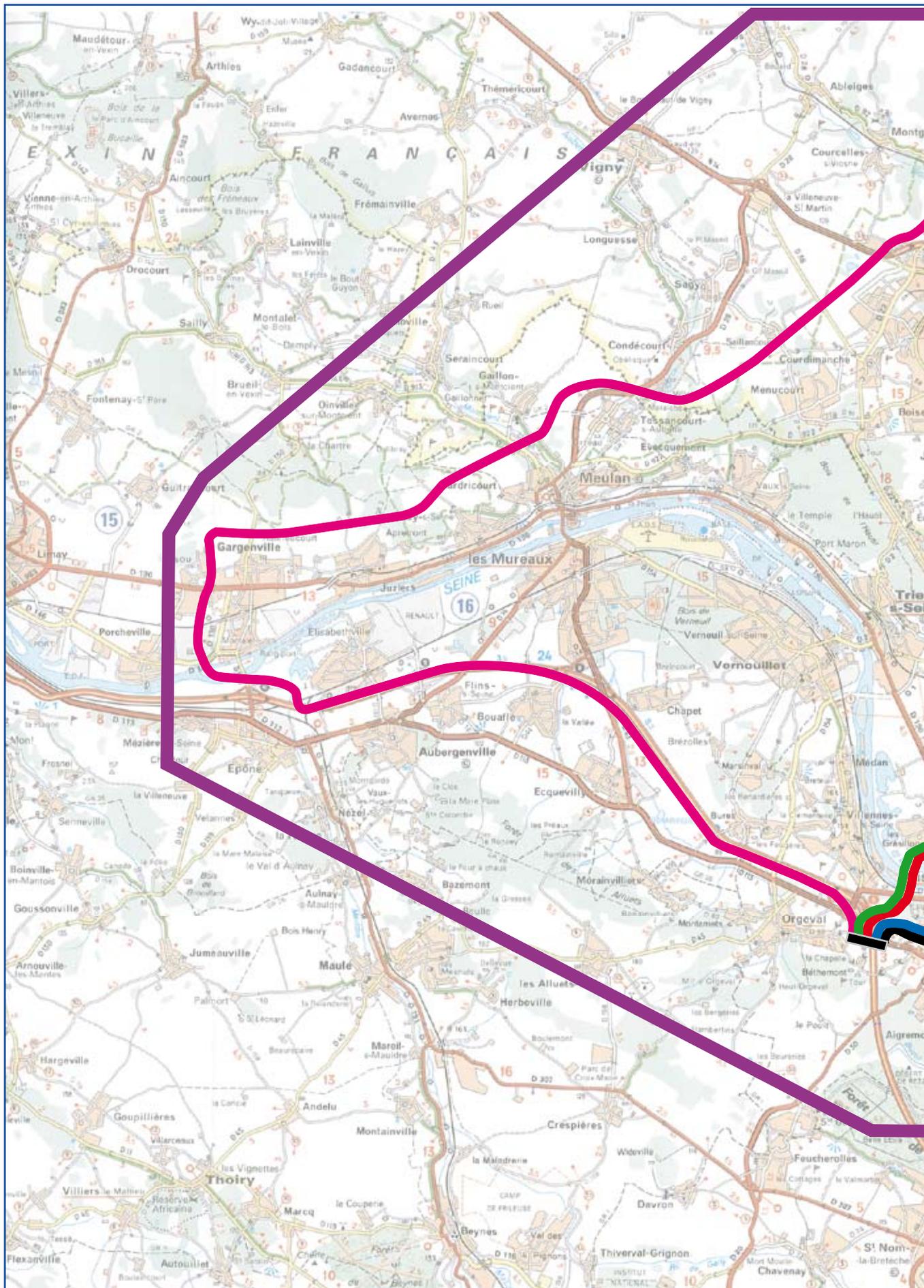
projet et sur les avantages et inconvénients des différents tracés qui pourraient être retenus s'il était donné suite à ce projet. S'agissant de ce dernier point, interviennent notamment :

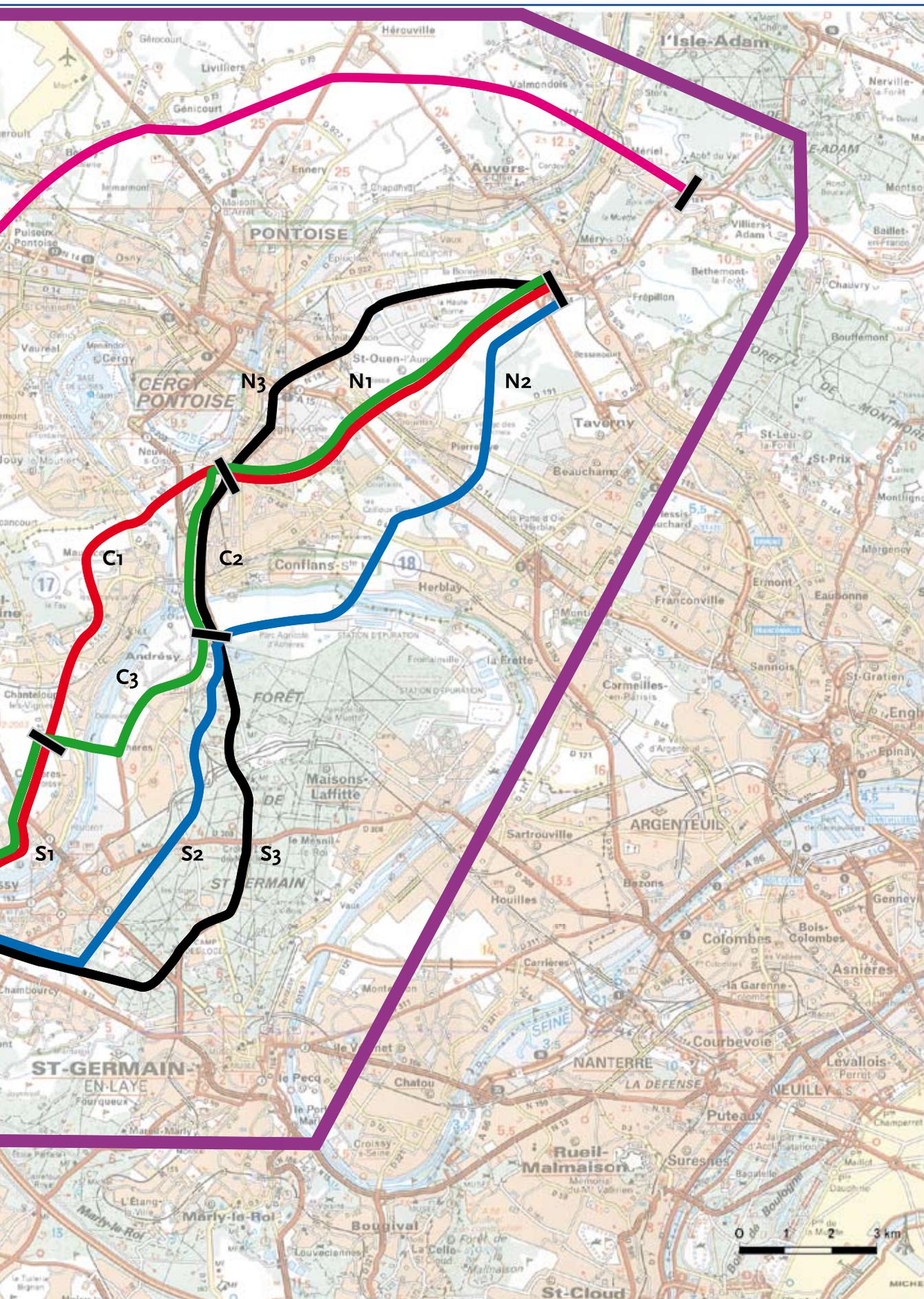
> L'efficacité des différentes options au regard des objectifs du projet.

> Les divers éléments conditionnant leur acceptabilité : respect des contraintes, minimisation des risques sanitaires et des nuisances, insertion dans l'environnement, opinion des riverains potentiels...

> Leur coût et leur bilan socio-économique.

Nul doute que tous ces critères seront pris en compte dans la décision finale. Quant à leur pondération, elle est du ressort du décideur. ■





« Comment pouvez-vous oser proposer un tracé noir, véritable succession de points noirs, devenant ainsi une ligne pointillée noire, et pour finir une ligne continue noire, avec deux entrées de ville non aménagées, dont une est celle de la Communauté d'agglomération et du département, quatre carrefours à feux aux passages très dangereux et accidentogènes? »

Roland Gros, premier adjoint au maire d'Eragny-sur-Oise

« Ce tracé assassin... »

Cahier d'acteur des Amis de la forêt de Saint-Germain et de Marly

Le **tracé rouge** n'est autre que le tracé retenu par la décision ministérielle du 27 janvier 1997, lui-même très proche géographiquement, bien que sensiblement différent dans sa consistance, du « tracé Villexpress » rejeté par le gouvernement en 1993.

Cette circonstance provoque une vague d'indignation : comment peut-on nous « resservir » un tracé qui a été « annulé par trois Premiers ministres successifs » ?

« Trois Premiers ministres, après avoir entendu tous les arguments décident d'annuler un tracé, celui qui nous concernait à l'époque. Il n'y a pas lieu d'y revenir. Si aujourd'hui, on revient sur ce tracé rouge, la parole de l'Etat est bafouée et la mobilisation des populations sera sans précédent. »

Victor Blot, fondateur du CoPRA 184, à Pierrelaye

Sur cette polémique, lire ci-dessous.

Le tracé rouge a-t-il été annulé par trois Premiers ministres successifs ?

« Comment se fait-il que trois Premiers ministres successifs, MM. Bérégoovoy, Balladur et Jospin, ont officiellement enterré ce projet et qu'arrivé en 2006, on nous ressert les mêmes tracés ? J'aimerais bien avoir une réponse précise. »

Un habitant de Neuville-sur-Oise, réunion de proximité

La réponse du maître d'ouvrage, à la même réunion, peut se résumer comme suit :

« Concernant l'historique et l'abandon par les trois Premiers ministres, il est vrai que nous n'avons pas la même lecture... »

« Dans les années 90, un projet a été présenté par un groupement d'entreprises privées, Villexpress. Ce projet a suscité de vives contestations, et il n'a pas été retenu. Notre interprétation est que c'est le projet Villexpress qui n'a pas été retenu, mais pas le tracé. »

« Le débat qui a suivi immédiatement la décision de Pierre Bérégoovoy, a porté notamment sur les fuseaux. Dans ce débat, une variante est située sur ce tracé à l'emplacement exact du projet Villexpress. »

« Suite à ce premier débat sur les fuseaux, il est décidé de retenir le fuseau Sud-Est et de lancer un deuxième débat pour choisir un tracé à l'intérieur de ce fuseau Sud-Est. Édouard Balladur, sur saisine d'un certain nombre de personnes, dit que, pour lui, la décision de lancer le deuxième débat s'inscrit bien dans la continuité des décisions de l'État, que ce qui avait été abandonné par son prédécesseur était bien abandonné et que toute solution qui pourrait être prise en considération devrait être substantiellement différente géographiquement ou techniquement de la solution rejetée. Tel fut bien le cas : dans le débat qui suit, on retrouve un projet différent de celui de Villexpress mais qui est toujours situé sur ce même tracé... »

« Après ce débat, le ministre de l'Équipement retient le tracé vive droite ou le tracé dit de Chanteloup. On est en 1997. »

« Ensuite, changement de gouvernement. Le successeur de Bernard Bosson, Jean-Claude Gayssot, suspend la décision de son prédécesseur. Il organise une contre-expertise sur un tracé qui se situe dans le fuseau Nord-Ouest. Suite à cette contre-expertise, il n'y a pas de décision immédiate prise par le gouvernement. »

« C'est finalement Gilles de Robien qui décide de revenir sur la décision de suspension de son prédécesseur et qui a décidé de saisir la Commission nationale du débat public. »

Cette présentation ne convient absolument pas à Victor Blot, fondateur du CoPRA184, qui déclarait à Auvers-sur-Oise :

« C'est une telle catastrophe que l'émotion est montée de partout, comme elle pourrait monter à Auvers si le tracé violet sortait. A partir de là, ce collectif s'est créé. Devant cette émotion et cette protestation, nous avons obtenu de trois Premiers ministres et, je suis désolé, cela ne plaît pas à M. Debarle, il a beau faire l'historique, il n'arrive jamais à sortir cela, cela lui étrangle la gorge, cela lui donne des boutons, il n'arrive jamais à dire la vérité ! »

La vérité est que l'on s'est présenté devant M. Bérégoovoy pour expliquer, et ce n'est pas facile de convaincre un Premier ministre en un quart d'heure, alors qu'il a tout son staff autour de lui qui, dans les lambris dorés de la République, lui vend le tracé le meilleur, le moins cher, et tant pis pour ceux qui sont concernés. On a réussi à convaincre Pierre Bérégoovoy que ce tracé était inadmissible, et il l'a effectivement annulé. Il a fait une première concertation grâce à la circulaire Bianco, qui n'a rien donné. On est exactement au même résultat aujourd'hui.

Ensuite, les changements de gouvernements aidant, on a demandé à M. Balladur d'assurer la continuité de l'État. Il a vérifié sur le terrain et a vu ce qu'il en était. Il a assuré la continuité de l'État en annulant pour la deuxième fois le tracé rouge. ■

On trouvera en annexe le fac-similé des trois documents en cause.

Les **tracés bleu** et **vert**, ne sont certes pas totalement nouveaux au moins dans leur philosophie. On peut aisément leur trouver des précurseurs dans les tracés « rive droite » et « mixte » du débat Bianco de 1995-1997. C'est cependant la première fois, semble-t-il, qu'ils sont présentés dans leur intégralité comme des alternatives crédibles au tracé rouge.

On leur a parfois reproché d'avoir été étudiés moins « à fond » que le tracé rouge. Par exemple, à Andrésy :

« ... Le bleu n'est pas non plus la panacée. Certains l'ont très bien dit ce soir, il mérite d'être largement complété, largement réétudié, largement revu, largement écarté aussi et encore des populations... »

Hugues Ribault, maire d'Andrésy

ou à Achères :

« Sincèrement, cela fait trois ans que je suis dans le Plan global d'aménagement. C'est une usine à gaz où l'on arrive à des équilibres avec des chiffres de déblais/remblais. Aujourd'hui, vous dites simplement que l'on trouvera les déblais pour les entrées et sorties d'autoroute. D'où sortez-vous cela ? »

Alain Outreman, maire d'Achères

« Je n'ai pas dit que c'était simple, et que cela se faisait facilement... Pour l'instant, il nous avait été annoncé que c'était faisable. On devra apporter une réponse précise à ce point. »

Eric Debarle, chef de la mission A104

On a vu, dans la partie « eau » du débat sur les contraintes environnementales, qu'une solution à cette question a été livrée.

1.1.2. Les consistances physiques des options proposées initialement par le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a précisé à plusieurs reprises que ces consistances initiales figurant dans le dossier du débat avaient été définies de manière cohérente d'un tracé à l'autre et quelque peu *a minima* : par exemple les protections prévues contre les nuisances sonores permettent de respecter, sans plus, les normes actuellement en vigueur, mais, il est vrai, dans des hypothèses assez maximalistes de trafic (*voir la partie bruit du débat sur les nuisances et risques sanitaires*). Cette approche qui lui a paru indispensable pour permettre la comparaison des différentes solutions sur des bases équitables, n'interdit pas, dit-il, d'étudier, au cas par cas, des améliorations des différentes solutions en termes de protection des riverains ou d'insertion dans l'environnement, allant au delà de cette vision normative.

Ce discours a été souvent très critiqué :

Nombre d'intervenants se sont indignés de voir ressortir le tracé rouge de 1997 à l'identique et, donc, sans aucune amélioration en matière de protection des populations

Certains pensent même que la proposition du maître d'ouvrage, que celui-ci dit rigoureusement conforme à la décision de 1997, est en retrait par rapport aux « promesses » faites à l'époque.

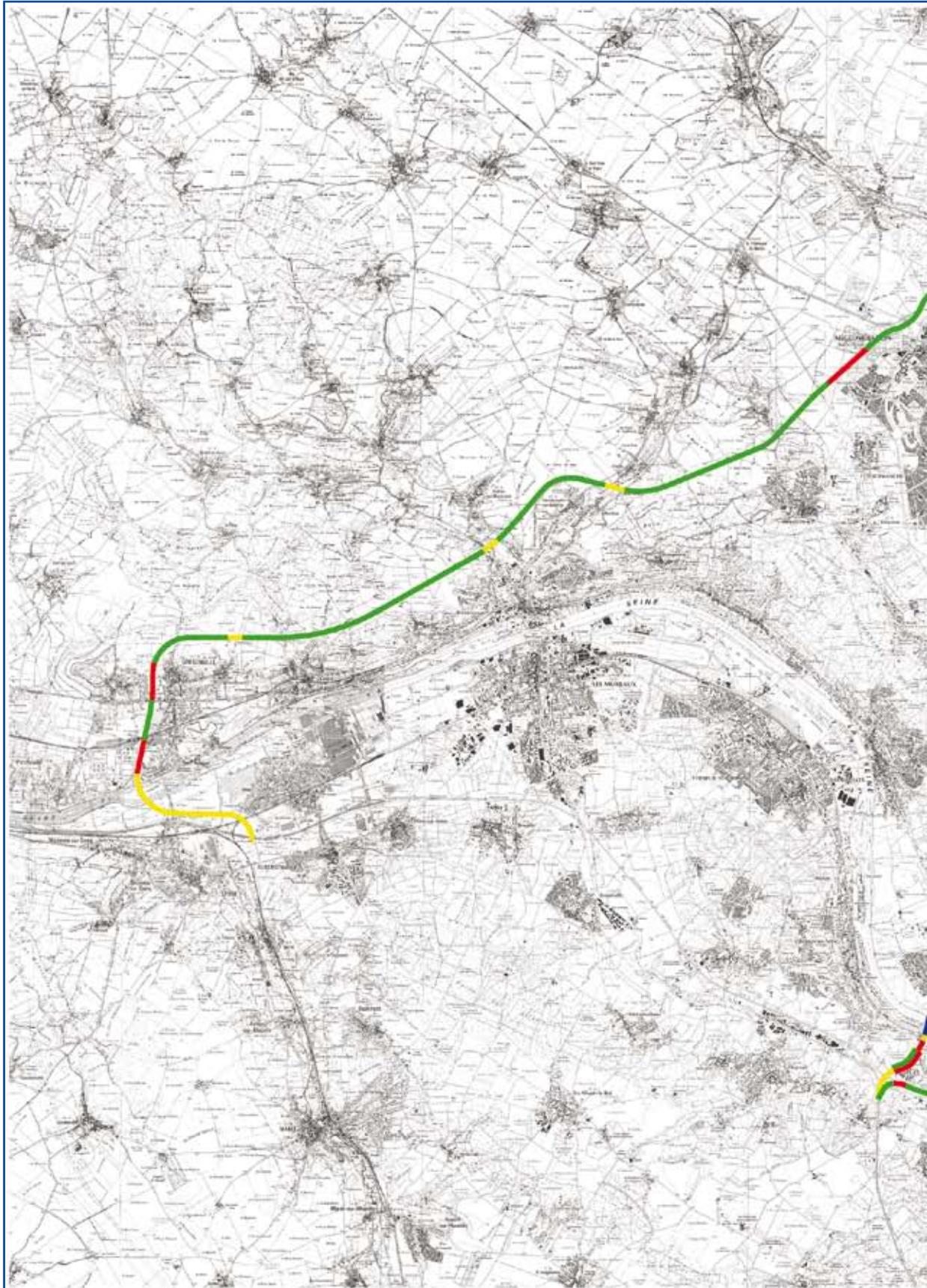
« On avait promis à l'époque de Bernard Pons, nettement plus de couvertures. Certaines ont disparu. »

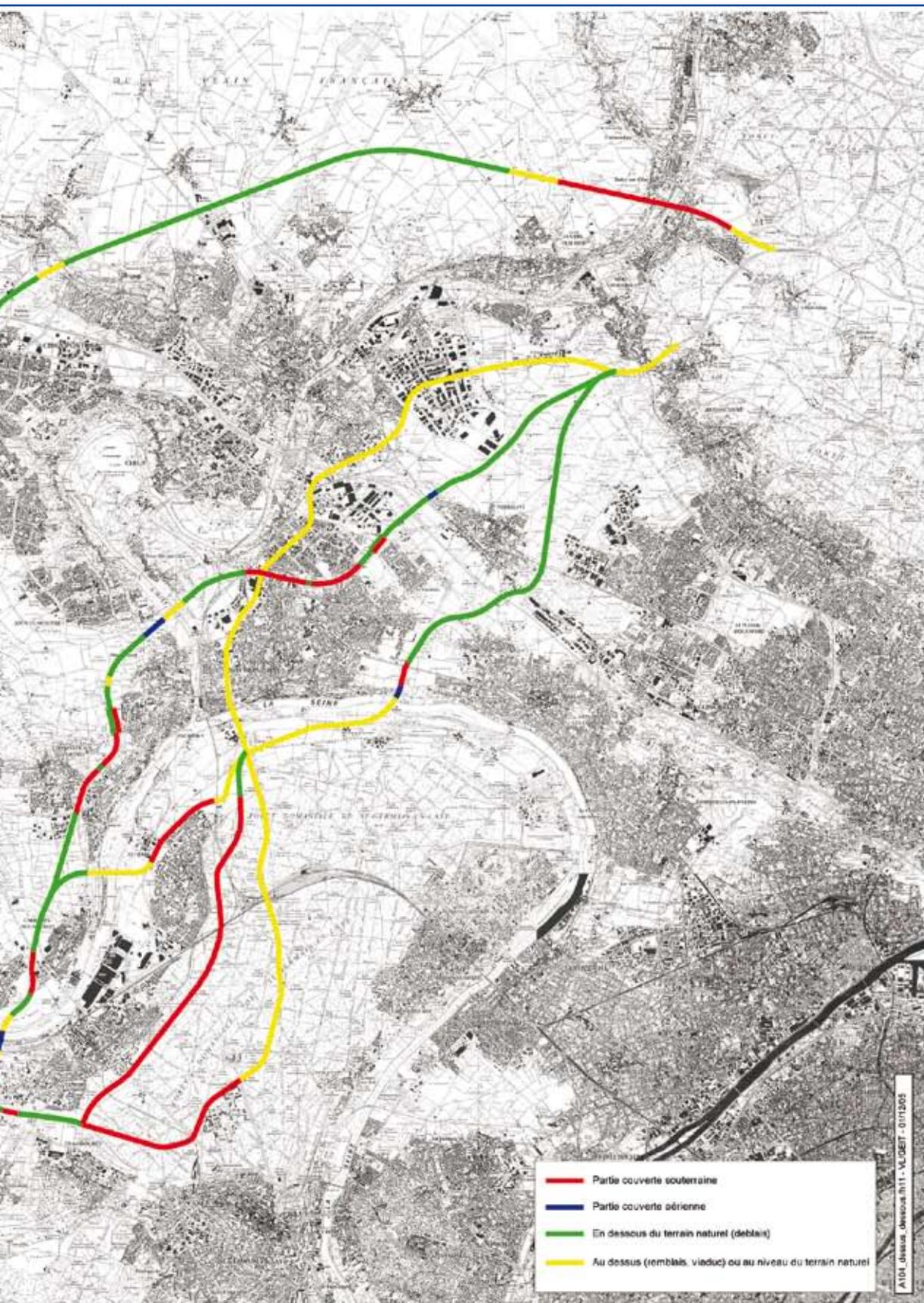
Pierre Cardo, député-maire de Chanteloup-les-Vignes

> On a également critiqué le fait qu'un passage en tunnel soit retenu en lisière de la forêt de Saint-Germain et non en zone urbanisée (préfère-t-on protéger les arbres plutôt que les hommes?), faussant ainsi les comparaisons entre le « *tracé bleu* », coulé par son coût, et d'autres solutions moins onéreuses dans la vision normative du maître d'ouvrage.

« Je n'ai rien contre la protection des arbres ou contre les tunnels, à la limite pourquoi pas ? Mais je n'accepte pas ce traitement différentiel des arbres et des populations. »

Pierre Cardo, député-maire de Chanteloup-les-Vignes





« Les tracés ne sont pas traités avec équité, cela a été dit mais je le répète. On creuse un tunnel de 6,5 kilomètres en forêt de Saint-Germain pour protéger les arbres, mais on rejette des gaz toxiques concentrés sur les populations en général, et sur Eragny-sur-Oise en particulier. »

Jean-Michel Boichot, au nom du CoPRA184, à Eragny-sur-Oise

Enfin, le fait que les améliorations qui seront effectivement prises en compte ne pourront être arrêtées que dans une phase ultérieure de concertation, voire au moment de l'enquête publique, ont perturbé l'auditoire chaque fois que ce point a été abordé.

1.2. Des possibilités d'amélioration des tracés soumis au débat

1.2.1. Les améliorations et les variantes chiffrées par le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a présenté et brièvement commenté au cours de la réunion thématique du 19 juin consacrée aux tracés et à leur financement, un certain nombre de variantes dont l'intérêt est apparu au cours du débat et qu'il pourrait être envisagé de retenir pour améliorer les options de base présentées.

Il en a chiffré le coût, tout en précisant que la pertinence de ces variantes restait à discuter et qu'en tout état de cause, il n'y aurait aucun sens à en faire l'enveloppe qui est évidemment énorme!

Afin d'en donner une vue d'ensemble, nous en présentons une récapitulation, sans commentaire, dans le tableau ci-dessous. Elles seront reprises à l'occasion de la discussion du projet, tracé par tracé (*lire les options envisageables : «performances et acceptabilité»*).

Tronçons	Nature	Coût
Hors tronçons	Mériel-Méry	120 millions €
Hors tronçons	Raccordement par tunnel sur A13 en haut d'Orgeval	600 millions €
N1	Couverture sur l'ouverture à Eragny-sur-Oise	10 millions €
N1	Eloignement des Grouettes à Herblay	NS
N1	Couverture au droit des Buttes blanches (Herblay)	50 millions €
N2	Préservation des carrières d'Herblay	20 millions €
N2	Franchissement de Seine en tunnel	280 millions €
N2	Préservation ZAI d'Achères	250 millions €
N3	Tranchée couverte dans Eragny-sur-Oise	225 millions €
C1	Passage sous RER à Neuville	115 millions €
C1	Passage sous RD 55 à Maurecourt	15 millions €
C1	Prolongement TC sur Chanteloup (250 m)	40 millions €
C1	Couverture de l'ouverture à Andrésy	10 millions €
C1	Couverture 500 m au droit des Charvaux (Andrésy)	50 millions €
C2	Tunnel entre RD 203 et Achères	360 millions €
C2	Tranchée couverte à Conflans entre RD 230 et voie SNCF	150 millions €
C3	Passage sous-fluvial Achères Andrésy	140 millions €

1.2.2. Les propositions de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines

Elles concernent, dans le cadre du tracé rouge :

> l'amélioration de la traversée de l'Oise grâce à un ouvrage à haubans de 1 200 m s'intégrant mieux dans le paysage. (72 millions €)

> l'amélioration de la traversée de Seine par un ouvrage à haubans s'intégrant mieux dans le paysage et évitant toute implantation de pile sur l'île de Migneaux (45 millions €).

Le chiffrage, présenté le 19 juin par le maître d'ouvrage, améliorations et variantes apparues en cours de débat.

1.3. Des idées de solutions nouvelles apparues en cours de débat

Nous en avons recensé cinq, suffisamment élaborées pour se prêter à une analyse précise et chiffrée, auxquelles l'on pourrait peut-être ajouter un certain nombre d'interrogations concernant l'utilisation possible du pont de Triel :

- > Proposition de la Fédération française des automobile-clubs (FFAC) : « *La sixième solution* »
- > Proposition de la mairie d'Andrézy : « *Le tracé blanc* », soutenue par la Communauté de communes des deux rives de la Seine (Andrézy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Chapet, Triel-sur-Seine, Verneuil-sur-Seine)
- > Proposition de M. Pierre Jouatte, ingénieur, habitant de Maurecourt
- > Proposition de l'Association pour la protection des sites orgevalais (APSO) : « *Le tracé jaune* »
- > Proposition du Comité PROFILE.

1.3.1. La proposition de la FFAC : « La sixième solution »

Le tracé proposé coïncide avec la partie nord du « tracé noir », N3, jusqu'à l'A15. Il prévoit ensuite un tunnel de 6 km partiellement sous-fluvial allant directement de Saint-Ouen-l'Aumône au nord d'Achères (coût 1,1 milliard €). Il coïncide avec le « tracé vert » entre le nord d'Achères et Orgeval. Sa faisabilité technique semble acquise dès lors que le tracé vert est réalisable dans Achères (voir p. 134), même si le maître d'ouvrage fait observer qu'un tunnel de cette longueur n'est pas nécessairement une solution très agréable pour l'exploitant et pour les utilisateurs. Son coût total, comme on le verra plus loin, ne « sort pas des limites de l'épuration », nonobstant le coût élevé du tunnel entre Saint-Ouen-l'Aumône et le nord d'Achères.

En termes d'acceptabilité, il soulève les mêmes questions que la partie nord du tracé noir jusqu'à l'A15 et que le tracé vert entre le nord d'Achères et Orgeval. Ses fonctionnalités seront examinées dans la partie les options envisageables : « performances et acceptabilité ».

De manière quelque peu paradoxale, cette proposition qui apparût un temps comme réellement innovante, en particulier dans la presse, n'a été que peu évoquée dans la suite du débat.

Le projet en trois sections présenté par Christian Gérondeau, président de la Fédération française des automobile-clubs et des usagers de la route.



Une question préjudicielle : la CPDP avait-elle « le droit » d'intégrer dans le débat des tracés ne figurant pas dans les propositions du maître d'ouvrage ?

La réponse est claire. Non seulement elle en avait « le droit » mais elle en avait « le devoir ». Toute idée ou proposition nouvelle émise dans le cours du débat mérite d'être examinée, au même titre que les propositions initiales du maître d'ouvrage, dès lors qu'elle entre bien dans la problématique du débat et qu'elle est suffisamment explicitée pour se prêter à discussion. Tel était bien le cas des cinq propositions qui précèdent qui, faut-il le préciser, n'ont en aucun cas été « suscitées » par la CPDP, même si celle-ci a, dans un propos

très général, encouragé les participants au débat à faire preuve d'imagination. Refuser de les examiner eût été en totale contradiction avec l'esprit du débat public.

La seule vraie question était de savoir s'il y avait lieu de prolonger le débat pour approfondir l'examen de certaines de ces propositions arrivées à maturité peu avant la fin du débat. La CNDP a tranché par la négative, considérant que le maître d'ouvrage, travaillant en terrain connu, était en mesure d'éclairer, suffisamment bien et dans les délais requis, les participants au débat sur la faisabilité, l'ordre de grandeur du coût, et l'efficacité de ces nouvelles solutions. On notera, d'autre part, que certaines de ces solutions utilisent largement des parties de tracés proposées par le maître d'ouvrage. ■

1.3.2. La proposition de la mairie d'Andrésey : « Le tracé blanc »

Décrit à grands traits, il utilise le nord du tracé rouge jusqu'à l'A15, puis l'A15 et rejoint le nord d'Achères par un « tracé bleu amélioré ». Il emprunte ensuite le tracé vert et le prolonge sans traverser la Seine pour aboutir à un échangeur desservant les zones d'activité (Groupe PSA, GEFO...) puis il passe en tunnel (sans échangeur) sous la forêt de Saint-Germain pour rejoindre si possible l'A14, ou à défaut l'A13 à Orgeval par un tracé en tranchée couverte identique à celui envisagé par le maître d'ouvrage pour le tracé bleu.

Sa faisabilité technique dans les Yvelines, selon le maître d'ouvrage, ne semble pas poser problème dès lors que le tracé vert dans Achères est réalisable (*lire page 134 sur la problématique d'Achères*). Reste la question qui devrait être approfondie si ce tracé devait retenir l'attention du décideur du raccordement à l'A14, autoroute concédée à péage, avec obligation de l'emprunter pour rejoindre l'A13, question qui se poserait avec d'autant plus d'acuité que le prolongement de la Francillienne ne serait pas lui-même à péage comme cela est unanimement souhaité.

Son coût, comme on le verra, place cette proposition dans le domaine du « raisonnable », surtout si le raccordement direct sur l'A14, est validé. Ses fonctionnalités et son acceptabilité seront examinées dans la deuxième partie de ce chapitre.

Une polémique autour du « tracé blanc »

Dès la réunion d'ouverture, le maire d'Andrésey, Hugues Ribault, s'était prononcé, explicitement, à la fois en faveur du prolongement de la Francillienne et pour une alternative au « tracé rouge », qui lui paraissait recevable dans les propositions du maître d'ouvrage, le « tracé bleu », si possible amélioré. Il lui avait été reproché de «... faire voler en éclat l'unanimité du Comité de communes » par Philippe Esnol, maire de Conflans-Sainte-Honorine et président de ce Comité de communes. Le Comité en question (à ne pas confondre avec une communauté de communes) est le Comité de communes pour la défense et la protection des villes menacées par le projet.

Approfondissant cette prise de position initiale, la mairie d'Andrésey, sous l'impulsion de Denis Faist, adjoint au maire, est finalement parvenu à la proposition alternative que constitue le « tracé blanc ». A l'occasion de la réunion thématique du 19 juin « Tracés, financement », cette démarche a été vivement critiquée

par plusieurs maires, ressentant cette proposition émanant d'une municipalité, comme une ingérence inadmissible :

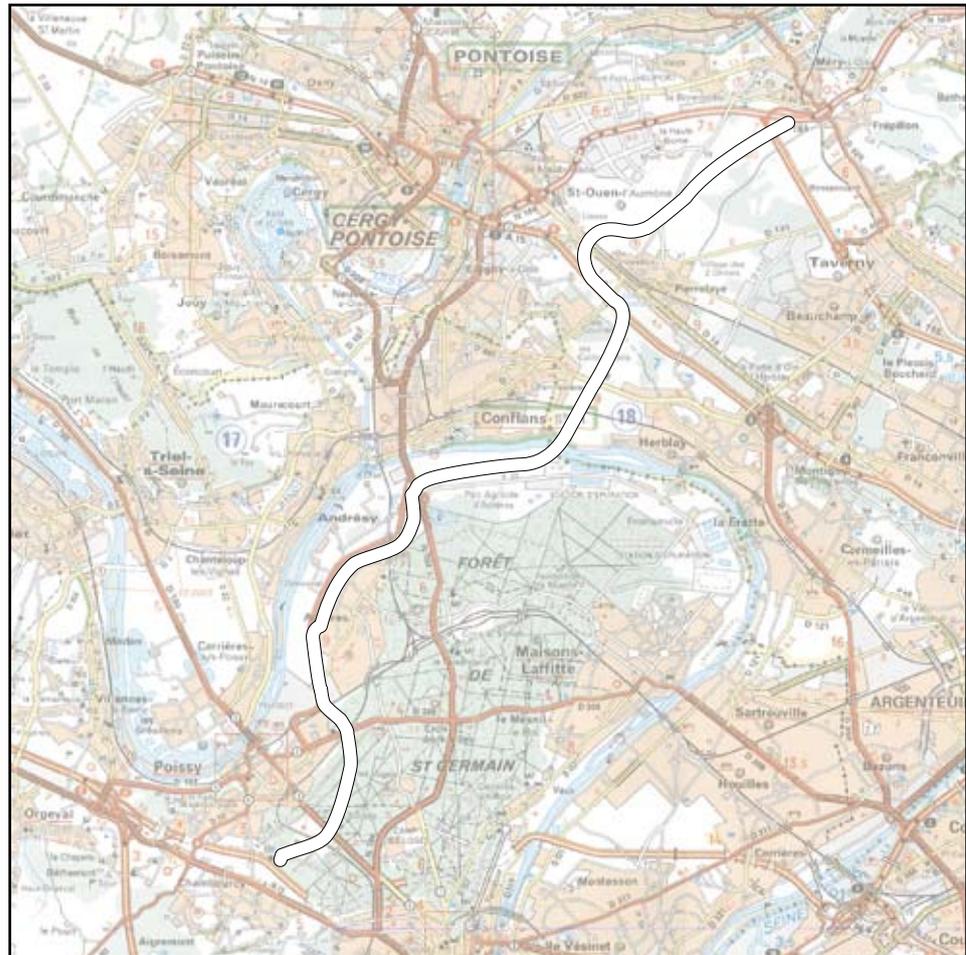
« Je dénie complètement au maire d'Andrésey, le droit de s'occuper des affaires de ma commune. »
Patrick Barbe, maire d'Herblay

« Quant au tracé blanc, là aussi, je dirai le déni au maire d'Andrésey de venir s'intéresser à ce qui se passe sur Achères. »

Alain Outreman, maire d'Achères

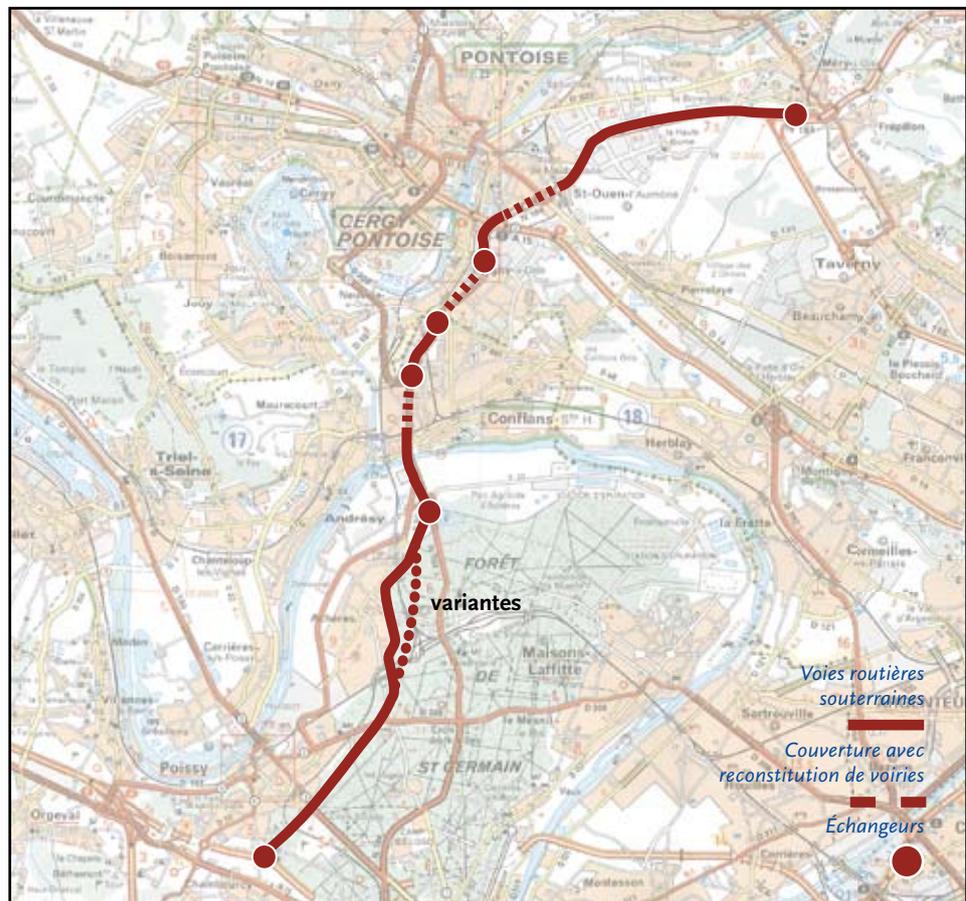
A l'occasion de cette controverse et pour répondre à des insinuations sans fondement, Jean Bergougnoux a tenu à préciser que « la CPDP est totalement indépendante dans ce débat. Elle a accueilli les tracés soumis par le maître d'ouvrage, elle accueille d'autres idées qui se présentent... il n'y a avec évidence, aucune collusion, ni aucune tentative de faire émerger une solution consensuelle. C'est le maire d'Andrésey qui a fait une proposition que nous incluons dans le débat. » ■

Le tracé blanc proposé par le maire d'Andrésey est soutenu par la Communauté de communes des deux rives de la Seine.



1.3.3. La proposition de M. Pierre Jouatte

Ingénieur, spécialiste de la circulation et habitant de Maurecourt, Pierre Jouatte propose une partie sud propre à relancer la liaison ferroviaire de Grande Ceinture.



Dans la partie nord de son projet, M. Pierre Jouatte propose une « *amélioration de l'existant avec protection des riverains* » grâce à un réaménagement de la RN184, solution considérée comme peu satisfaisante tant par Saint-Ouen-l'Aumône que par la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et, plus encore, comme totalement inadmissible à Eragny-sur-Oise, comme le montre cette citation du premier adjoint au maire d'Eragny-sur-Oise, résumant bien semble-t-il, l'opinion très majoritaire des Eragniens : « *Le tracé proposé par M. Jouatte, c'est le tracé noir, ou plutôt un double tracé noir superposé en plein coeur de ville.* »

Roland Gros, premier adjoint au maire d'Eragny-sur-Oise

Dans la partie sud, M. Pierre Jouatte cherche à concilier protection de la forêt et relance de la grande ceinture. Il propose un couplage entre le projet de prolongement de la Francilienne avec une remise en service de la liaison ferroviaire de Grande Ceinture substantiellement modifiée : « *... la proposition consiste à réaliser un tracé commun, routier ferré, sur le plus grand linéaire possible.* »

Pierre Jouatte, réunion thématique du 19 juin « Tracés, financement »

Le maître d'ouvrage considère la partie nord de cette proposition comme réalisable, même si la réalisation du chantier n'irait pas, tout comme dans le cas du « *tracé noir* », sans difficulté. Il a chiffré son coût à quelque 1,5 milliard €.

Par contre, il se déclare sceptique sur la possibilité... « *d'arriver à coupler à la fois la réalisation de la Grande Ceinture et le prolongement de la Francilienne. Ce sont deux projets qui sont déjà très complexes, on le voit depuis un certain nombre de semaines, il y a deux maîtres d'ouvrage différents, donc arriver à ce qu'au même moment, on puisse lancer les travaux, cela nous paraît excessivement difficile.* »

Eric Debarle, réunion thématique du 19 juin « Tracés, financement »

1.3.4. La proposition de l'Association pour la protection des sites orgevalais (APSO)



Le tracé jaune proposé par l'APSO, tout en tranchée couverte et en tunnel, évite le raccordement à Orgeval, au sud.

LEGENDE :	
	Scénario N4 +C4+S4 (Hypothèse S5)
	Périmètre d'étude global
	Scénario N1+C1+S1
	Scénario N1+C2+C3+S1
	Scénario N2+S2
	Scénario N3+C2+S3

L'association a présenté un tracé complet avec variantes allant de Méry-sur-Oise à l'A13 au-delà d'Orgeval, mais se déclare peu compétente pour prendre position sur la partie nord de ce tracé.

Elle attire par contre l'attention sur les solutions qu'elle propose pour le sud :

> faire passer la RN184 en tranchée couverte dans la forêt de Saint-Germain. « *Le dessus pourrait être reboisé et donc restitué à la forêt* »

Pour l'arrivée sur l'A13 deux options, après avoir rejoint l'échangeur RN13-A14 :

- passer en tunnel sous la plaine de la Jonction, puis sous la route des Princesses
- élargir l'A14 jusqu'à la Croix de Lay, puis remonter en tranchée couverte au début, puis en tunnel après la RD30, passer sous la forêt d'Aigremont pour déboucher sur l'A13 au niveau du ru de Buzeau.

Pour le maître d'ouvrage :

> la tranchée couverte sous la RN184 est tout à fait réalisable : son coût serait d'un peu plus de 1,2 milliard €.

> pour remonter sur l'A13 avec une pente admissible, la seule solution possible est de réaliser un tunnel qui arriverait en haut de la côte d'Orgeval. D'une longueur d'un peu moins de 5 km, il pourrait coûter environ 800 millions €.

1.3.5. La proposition du Comité PROFILE

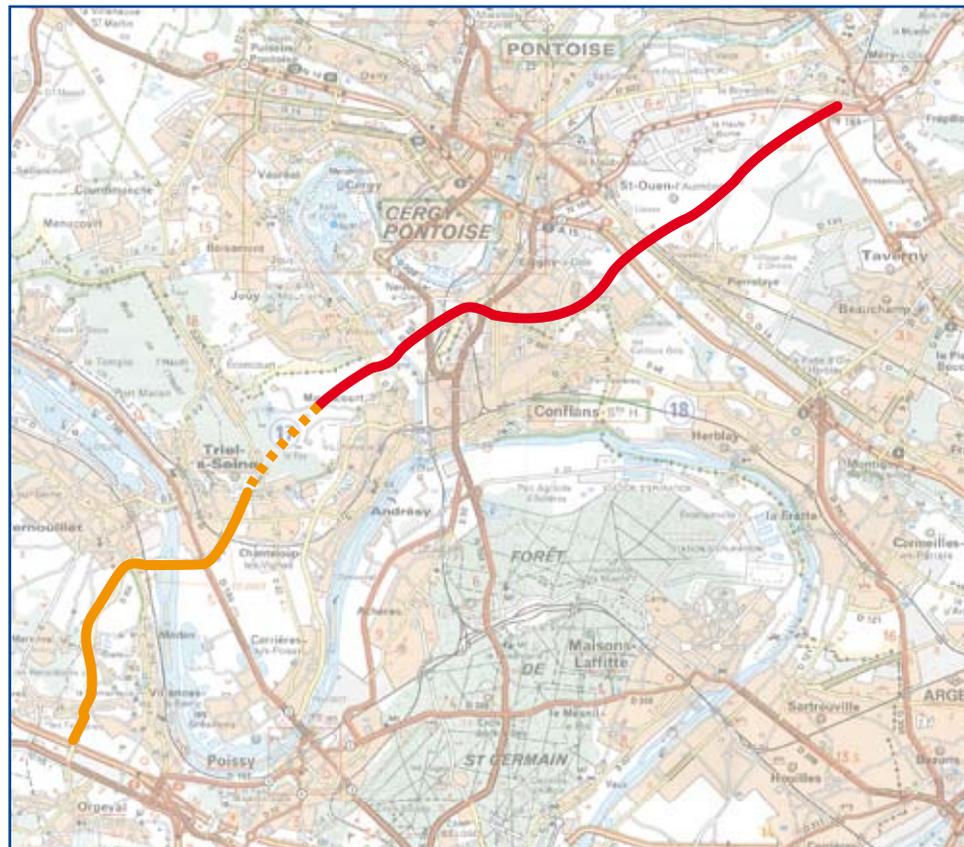
Cette proposition peut être considérée comme une variante du tracé rouge qui permet d'éviter le sud du tracé rouge et la moitié du tracé rouge central.

Elle est probablement techniquement faisable d'après le maître d'ouvrage mais nécessiterait de passer très profondément en tunnel sous la butte de l'Hautil pour éviter les risques d'effondrement qui peuvent apparaître inopinément par l'action de l'eau sur le gypse.

La profondeur de ce tunnel impliquerait des dispositions constructives qui conduiraient à un surcoût par rapport au tracé rouge initial de l'ordre de 700 millions €.

Le maître d'ouvrage constate d'autre part « *que c'est un des tracés les plus éloignés de Poissy et que donc ce n'est certainement pas le tracé qui aura les meilleures performances pour l'allègement de la circulation à Poissy.* »

La proposition du Comité PROFILE, variante du tracé rouge, passe plus à l'ouest et contourne largement Poissy.



1.3.6. Le prolongement de la Francilienne pourrait-il emprunter le pont de Triel ?

Aucune des propositions du maître d'ouvrage ne va dans ce sens pour deux raisons :

- ce ne serait pas très efficace dans le cadre de la problématique du prolongement de la Francilienne
- il serait, de surcroît peu avisé d'interférer avec les projets du Conseil général des Yvelines dans ce secteur, qui ont leur propre justification

> Il est vrai que des cartes figurant dans certains cahiers d'acteur, tels que ceux de l'Association des usagers des transports (AUT) ou du Syndicat des propriétaires de l'île de Migneaux (SPIM), par exemple, peuvent donner lieu à interrogation. Mais Claude Loiseau, représentant l'AUT, a souhaité mettre les choses au point : *« Je ne voudrais pas qu'il y ait de confusion. Vous avez présenté des tracés, en particulier, entre le pont d'Achères et le pont de Triel. Pour nous, c'était une proposition de voies purement locales. Il n'était pas question que l'autoroute passe par là. »*

Claude Loiseau, AUT, réunion thématique du 19 juin, Tracés, financement

> Le maire de Triel est également parfaitement clair sur ce point : *« Monsieur le président, ce que je voulais juste dire, c'est qu'il apparaît dans les propositions des uns et des autres une solution hybride qui fait passer le soi-disant bouclage par le nouveau pont de Triel et le futur pont d'Achères qui est à l'horizon, peut-être, d'une décennie. Le pont de Triel est réalisé et la voie que doit emprunter le trafic, c'est la RD190 que le Conseil général a déjà prévu de doubler en la faisant passer à 2 x 2 voies. Aujourd'hui, elle est totalement saturée aux heures de pointe, on va au pas de Triel jusqu'à Carrières. A partir du moment où vous voulez faire passer le trafic de grands déplacements, le trafic autoroutier, par des départementales, vous ne résolvez pas le problème. »*

Jean-Pierre Houlemare, maire de Triel, réunion thématique du 19 juin, Tracés, financement

2. Les options envisageables :

« performances » et « acceptabilité »

Nous allons maintenant cheminer de Mériel à Orgeval (ou à un point d'aboutissement proche d'Orgeval) en examinant, en chaque point d'articulation de ce cheminement, les avantages et inconvénients des diverses solutions en présence tels qu'ils sont apparus au cours du débat. Ceci signifie que les tracés seront examinés tronçon par tronçon et non dans leur globalité, ce qui semble indispensable pour la clarté de l'analyse. Les morceaux seront « recollés » dans la partie suivante de ce chapitre.

S'agissant des **performances**, nous ferons, bien entendu, référence aux objectifs assignés par le maître d'ouvrage à ce prolongement de la Francilienne, à ses calculs, mais aussi aux opinions et arguments des acteurs du débat.

S'agissant de l'**acceptabilité**, ce sont, évidemment, les opinions et arguments émis durant le débat, si possible au plus près du terrain, qui feront foi, étant observé que le chapitre « Le débat sur les contraintes et les nuisances » qui précède a déjà fourni un cadrage qualitatif, voire quantitatif, sur un certain nombre de thèmes et de points cruciaux.

Rappels des objectifs du projet selon le maître d'ouvrage

- > Desservir les pôles régionaux et les zones d'activités économiques
- > Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne
- > Décharger les routes proches de la Francilienne
- > Améliorer la sécurité routière

**Le tracé « violet » :
deux propos entendus
en réunion de proximité**

«Oui à l'A104 dans les champs de betteraves et les champs de patates.»

Refrain entendu à Maurecourt

«Je me demande comment on a pu imaginer un tracé comme celui-là qui est en contradiction totale avec une réalité non seulement économique, mais écologique. Je voudrais vraiment qu'on m'explique comment on peut encore oser aujourd'hui présenter ce type de tracé.»

Une habitante de Mériel

2.1. Pourquoi pas un tracé par le nord-ouest de Cergy-Pontoise ?

2.1.1. Le tracé violet, ses origines

Début 1998, les études lancées suite à la décision ministérielle du 27 janvier 1997 retenant le tracé rive droite par la boucle de Chanteloup, sont interrompues par le nouveau ministre de l'Équipement, Jean-Claude Gayssot, dans l'attente des résultats d'une expertise d'un tracé alternatif nord-ouest demandée par le CoPRA184.

Plusieurs variantes sont examinées. Mais si l'audit se prononce positivement quant à la faisabilité d'un contournement par le nord-ouest de l'agglomération de Cergy-Pontoise, ses conclusions sont, en revanche, très négatives quant à la réponse que pourrait apporter un tel tracé aux problèmes internes à la zone d'étude et, notamment, à la décongestion de la RN184 et des voiries locales avoisinantes.

Ne voyant pas de raison de remettre en cause ces conclusions, le maître d'ouvrage avait envisagé de ne soumettre au débat que les tracés du faisceau sud-est. C'est la CNDP, sur proposition de la CPDP, qui lui a demandé, afin que cette question soit tirée au clair, d'inclure dans les tracés soumis au débat, au moins un tracé nord-ouest.

A posteriori, cette demande n'apparaît pas comme ayant été inutile.

2.1.2. Le tracé violet soumis au débat est l'un des tracés possibles pour ce contournement nord-ouest. Il est susceptible, au moins sur le papier, de répondre simultanément à trois problématiques :

- > le prolongement et, peut-être, à terme, le bouclage de la Francilienne,
- > l'amélioration de la liaison entre Cergy-Pontoise et le Mantois,
- > la décongestion de la RD190 sur la rive droite de la Seine.

Les études de trafic du maître d'ouvrage à horizon 2020 confirment bien les conclusions de l'audit de 1998. Le tracé violet, bien que nettement plus cher, résout beaucoup moins bien les problèmes internes à la zone d'étude que tous les tracés nouveaux du faisceau sud-est. En particulier, il allège nettement moins que ces autres tracés, le trafic sur la RN184, que ce soit dans le Val d'Oise entre l'A15 et l'A115 par exemple, ou dans les Yvelines en forêt de Saint-Germain.

Le trafic moyen journalier sur la RN184 en 2020 (en unités de voiture particulière).

	Sans projet	Prolongement réalisé avec le tracé			
		Violet	Rouge	Vert	Bleu
Entre A15 et A115	82 900	73 800	58 500	56 300	59 000
Forêt Saint-Germain	37 600	32 600	29 400	19 600	18 800

2.1.3. Les réunions de proximité de Gargenville, Auvers-sur-Oise et Mériel, ont largement confirmé ce diagnostic préliminaire du maître d'ouvrage. Elles ont, en outre, bien montré que ce tracé comportait nombre de points sensibles et de paysages à protéger (voir ci-après).

Quelques appréciations sur le tracé violet entendues à Mériel, Gargenville et Auvers-sur-Oise

« Le tracé violet, outre le fait qu'il ne répond à aucun critère des objectifs du prolongement de la Francilienne, viendrait détruire sur la commune de Mériel des sites classés exceptionnels, à savoir l'abbaye Notre-Dame-du-Val, première abbaye cistercienne du Val d'Oise, le marais du Stors, milieu humide exceptionnel pour sa flore et sa faune, qui a été acheté par l'Agence des espaces verts en l'an 2000 pour en faire une réserve naturelle régionale; sans oublier que les communes de Mériel et Butry-sur-Oise seraient traversées par un tunnel de plus de 3 km de long, sous leur centre-ville.

« La commune de Mériel étant concernée par tous les tracés, nous ne pouvons être taxés de renvoyer le problème ailleurs. En conséquence, permettez moi d'être totalement hostile à ce tracé violet et d'enfoncer le clou, afin que ce tracé exutoire pouvant recueillir de nombreux adeptes, soit définitivement abandonné »

Michel Rigollet, maire de Mériel

« Le trajet violet emprunte en partie le trajet de cette fameuse C13-F13 qui est un projet très ancien (...) 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 (...) Le territoire d'Aubergenville, le territoire de Seine Aval et le Mantois, eux, souhaitent avoir une infrastructure routière et sont prêts à l'accueillir »

Nicole Delpeuch, maire de Gargenville

« Le tracé Nord-Ouest, qui représente 56 km contre 22 km pour les autres, a un coût nettement supérieur à tous les autres, une pollution (supérieure de) + 38 % pour les émissions de dioxyde de carbone, alors qu'il s'éloignerait des zones à desservir, qui viennent d'être rappelées par le maître d'ouvrage, et qui ne rempliraient pas les fonctions que l'on attend de la Francilienne. (...) C'est un peu la logique shadoks... »

Jean-Pierre Bequet, maire d'Auvers-sur-Oise

La conclusion du maître d'ouvrage est claire :

« ... Après tout ce que l'on a pu entendre, je me vois mal mettre aujourd'hui dans un rapport : « Monsieur le ministre, je vous conseille de prendre le tracé violet, on s'était complètement trompés dans nos études. »

Eric Debarle à Mériel

2.1.4. Cette conclusion négative quant à la pertinence du tracé violet en tant que prolongement de la Francilienne, n'enlève évidemment rien à l'intérêt potentiel du projet C13-F13 auquel travaille le Conseil général des Yvelines mais qui relève d'une autre problématique (voir ci-dessous).

2.1.5. Il n'en demeure pas moins que tout le monde n'est pas convaincu

« Dès la réunion d'Auvers-sur-Oise, le tracé violet a définitivement été abandonné. Tout le monde sait très bien que le tracé violet avait été construit pour être détruit. Quant on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage. Quant on ne veut pas d'un tracé, on le dessine en violet. »

Michel Klasen, Les associations d'Herblay unies contre l'autoroute

« Un tracé alternatif contournant le nord de l'agglomération de Cergy-Pontoise n'a jamais été étudié comme possible, malgré les demandes réitérées des communes et des collectifs concernés. Ce tracé proche du tracé le plus à l'ouest, concernerait des zones beaucoup moins urbanisées, avec un point d'entrée qui ne serait pas à Orgeval mais qui serait directement relié à l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. »

Cahier d'acteur de Conflans-Sainte-Honorine.

Existe-t-il vraiment dans la zone d'étude des tracés qui n'aient pas été explorés? Le maître

A propos du projet C13-F13

« Cette C13-F13 est très attendue par les riverains de la RD190 et je crois que ce n'est pas trop de dire qu'il y a vraiment conscience de sa nécessité pour le développement de Seine-aval et du Mantois... »

« ... 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. »

Nicole Delpeuch, maire de Gargenville

« 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'Etat 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 Mauldre est un projet local départemental et non pas d'intérêt national.

« ... Avoir 20000 véhicules par jour qui traversent nos campagnes et qui frôlent nos villes, ce n'est pas la même chose que d'en avoir 80000. »

Jean Mallet, maire de Mézy-sur-Seine

d'ouvrage pense avoir étudié un grand nombre de solutions possibles de contournement par le nord-ouest de Cergy-Pontoise sans qu'aucune ne réponde vraiment au cahier des charges et notamment à la réduction décisive du trafic de la RN184 que l'on attend du projet



L'ensemble des trafics examinés dans la zone d'études.

- Zone d'étude
- Variants examinés précédemment
- Tracés soumis au débat

2.2. Les tracés du fuseau sud-est

2.2.1. Le prolongement de la Francilienne commence à Mériel

Michel Rigollet, maire de Mériel, ayant exposé les problèmes que connaît dès aujourd'hui Mériel du fait de la multiplication par trois du trafic depuis son ouverture en 1983 : nuisances sonores en constante progression (64 décibels de jour et 59 décibels de nuit en 2005), bouchons de plus en plus fréquents engendrant difficultés de déplacement et nombreux accidents, conclut en ces termes : « *Manifestement, nous ne sommes pas prêts de voir régler ces importants et insupportables problèmes, s'il n'y a pas prise en compte du prolongement de la Francilienne à partir du nord de Mériel.* »

Le débat qui suit cette déclaration et auquel participent de nombreux habitants de Mériel, se conclut ainsi :

- « – Jean Bergougoux : *Pour parler simplement, cela veut-il dire que les riverains de cette partie seront traités à égalité avec ceux qui seraient riverains d'une portion d'infrastructure nouvelle ou d'une RN184 réaménagée ?*
- Eric Debarle : *Tout à fait.* »

2.2.2. De Méry-sur-Oise à l'A15

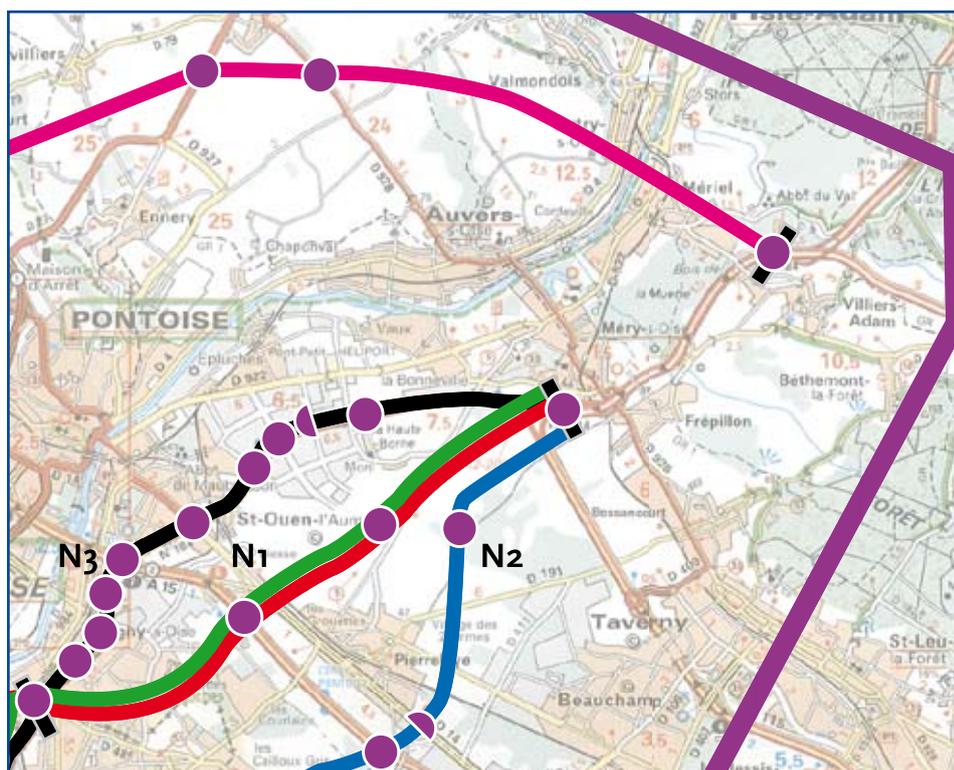
Les résultats de comptage des véhicules et le « vécu des riverains » tel qu'il s'est exprimé au cours des réunions de proximité concordent : les difficultés de circulation sur la RN184 et leurs répercussions sur les voiries locales sont dès aujourd'hui bien réelles

et ressenties comme telles.

Cette situation est appelée à s'aggraver considérablement dans les années qui viennent si l'on accorde foi aux projections de trafic du maître d'ouvrage qui prévoient un accroissement de 45 % du trafic entre Méry et la zone des Béthunes, à Saint-Ouen-l'Aumône entre 2003 et 2020.

Quels sont les avantages et inconvénients des différents tracés envisageables pour le prolongement de la Francilienne face à ces perspectives très préoccupantes ?

Etant donné la faible part du trafic de transit dans le trafic total, le tracé nord-ouest ne soulagerait guère la RN184. Restent trois solutions de coût sensiblement équivalent :



Les tracés avec échangeurs, de la partie nord de Méry-sur-Oise à l'A15.

> Le réaménagement de ce tronçon de la RN184. Cette solution préconisée par la FFAC et M. Pierre Jouatte, ne séduit ni le Conseil général du Val d'Oise, ni la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, ni Saint-Ouen-l'Aumône (voir encadrés) qui préfèrent, avec évidence, la création d'un nouveau tracé permettant de conférer à la RN184 actuelle un rôle, bien utile à leurs yeux, de desserte locale.

> Le nord du « tracé bleu » entre Méry et l'A15. Du seul point de vue de l'allègement du trafic sur la RN184, ses performances ne sont pas très différentes de celles de N1.

Mais il est clair que plus éloigné, il ne peut rendre les mêmes services à l'agglomération de Cergy-Pontoise. Il suscite d'autre part de très fortes oppositions tant à Pierrelaye qu'à Herblay (voir pages 131 et 132).

Sans projet	Prolongement réalisé avec le tracé		
	Rouge	Vert	Bleu
82 900	58 500	56 300	59 000

Le trafic moyen journalier sur la RN184 entre A15 et A115 en 2020 (en unités de voitures particulières).

> Le nord du « tracé N1 », partie commune aux tracés rouge, vert et blanc, est la solution soutenue, entre autres, par le Conseil général du Val d'Oise et par la Communauté d'agglomération. Les études du maître d'ouvrage semblent conforter cette position : tant en ce qui concerne la résolution des problèmes de circulation dans cette zone sur la RN184 et les routes voisines, que l'amélioration de la liaison entre l'agglomération de Cergy-Pontoise et le pôle de Roissy, le nord du « tracé N1 » paraît être la meilleure réponse.

Si ce tracé devait être retenu, il faudrait absolument traiter de manière satisfaisante la protection des 300 pavillons des Grouettes et le site du ru de Liesse. Le maître d'ouvrage a proposé en cours de débat une modification de tracé qu'il considère répondre convenablement à la question.

La position du Conseil général du Val d'Oise sur les tracés

Dans son cahier d'acteur, le Conseil général du Val d'Oise, après avoir rappelé la « longue histoire » de la Francilienne, et expliqué les raisons pour lesquelles le prolongement de la Francilienne est à ses yeux « une infrastructure indispensable » se prononce sur les tracés :

Après avoir écarté « le tracé ouest passant par le Vexin » et « la transformation de la RN184 actuelle en voie express », il considère que « le tracé vert/rouge est la meilleure réponse pour le Val d'Oise ».

« Le tracé N1 entre Méry-sur-Oise et le raccordement sur la RN184 au droit de la RD48E situé sur les réserves inscrites dans les documents d'urbanisme locaux, a pour avantage de soulager la RN184 en traversée d'Eragny-sur-Oise, d'assurer une bonne irrigation de l'agglomération de Cergy-Pontoise et de desservir le mieux possible toutes les zones d'activités, commerciales,

ainsi que les pôles universitaires et de recherche. Il permettrait en outre, un bon maillage avec le réseau autoroutier existant. Si ce tracé est retenu par le maître d'ouvrage, il devra cependant et impérativement faire l'objet d'un traitement exemplaire en ce qui concerne les pollutions sonores, atmosphériques et visuelles : couverture sur l'ouverture à Eragny-sur-Oise, éloignement des Grouettes et couverture au droit des Buttes Blanches à Herblay. »

Il ajoute : « Au titre de cette réalisation, le Département demanderait à l'Etat la requalification de la RN184 entre Mériel et Méry, ainsi qu'au niveau d'Eragny-sur-Oise, cette dernière portion étant destinée à devenir boulevard urbain ».

Pour ce qui est des tracés bleu et blanc, il considère que « de par leur éloignement de zones à desservir et leur impact sur la Plaine de Pierrelaye, ils n'apportent pas de meilleure réponse ».

La position de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise sur les tracés

Dès la séance d'ouverture, Dominique Lefebvre, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, s'était prononcé « pour ce qui concerne le territoire du Val d'Oise et de Cergy-Pontoise, pour le scénario N1 aménagé » considérant que « c'est le seul qui est susceptible aujourd'hui de décharger la RN184. C'est le seul qui permettra aux équipes municipales de Saint-Ouen-l'Aumône et d'Eragny-sur-Oise de conduire un projet de réunification et de requalification de leur territoire urbain et de restaurer les conditions de vie de ce territoire. »

Dans son cahier d'acteurs, la Communauté confirme et précise cette position, tout en soulignant la priorité qu'elle attache à la protection des riverains : « Pour la Communauté d'agglomération, dans le Val d'Oise, la seule réponse envisageable à ces enjeux est le tracé N1. Conciliant desserte et protection, il permettra d'améliorer les conditions générales de déplacement, réduira les risques d'accident et offrira une meilleure qualité de vie aux riverains de la RN184. »

Reste un point essentiel et difficile : dans l'esprit des responsables du Département et de la Communauté d'agglomération, **le tracé N1 ne s'arrête pas à l'A15. L'une de ses vertus est de se poursuivre sur la commune d'Eragny-sur-Oise jusqu'au carrefour Norton** permettant de « restaurer les conditions de vie de ce territoire », comme l'a dit Dominique Lefebvre, le président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise lors de la séance d'ouverture, qui se déclare lui-même « sinistré par la RN184 », et d'améliorer les liaisons entre les zones d'activité de l'agglomération. Mais qu'en pensent les Eragniens ?

2.2.3. La problématique d'Eragny-sur-Oise

> Eragny-sur-Oise sinistrée par la RN184

« Eragny-sur-Oise est d'ores et déjà « sinistrée » par la RN184. Eragny est la seule ville entièrement coupée en deux par la RN184 qui, avec 60 000 véhicules par jour, remplit les fonctions du maillon manquant de l'infrastructure autoroutière inscrite dans les documents directeurs depuis plusieurs décennies. Au fil des années, nous supportons de plus en plus mal les dysfonctionnements de la RN184. Rassurez-vous, je ne vais pas refaire la description faite lors de la dernière réunion, mais je veux quand même vous redire que nous sommes très inquiets des propositions faites sur ce tronçon de Francilienne qui doit absorber les flux et délester notre nationale de la circulation qui « l'embolise » chaque jour, avec son lot de désavantages majeurs pour la vie quotidienne à Eragny, à savoir :

- la gêne de circulation routière et notamment des transports en commun,
- la paralysie des échanges entre les quartiers d'habitation,
- l'insécurité parfois mortelle aux différents carrefours, qui jalonnent la traversée de notre Ville,
- les pollutions de toutes sortes,
- la pérennisation des voies adjacentes par des véhicules en recherche d'itinéraire de délestage,
- et la détérioration des voiries, des aménagements urbains communaux créant des dangers grandissants dans des quartiers d'habitation et notamment aux abords des écoles actuellement à Eragny à très grande proximité des habitations. Avec cinq carrefours et 60 000 véhicules par jour, dont 10 % de camions, qui s'arrêtent et redémarrent, bouchonnent plusieurs heures par jour, croyez-vous que l'air soit sain, que l'atmosphère soit propice à une bonne santé? »

M^{me} Dominique Gillot, maire d'Eragny-sur-Oise, à Eragny-sur-Oise, le 24 avril

> Les prévisions du maître d'ouvrage font état d'un accroissement probable du trafic de l'ordre de 45 % d'ici 2020

> Eragny-sur-Oise réclame la requalification de la RN184 en boulevard urbain

« Croyez-vous qu'il soit juste de penser que les choses peuvent encore rester dans l'état, qu'il suffirait de quelques aménagements, de supprimer quelques feux pour fluidifier le trafic et régler le problème de la Francilienne? C'est pourtant ce que j'ai lu dans le compte-rendu de différentes réunions de proximité que vous avez présidées et organisées, Monsieur le président. C'est ce que vous avez entendu dans la bouche de certains intervenants, c'est même ce qu'affirment des orateurs en notre nom à tous. »

Dominique Gillot, à la même réunion

> Qu'entend-on par requalification de la RN184 en boulevard urbain? Quels sont les critères et peut-on le faire sans offrir une alternative au trafic qui traverse la ville?

« Un boulevard urbain, c'est une voie qui peut être utilisée par différents types d'utilisateurs: voitures, mais aussi vélos et piétons. Lorsque les boulevards sont assez larges, ils peuvent être bordés de larges trottoirs permettant la circulation des piétons et des cyclistes. On fait maintenant de plus en plus de pistes cyclables, et dans certains secteurs, on peut avoir aussi des voies uniquement réservées aux bus.

« Mais, il faut bien faire passer les véhicules quelque part, et toute requalification en boulevard urbain sera toujours limitée tant qu'on n'aura pas un itinéraire alternatif. Aujourd'hui, sauf erreur de ma part, même dans le dossier préparé par la DREIF, s'il est prévu une partie de la typologie du boulevard urbain, par exemple avoir des traversées sécurisées des piétons au niveau des carrefours... le cheminement des piétons et des cyclistes le long de la RN184, n'est pas prévu.

« On peut améliorer le fonctionnement des carrefours, mais on ne peut pas avoir un vrai boulevard urbain tant qu'on n'a pas une alternative à la circulation, et, tant qu'il n'y a pas d'alternative à la circulation, l'État privilégiera toujours la circulation sur la RN184 par rapport aux besoins des Eragniens. »

Eric Debarle, à la même réunion

> Le prolongement de la Francilienne permet-il de trouver une alternative à la RN184 permettant de la requalifier en boulevard urbain?

Le maître d'ouvrage évoque l'impact des différents tracés sur le trafic de la RN184 à Eragny-sur-Oise en 2020

- le tracé noir, empruntant la RN184 augmente la circulation d'environ 35 000 véhicules par jour
- le tracé violet: il augmente lui aussi la circulation mais de manière moindre
- les tracés rouge et vert qui traverseraient Eragny-sur-Oise en tranchée couverte, selon le maître d'ouvrage, déléteraient respectivement la RN184 de 10 000 véhicules et de 15 000 véhicules
- quant au tracé bleu, malgré son éloignement, il déléterait la RN184 de quelque 10 000 véhicules également. Mais il est clair que, comme le soulignent le Conseil général du Val d'Oise et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, il n'a pas les mêmes fonctionnalités en termes de desserte des zones d'activité et d'accessibilité à la Francilienne pour les habitants de la rive droite, que la réalisation complète du tronçon N1, c'est-à-dire jusqu'au carrefour Norton.

Pour Roland Gros, adjoint au maire d'Eragny-sur-Oise, qui rejette, soutenu très majoritairement par les participants, *« la seule réponse envisageable pour transformer la RN184 en boulevard urbain est de trouver une voie de délestage souterraine qui désengorge de façon significative le boulevard urbain aménagé comme tel, ainsi sécurisé et interdit aux poids lourds (5 000 à 6 000 en 2005) »*.

Avis que ne partage pas Pierrette Borgne, également adjointe au maire, qui insiste sur l'urgence de trouver une solution: *« La ville d'Eragny est limitée au Nord par l'A15, à l'Ouest par l'Oise, elle est coupée du Nord au Sud par la voie ferrée, par la RN184, or Eragny est un tout petit territoire, moins de 500 hectares. Comment un si petit territoire pourra-t-il supporter une nouvelle coupure au Sud et à l'Est qui marquerait son enfermement définitif? »*

« Enfin, je pense que la RN184 est une nécessité évidemment immédiate. Étant donné les doutes que j'ai concernant les reports de trafic entre une éventuelle nouvelle section d'autoroute et la RN184, je pense que la nécessité de traiter le problème de la RN184, c'est une question immédiate, une nécessité immédiate, alors que le projet de prolongement de la Francilienne est très hypothétique quant aux résultats attendus dans 10, 12 ou 15 ans. »

Mais cette réunion de proximité n'était qu'un prélude à la consultation des Éragniens qui fut organisée le 25 juin.

La consultation d'Eragny-sur-Oise

Dès la réunion d'ouverture du 8 mars à Pontoise, Mme Dominique Gillot, maire d'Eragny-sur-Oise avait annoncé: *« Je souhaite, au nom de l'ensemble de mes équipiers, que tous les Eragniens, qui ont très directement concernés, soient bien écoutés, puissent obtenir toutes les informations qui leur sont utiles, puissent faire toutes les suggestions qui les préoccupent, et à la fin de la séquence, je réaffirme que nous les consulterons. Je proposerai ensuite au Conseil municipal de défendre la position qui sortira de cette consultation. »*

Pour répondre à cette demande d'information approfondie, la CPDP a organisé, à titre exceptionnel deux réunions de proximité à Eragny-sur-Oise, les 5 et 24 avril 2006 qui ont rassemblé respectivement environ 350 et 370 personnes. En dépit de quelques interpellations à son encontre lui demandant de prendre position pour ou contre le tracé rouge à Eragny-sur-Oise, ces réunions ont été comme l'avait souhaité Dominique Gillot des réunions d'information, d'écoute et de discussion de bonne qualité.

Comme elle s'y était engagée, l'équipe municipale d'Eragny-sur-Oise a organisé le 25 juin 2006 une consultation ouverte à tous les habitants d'Eragny-sur-Oise sur le prolongement de la Francilienne. Les résultats complets de cette consultation et les commentaires de Dominique Gillot (contribution-intervention pour la réunion de synthèse du 6 juillet) sont disponibles sur le site Internet de la CPDP et seront portés à la connaissance du ministre. Nous soulignons ici les points suivants:

> 1515 personnes ont pris part au vote. Eragny-sur-Oise comptant aujourd'hui environ 17 000 habitants, la représentativité de cette consultation reposant sur le « volontariat » a pu être contestée.

Le maire d'Eragny-sur-Oise considère cependant *« qu'il s'agit d'une forte mobilisation qui traduit une confiance dans la sincérité de la consultation et dans l'usage qui pourra en être fait. Les résultats devront être considérés dans leur puissante signification »*

> Les votants, à une écrasante majorité, déclarent ne pas accepter la situation actuelle de la RN184 et *« soutenir la municipalité pour obtenir, sans attendre, des services de l'Etat, l'amélioration de la circulation et de la sécurité sur la RN184 »*.

> S'agissant du prolongement de la Francilienne, les votants sont:

- très partagés sur le principe même de ce prolongement (50 % de refus, 45 % d'acceptation),
- très dubitatifs (à plus de 60 %) sur le fait que ce prolongement puisse résoudre les problèmes liés à la RN184 dans la traversée d'Eragny-sur-Oise,
- très négatifs (83 % de non) à l'égard du prolongement par le tracé rouge dans Eragny-sur-Oise même avec toutes les exigences de protection des habitants,
- totalement négatifs (95 % de non) à l'égard d'un prolongement par le tracé noir.
- très partagés sur le choix d'un autre tracé (par exemple, 47 % sont favorables au tracé bleu et 45 % contre).

Tirant les enseignements de cette consultation, M^{me} Dominique Gillot, déclare: *« N'ayant jamais soutenu le tracé rouge, je lutterai contre cette hypothèse et ses méfaits avec encore plus de légitimité »*.

2.2.4. Un choix crucial : faut-il traverser la Seine ?

Si l'on choisit de rester sur la rive droite, il n'y a pas de réelle alternative au tracé rouge de bout en bout. Tout ce que l'on peut faire est d'essayer de l'améliorer le plus possible.

Si l'on choisit de traverser la Seine, la problématique s'enrichit :

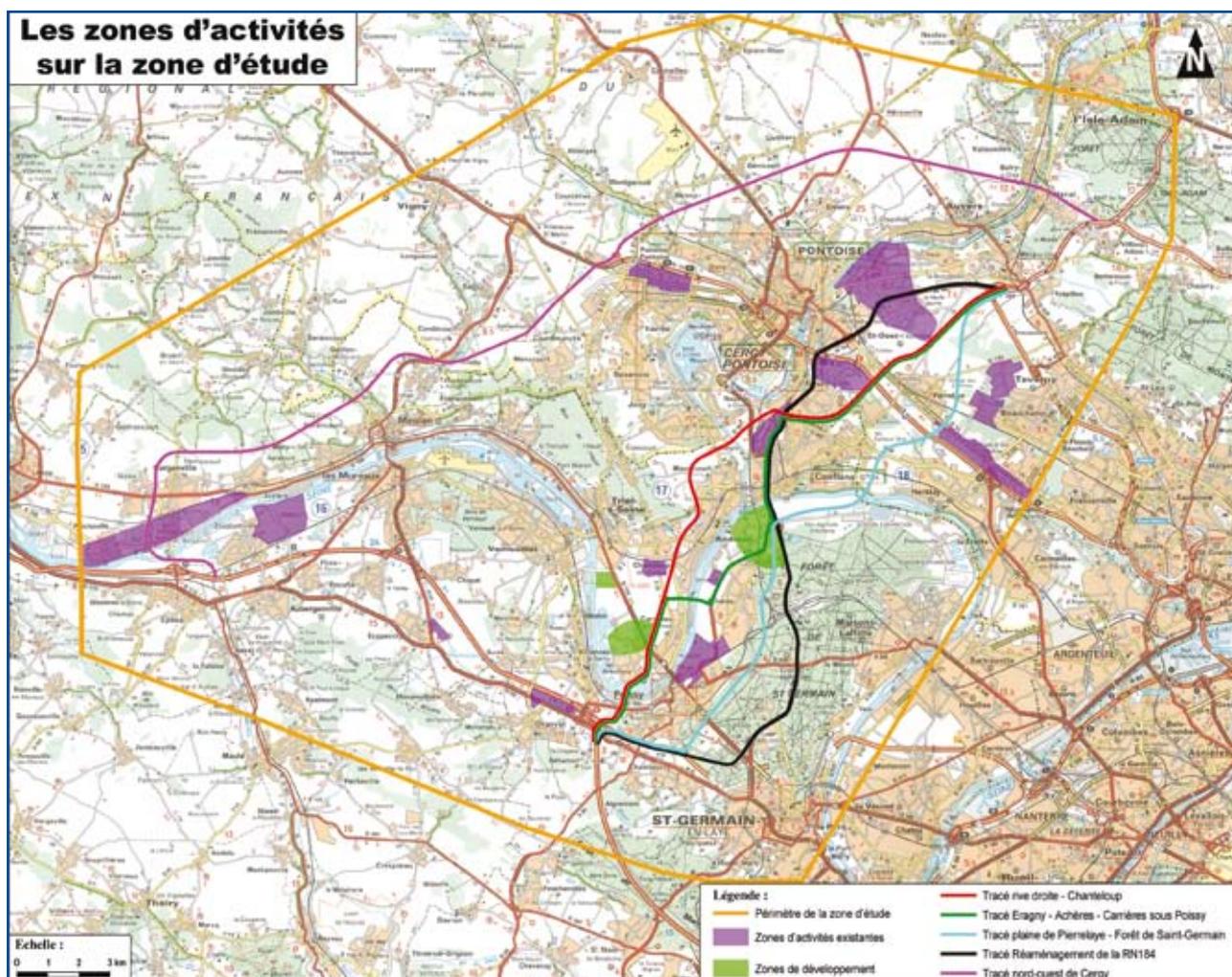
> où et comment traverser la Seine ?

> comment continue-t-on ?

A-t-on de bonnes raisons *a priori* pour préconiser de traverser la Seine ?

Au moins trois bonnes raisons disent les tenants de cette hypothèse. Mais sont-elles vraiment déterminantes ?

> Raison 1 : un tracé empruntant partiellement la rive gauche desservirait mieux un certain nombre de zones d'activités actuelle (Groupe PSA, GEFO...) ou future (plateforme multimodale d'Achères).



Cette problématique est bien illustrée par une intervention de Pierre Cardo, député-maire de Chanteloup-les-Vignes, lors de la réunion thématique de Carrières-sous-Poissy consacrée à l'aménagement du territoire : « Une question aux Chambres de commerce et d'industrie... j'ai du mal à saisir comment vous pouvez défendre un tracé rive droite (le tracé rouge) dans les Yvelines, puisque les activités économiques sont du côté rive gauche. »

La carte des zones d'activités et des différents tracés.

Zone actuelle

Zone à venir

Pour le maire d'Achères, Alain Outreman, pourtant nul besoin d'autoroute pour desservir son projet de plate-forme multimodale : « ...L'incidence sur le trafic routier sera de 500, voire 1 000 véhicules/jour sur un trafic qui avoisine aujourd'hui 13 000 véhicules sur la RD30. »

> Raison 2 : être au plus près de l'axe dont on souhaite alléger le trafic, la RN184.

Les calculs du maître d'ouvrage confirment bien l'intuition : les tracés utilisant en partie la rive gauche décongestionnent beaucoup mieux la RN184 en forêt de Saint-Germain que le tracé rouge entièrement en rive droite.

Trafic moyen journalier sur la RN184 en 2020 dans la forêt de Saint-Germain (en unités de voitures particulières).

Sans projet	Prolongement réalisé avec le tracé		
	Rouge	Vert	Bleu
37 600	29 400	19 600	18 800

Peut-être un avantage local, mais disent les représentants des entreprises, le tracé rouge n'est-il pas celui qui, globalement, procure les gains de temps les plus significatifs sur les trajets Cergy et La Défense ou Cergy et Saint-Quentin-en-Yvelines ?

> Raison 3 : dernier avantage et non le moindre, surtout si l'on ne retransverse pas la Seine, éviter des zones où les tracés, « compte tenu du relief et des contraintes qu'ils engendrent, même en ajoutant des protections onéreuses mais toujours insuffisantes, ne permettent pas de respecter les objectifs de protection ou d'intégration nécessaires aujourd'hui pour un tel ouvrage ».

Cahier d'acteurs de la Communauté de communes des deux rives de la Seine

Mais dit-on sur la rive gauche : en y mettant le prix, on devrait bien pouvoir protéger les riverains du « tracé rouge » puisque, « hormis le tracé noir assassin, c'est le moins coûteux et donc celui qui peut supporter des surcoûts correspondant aux améliorations à apporter, pour le bien nécessaire des riverains ».

Cahier d'acteurs des Amis de la forêt de Saint-Germain et de Marly

Et, d'ailleurs, sur la rive gauche, les difficultés ne manquent pas non plus : populations à protéger, possibilités de développements économiques ou touristiques à préserver, paysages et ressources naturelles rares à préserver... et la forêt de Saint-Germain.

En présence de cet échange d'arguments très globaux, il est assurément difficile de conclure, ce que ne souhaite d'ailleurs pas faire le Conseil général des Yvelines (voir ci-dessous). Nous reprendrons donc notre cheminement pas à pas le long des différents tracés pour tenter d'affiner leurs problématiques sur la base des arguments échangés durant le débat.

La position du conseil général des Yvelines

Le Conseil général des Yvelines est favorable au « bouclage » de la Francilienne (A104), absolument essentiel :

- d'une part, pour contribuer à résorber la saturation routière de l'Ouest parisien et arrêter l'insupportable « bouclage sauvage », actuellement pratiqué par l'utilisation des routes, non appropriées, nationales et départementales, tant dans le département des Yvelines que dans celui du Val d'Oise
- d'autre part, pour améliorer l'accessibilité et renforcer ce faisant l'attractivité économique des grands pôles de développement de l'Ouest francilien (Cergy-Pontoise, la vallée de la Seine, Poissy et Saint-Quentin-en-Yvelines) qui constituent des enjeux stratégiques pour la région Ile-de-France.

Et l'existence d'une Opération d'intérêt national (OIN), voulue par l'Etat, en Seine-aval ne fait que conforter le besoin de bouclage.

Je tiens à vous préciser que, dans le cadre de l'actualisation du schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY) que je soumettrai à l'approbation

de l'assemblée départementale du 12 juillet prochain, l'achèvement des grandes infrastructures de maillage régional, tant routières que de transport en commun, constitue un enjeu majeur et prioritaire pour les Yvelines.

Il appartient à l'Etat seul de décider du tracé à retenir ; je m'engage à ce que le Département des Yvelines s'y conforme, quel qu'il soit.

Cependant, je précise qu'il importe que le tracé retenu constitue un « véritable bouclage » de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines et dont la faisabilité économique soit réaliste. Je demande en outre que soient préservées les emprises réservées au bénéfice du Département pour la réalisation du futur pont d'Achères qui permettra d'assurer une liaison Est-Ouest entre les RD30 et 190. Cette liaison n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais elle est complémentaire et absolument nécessaire pour la desserte de la boucle de Chanteloup. »

Pierre Bédier, député des Yvelines, président du Conseil général des Yvelines

2.2.5. Le tracé rouge entre l'A15 et Orgeval

> On peut extraire du tableau publié dans la partie 1.2.1. les améliorations qui, selon le maître d'ouvrage, pourraient être envisagées sur ce tracé rouge. Il a chiffré le coût de ces améliorations ou de variantes envisageables.

Tronçons	Nature	Coût
N1	Couverture sur l'ouverture à Eragny-sur-Oise	10 millions €
N1	Eloignement des Grouettes à Herblay	NS
N1	Couverture au droit des Buttes blanches (Herblay)	50 millions €
C1	Passage sous RER à Neuville	115 millions €
C1	Passage sous RD 55 à Maurecourt	15 millions €
C1	Prolongement TC sur Chanteloup (250 m)	40 millions €
C1	Couverture de l'ouverture à Andrézy	10 millions €
C1	Couverture 500 m au droit des Charvaux (Andrézy)	50 millions €

A cette liste pourraient être ajoutées les améliorations des franchissements de l'Oise (70 millions €) et de la Seine (50 millions €) proposées par la CCI de Versailles Val-d'Oise/ Yvelines.

> Ces propositions, bien que significatives puisque représentant une enveloppe totale approchant les 300 millions €, suffiraient-elles à désarmer la contestation autour de ce tracé? Certainement pas, en tout cas, si l'on parcourt les sous-titres lapidaires du cahier d'acteurs du CoPRA 184, « *Empêcher l'irréversible* ».

Quelques titres relevés dans le cahier d'acteurs du CoPRA 184

- « > Pierrelaye : un désastre autoroutier de toutes les couleurs
- > Herblay : Non à la destruction de notre qualité de vie
- > Non pour vivre à Eragny-sur-Oise-sous-Autoroute
- > Neuville-sur-Oise: un cadre de vie et un patrimoine à préserver
- > Jouy-le-Moutier: Préservons la qualité de vie
- > Conflans-Sainte-Honorine: ensemble, empêchons l'irréversible
- > Maurecourt: le village sacrifié par l'A104
- > Andrézy: Irrémédiablement polluée, découpée, saccagée
- > Chanteloup-les-Vignes: un cadre de vie et un patrimoine à préserver
- > Carrières-sous-Poissy: une ville sinistrée et 13 000 habitants sacrifiés!
- > Poissy: Non à la pollution dans la ville
- > Orgeval: le plus grand échangeur d'Europe, non merci !»

« Par la voix de Victor Blot, vous pouvez vous rendre compte que le CoPRA184, ce n'est pas rien. Ce n'est pas, comme j'ai entendu à Pontoise, et malheureusement je suis obligé de le dire, par quelques élus très éminents, que le CoPRA comprenait une bande de vieux schnoques. Là, je m'associe complètement au CoPRA, auquel j'appartiens depuis des années. »
 Hugues Ribault, maire d'Andrézy

Egalement, à titre de note d'ambiance, un extrait du « verbatim » de la réunion de proximité de Maurecourt.

Entendu à Maurecourt

« Le tracé rouge est has been et nous l'avons déjà montré lors de nos interventions et nous allons continuer dans ce sens ce soir.

En fait, sommes-nous véritablement sûrs d'avoir besoin de cette infrastructure telle qu'elle est déclinée dans vos tracés dont aucun ne semble correspondre à la situation et surtout pas le N1 C1 S1 du tracé rouge qui attaque, saccage furieusement les zones urbanisées.

« 100 000 voitures de plus dans les secteurs d'Eragny-sur-Oise, d'Herblay, de Conflans-Sainte-Honorine qui supportent déjà toutes les pollutions liées à la proximité de l'A15 et de la RN184. C'est plus qu'il n'en faut pour porter gravement atteinte à la santé de tous les habitants et plus encore des riverains.

A Maurecourt, c'est un désastre environnemental. Certaines maisons sont à moins de 60 m des emprises. Le village est sinistré par l'échangeur le plus imbécile qui puisse exister, celui de l'Oise. En effet, on accédera à l'autoroute A104 via le village dont certaines voies ne dépassent pas 4 m de large.

Si nous entendons les arguments des uns et des autres, nous ne pouvons pas comprendre pourquoi nous devons sacrifier notre village pour soutenir des schémas de développement qui ont échoué..

Maurecourt rejette avec force le tracé rouge, tracé qui saccage notre environnement et notre santé et plus largement tout tracé qui passe en zone urbanisée.

Je forme l'espoir que, par votre entremise, Monsieur le Président, l'Etat pour une fois ne soit pas autiste et respecte ses propres engagements.» *Gérald Rutault, maire de Maurecourt*

« – Dans la salle: Non à l'A104 dans nos pavillons et nos immeubles.

Oui à l'A104 dans les champs de betteraves et les champs de patates.

Non au saccage dans notre région.

Oui, trois Premiers ministres ont déjà tranché.

– Claude d'Ornano, président de l'ARDIES Val d'Oise: *Dans cette salle, j'ai l'impression d'être le seul à être le représentant de ceux qui souhaitent et qui souhaitent toujours le tracé rouge.*

(Manifestations et sifflets).

– Permettez-moi de m'exprimer.

– Dans la salle: Non!

– Claude d'Ornano: *Donc, j'arrête. En tout cas, je vous trouve très sympathiques.»*

« Nous devons tous, citoyens, élus... dire non à ce tracé assassin, car le tracé passant dans des zones urbanisées est un tracé assassin... Quand on voit comment Maurecourt va être saccagé, je parle de Maurecourt car on est à Maurecourt, mais je pourrais parler d'Eragny-sur-Oise, d'Andrésy, on ne peut pas continuer ainsi.»

Gérald Rutault, maire de Maurecourt

> Les positions finales des communes situées sur la partie centrale du tracé rouge C1

Laisant de côté ces incidentes seulement destinées à faire toucher du doigt les passions qui entourent ce projet, nous résumerons ici sur la base de leur cahiers d'acteurs respectifs, les analyses et les positions finales des communes concernées.

• Conflans-Sainte-Honorine: « Environnement et santé d'abord »

« *Oui au bouclage de l'A104, non aux tracés proposés! La nécessité du bouclage de la Francilienne n'a pas de raison d'être contestée. Néanmoins les cinq tracés qui sont aujourd'hui présentés au débat ne constituent qu'un prolongement sans bouclage et apparaissent à certains égards, comme une vraie provocation.* »

Après avoir déploré qu'un « *tracé alternatif contournant le nord de l'agglomération de Cergy-Pontoise, n'ait jamais été étudié comme possible* », le cahier d'acteurs conclut: « *Quelle que soit la solution qui sera adoptée et qui pourrait consister en la combinaison de différents tracés, le premier critère à retenir devrait être celui de la protection des conditions de vie et de santé des riverains.* »

• Faut-il laisser Neuville-sur-Oise devenir Autoroute-sur-Neuville?

L'analyse commence par l'examen de ce que pourrait être les conséquences locales, du tracé rouge à Neuville-sur-Oise en termes d'impacts paysagers, de bruit, de qualité de l'air, de qualité de vie des habitants et de dépréciation du patrimoine immobilier. Elle s'élève ensuite à un niveau de plus grande généralité en affirmant que « *la deuxième partie du tracé rouge ne répond plus aux besoins économiques de la région.* »

La conclusion de la motion du conseil municipal est sans équivoque: il « *s'oppose au passage du prolongement de la Francilienne A104 sur le territoire de la commune.* »

• **Maurecourt: «Un tracé figé dans les années 60 pour un projet à horizon 2020»**

Tout au long du débat, Maurecourt, par la voix de Joël Tissier, premier adjoint, ne cessa de dénoncer l'insuffisance, selon lui, de la prise en compte des risques sanitaires liés à la pollution de l'air dans les études du maître d'ouvrage. Il était normal que ce thème revînt en force dans le cahier d'acteur de Maurecourt : il en occupe la première partie.

Dans une seconde partie est dénoncée « l'erreur que constituerait le maintien du tracé rouge qui a abouti au blocage total de ce dossier durant les 15 dernières années ». Maurecourt se déclare plutôt favorable au « tracé blanc », sous réserve de quelques améliorations dont la plus importante est le passage en sous fluvial entre la plaine d'Herblay et le nord d'Achères.

• **Communauté de communes des deux rives de la Seine : « Pour respecter objectifs, population et environnement : le tracé blanc »**

La Communauté de commune des deux rives de la Seine, regroupe Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Chapet, Triel-sur-Seine et Verneuil-sur-Seine.

Elle a choisi de se prononcer d'une seule voix, d'une part sur la nécessité et l'urgence du prolongement de la Francilienne, d'autre part, sur les principes que doivent respecter les solutions permettant ce prolongement. Après avoir critiqué les tracés « inadaptés » soumis au débat, elle milite pour « une solution de consensus possible » : le « tracé blanc » dont on trouvera la description, l'analyse des avantages et inconvénients dans les différentes parties de ce chapitre.

> **Le sud du tracé rouge S1** est commun au tracé rouge et au tracé vert

Si on laisse provisoirement de côté la problématique de la circulation de Poissy qui sera traitée ultérieurement, trois points méritent attention :

• **Carrières-sous-Poissy**

La commune s'est finalement et logiquement ralliée à la position de la Communauté de communes des deux rives de Seine en faveur du « tracé blanc », mais il n'est peut-être pas sans intérêt d'évoquer les arguments échangés précédemment... (*lire ci-contre*)

• **Poissy : « Seul le tracé rouge répond à l'intérêt général »**

Le cahier d'acteurs de la ville de Poissy se prononce clairement en faveur du tracé rouge dans son entièreté. Position non partagée par tous les Pisciacais, singulièrement par les habitants de l'île de Migneaux et des bords de Seine.

• **L'île de Migneaux et, plus généralement, les bords de Seine dans la commune de Poissy**

La problématique des bords de Seine a été traitée sur le fond dans le chapitre consacré à l'insertion du projet dans les paysages et les positions du SPIM qui a été l'un des acteurs les plus assidus de ce débat, ont été évoquées en plusieurs endroits du présent rapport. Il nous paraît cependant utile de citer l'intervention du CoPRA184 de Poissy à ce sujet : « Dans l'hypothèse des tracés rouge et vert, nous cumulerions à Poissy les nuisances. A la fois, la population et la nature seraient complètement sinistrées par le passage d'un immense double viaduc de 850 mètres de long et de 40 mètres de large, à 2x3 voies de circulation, comparable à celui de Gennevilliers sur l'A15. Pour nous rassurer, la direction régionale de l'Équipement nous promet un viaduc couvert. Le dossier actuel ne donne pas de descriptif. Il pourrait s'agir d'un viaduc comportant des parois latérales et un toit mais qui, sur toute sa longueur, resterait ouvert sur les côtés (pour laisser échapper la pollution et également un

Carrières-sous-Poissy: le maire et le CoPRA184

Le 13 avril 2006, lors de la réunion de proximité de Carrières-sous-Poissy, une position nuancée du maire de Carrières: « Par le passé, Carrières s'est déjà battue pour que la traversée alors envisagée de la future A104 ne la détruise pas. C'est ainsi que nous avons obtenu de l'État l'engagement d'un passage souterrain, sur une partie allant du Complexe Alsace à la fin du chemin de Beauregard. Cette disposition est désormais inscrite sans équivoque dans notre nouveau Plan local d'urbanisme. Elle est certes devenue insuffisante, compte tenu du développement urbain que notre commune a connu depuis, mais elle est actée et permettrait déjà d'envisager de tracer au-dessus d'elle des places et des lieux de vie réunissant Carrières-centre et Carrières-Saint-Louis. Si, bien sûr, elle devait passer par là... Et si, par contre, elle devait passer ailleurs, elle libérerait enfin des espaces aujourd'hui figés et permettrait, également, de bâtir enfin le cœur de Carrières! Dans des conditions cependant bien plus sereines et pour les élus et pour les Carriérois! Enfin, j'aimerais que soit prise en considération dans ce débat une autre observation: les conditions techniques de réalisation des infrastructures autoroutières ont changé et permettent une mise en oeuvre au plus prêt des exigences de protection des usagers et des riverains »

Daniel Schalck, maire de Carrières-sous-Poissy, réunion de proximité de Carrières-sous-Poissy

Une position que ne partage pas Christiane Paravy, présidente du CoPRA184, comité de Carrières-sous-Poissy: « Il y a plus de 15 ans, nous étions déjà là, dans cette même salle, pleine à craquer, à écouter les informations relatives au passage de l'autoroute, dans notre commune. C'était en juin 1991... Les populations se sont révoltées contre ce projet qui ne tient absolument pas compte de la présence d'une urbanisation galopante, depuis une vingtaine d'années.

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

Suit une critique nourrie, diapositives à l'appui et applaudie très majoritairement par les participants, > sur les tracés » rouge et vert », leurs difficultés d'insertion dans le territoire de la commune et les protections insuffisantes qu'ils assurent aux populations > sur le bruit.

« Au sujet du bruit, toute la commune sera « arrosée » et tous les Carriérois seront atteints. Il est faux de dire qu'à quelques centaines de mètres plus loin, nous ne serons pas importunés. Cela dépendra des conditions climatiques.

« A Carrières, trois points de mesure ont été choisis... Les niveaux sonores y sont tous relativement importants, ce qui paraît normal, puisque l'on est près de l'axe routier le plus fréquenté de Carrières, le RD190. La DREIF risque alors de nous démontrer qu'il n'y aura donc pas une différence significative, entre « l'existant » et le « projeté ». Par contre, si ces mesures avaient été réalisées dans des coins beaucoup plus calmes de la commune – et il y en a ! – il serait prouvé que l'arrivée de l'A104 augmenterait le niveau sonore de manière terrible en créant de très fortes nuisances supplémentaires. »

> Sur la pollution atmosphérique, critiquant notamment le plan de mesures adopté par le maître d'ouvrage: « Les sondes n'ont pas été placées là où elles devraient l'être. En effet, le viaduc va déverser tous les gaz d'échappement sur les eaux de l'étang de la Galiotte - lieu de détente de promenade et de pêche - et c'est là que l'on doit mesurer la qualité de l'air et de l'eau, actuellement, afin de comparer la valeur des paramètres, avant et après passage de l'autoroute. Ce qui est vrai pour l'étang de la Galiotte est vrai également pour de nombreux endroits de notre commune. »

Pour conclure: « Les tracés rouge et vert, qui traversent tous les deux notre commune, ne sont certainement pas les tracés correspondant à l'intérêt général puisqu'ils lèsent toute la population de Carrières ainsi que celle des 11 autres communes... je réitère, haut et fort, que le CoPRA184 de Carrières-sous-Poissy s'oppose à tous tracés en zone urbanisée, et en particulier aux deux tracés qui traversent la ville, le rouge et le vert. »

peu de bruit. Pour les habitants de l'île de Migneaux, il faut ajouter le bruit infernal d'effet de tambour des joints de chaussée au passage de chaque véhicule (105 000 par jour selon les chiffres de la DREIF).

« La vue en perspective sur l'une des plus belles courbes de la Seine aura disparu. Dans l'annexe du dossier du maître d'ouvrage sur les paysages, les espaces de bord de Seine à Poissy sont classés (je cite) en « zone très sensible » car « paysage rare » pour lesquels il est écrit: « Passage non faisable sans détruire le site... ». La superbe collégiale ne serait distante de l'ouvrage que d'à peine plus d'un 1 kilomètre à vol d'oiseau.

« De même, il est illusoire d'imaginer que la pollution se concentrera seulement aux abords immédiats du viaduc, la ville de Poissy ayant une configuration en cuvette. Située sous les vents dominants d'Ouest, elle subira directement la pollution très toxique des 105 000 véhicules attendus par jour (dioxydes d'azote, benzène, monoxyde de carbone, particules fines entre autres...). La maison de l'Enfance, les écoles de l'abbaye, le lycée Le Corbusier, le parc Meissonnier, la piscine municipale, le centre hospitalier, la maison de retraite de Villiers, le groupe scolaire Montaigne, le collège des Grands-Champs, le groupe scolaire Ronsard, le groupe scolaire Pascal, le complexe sportif Marcel Cerdan mais aussi les quartiers de Beauregard, de la Coudraie, de la rue de Migneaux, de l'île de Migneaux, et la liste n'est pas exhaustive seront sinistrés par la pollution sonore et atmosphérique... »

• Orgeval

C'est bien sûr à Orgeval que la question du « bouclage » de la Francilienne s'est posée avec le plus d'acuité :

« Quand vous parlez de boucler l'A104, on se demande si vous n'êtes pas en train de la bâcler »

Franck Boehly, conseiller municipal d'Orgeval

Les prises de position du maire d'Orgeval, Yannick Tasset, au cours de la réunion de proximité du 28 avril semblent bien résumer l'opinion des Orgevalais.

- Le maire d'Orgeval considère que le projet de prolongement de la Francilienne est *« incohérent »* au regard même des objectifs qui lui sont assignés, la convergence de tous les tracés envisagés sur Orgeval en étant manifestement la conséquence la plus absurde. Pour lui, il est clair que l'A13 ne serait pas capable d'absorber les 125 000 véhicules apportés par la Francilienne. Il regrette qu'un vrai projet de bouclage ne soit pas à l'ordre du jour.

- Il s'alarme des conséquences que pourraient avoir pour sa commune ce projet s'il était décidé d'y donner suite. Il ne pourrait qu'*« intensifier les nuisances sonores et la pollution »* et *« faire du village un embouteillage monumental »*.

- Il ne cache pas sa préférence pour une politique volontariste de développement des transports en commun (*« Il serait plus simple de demander aux gens de monter dans un RER »*) plutôt que pour la poursuite d'un projet autoroutier *« qui, pour 2 milliards €, raccourcit de 15 minutes le trajet de Cergy-Pontoise à Versailles »*. Il considère que le budget alloué à la Francilienne confisquerait des ressources financières qui pourraient être utilement affectées au développement des modes alternatifs pour le transport des marchandises comme le ferroutage et le fluvial.

- Le maire d'Orgeval pense enfin qu'il est improbable que l'Etat puisse persister aujourd'hui dans le choix d'un tracé devenu symbole d'une forte opposition et clairement situé en contradiction avec la charte de l'Environnement et avec le statut d'éco-région de l'Ile-de-France. Une telle décision s'enliserait dans des luttes juridiques *« pour les vingt ans à venir »*.

Pour conclure, Yannick Tasset souligne que les Orgevalais refusent de choisir l'un des tracés plutôt qu'un autre : ce qui leur importe, c'est de dénoncer les incohérences du projet.

Force est de constater que les arguments du maître d'ouvrage sur l'injection de quelque 10 000 véhicules de plus sur le couple A13-A14 n'ont pas vraiment convaincu : *« En 2020, avec l'A13 (120 000 véhicules) plus l'A14 qui va doubler son trafic (60 000 véhicules), on arrive à 180 000 véhicules. Je ne dis pas que ce chiffre est formidable, ni que le but du prolongement de la Francilienne soit de supprimer ce type d'embouteillage.*

« En regardant l'ensemble de la circulation sur la région parisienne, les autres arrivées sur la capitale, que ce soit du côté de l'A1, de l'A4 ou de l'A6, on arrive à absorber des trafics de 240 000 à 260 000 véhicules par jour. »

« Pour nous, même s'il y a un certain nombre d'embouteillages, il existe une réserve de capacité par rapport aux autres entrées dans la capitale. »

Eric Debarle, à Orgeval le 26 avril

2.2.6. Comment pourrait-on franchir la Seine ?

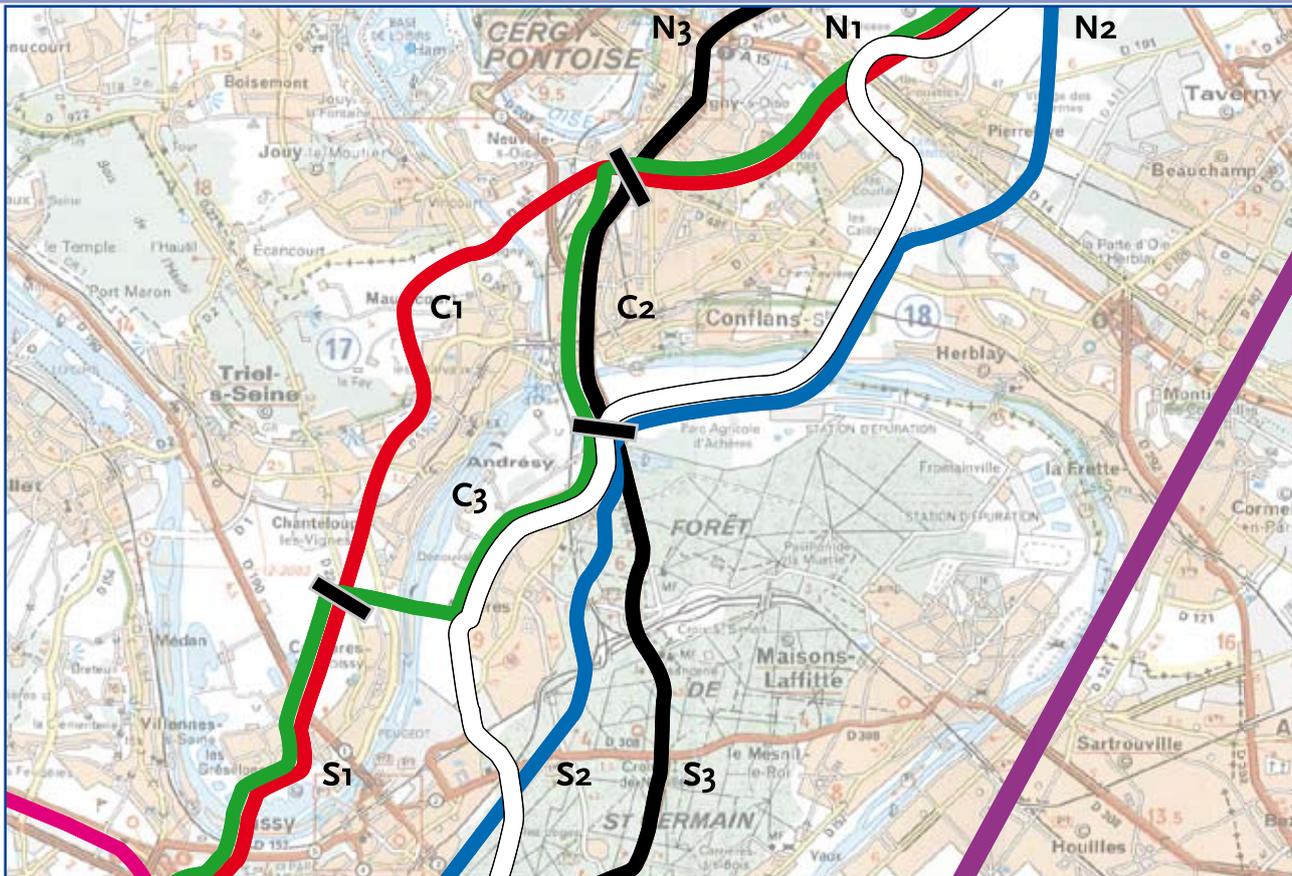
Dès lors que l'on a choisi la partie nord du **tracé N1**, commun aux **tracés rouge, vert et blanc** entre Méry et l'A15, trois solutions sont concevables :

> le tracé vert éventuellement amélioré par un passage en sous fluvial à Conflans-Sainte-Honorine

> le tracé blanc utilisant une partie de N1, l'A15 et une partie de N2

> un tunnel direct entre Saint-Ouen-l'Aumône et Achères dans l'esprit de la proposition de la FFAC, même s'il n'avait pas exactement le même point de départ.

Ces deux dernières hypothèses ont en commun de ne pas passer par Eragny-sur-Oise.



Les différentes options de traversée de la Seine.

> Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, l'hypothèse d'un tunnel allant directement de Saint-Ouen-l'Aumône au nord d'Achères, n'a pas trouvé beaucoup de défenseurs. Elle est coûteuse (1 100 millions €) et s'insère mal dans le réseau routier existant.

> Le tracé blanc entre l'échangeur N1-A15 et Achères nord présenterait l'avantage (ou l'inconvénient?) d'éviter Eragny-sur-Oise et Conflans-Sainte-Honorine. Il nécessiterait l'adjonction de deux voies supplémentaires à l'A15. Sans que cela soit totalement dirimant *a priori*, les spécialistes de la circulation routière n'apprécient guère ce type de schéma entraînant une circulation « en baïonnette » pour les trafics contournant l'agglomération de Cergy-Pontoise. Il semble rencontrer une opposition déterminée des habitants de Pierrelaye et d'Herblay (voir ci-dessous) et une forte contestation de la mairie de Saint-Germain en raison de la destruction paysagère qu'entraînerait son passage dans la plaine d'Achères.

> Si le tracé vert devait être retenu, il conviendrait sans doute, par rapport aux propositions initiales du maître d'ouvrage, d'assurer entre l'A15 et Eragny-sur-Oise, une protection renforcée (passage en tranchée couverte) des Buttes Blanches à Herblay et d'améliorer la protection phonique de l'A15, de couvrir complètement l'A104 dans la traversée d'Eragny-sur-Oise et de prévoir une tranchée couverte entre RD 203 et la voie SNCF à Conflans-Sainte-Honorine.

Il est clair que malgré ces améliorations de la consistance du tracé vert initial, de fortes oppositions subsisteraient tant à Eragny-sur-Oise (voir page 122) qu'à Conflans-Sainte-Honorine. S'agissant de cette dernière ville, le maître d'ouvrage a évoqué une variante consistant à passer en sous-fluvial entre la RD203 et le nord d'Achères (surcoût 210 millions €).

« Pierrelaye ne veut pas être sacrifié! »

Au cours de la réunion de proximité qui s'est tenue le 3 avril à Pierrelaye, Michel Vallade, maire de la ville, a signifié clairement à la Commission et au maître d'ouvrage, « le refus unanime » de ses administrés face aux tracés rouge et bleu, qui cernent la commune: « Pas un Pierrelaysien n'est d'accord avec le passage de l'A104 ». D'autant que pour lui et les représentants du CoPRA184, les 8 000 habitants subissent déjà trop de nuisances, liées à l'A15, la RD14, la voie ferrée, la pollution des sols agricoles et la proximité

d'un incinérateur. Afin de préserver « le peu de qualité de vie » qui reste aux riverains, le maire de Pierrelaye rejette « la liaison nord-sud de l'Europe », autoroute à vocation internationale à ses yeux qui drainerait « 120 000 véhicules, dont 20% de camions ».

Le tracé rouge passerait à l'ouest de Pierrelaye, non loin du quartier des Grouettes. Placé sous les vent dominants, il exposerait les habitants au « ronronnement incessant des voitures ». Le tracé bleu, quant à lui, frôlerait le nouveau parc des sports et le collège, récemment édifié.

Le point de vue d'Herblay

Extraits d'une intervention de Patrick Barbe, maire d'Herblay à Eragny-sur-Oise

« Ce point de vue est unanime: non au passage de la Francilienne sur Herblay... Nous avons pris une délibération le 26 janvier, qui a été votée à l'unanimité et qui est arrivée à cette conclusion: non, il ne faut pas que la Francilienne passe sur Herblay.

«Voilà les différents points de cette délibération:

> première phrase de notre délibération: «Conscients des problèmes que pose la saturation de la RN184». Cela veut dire que la situation actuelle ne peut pas perdurer et il appartient aux politiques que nous sommes de contribuer à apporter une solution.

> deuxième point: la délibération dit: «Oui, il faut boucler la Francilienne». Vous connaissez les raisons, tout le monde les a données, ce n'est pas la peine que je développe les aspects économiques de liaison pour aller à son travail, pour le développement économique de cette partie du département. Le bouclage de la Francilienne est un projet qui concerne non seulement notre centre du Val d'Oise, mais l'ensemble du territoire du Val d'Oise et l'Ile-de-France. Je dis bien «Francilienne» et non pas «de Cergy à Orgeval», comme le dit le titre officiel. C'est bien de la Francilienne dont il s'agit.

«Alors, pourquoi pas de tracé sur Herblay? D'abord, nous sommes responsables de l'intégrité du territoire. Nous avons aujourd'hui les coupures - même si c'est moindre que chez vous avec la RN184 - mais nous avons l'A14, nous avons l'autoroute A15, la SNCF, la Onzième avenue, et donc Herblay transformé en mille-feuilles, non ce n'est pas notre souhait et il faut réfléchir à autre chose.

«Il y a une coulée verte qui traverse la ville et relie la forêt de Montmorency à la forêt de Saint-Germain, qui représente 20 % de la surface de la ville, 280 hectares. Cette coulée verte est dessinée au SDRIF et nous venons d'ailleurs de faire une proposition au SDRIF d'en améliorer le tracé pour la rendre plus homogène. Donc, il n'est pas question qu'une autoroute à 2 x 3 voies passe en plein milieu...»

«Nous faisons partie d'un syndicat des villes concernées par la Plaine de Pierrelaye, c'est-à-dire par le tracé Méry-Saint-Ouen-Pierrelaye et Herblay, et donc nous avons défini une Charte d'environnement et d'urbanisation de cette plaine qui est réservée à l'agriculture, au boisement, aux loisirs, et ne peut pas être traversée par une autoroute.

«Enfin, nous avons un patrimoine à protéger, c'est le rôle de la mairie. Il s'agit des bords de Seine, des carrières d'Herblay qui ont été découvertes par beaucoup à l'occasion de ces réunions, du futur Parc des Alouettes au bord de la Seine. Les nuisances supplémentaires pour les riverains: les quartiers des Buttes Blanches, vous connaissez, nous sommes riverains. Les nuisances, comme tout le monde, on a donné, nous aussi, on a le SIAPP en face de nous qui sabote nos rives de Seine, qui nous perturbe avec les nuisances sonores, visuelles et olfactives, c'est insupportable, et les avions, comme tout le monde...

«Pas de péage, on vous l'a dit, c'est un problème d'équité entre l'Est et l'Ouest de l'Ile-de-France, c'est un problème d'occupation au sol des péages.

«Herblay, c'est treize associations qui se sont regroupées pour défendre cette position, avec la mairie.»

2.2.7. Quelles solutions à partir du nord d'Achères ?

- > Le sud du « tracé noir » S3
- > Le sud du « tracé bleu » S2
- > Le « tracé vert » (C3 + S1)
- > La partie sud du « tracé blanc »

> Le tracé noir dans la forêt de Saint-Germain (S3)

- Les difficultés de circulation sont déjà bien réelles.

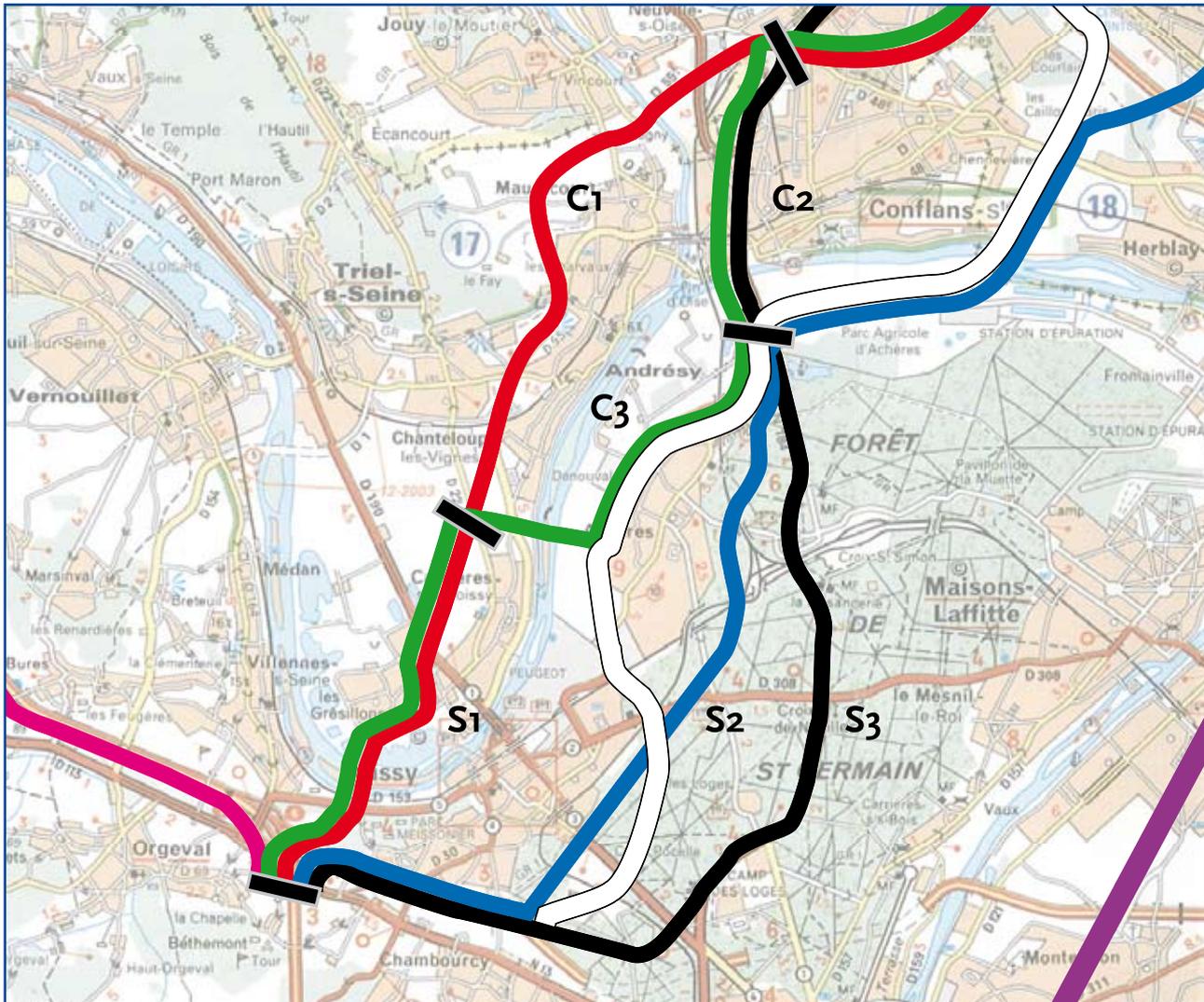
« Chers amis, vous avez raison car, en effet, la Francilienne se boucle actuellement à Saint-Germain. Mais, vous ne le savez sans doute pas: la Francilienne se boucle à Saint-Germain avec la RN13 dans la partie urbanisée du territoire communal, au carrefour dit du Bel-Air et dont je vous prie de croire que son nom peut prêter à sourire. J'ajoute que c'est après avoir traversé la forêt et que cette forêt est aujourd'hui dans un état tout à fait inquiétant. »

Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye, à Carrières-sous-Poissy

- Avec une croissance de plus de 20 % du trafic telle que la prévoit le maître d'ouvrage, les infrastructures routières traversant la forêt seraient en 2020 fortement congestionnées, si ce n'est saturées. La pire des hypothèses pour Saint-Germain serait d'ailleurs que des investissements se réalisent dans le Val d'Oise et qu'aucune solution ne soit trouvée dans les Yvelines.

> La solution de base S3 du dossier du maître d'ouvrage est très généralement considérée comme inadmissible (voir le débat sur les contraintes environnementales).

> S'il existe une solution permettant de concilier prolongement de la Francilienne et « reconquête de la forêt » (passage en tranchée couverte de l'A104 sur le tracé actuel de la RN184), elle serait coûteuse (plus de 1 200 millions € pour la solution proposée par l'Association pour la protection



Les cartes des solutions à partir du nord d'Achères.

des sites orgevalais), difficile et longue à mettre en oeuvre et ne résoudrait sans doute pas tout, notamment en raison de la nécessité de raccordement à la voirie locales par des échangeurs bien dimensionnés.

- Dès lors qu'il n'est pas raisonnablement envisageable de considérer la RN184 en forêt de Saint-Germain, même réaménagée, comme un prolongement plausible de la Francilienne, il est intéressant de voir les allègements de trafic que procureraient les différents tracés sur cette voie retrouvant une vocation plus locale. Rappelons les résultats précédemment évoqués : ce sont les tracés bleu et vert et, probablement, au moins aussi bien, le blanc qui décongestionnent le mieux la RN184 dans la traversée de la forêt.

Le trafic moyen journalier sur la RN184 en 2020 dans la forêt de Saint-Germain (en unités de voitures particulières)

Sans projet	Prolongement réalisé avec le tracé		
	Rouge	Vert	Bleu
37 600	29 400	19 600	18 800

> Le sud du tracé bleu (N2)

- Son passage en tunnel en lisière de forêt semble offrir le maximum de garantie pour la protection de ce patrimoine naturel sensible. Mais est-ce si sûr? La réalisation de l'échangeur avec la RD308 nécessiterait le déboisement d'une quinzaine d'hectares. L'impact des issues de secours et de ventilation n'est pas négligeable... (voir le débat sur les contraintes environnementales).
- En tout état de cause, c'est une solution chère (1 370 millions € jusqu'à l'échangeur avec l'A14 selon le maître d'ouvrage), peut-être difficile à réaliser. « Le tracé bleu est truffé d'anomalies, de projets impossibles. On propose un tunnel, je ne crois pas au tunnel, le coût en est trop élevé. J'ai ten-

dance à penser que l'on se dirigera plutôt vers une tranchée couverte et, qui dit tranchée, dit difficulté de franchissement d'un certain nombre d'obstacles. Certains Achérois en ont déjà cités. On franchira également des voies ferrées. J'imagine assez facilement que RFF appréciera très peu un chantier interminable sous les voies de Cergy d'une part, sous les quatre voies de Poissy d'autre part, sachant que la tranchée couverte impliquera des solutions beaucoup plus lourdes que le tunnel, notamment la pause de tabliers provisoires à déplacer en fonction de l'avancement du chantier. On franchira également les voies de la grande ceinture tout près de Poissy où la grande ceinture est enterrée et décaissée comme elle ne l'est nulle part ailleurs sur son tracé.»

Patrick Meunier, Comité PROFILE

- Fonctionnellement, on a vu qu'il soulageait bien la RN184 dans la forêt de Saint-Germain. On examinera plus loin ses performances quant à la résolution des problèmes de Poissy.

> Le tracé vert dans Achères

- La proposition du maître d'ouvrage consiste à passer en tranchée couverte approximativement sur le tracé actuel de la RD30 et à reconstituer une voirie à usage local sur la couverture.

- Cette solution s'est révélée compatible avec le PPRI, et, après quelques ajustements, avec un Plan global d'aménagement (PGA) laborieusement mis au point.

- L'extrémité sud de la tranchée couverte déboucherait à proximité d'une cité HLM (1 500 personnes) ce qui rendrait difficile de remonter sur un pont pour traverser la Seine. Une solution sous-fluviale pourrait être envisagée (surcoût 140 millions €) qui permettrait également de ne pas interférer avec le projet nécessaire par ailleurs du Conseil général (*voir page 125, la lettre de Pierre Bédier, président du Conseil général des Yvelines*).

- De toute façon, le passage du tracé vert à Achères est jugé sans intérêt pour Achères et les Achérois «*n'en veulent pas*».

> Au delà de la (re)traversée de la Seine le tracé vert soulève évidemment à peu près les mêmes problèmes que le «tracé rouge»: Carrières-sous-Poissy et franchissement de la Seine à l'île de Migneaux.

> Le sud du «tracé blanc»

- Par rapport au tracé vert, il évite deux traversées de Seine, à Carrières-sous Poissy et à l'île de Migneaux.

- Par rapport au tracé bleu, la longueur de tunnel est plus faible et, en mettant un échangeur aux portes de PSA, il évite tout échangeur en forêt.

- Fonctionnellement, ses performances devraient être plutôt meilleures que celles du tracé bleu au regard des problématiques de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye.

- S'arrêter à l'échangeur de l'A14, si on le pouvait, serait plutôt une bonne idée car n'hypothéquant pas l'avenir.

- Mais il est cher: 1 400 millions €, du nord d'Achères à l'A14.

> La problématique de Poissy

- Que les conditions de circulation dans Poissy soient très souvent d'ores et déjà fort difficiles est peu contestable. La député-maire de Poissy, Jacques Masdeu-Arus, l'illustre par un film qu'il commente en ces termes:

« Ces images sont très parlantes et bruyantes. Elles traduisent le quotidien que vivent des milliers d'automobilistes qui traversent notre ville, et les Pisciacais, chaque jour, sont pris dans cette nasse.

Faut-il rappeler que Poissy demeure un carrefour naturel qui doit aujourd'hui absorber et résorber, car notre ville est coincée entre la Seine et la forêt, et nous n'avons qu'un seul pont pour passer de Poissy à la Boucle de Chanteloup-les-Vignes.

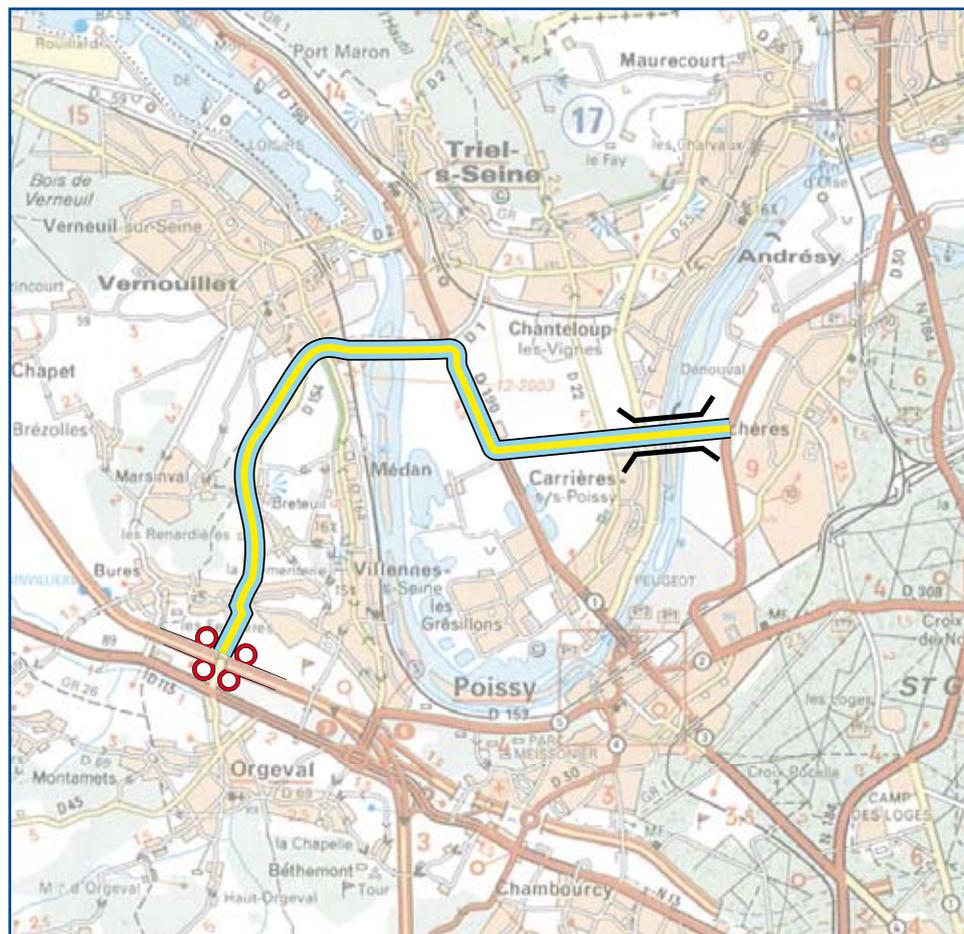
« En effet, 30 000 véhicules par jour au pied de sa Collégiale et de la clinique Saint-Louis, 20 000 véhicules par jour allant ou venant de Conflans, Achères et Maisons-Laffitte au rond-point dit de la place Verte, entre le boulevard Robespierre, le boulevard Gambetta et la rue Maurice-Berteaux, 40 000 véhicules par jour sur le pont de Poissy dans l'axe Saint-Germain-en-Laye et la Boucle de la Seine.

« Le bruit, la pollution, des centaines de familles riveraines de la route du Bon Roi Saint-Louis et de la rue de la Gare, de l'avenue Maurice-Berteaux, de la rue du Port, du cours du 14 juillet, des boulevards Gambetta et Robespierre ou encore de la rue Saint-Sébastien savent ce qu'elles vivent chaque jour.

« Les commerçants de Poissy, la vie économique de notre ville et de ses environs, savent ce que veut dire l'inaccessibilité de la ville de Poissy et de son centre.

« Alors oui, je suis favorable au prolongement de l'A104... »

La carte publiée dans le cahier d'acteurs du SPIM.



• C'est évidemment cette conclusion qui est contestée, en particulier par le SPIM qui affirme dans son cahier d'acteurs, carte à l'appui: *« La vraie déviation de Poissy est la synthèse des projets étudiés par le Conseil général ».*

• Quant à l'efficacité du tracé rouge que soutient la mairie de Poissy dans son cahier d'acteurs pour résoudre les problèmes de Poissy, elle est là encore fortement contestée: *« Quant au problème du trafic dans notre ville, vous soutenez, Monsieur le maire, que le tracé rouge « miracle » situé en rive droite va délester la circulation dans Poissy et notamment devant la collégiale. C'est inexact. Les poids lourds, pour desservir la plate-forme industrielle de Peugeot et le Technoparc qui sont en rive gauche devront emprunter le pont de Poissy (déjà très encombré à toute heure de la journée). Comme le pont de Poissy sera complètement saturé, une partie du trafic continuera à traverser la ville et à passer devant la Collégiale pour rejoindre l'échangeur d'Orgeval. »*

Monique Levasseur, CoPRA184, comité de Poissy

« Je suis habitant de Poissy et je donne quasiment sur la Collégiale, donc, je connais bien le sujet... Monsieur habite à Saint-Germain, le long de la RN13. S'il se réfère au dossier de l'État, page 50, il verra que le tracé rouge induit un surcroît de trafic de 3 800 véhicules sur la RN13 à l'endroit où il habite. C'est la première chose.

La deuxième chose : devant la Collégiale, donc, sur la RD153, le dossier de l'État, toujours page 50, montre que le tracé rouge n'apporte aucune modification de trafic devant la Collégiale. Pour vous rappeler - car les chiffres sont sur une autre page - la RD153, ce sont 30 000 véhicules par jour, ce qui correspond à 11 millions de véhicules par an. Le fait de rajouter une autoroute ne retire aucun véhicule devant la collégiale. C'est écrit page 50.»

Sébastien Lanza, habitant de Poissy

• Pour s'en tenir à ce que pourrait être l'apport de la Francilienne, s'il était donné suite au projet, le tableau suivant établi par le maître d'ouvrage, auquel il manque encore le « tracé blanc », montre les mérites respectifs des divers tracés sur la zone de Poissy et de Carrières-sous-Poissy.

Les effets des différents projets sur la circulation sur les principales voies de la zone de Poissy et de Carrières-sous-Poissy.

Après cette analyse tronçon par tronçon, nous allons maintenant procéder dans la partie suivante au « recollement des morceaux », à travers les coûts et les bilans socio-économiques des différentes solutions.

	2003	2020	Rouge	Vert	Bleu
Pont sur la Seine à Poissy	44 000	53 000	-7 000	NS	-5 000
RD 190 à Carrières sous Poissy	20 000	28 000	-4 000	-4 000	NS
RD 55 à Carrières sous Poissy	14 000	15 000	2 000	-1 000	-1 000
RD 22 à Carrières sous Poissy	10 000	11 000	-2 000	-3 000	-3 000
RD 153 à Poissy	30 000	28 000	-1 000	-2 000	-3 000
RD 153 à Villennes	30 000	30 000	-2 000	-4 000	-3 000
Av Maréchal Foch à Poissy	25 000	28 000	-2 000	NS	-2 000
RD 308 (bd Robespierre) à Poissy	23 000	26 000	-8 000	-6 000	-7 000
RD 30 à Poissy	24 000	28 000	-7 000	-7 000	-5 000
RN 13 Est échangeur Orgeval	33 000	33 000	NS	-2 000	NS

3. Les coûts, les bilans socio-économiques, le financement

3.1. Les coûts d'investissement

A ce stade, il serait illusoire de prétendre à une grande précision.

Nous avons simplement noté que :

> en faisant l'enveloppe de toutes les améliorations évoquées en cours de débat, les tracés rouge et vert (sans l'option sous fluviale à Conflans-Sainte-Honorine pour ce dernier) sont d'un coût équivalent : 2 milliards € à très peu près

> le tracé blanc dans son entièreté pourrait coûter à peu près 2,2 milliards € s'il s'arrêtait à un échangeur sur l'A14, 2,4 milliards € s'il devait être prolongé jusqu'à Orgeval

> le coût du tracé bleu, frôlerait, lui les 2,5 milliards €.

> La proposition de la FFAC arriverait quant à elle à un coût de l'ordre de 2,4 milliards €.

Et si l'on combinait les tracés ?

> rejoindre le nord d'Achères, par le tracé blanc, combinaison d'une partie du nord du tracé rouge, de l'A15 et d'une partie du nord du tracé bleu, économiserait, au prix d'inconvénients déjà signalés, environ 280 millions € par rapport au tracé vert.

> prolonger le tracé vert à partir du nord d'Achères par le sud du tracé blanc ou par le sud du tracé bleu, conduirait à un coût total de l'ordre de 2,5 milliards €.

3.2. Les bilans socio-économiques

3.2.1. Les principes du calcul

Les bases de calcul des bilans socio-économiques et leurs conditions d'application sont définies par « *L'Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport* » en date du 25 mars 2004.

Interviennent dans ce bilan actualisé :

- > le coût d'investissement et les dépenses d'exploitation actualisées des équipements prévus dans le cadre de la réalisation du projet
- > l'impact du projet sur les coûts d'exploitation des véhicules
- > l'impact du projet sur l'insécurité routière, l'effet de serre, la pollution de l'air, les nuisances sonores, ces « externalités » étant valorisées à partir de coefficients normatifs issus du Rapport Boiteux. S'agissant de la sécurité routière, la réalisation du projet de prolongement de la Francilienne est bénéfique en termes de risque individuel moyen (probabilité d'accidents lorsqu'on parcourt 1 km) puisque l'on transfère du trafic de routes sans voies de circulation séparées et avec des croisements à niveau sur une voie aux normes autoroutières. Par contre, le projet entraînant une augmentation globale du trafic, et donc des kilomètres parcourus sur la zone, l'effet sur le coût total des accidents dans la zone (nombre d'accidents x gravité) est plutôt légèrement négatif (*voir annexe 1 sur la sécurité routière*).
- > les avantages résultant de l'amélioration des conditions de circulation obtenues grâce au projet.

S'agissant de ce dernier point, deux méthodes peuvent être appliquées :

- une méthode classique consistant à valoriser le temps perdu dans les transports grâce à l'amélioration des conditions de circulation. C'est la méthode qui a été utilisée par le maître d'ouvrage
- une méthode plus novatrice consistant à valoriser les gains apportés par le projet en termes d'accessibilité aux différentes destinations utiles au sein du territoire. C'est la méthode utilisée dans l'étude réalisée par l'Institut géographique national (IGN) à la demande de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines.

Il convient, bien entendu, de garder présents à l'esprit l'intérêt mais aussi les limites de ce bilan.

On peut certes lire dans l'instruction cadre : « ... *Le bilan socio-économique [...] fournit un critère simple et pertinent de cohérence.* »

Mais aussi : « *Bien entendu, ce bilan socio-économique doit être complété par la présentation des impacts qui ne peuvent être monétarisés, tels que les effets sur l'aménagement des territoires, les sites et les paysages [...]. Le bilan socio-économique est une bonne mesure de l'efficacité socio-économique du projet. La concertation quant à elle doit être orientée pour en apprécier l'acceptabilité sociale.* »

3.2.2. Les résultats du maître d'ouvrage

> Il faut tout d'abord rappeler que, pour l'évaluation des gains de temps le maître d'ouvrage a travaillé sur une modélisation Ile-de-France et, non, sur une modélisation purement locale. Par exemple, le calcul des gains de temps dus au prolongement de la Francilienne tient compte des pertes de temps résultant d'une injection supplémentaire, par rapport au scénario de référence, de l'ordre de 10 000 véhicules par jour dans le couple A13-A14.

> Le maître d'ouvrage a présenté un tableau permettant d'apprécier le poids des différents facteurs dans la formation du bénéfice actualisé du projet. Les gains de temps (400 à 500 millions€/an selon les tracés) constituent de très loin le facteur prépondérant, les autres facteurs tels que l'accroissement de la pollution de l'air dans la zone d'étude (10 millions€/an) ou le bruit (0,1 millions€/an) pesant fort peu.

Note de la CPDP

Il y a là une disproportion flagrante entre l'importance qu'attachent, légitimement, nous semblait-il, nos concitoyens aux risques sanitaires et aux nuisances et leur poids dans l'évaluation économique. Heureusement, le débat est là pour apporter le qualitatif...

> Quoiqu'il en soit, le maître d'ouvrage a appliqué cette instruction cadre et a, notamment, calculé, pour les différents tracés, l'indicateur qui semble être le plus pertinent en ces temps où l'argent public est rare: le « bénéfice actualisé » par euro investi pour les différents tracés.

> On constate, si l'on en croit les calculs du maître d'ouvrage, que pour tous les tracés, la rentabilité socio économique de l'investissement serait très bonne: « L'argent investi ne serait pas gaspillé ».

> Mais le critère n'intégrant pas tous les éléments à prendre en compte dans la décision et, notamment, ceux qui conditionnent l'acceptabilité sociale, le classement doit être considéré avec circonspection. Par exemple, le tracé noir qui arrive en tête parce que son coût d'investissement est faible ne peut être considéré comme une bonne solution.

3.2.3. Les résultats de l'étude IGN

Ces résultats sont présentés en « temps de retour sur investissement » (soit gain annuel/investissement).

	Noir	Rouge	Vert	blanc	FFAC	Bleu
Le bénéfice actualisé par euro investi pour les différents tracés.	15 €	12 €	9 €	9 €	8 €	8 €

Les temps de retour du tracé rouge et du tracé vert apparaissent excellents, confortant ainsi par des voies totalement différentes l'approche du maître d'ouvrage. Le tracé bleu est handicapé par le fait qu'il n'ouvre pas un accès immédiat à certaines zones d'emploi. Que donnerait le tracé blanc ?

3.3. Le financement

	Rouge	Vert	Bleu	Noir	Violet
Temps de retour à horizon 2020	2,9 ans	3,3 ans	6,0 ans	3,5 ans	9,9 ans

Au stade du débat public, il est très rare pour un projet de cette nature qui, au delà de l'Etat, concerne différentes collectivités territoriales, d'obtenir des indications claires sur les mécanismes de financement qui pourraient être retenus.

Au cours de ce débat, nous avons appris, ce qui n'est pas une grande découverte, que trois modes de financement sont possibles:

- > L'utilisation des crédits budgétaires de l'Etat et des grandes collectivités territoriales
- > Le partenariat public-privé
- > La concession.

Le public aura certainement retenu de cette partie du débat, au demeurant réduite à la portion congrue, que dans les deux premiers cas, c'est, tôt ou tard, le contribuable qui paiera alors que dans le troisième cas, l'utilisateur devra mettre la main à la poche en acquittant un péage.

3.4. La question du péage

Précisément, sur cette question du péage, les prises de position furent unanimement négatives avec quatre types de justifications:

- > l'égalité de traitement avec d'autres secteurs de la Francilienne,
- > le souci de l'efficacité économique, le maître d'ouvrage ayant annoncé que pour un péage de 8€, l'utilisation de la nouvelle infrastructure pourrait être réduite de 50 %,
- > la complexité de la mise en place d'un système de péage compte tenu des fonctionnalités attendues du projet,
- > la pollution aggravée au droit des gares de péage en raison des files d'attente qui peuvent s'y former.

Annexes

1. La sécurité routière

L'amélioration de la sécurité routière constitue l'un des objectifs du projet. Le projet permet-il réellement d'améliorer la sécurité routière ?

1.1. Une confirmation d'une forte insécurité routière sur la RN184

La situation actuelle est caractérisée par une forte insécurité routière sur la RN184. Elle a largement été corroborée au cours du débat, notamment à Eragny-sur-Oise, lors de la réunion de proximité du 24 avril.

« Au fil des années, nous supportons de plus en plus mal les dysfonctionnements de la RN184 [...] avec son lot de désavantages majeurs pour la vie quotidienne à Eragny (au nombre desquels figure) l'insécurité parfois mortelle aux différents carrefours, qui jalonnent la traversée de notre ville. »

Dominique Gillot, maire d'Eragny-sur-Oise

Le capitaine des pompiers, chef du centre de secours d'Eragny-sur-Oise, a indiqué que « la RN184 est un axe sur lequel les pompiers d'Eragny interviennent au quotidien pour des motifs plus ou moins graves ».

Il a cité quelques chiffres illustrant son propos :

« – en 2005, cet axe a représenté au titre des interventions pour accidents de voies publiques près de 30 % de la sollicitation de notre véhicule de secours routier ;
– de 1998 à 2002, près de 50 % des accidents corporels d'Eragny-sur-Oise se sont passés sur la RN184 ; 61 % d'entre eux ont eu lieu au niveau des intersections ;
– entre 2000 et 2005, pour le tronçon de la RN184 qui passe par la commune d'Eragny-sur-Oise, il a été dénombré 79 accidents, 4 décès, 14 blessés graves et 121 blessés légers ».

1.2. Pour le maître d'ouvrage : une forte insécurité routière et une contribution positive du projet à l'amélioration de la sécurité routière

L'étude de sécurité réalisée par le maître d'ouvrage (voir les annexes du dossier du maître d'ouvrage) met en évidence la forte insécurité routière de la zone d'étude (2 710 accidents, dont 112 mortels, faisant plus de 4 000 victimes sur la période 1999-2003), en particulier hors agglomération où se situent les deux tiers des accidents ; les principaux problèmes se situent sur les routes départementales (44% des accidents de la zone d'étude), sur les autoroutes A13 et A15, et sur certaines routes nationales (RN184 notamment, où la gravité des accidents est assez élevée).

Selon cette étude, le projet d'autoroute devrait permettre à l'horizon 2020 une réduction de l'insécurité, appréciée en terme de risque individuel moyen¹, dans la zone d'étude par rapport à un scénario au fil de l'eau (sachant que l'insécurité diminue de toute façon avec ou sans autoroute, du fait de la tendance globale à l'amélioration de la sécurité routière) ; la réduction serait surtout marquée pour les tracés noir et violet. Par contre, tous les tracés, à l'exception du tracé noir, engendrent un coût total d'insécurité (nombre d'accidents x gravité²) plus élevé que le scénario au fil de l'eau dans la zone d'étude, du fait de l'augmentation de trafic.

L'obtention des meilleurs résultats pour le tracé noir s'explique par l'insécurité de la RN184 aujourd'hui ; l'étude ne tient toutefois pas compte de possibilités d'aménagement de la RN184 (requalification en boulevard urbain) qui pourraient être conduites par ailleurs si l'autoroute était réalisée ailleurs que sur le tracé noir.

L'étude précise que s'« il peut paraître surprenant que le prolongement de la Francilienne n'apporte pas un gain de sécurité dans la plupart des scénarios de prolongement », « cela s'explique en grande partie par le trafic induit et, dans une moindre mesure et dans certains cas, par l'allongement de parcours ».

Une nouvelle étude réalisée par le maître d'ouvrage au cours du débat sur une zone élargie, intégrant des sections routières voisines également très accidentogènes (A1, A86 et RD104) confirme globalement ces résultats :

– l'étude révèle ainsi une insécurité routière accrue sur ce secteur étendu (plus de 6 100 accidents, dont plus de 200 mortels, faisant près de 9 000 victimes sur la période 1999/2003) ; les principaux problèmes se situent ici sur les autoroutes (63% des accidents de la nouvelle zone d'étude), sur les routes départementales et sur la RN184 ; les routes les plus accidentogènes sont les autoroutes A1, A15 (et secondairement A13 et A86) avec toutefois une prédominance d'accidents légers.
– l'autoroute devrait permettre une réduction de l'insécurité, appréciée en

terme de risque individuel moyen, dans la nouvelle zone d'étude par rapport à un scénario au fil de l'eau, la réduction la plus forte étant là aussi obtenue avec les tracés noir et violet ;

– par contre, tous les tracés (même le tracé noir), engendrent un coût total d'insécurité plus élevé que le scénario au fil de l'eau dans la nouvelle zone d'étude.

1.3. Des inquiétudes du public quant à l'augmentation du nombre d'accidents dans la zone d'étude, en particulier au niveau des zones d'échangeurs et des voies d'accès

Un certain nombre d'inquiétudes se sont manifestées à propos de l'élévation du nombre d'accidents dans la zone d'étude, du fait de l'augmentation du trafic.

« Améliorer le risque d'accidents individuels moyens ne fait pas diminuer le nombre d'accidents au total, surtout si l'on encourage une forte augmentation du trafic global, d'autant plus si celui-ci est essentiellement composé de poids lourds. Il y aura donc forcément plus d'accidents. »

Le représentant des Verts à Andrésy, le 22 mars

« Quelque chose m'a choqué depuis que l'on a commencé ce débat, à savoir les images pseudo subliminales que l'on a eues au début sur la RN184 avec les bouchons et les accidents, ce qui laisse entendre qu'avec l'autoroute, il n'y aurait plus de bouchons ni d'accidents. Il n'y a qu'à prendre l'A15 tous les matins et tous les soirs pour voir comment cela se passe : il y a les bouchons et les accidents ! »

Un habitant d'Herblay à la réunion d'Eragny-sur-Oise, le 5 avril

« J'habite dans la zone d'études et je veux moins d'accidents et moins de voitures chez moi. »

Une habitante de Carrières-sous-Poissy à Pontoise, le 14 juin

C'est la question de la sécurité au niveau des zones d'échangeurs et des voies d'accès qui a toutefois fait le plus l'objet de préoccupations, à Orgeval notamment.

Les réponses du maître d'ouvrage sont de deux ordres :

– L'indicateur le plus pertinent pour apprécier les perspectives d'un projet routier en matière de sécurité routière est le risque individuel, sachant que le nombre d'accidents sert à repérer les situations anormales (défauts de conception de l'infrastructure).

– Globalement, une autoroute est plus sûre que d'autres types de voies routières (chaussées séparées, carrefours dénivelés, bandes d'arrêt d'urgence...) ; ainsi, si les autoroutes représentent en France 1% du linéaire, elles comptent 5% des accidents, alors qu'elle absorbent 20% du trafic.

A la réunion de proximité de Carrières-sous-Poissy du 13 avril, le président du CoPRA184 du comité d'Herblay a toutefois objecté que les autoroutes en zone urbanisée lui paraissaient présenter une spécificité dans ce domaine (fréquence des entrées/sorties, croisements d'autoroute...) : « Ce qui rend les autoroutes sûres, par exemple, à Reims, je la connais bien, c'est que vous pouvez rouler pendant 50 km sans rencontrer personne car il n'y a personne, mais pas non plus d'entrée et de sortie de route. Par contre, l'A115, tous les 2 ou 5 km, vous avez une entrée et une sortie. Parfois, elles se croisent. Ce ne sont pas les mêmes types d'autoroutes que sur l'ensemble de la France ».

Jean-Marc Raffolt, président du CoPRA184 comité d'Herblay

1.4. Des interrogations du public sur le caractère incontournable du projet et du choix du fuseau sud-est pour améliorer la sécurité routière

Le public s'est interrogé sur la possibilité d'améliorer l'existant plutôt que d'envisager une autoroute pour réduire l'insécurité.

« Est-il nécessaire de dépenser 2 milliards pour faire une RN184 qui fonctionne bien au niveau sécurité, ou faut-il commencer par essayer d'optimiser l'existant, c'est-à-dire faire des carrefours qui fonctionnent bien et qui ne soient pas accidentogènes avant de se lancer dans un grand projet ? »

Joël Tissier, premier adjoint au maire de Maurecourt, à Pontoise, le 14 juin

Un habitant a par ailleurs fait remarquer que c'est le tracé violet qui présente les résultats les meilleurs du point de vue du risque individuel moyen.

« Dans les réponses aux objectifs, on peut lire que le tracé violet fait baisser le risque individuel moyen de sécurité routière de près de 16 %. Aucun autre tracé n'atteint ce chiffre. Si vraiment, vous craignez pour notre sécurité, choisissez ce tracé, c'est le plus sécuritaire! »

Un habitant d'Herblay, à Eragny-sur-Oise, le 5 avril

1.5. Le cas de la sécurité dans les tunnels

Invité par la CPDP à la réunion thématique de Pontoise du 14 juin pour répondre aux interrogations apparues au cours du débat concernant la sécurité dans les tunnels, Michel Deffayet, directeur du Centre d'études des tunnels (CETU), a souligné que, dans les tunnels, ce n'est pas la sécurité routière qui pose prioritairement problème en matière de sécurité, mais le contrôle des risques d'incendie; dans ce domaine, de nombreux progrès et une forte évolution de la réglementation ont eu lieu depuis l'accident survenu en 1999 dans le tunnel du Mont-Blanc.

Pour un projet d'autoroute, il a ainsi expliqué que les points-clés sont ainsi :
- de veiller à séparer les deux sens de circulation, en prévoyant deux tubes parallèles
- d'aménager des issues de secours tous les 200 mètres pour regagner la surface ou pour accéder à une autre galerie.

De telles dispositions sont prévues par le maître d'ouvrage.

¹ Cet indicateur s'exprime en k€/km.

² Cet indicateur s'exprime en M€/an.

2. Les réunions du débat public et les intervenants

Le débat public sur la Francilienne a réuni 27 fois le grand public au cours d'une réunion de lancement, une réunion de synthèse, dix-neuf réunions de proximité et six réunions thématiques. La durée moyenne des réunions – qui ont généralement commencé à 20 h 30 – a été de 3 h 40. Le nombre d'heures total est de 96 h 30. Les enregistrements des réunions représentent 1 590 pages imprimées.

1. Réunion publique d'ouverture du débat public Mercredi 8 mars - Pontoise

« Une ambiance passionnée pour la réunion d'ouverture du débat public »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAU,
Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
Francis ROL-TANGUY, préfet, directeur régional de l'Équipement
Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104

Participants > 1 500 personnes

Intervenants

Bertrand LANDRIEU, préfet de la région Ile-de-France,
préfet de Paris
Claude BOITEAU, administrateur du CoPRA184,
comité d'Orgeval
Jean-Pierre DACHEUX, représentant des Verts Ile-de-France
Jean-François BERNARDIN, président
de la Chambre de Commerce
et d'Industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines
Jean-Pierre DEJOU, président du CoPRA184
Dominique LEFEBVRE, président de la Communauté
d'agglomération de Cergy-Pontoise
Michel VALLADE, maire de Pierrelaye
François SCELLIER, président du Conseil général du Val d'Oise
Pierre CARDO, député-maire de Chanteloup-les-Vignes
M. RUIZ, habitant d'Achères
Fabrice BONALDI, habitant d'Eragny
Yorghos REMVIKOS, membre du comité directeur et du bureau
des Amis du Vexin français
Thierry COULON, président de l'université de Cergy-Pontoise
Elsa BRUN, habitante du hameau des Bourdeaux
Bénédicte ARIES, habitante de Pontoise
Hugues RIBAULT, maire d'Andrézy, conseiller général des Yvelines,
vice-président de la communauté de communes des Deux rives
de la Seine, chargé des transports
Virginie LANNE
Jean VILLEMAGNE, porte-parole du Comité PROFILE
Philippe ESNOL, maire de Conflans-Sainte-Honorine,
conseiller général des Yvelines, président
du Comité des communes pour la défense et la protection des villes menacées
par les tracés du projet A104
Le président du Syndicat des propriétaires de l'île de Migneaux (SPIM)
Jacques MASDEU-ARUS, maire de Poissy
Yannick TASSET, maire d'Orgeval
Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye
Me Corinne LEPAGE, conseil du CoPRA184
Alain OUTREMAN, maire d'Achères
Dominique GILLOT, maire d'Eragny-sur-Oise
Alain RICHARD, maire de Saint-Ouen-l'Aumône
Gérald RUTAULT, maire de Maurecourt
Jacques FEYTE, maire de Neuville-sur-Oise
Jean-Pierre Béquet, maire d'Auvers-sur-Oise
Pierre-Emile RENARD, président des Amis de la Forêt de Saint-Germain et
de Marly

Temps de parole

Elus > 89 minutes

Acteurs institutionnels > 53 minutes

Citoyens > 9 minutes

2. Réunion publique de proximité d'Andrézy Mercredi 22 mars 2006 – Espace Julien Green « Les Andréziens expriment leur opposition au “tracé rouge” »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 700 personnes

Intervenants

Hugues RIBAUT, maire d'Andrézy, conseiller général des Yvelines, vice-président de la communauté de communes des Deux rives de la Seine, chargé des transports
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
Franck BARRAUD, représentant des Verts Ile-de-France
Philippe LAVILLE, habitant d'Andrézy
Jean-Marc RAFFOLT, président du CoPRA184, comité d'Herblay
Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI et vice-président du CIRENA
Hubert BITEAU, adjoint au maire de Conflans-Sainte-Honorine
Pierre JOUATTE, ingénieur, habitant de Maurecourt
Michel PEYRUCHOU, association Bien vivre à l'Hautil
Jacques CAMUZAT, président fondateur de Sauvons l'Ile-de-France, Amis du grand parc de Versailles
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)
Roger JACQUOT, président du CoPRA184, comité d'Andrézy
Alain MAZAGOL, ancien président du CoPRA184
Jean-Michel COUPANNEC, président de l'Association Alternative Andrézy
Pierre CARDO, député-maire de Chanteloup-les-Vignes
Denis FAIST, adjoint au maire d'Andrézy
Laurence WAST, association Andrézy = qualité pour tous
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt, chargé de l'urbanisme et de l'environnement
M. MAURICE, habitant d'Andrézy

Temps de parole

Elus > 69 minutes
Acteurs institutionnels > 64 minutes
Citoyens > 15 minutes dont
- Habitants > 3 minutes
- Autres localités > 10 minutes
- Non identifiés > 2 minutes

3. Réunion publique de proximité d'Achères Lundi 27 mars 2006 – Salle Boris Vian « Les tracés “vert” et “bleu” compromettraient gravement l'avenir de la commune »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Francis ROL-TANGUY, préfet, directeur régional de l'Équipement Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104

Participants > 430 personnes

Intervenants

Alain OUTREMAN, maire d'Achères
Jean-Marc RAFFOLT, président du CoPRA184, comité d'Herblay
Claude d'ORNANO, président de l'ARDIES Val d'Oise
Bassy DIARRA, adjoint au maire Achères, représentant des Verts Ile-de-France
Patrick ABISSEROR, Groupe socialiste de la Ville d'Achères
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)
M. RICHARD, habitant d'Achères
Marc BENOIT, habitant d'Herblay
Michel MALLETT, président du Collectif pour la circulation en Vexin et Val de Seine (CCVS)
Serge CAMUS, habitant d'Achères
Jean-Jacques MERCIER, secrétaire des Verts Yvelines
Pascal PERRIAU, habitant de Maurecourt

M. TAILLANDIER, salarié, élu CGT au comité d'entreprise de Peugeot
M. TISSOT, habitant d'Achères
M. BARBAS, habitant d'Achères
Marc KOMPALITCH, habitant d'Andrézy
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
Jean-Yves BOYER, directeur des services techniques de la Ville d'Achères
M. MOUTIER, habitant d'Achères

Temps de parole

Elus > 46 minutes
Acteurs institutionnels > 37 minutes
Citoyens > 19 minutes dont
- Habitants > 11 minutes
- Autres localités > 3 minutes
- Non identifiés > 5 minutes

4. Réunion publique de proximité de Maurecourt Mardi 28 mars 2006 - Espace Gérard Blondeau « Non au tracé “rouge”, oui au débat »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 460 personnes

Intervenants

Gérald RUTAULT, maire de Maurecourt
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt
Daniel JEUFFRAULT, habitant d'Eragny-sur-Oise
Christian BAUFOR, Maurecourtois
M^{me} NICOLAS, conseillère municipale de Maurecourt
Christine GUIDECOQ, représentante des Verts Ile-de-France
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)
Pascal PERRIAU, habitant de Maurecourt
Sébastien LANZA, habitant de Poissy
Claude d'ORNANO, président de l'ARDIES Val d'Oise
Claude LAVENU, Collectif des associations d'Herblay
Thierry BOUCHERON, président du CoPRA184, comité de Maurecourt
Claude CARABEUF, conseiller municipal d'Andrézy
Daniel LOUVET, adjoint au maire d'Orgeval
Christophe DELUCA
Alain NICOLAS, habitant d'Andrézy
Robert BELLEMIN, adjoint au maire d'Andrézy
Voltaire BERTOLINO, habitant de Maurecourt
Michèle BARATELLA, conseillère municipale de Maurecourt

Temps de parole

Elus > 67 minutes
Acteurs institutionnels > 36 minutes
Citoyens > 16 minutes dont
- Habitants > 5 minutes
- Autres localités > 8 minutes
- Non identifiés > 3 minutes

5. Réunion publique de proximité de Pierrelaye Lundi 3 avril 2006 - Salle polyvalente « Pierrelaye ne veut pas être sacrifié! »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Christophe LEFEVRE, chargé de mission A104

Participants > 520 personnes

Intervenants

Michel VALLADE, maire de Pierrelaye
M^{me} RENAUT, habitante de Pierrelaye
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
M^{me} LEVASSEUR, habitante de Poissy

Patricia ALVES MARINHO, riveraine de la RD14, secrétaire de l'association SOS 14
Jean-Paul SIGWALT, habitant de Pierrelaye
Marc BENOIT, habitant d'Herblay
Valérie PEINADO, habitant d'Herblay
Patrick DE COLOMBY, habitant de Conflans-Sainte-Honorine
Yannick LE PERFF, habitant de Pierrelaye
Xavier OUDART, habitant de Pierrelaye
Claude D'ORNANO, président de l'ARDIES Val d'Oise
Jean-Christophe POULET, maire de Bessancourt
Fabienne MORELLI, habitant d'Herblay
Jean-Marc RAFFOLT, président du CoPRA184, comité d'Herblay
Philippe HUART, habitant d'Herblay
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)
M. ROUSSEAU, petit-fils et arrière-petit-fils de cultivateurs de Pierrelaye
Sébastien DUPONT, représentant des Verts Ile-de-France
Evelyne POMMERET, habitante de Beauchamp
Mamadou BAMBA, habitant de Jouy-le-Moutier
Laurent LANTOINE, habitant d'Herblay
Claude LEYRIS, Contribuable
Véronique PINHEIRO, habitant de Pierrelaye
Vincent MATHIEU, habitant de Pierrelaye
Jean-Michel BOICHOT, président CoPRA184, comité d'Eragny
Vincent CAUET, habitant de Pierrelaye
M. VENDITTELLI, habitant de Jouy-le-Moutier
Louis VINCENT, président du Co.P.R.A 184, Pierrelaye
Pascal CHOCHON, association Demain Pierrelaye entre nos mains (DPENM)
Pascale AMORIN
Alain GREGOIRE, habitant de Pierrelaye
Dominique DELACROIX
Daniel JEUFFRAULT, habitant d'Eragny-dur-Oise
M. AUSSERRE, habitant d'Herblay
Gérald RUTAULT, maire de Maurecourt
M. CAMMAS, habitant de Pierrelaye
Jean-Claude MUSSOTTE, vice-président de l'Association des colibris à Herblay

Temps de parole

Elus > 24 minutes

Acteurs institutionnels > 34 minutes

Citoyens > 48 minutes dont

- Habitants > 22 minutes

- Autres localités > 24 minutes

- Non identifiés > 2 minutes

6. Réunion publique de proximité d'Eragny-sur-Oise Mercredi 5 avril 2005 - Maison de quartier de la Challe « Un référendum déterminera la position municipale »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
Francis ROL-TANGUY, préfet,
directeur régional de l'Équipement Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104

Participants > 400 personnes

Intervenants

Dominique GILLOT, maire d'Eragny-sur-Oise
Claude LANCELLE, habitant d'Eragny-sur-Oise
M. MULLER, habitant d'Eragny-sur-Oise
Laurent SOUFFLET, habitant d'Herblay
Roland GROS, premier adjoint au maire d'Eragny, chargé de la vie urbaine et du développement économique
Vincent LUCAS, spécialiste en ouvrage d'art
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
M. VIAENE, habitant d'Eragny-sur-Oise
M. NAVARRO, habitant d'Eragny-sur-Oise
M^{me} VAMMERAGE, habitante d'Eragny-sur-Oise
Daniel JEUFFRAULT, habitant d'Eragny-sur-Oise
M. DRANDRILLE, habitant d'Eragny-sur-Oise
Daniel JEHANNO
M. BARLIER
Marie-Françoise ASTOLFI, habitante d'Eragny-sur-Oise
Henri LEBLANC, représentant les Verts Ile-de-France
Jean-Pierre GEORGE, habitant d'Eragny-sur-Oise

Jean-Michel BOICHOT, président CoPRA184, comité d'Eragny-sur-Oise
Michelle NICOLAS, adjointe au maire de Maurecourt
Laurent LANTOINE, habitant d'Herblay
Louis HERAULT, habitant d'Eragny-sur-Oise
Gérard BURN, adjoint au maire d'Eragny-sur-Oise
Denis FAIST, adjoint au maire d'Andrésey
David SINIGER, habitant d'Eragny-sur-Oise
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt
Philippe HUART, habitant d'Herblay
Claude D'ORNANO, président de l'ARDIES Val-d'Oise
M^{me} RIOU, habitante d'Eragny-sur-Oise

Temps de parole

Elus > 71 minutes

Acteurs institutionnels > 27 minutes

Citoyens > 43 minutes dont

- Habitants > 32 minutes

- Autres localités > 9 minutes

- Non identifiés > 2 minutes

7. Réunion publique de proximité de Saint-Ouen-l'Aumône Jeudi 6 avril 2006 - Hôtel de Ville « Le tronçon "N1" et après?... »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Christophe LEFEVRE, chargé de mission A104

Participants > 175 personnes

Intervenants

Alain RICHARD, maire de Saint-Ouen-l'Aumône
Michel CALOMNE, représentant de l'ARDIES Val-d'Oise
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)
Lucien FERRIER, conseiller régional Verts
Marc DENIS, représentant des Verts Ile-de-France, vice-président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Isabelle DUCHET habitante de Saint-Ouen-l'Aumône
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
Denis FAIST, adjoint au maire d'Andrésey
Jean-Marc RAFFOLT, président du CoPRA184, comité d'Herblay
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt
Jean ESGON, habitant de Poissy
Jean-Pierre DEJOU, président du CoPRA184
Michel MELE, président du Groupement des chefs d'entreprises de Saint-Ouen-l'Aumône
M^{me} CAILLIAU, membre du CoPRA184, comité de Poissy
Michel KLASEN, représentant des Associations d'Herblay unies contre l'autoroute

Temps de parole

Elus > 73 minutes

Acteurs institutionnels > 71 minutes

Citoyens > 6 minutes dont

- Habitants > 1 minute

- Autres localités > 5 minutes

8. Réunion publique de proximité d'Herblay Mercredi 12 avril 2006 - Gymnase de la Gare - Bd Oscar-Thévenin « Une forte mobilisation des Herblaysiens pour dire non à tout tracé en zone urbanisée »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Yves DESROUSSEAUX

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Christophe LEFEVRE, chargé de mission A104

Intervenants

Patrick BARBE, maire d'Herblay et conseiller général du Val d'Oise
Jean-Marc RAFFOLT, président du CoPRA184, comité d'Herblay
M. SCHLESSER
M. RENAUD, habitant d'Herblay
Laurence LEMESLE, habitante d'Herblay

Christelle PIROJA, habitante d'Herblay
 M. FONTAINE, habitant d'Herblay
 M. CONNAN, habitant d'Herblay
 M^{me} JORGE, habitante d'Herblay
 Pierre-Jean QUESNEAU, habitant d'Herblay
 Danièle PALISSON, habitante d'Herblay
 Robert HAZAN, adjoint au maire d'Herblay
 Jean-Christophe POULET, maire de Bessancourt,
 représentant des Verts Ile-de-France
 Marc BENOIT, habitant d'Herblay
 Dominique GICQUIAUD, habitant d'Herblay
 Michel VALLADE, maire de Pierrelaye
 M. FOUSSET, habitant d'Herblay
 Léonard SIMEONE, habitant d'Herblay
 Laurent LANTOINE, habitant d'Herblay
 Gérard DEYDIER, habitant des Buttes Blanches à Herblay
 Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI
 et vice-président du CIRENA
 M. CARON, habitant Herblay
 Jean-Michel BOICHOT, président du CoPRA184,
 comité d'Eragny
 M^{me} BERENGUIER, habitante d'Herblay
 Michel KLASSEN, représentant des Associations d'Herblay unies
 contre l'autoroute
 Nadine PORCHEZ, représentante des Associations
 d'Herblay unies contre l'autoroute
 M^{me} PELLADEAU
 M. ROUSSEL, habitant d'Herblay
 Loeiz RAPINEL, conseiller municipal socialiste d'Herblay
 Jean-Charles RAMBOUR, adjoint au maire d'Herblay
 Docteur Philippe VIAL, pédiatre, habitant d'Herblay
 Jean-Claude MUSOTTE, habitant d'Herblay
 Jean-Paul VALENT, habitant d'Herblay

Temps de parole
Elus > 44 minutes
Acteurs institutionnels > 70 minutes
Citoyens > 51 minutes dont
- Habitants > 48 minutes
- Autres localités > 3 minutes

9. Réunion publique de proximité de Carrières-sous-Poissy Jeudi 13 avril 2006 - Salle des Fêtes « Santé et cadre de vie : priorités des Carriérois »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
 Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
 Eric DEBARLE, chef de la mission A104
 Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 210 personnes

Intervenants

Daniel SCHALCK, maire de Carrières-sous-Poissy
 Pierre CARDO, maire de Chanteloup-les-Vignes
 Hugues RIBAUT, maire d'Andrézy, conseiller général des Yvelines,
 vice-président de la communauté de communes des Deux rives
 de la Seine, chargé des transports
 Christiane PARAVY, présidente du CoPRA184
 de Carrières-sous-Poissy
 Carlos Da FONTE, habitant de Carrières-sous-Poissy
 Olivier DEBROUCKER, habitant de Carrières-sous-Poissy
 Nathalie THOMAS, habitante de Carrières-sous-Poissy
 Luc LEVASSEUR, habitant de Poissy
 Philippe BARRON, conseiller municipal
 à Carrières-sous-Poissy
 ROUSSET, habitant d'Achères
 Daniel BLERVAC, ancien maire de Carrières-sous-Poissy
 Bernard BARTHE, habitant de Carrières-sous-Poissy
 M^{me} MATUS, habitante de Carrières-sous-Poissy
 Sébastien LANZA, habitant de Poissy
 Michel THOUZEAU, conseiller municipal
 de Carrières-sous-Poissy
 Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
 Guy PECHEU, représentant les Verts d'Ile-de-France
 Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye
 Maryline GIVET, habitante de Carrières-sous-Poissy
 Jean-Marc RAFFOLT, président du CoPRA184, comité d'Herblay
 Patrick MEUNIER, vice-président de l'association Mieux Vivre
 à Saint-Germain-en-Laye, membre du Comité PROFILE
 Eddie AÏT, conseiller régional d'Ile-de-France

Temps de parole

Elus > 49 minutes
Acteurs institutionnels > 83 minutes
Citoyens > 32 minutes dont
- Habitants > 20 minutes
- Autres localités > 12 minutes

10. Réunion publique de proximité de Gargenville Mardi 18 avril 2006 - Salle des Fêtes « Ne pas confondre tracé "violet" et projet C13-F13 »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
 Sophie ALLAIN, Yves DESROUSSEAUX

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
 Eric DEBARLE, chef de la mission A104
 Christophe LEFEVRE, chargé de mission A104

Participants > 330 personnes

Intervenants

Nicole DELPEUCH, maire de Gargenville
 Patrick MEUNIER, Comité PROFILE
 Franck BARRAUD, représentant des Verts Ile-de-France
 François COUPIN, représentant de l'ARDIES des Yvelines
 Stéphane BASTIEN-MICHEL
 Jean MALLET, maire de Mézy-sur-Seine
 Jean GRILLET, habitant du Vexin
 M. GIRAUD, habitant de Mézy-sur-Seine
 Jean SINCQUIN, habitant de Meulan, vice-président
 du syndicat général de l'automobile
 Bruno TASSIN, représentant du Parc naturel régional
 du Vexin français
 Jean-Pierre DEJOU, président du CoPRA184
 Gérard RASPAUD, maire d'Épône
 M. TAILLEZ, habitant de Gargenville
 Marc BARRIER, vice-président de la Fédération
 départementale
 du Syndicat d'exploitants agricoles des Yvelines (FDSEA)
 M. PINGUET, habitant du Vexin
 M^{me} DEVERVIEILLE, habitante
 de Courdimanche
 Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France
 Environnement (IDFE)
 et de l'Association des usagers des transports (AUT)
 Michel MALLET, représentant du CCSV
 Guy POIRIER, maire de Meulan
 Raymond LOPPE, représentant de l'ADEM
 Stéphane LERICHE, habitant de Gargenville

Temps de parole

Elus > 18 minutes
Acteurs institutionnels > 58 minutes
Citoyens > 18 minutes dont
- Habitants > 3 minutes
- Autres localités > 15 minutes

11. Réunion publique de proximité d'Auvers-sur-Oise Mercredi 19 avril 2006 - Maison de l'Île, rue Marcel-Martin « Le tracé nord-ouest est "absurde" ! »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
 Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
 Eric DEBARLE, chef de la mission A104
 Christophe LEFEVRE, chargé de mission A104

Participants > 200 personnes

Intervenants

Jean-Pierre BEQUET, maire d'Auvers-sur-Oise
 François COUPIN, ARDIES
 Michel VAMPOUILLE, représentant des Verts Ile-de-France,
 vice-président du Conseil régional, vice-président du Parc naturel régional du
 Vexin français, habitant d'Auvers-sur-Oise
 Stéphane PARISKI, habitant de Mériel
 Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE)
 et Association des usagers des transports (AUT)
 M^{me} MALKASSE
 Joachim BROOMBERG, habitant Auvers-sur-Oise

Laurent LANTOINE, habitant d'Herblay
Loiez RAPINEL, conseiller municipal d'Herblay
Yorghos REMVIKOS, membre du comité directeur
et du bureau des Amis du Vexin français
Patrick LATTRE, habitant d'Ennery
Laurent BORYCK, habitant de Chars
Mme Evelyne POMMERET, Beauchamp
Gérard CLAUDEL, Parc naturel régional
du Vexin français
Roland CARDOT, association Première Gauche
Daniel BOURDAUD, Vivre Auvers ensemble
LEGRAND, maire de Butry-sur-Oise
Sylvain de SMET, secrétaire départemental des Verts Val-d'Oise,
habitant de Mériel
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
Jean-Paul AUZANNEAU, habitant d'Auvers-sur-Oise
CLEMENT, habitant d'Auvers-sur-Oise
Olivier DEVRINE, habitant d'Auvers-sur-Oise
Eric GROSSIN, Les Amis d'Hérouville
Franck REGNIER, habitant de Butry-sur-Oise

Temps de parole

Elus > 33 minutes

Acteurs institutionnels > 31 minutes

Citoyens > 33 minutes dont

- Habitants > 13 minutes

- Autres localités > 20 minutes

12. Réunion publique de proximité de Chanteloup-les-Vignes Vendredi 21 avril 2006 - Salle des Fêtes, rue d'Alentour « Une solution de consensus est-elle envisageable ? »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 150 personnes

Intervenants

Pierre Cardo, député-maire de Chanteloup-les-Vignes
Patrick LAUDAT, président du CoPRA184
de Chanteloup-les-Vignes
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE)
et de l'Association des usagers des transports (AUT)
Pierre-Emile RENARD, président des Amis de la Forêt
de Saint-Germain et de Marly
M. GOUPIL
Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI et vice-président
du CIRENA
Franck BARRAUD, représentant des Verts Ile-de-France
Pierre JOUATTE, habitant
Laurent LANTOINE, habitant d'Herblay
Jean MARTINEZ, habitant de Neuville-sur-Oise
Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye
Claude NEY, directeur de cabinet du maire de Chanteloup-les-Vignes
Mme LIENARD, habitante de Chanteloup-les-Vignes
Maurice GUIGUEMIN, habitant d'Andrézy
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
Hugues RIBAULT, maire d'Andrézy, conseiller général des Yvelines,
vice-président de la communauté de communes
des Deux rives de la Seine, chargé des transports
Mathieu ROSSI
Denis FAIST, adjoint au maire d'Andrézy
Pierre FIGUIERE
Sébastien LANZA, habitant de Poissy
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt
Jean-Pierre DEJOU, président du CoPRA184
Alain ROUSSET, conseiller municipal d'Andrézy

Temps de parole

Elus > 60 minutes

Acteurs institutionnels > 51 minutes

Citoyens > 43 minutes dont

- Habitants > 7 minutes

- Autres localités > 36 minutes

13. Réunion publique de proximité d'Eragny-sur-Oise Lundi 24 avril 2006 - Gymnase de la Cavée « Une priorité: réduire le trafic sur la RN184 pour pouvoir la requalifier en boulevard urbain »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Christophe LEFEVRE, chargée de mission A104

Participants > 370 personnes

Intervenants

Dominique GILLOT, maire d'Eragny
Daniel JEUFFRAULT, habitant d'Eragny
Roland GROS, premier adjoint au maire d'Eragny, chargé de la vie urbaine et
du développement économique
Gérard BURN, adjoint au maire d'Eragny, chargé des finances
Patrick BARBE, maire d'Herblay
Capitaine AZAMBOURG, Service départemental d'incendie
et de secours (SDIS) d'Eragny
M. COCQUEEL, habitant d'Eragny
Yannick MAURICE, adjointe au maire d'Eragny, chargée de la Solidarité et de
l'Attention à Tous
Jean-Marc RAFFOLT, président du CoPRA184, comité d'Herblay
Pierrette BORGNE, adjointe au maire d'Eragny,
chargée de la qualité de la vie
M. ANDRIEU, habitant d'Eragny
Jean-Michel BOICHOT, président du CoPRA184, comité d'Eragny
Marc DENIS, représentant des Verts Ile-de-France
Dominique MICHEAU, habitante d'Eragny
Patrice JARRAUD, habitant d'Eragny
M. CRESSON, habitant d'Eragny
M. ENGRAND, habitant d'Eragny
Patrice GORSIER, habitant d'Eragny
Jacques PITTAVINO, président de l'ASL Les Villageoises
Richard DANIEL, habitant d'Eragny
M. FORCIOLI, habitant d'Eragny
François LEFEVRE, habitant d'Eragny
M. CANIOU, habitant d'Eragny
M. HOUZELLE, habitant d'Eragny

Temps de parole

Elus > 66 minutes

Acteurs institutionnels > 42 minutes

Citoyens > 34 minutes dont

- Habitants > 34 minutes

14. Réunion publique de proximité de Méry-sur-Oise Mercredi 26 avril 2006 - Parc du château de Méry-sur-Oise « Méry-sur-Oise concernée par les quatre tracés du fuseau sud-est »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Christophe LEFEVRE, chargé de mission A104

Participants > 100 personnes

Intervenants

Jean-Pierre PERNOT, maire de Méry-sur-Oise
Sylvain de SMET, secrétaire départemental,
représentant les Verts
Ile-de-France
Michel PLACENE, habitant d'Herblay
Jean-Paul AUZANNEAU, habitant d'Auvers-sur-Oise
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France
Environnement (IDFE)
et de l'Association des usagers des transports (AUT)
M. MARIETTE, habitant de Méry-sur-Oise
Laurent VOYNET, habitant de Méry-sur-Oise
Michel Van RENSBERGEN, habitant de Méry-sur-Oise
François BATORI, habitant de Butry-sur-Oise
M. ROMON, habitant de Mériel

Temps de parole

Elus > 20 minutes

Acteurs institutionnels > 9 minutes

Citoyens > 9 minutes dont

- Habitants > 4 minutes

- Autres localités > 5 minutes

15. Réunion publique de proximité de Conflans-Sainte-Honorine
Jeudi 27 avril 2006 - Théâtre Simone Signoret

« Pas de tracé en zone urbanisée! »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président

Sophie ALLAIN, Yves DESROUSSEAUX, Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104

Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 600 personnes

Intervenants

Philippe ESNOL, maire de Conflans-Sainte-Honorine, conseiller général des Yvelines, président du Comité des communes pour la défense et la protection des villes menacées par les tracés du projet A104

Daniel JEUFRAULT, habitant d'Eragny

M. BEE, membre du CoPRA184, comité d'Eragny

M. TISSOT, habitant d'Achères

Henri TAMBUTTE, président du CO.P.R.A 184,

comité de Conflans-Sainte-Honorine

Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI

et vice-président du CIRENA

Laurent LANTOINE, habitant d'Herblay

Victor BLOT, fondateur du CoPRA184

Marc BENOIT, habitant d'Herblay

M. LUBIN

Lisette CALDERANDE, habitante de Conflans-Sainte-Honorine

Jean VILLEMAGNE, porte-parole du Comité PROFILE

M. LAVIEUX, habitant d'Herblay

M. LECLERCQ, habitant de Conflans-Sainte-Honorine

M. TILLIER, habitant de Conflans-Sainte-Honorine

Bernard MINGUY, conseiller municipal

de Conflans-Sainte-Honorine

Franck BARRAUD, représentant des Verts Ile-de-France

Catherine CANDELIER, conseillère régionale Ile-de-France,

vice-présidente du Port autonome de Paris

M. DUFOUR, habitant de Conflans-Sainte-Honorine

Lucien FERRIER, conseiller régional Vert

Patrick ROUGE, habitant de Conflans-Sainte-Honorine

Pierre JOUATTE, habitant de Maurecourt

Christine GUIDECOQ, habitant

de Conflans-Sainte-Honorine

Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt

Hugues RIBAUT, maire d'Andrézy, conseiller

général des Yvelines, vice-président de la communauté de communes

des Deux rives de la Seine, chargé des transports

Temps de parole

Elus > 100 minutes

Acteurs institutionnels > 60 minutes

Citoyens > 28 minutes dont

- Habitants > 8 minutes

- Autres localités > 17 minutes

- Non identifiés > 3 minutes

16. Réunion publique de proximité d'Orgeval
Vendredi 28 avril 2006 - Centre de loisirs Saint-Marc
« Le projet soumis au débat est jugé "incohérent" ! »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président

Sophie ALLAIN

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104

Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 300 personnes

Intervenants

Yannick TASSET, maire d'Orgeval

Bertrand PASQUIER, représentant des Verts Ile-de-France

MERCIER, secrétaire départemental des Verts Yvelines

Franck BOEHLI, conseiller municipal d'Orgeval

Jean-Marie MICHEAUX, conseiller municipal d'Orgeval

M. THEYTAZ, habitant d'Orgeval

M. FILIPPINI, habitant de Chambourcy

Joël MAILLARD, représentant du CESAM RD 30, à Plaisir

(Collectif étude et surveillance de l'aménagement)

Gisèle FURLING, habitante d'Orgeval

Jean-Luc NEVEU, habitant d'Orgeval

M. MIGNOT, habitant de Villennes-sur-Seine

Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye

Didier GIRAUD, habitant Orgeval

Michel RENARD, habitant d'Orgeval

Jean PRUVOST, président du CoPRA184 d'Orgeval

Pierre-Emile RENARD, représentant des Amis de la Forêt

et du Comité PROFILE

Daniel LOUVET, membre de l'Association pour la protection

des sites orgevalais (APSO)

Hélène BOISVERD, conseillère municipale

environnement d'Orgeval, membre de l'APSO,

membre du Co.P.R.A184

Docteur Chantal CHABRIS, médecin de santé publique,

habitante d'Orgeval

Victor BLOT, Fondateur du CoPRA184

Jean-Pierre DEJOU, président du CoPRA184

Temps de parole

Elus > 30 minutes

Acteurs institutionnels > 54 minutes

Citoyens > 22 minutes dont

- Habitants > 13 minutes

- Autres localités > 3 minutes

- Non identifiés > 6 minutes

17. Réunion publique de proximité de Poissy
Mardi 2 mai 2006 - Centre de diffusion artistique
« La position du maire, favorable au "rouge",
ne fait pas l'unanimité »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président

Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX,

Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104

Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 600 personnes

Intervenants

Jacques MASDEU-ARUS, maire de Poissy

Jacqueline FLEURY, habitante de Poissy

Victor BLOT, Fondateur du CoPRA184

Eddie AIT, conseiller régional (PRG)

TAILLANDIER, employé chez Peugeot

Maurice GUIGUEMIN, retraité, habitant d'Andrézy

Jean-Michel COUPANNEC, Association

alternative Andrézy

Jean-François RAYNAL, conseiller général de Poissy-Nord

Daniel LAMIS, habitant de Poissy

Monique LEVASSEUR, CoPRA184

Pierre-Emile RENARD, président des Amis de la Forêt

et Comité PROFILE

François GOURDON, maire de Villennes-sur-Seine

Jean-Louis TANCERMAN, SPIM

Evelyne MONVOISIN, habitante de Poissy

Michel AGNOLA, habitant de l'île de Migneaux

M. BETBEDER, Relais international de la jeunesse de Poissy

Mohamed RAGOUBI, habitant de la Coudraie

Grégoire LANZA, habitant de Poissy

Jean-Paul HEDRICH, représentant des Verts Ile-de-France

Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye

Philippe HUART, habitant de Herblay

Sébastien LANZA, habitant de Poissy

Hugues RIBAUT, maire d'Andrézy, conseiller général des Yvelines,

vice-président de la communauté de communes des Deux rives

de la Seine, chargé des transports

Temps de parole

Elus > 48 minutes

Acteurs institutionnels > 83 minutes

Citoyens > 62 minutes dont

- Habitants > 54 minutes

- Autres localités > 8 minutes

18. Réunion publique de proximité de Saint-Germain-en-Laye Mercredi 3 mai 2006 - Théâtre Alexandre-Dumas « Emmanuel Lamy, soutenu par les siens, dans son plaidoyer pour le "rouge" »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX,
Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 530 personnes

Intervenants

Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye
Pierre MORANGE, député-maire de Chambourcy
Jacques MYARD, député-maire de Maisons-Laffitte, président du SIEP
Jean VILLEMAGNE, porte-parole du Comité PROFILE
Nicolas DIDON, représentant du Parti socialiste de Saint-Germain-en-Laye
Fabienne LANZA, habitante de Poissy
Michel CALOMNE, représentant de l'ARDIES Val d'Oise
Roselle CROS, conseillère régionale d'Ile-de-France, premier adjointe au maire de Saint-Germain-en-Laye
Philippe HOUBART, représentant du CAPUI et vice-président du CIRENA, représentant du CAPUI et du CIRENA
Victor BLOT, Fondateur du CoPRA184
Jacques MASDEU-ARUS, député-maire de Poissy
Daniel ALLO, président du Collectif Grande Ceinture
M^{me} ROUQUETTE, habitante de Chanteloup-les-Vignes
Pierre-Emile RENARD, président de l'Association des Amis de la Forêt
Maurice SOLIGNAC, conseiller général des Yvelines, maire adjoint de Saint-Germain-en-Laye
Monique DUMONT, présidente de l'Association Ensemble pour l'environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région
Pierre COUTURIER, président de l'Association syndicale libre du Domaine de la Colomberie
Yannick TASSET, maire d'Orgeval
Denis FAIST, adjoint au maire d'Andrésy
Alain GOURNAC, sénateur-maire du Pecq
Suzanne JAUNET, conseillère régionale d'Ile-de-France
Philippe BROSSARD, président de l'Association les Ateliers de l'environnement
Jean-Claude ROUDE, vice-président de l'Association Grande Ceinture

Temps de parole

Elus > 87 minutes

Acteurs institutionnels > 98 minutes

Citoyens > 3 minutes dont

- Habitants > 0 minute

- Autres localités > 3 minutes

19. Réunion publique de proximité de Neuville-sur-Oise Jeudi 4 mai 2006 - Foyer communal « Un non unanime au tronçon central du tracé rouge »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX,
Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 300 personnes

Intervenants

Jacques FEYTE, maire de Neuville-sur-Oise
Victor BLOT, Fondateur du CoPRA184
Jean-Pierre DACHEUX, représentant des Verts Ile-de-France
VAN BOLDEREN, habitant de Neuville-sur-Oise
BARDYN, habitant de Neuville-sur-Oise
Jean-Benoît CAMPLO, habitant de Neuville-sur-Oise
Bernard PROVOST, habitant de Neuville-sur-Oise

François LAURENT, habitant de Neuville-sur-Oise
Guy BOIVIN, habitant de Neuville-sur-Oise
Mamadou BAMBA, habitant de Jouy-le-Moutier
Gabriel LAINE, maire de Jouy-le-Moutier
Claude d'ORNANO, président de l'ARDIES Val-d'Oise
Wilfrid DELEPLACE, Comité COMITIX
Fabrice DEMARIGNY, membre de la Commission A104 de la ville de Neuville-sur-Oise
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt
Pascal CHIVE, président du CoPRA184 de Neuville-sur-Oise
Jean-Pierre DEJOU, président du CoPRA184
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)
Laurent BAUCHET, habitant de Neuville-sur-Oise
Marc DENIS, vice-président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Gérald RUTAUULT, maire de Maurecourt
Jackie BRETON, conseiller général de l'Hautail, vice-président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

Temps de parole

Elus > 52 minutes

Acteurs institutionnels > 100 minutes

Citoyens > 18 minutes dont

- Habitants > 14 minutes

- Autres localités > 3 minutes

- Non identifiés > 1 minute

20. Réunion publique de proximité de Mériel Mardi 16 mai 2006 - Espace Rive-Gauche « Un non au tracé "violet" et une dénonciation des nuisances actuelles »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Christophe LEFEVRE, chargée de mission A104

Participants > 200 personnes

Intervenants

Michel RIGOLLET, maire de Mériel
Didier AKOUN, président de l'Association Andrésy = Qualité pour tous
Stéphane PARISKI, habitant de Mériel
Sylvain de SMET, secrétaire départemental des Verts du Val d'Oise
Bernard TAILLY, maire de Frépillon
Jean-Louis DELANNOY, adjoint au maire de Mériel
René DESCHEEMAKER, habitant des hauts de Mériel
MUSSOTTE, habitant d'Herblay
LANSIGNAN, animateur des Verts du Val d'Oise et du Vexin
Martine DAVIAU, habitante de Mériel
SINQUIN, habitant de Meulan, garagiste à Tessancourt-sur-Aubette, vice-président du Syndicat général de l'automobile
Paul VIDAL, habitant de Mériel
Mme NASRY, habitante de Mériel
Claude MOET, habitant de Mériel
Béatrice LANDAIS, habitante de Mériel
BACHILLOT, habitant de Mériel
François EVRARD, habitant de Mériel
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et Association des usagers des transports (AUT)
Blandine GUIGNARD, habitante de Mériel
Alain GAUSSUIN, habitant de Mériel
Mme NASRY, habitante de Mériel
Mme DROULIN, habitante de Mériel

Temps de parole

Elus 24 > minutes

Acteurs institutionnels > 25 minutes

Citoyens > 52 minutes dont

- Habitants 36 minutes

- Autres localités > 4 minutes

- Non identifiés > 12 minutes

**21. Réunion thématique de Carrières-sous-Poissy
Objectifs, économie et aménagement du territoire
Mercredi 17 mai - Salle des Fêtes Espace Louis-
Armand**

**« L'économie et l'aménagement
du territoire en débat »**

Membres de la CPDP

Alain MECHINEAU, président de la séance
Sophie ALLAIN

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Francis ROL-TANGUY, préfet, directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104

Participants > 170 personnes

Intervenants (par séquence)

• Opportunité du projet, des enjeux économiques et d'aménagement du territoire

Francis ROL-TANGUY, préfet, directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France
Pérenniser et développer l'emploi et les entreprises de la zone du projet
Patrick DEVERGIES, vice-président de la CCI de Versailles
Claude d'ORNANO, président de l'ARDIES, Val d'Oise
Bernard QUETIER, président de l'ARDIES, YveJoël TISSIER, lines
• **Situer l'opportunité du projet dans une perspective régionale**
Roselle CROS, conseiller régional, 1ère adjointe du maire de Saint-Germain-en-Laye
Philippe SUEUR, vice-président Infrastructures, Transports, Patrimoine du Conseil général du Val-d'Oise
Eddie AIT, conseiller régional d'Ile-de-France (PRG)
Henri LEBLANC, représentant des Verts de l'Ile-de-France
Daniel JEUFFRAULT, habitant d'Eragny
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)
Pierre CARDO, député-maire de Chanteloup-les-Vignes
Marie-José ROUQUETTE, habitante de Chanteloup-les-Vignes
Fabienne MORELLI, habitante d'Herblay
PERRIAU, habitant de Maurecourt
Michel MONVOISIN, habitant de Poissy
Mme Anne LANGEROCK, habitante de l'Ile de Migneaux
Michel THOUZEAU, conseiller municipal de Carrières-sous-Poissy

• Les enjeux des territoires locaux, de l'habitat

Corinne LEPAGE, conseil du CoPRA184
Dominique LEFEBVRE, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Pierre CARDO, député-maire de Chanteloup-les-Vignes
Daniel SCHALK, maire de Carrières-sous-Poissy
Laurent LANTOINE, habitant d'Herblay
Marilyne CHIVE, habitante de Carrières-sous-Poissy
Jean-Marc RAFFOLT, président du CoPRA184, d'Herblay
Daniel JEUFFRAULT, habitant d'Eragny
Pascal MUSSELIN, habitant de Chanteloup-les-Vignes
Mme Anne LANGEROCK, habitante de l'Ile de Migneaux
Dominique LEFEBVRE, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
Philippe BARON, conseiller municipal Opposition Carrières-sous-Poissy
Hugues RIBAUT, maire d'Andrésy, conseiller général des Yvelines, vice-président de la communauté de communes des Deux rives de la Seine, chargé des transports
Alain OUTREMAN, maire d'Achères
Sébastien LANZA, habitant de Poissy

Temps de parole par séquence

Pérenniser et développer l'emploi

et les entreprises de la zone du projet > 38 minutes

Situer l'opportunité du projet

dans une perspective régionale > 68 minutes

Les enjeux des territoires et de l'habitat > 97 minutes

**22. Réunion thématique de Conflans-Sainte-
Honorine « Bruit et eau »**

Mardi 23 mai 2006 - Salle des Fêtes -

Place Auguste-Romagné

« Les nuisances et les risques au cœur du débat »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUIGNOUX, président
Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 200 personnes

Intervenants (par séquence)

Philippe ESNOL, maire de Conflans-Sainte-Honorine, conseiller général des Yvelines, président du Comité des communes pour la défense et la protection des villes menacées par les tracés du projet A104

• Le bruit : pourrait-on se protéger efficacement contre le bruit généré par le tronçon d'autoroute de la Francilienne envisagé ?

Didier CATTENOTZ, ingénieur à la mission bruit du ministère de l'Écologie et du Développement durable
Richard DURANT, direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Nicolas GRAINETTIER, ingénieur du génie sanitaire chargé du bruit à la direction générale de la Santé au ministère de la Santé
Michel AGNOLA, habitant de l'île de Migneaux

Arlette CAILLAUD, habitante de Conflans-Sainte-Honorine
Marilyne CHIVE, habitante de Carrières-sous-Poissy
Claude LAVENU, Collectif des associations d'Herblay
Mme SUFFERT, habitante d'Herblay

Yorghos REMVIKOS, membre du comité directeur et du bureau des Amis du Vexin français
Claude BOITEAU, administrateur du CoPRA184, comit d'Orgeval

Hervé GIOUX, habitant de Carrières-sous-Poissy
M. MICHEL, représentant du CIRENA
Roger JACQUOT, président du CoPRA184 d'Andrésy

Grégoire LANZA, habitant de Poissy
Claude CARABEU, habitant d'Andrésy
Fabienne MORELLI, habitante d'Herblay
M. BEE, habitant d'Eragny

Marc BENOIT, habitant d'Herblay

• L'Eau : le tronçon d'autoroute envisagé de la Francilienne peut-il être compatible avec la gestion de la ressource en eau ?

Caroline LAVALLART, chef adjointe du service aménagement, sites, paysages, nature à la direction régionale de l'environnement d'Ile-de-France (DIREN)

Philippe BRANCHU, DREIF
Hélène SCHUTZENBERGER, chef du service santé environnement à la DDASS des Yvelines

Alain OUTREMAN, maire d'Achères

M. LEVASSEUR, Poissy

Denis FAIST, adjoint au maire d'Andrésy

Sébastien LANZA, habitant de Poissy

Jean SINQUIN, habitant de Meulan, vice-président du syndicat général de l'automobile

Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)

Jean-Marie PROUST, chef du service territorial d'aménagement de Saint-Germain-en-Laye à la DDE des Yvelines

Fabienne MORELLI, habitante d'Herblay

Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt

• Points de vue généraux sur les nuisances et les risques sanitaires

Thierry SIBIEUDE, vice-président du Conseil général du Val d'Oise

Christophe QUENET, représentant les Verts d'Ile-de-France

Jean-Claude ROUDE, représentant du Comité PROFILE

François COUPIN, représentant de l'ARDIES des Yvelines

Jacques SIMERAY, représentant du CAPUI

Hubert BITEAU, maire adjoint de Conflans-Sainte-Honorine

Temps de parole par séquence

Le bruit > 71 minutes

L'eau > 64 minutes

Points de vue généraux sur les nuisances

et les risques sanitaires > 31 minutes

23. Réunion thématique de Pontoise

« Trafic, intermodalité »

Mardi 30 mai 2006 - Université de Cergy-Pontoise, Amphithéâtre Lwoff

« Questions de modèles et d'alternatives... »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUIGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX,
Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Francis ROL-TANGUY, préfet, directeur régional de l'Équipement d'Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Anne-Sophie Vétro, chargée de mission A104

Participants > 170 personnes

Intervenants (par séquence)

• La qualité des prévisions de trafic

Ambrosius BAANDERS, ECORYS Research and Consulting
Sébastien LANZA, SPIM
Pierre ESTRADES, habitant de Poissy
Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI et vice-président du CIRENA
Ian ROBERTSON, Andrézy, Qualité Pour Tous
Christiane PARADIS, habitante de Carrières-sous-Poissy
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
Michel THOUZEAU, conseiller municipal de Carrières-sous-Poissy
Franck BOEHLY, conseiller municipal d'Orgeval
Pierre JOUATTE, habitant de Maurecourt
M. PERRIAU, habitant de Maurecourt
Jean-Michel COUPANNEC, président de l'Association Alternative Andrézy
Claude LANCELLE, habitant d'Eragny-sur-Oise
Jean-Marc LE CORRONC, habitant de Carrières-sous-Poissy
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)

• La multimodalité : le transport des marchandises

Jean GADENNE, directeur du développement et du patrimoine de Voies navigables de France
Marie-Anne BACOT, directrice du Port autonome de Paris
Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint stratégie et développement (RFF)
Daniel LOUVET, maire adjoint d'Orgeval
Alain OUTREMAN, maire d'Achères
Patrick DEVERGIES, vice-président de la CCI de Versailles Val d'Oise/Yvelines

• La multimodalité : le transport de voyageurs

Olivier NALIN, directeur du développement et des affaires économiques et tarifaires du STIF
Daniel ALLO, président Collectif Grande Ceinture

Temps de parole par séquence

La qualité des prévisions de trafic > 56 minutes

La multimodalité :

le transport des marchandises > 59 minutes

La multimodalité :

le transport des marchandises > 34 minutes

24. Réunion thématique de Triel-sur-Seine

« Milieux naturels et paysages »

Mardi 6 juin 2006 -

Complexe sportif M. Solleret

« Une insertion délicate »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUIGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX,
Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 180 personnes

Intervenants (par séquence)

Jean-Pierre HOULLEMARE, maire de Triel-sur-Seine

• Les milieux naturels et les paysages

Guillaume SEVIN, paysagiste, cabinet Sevin & Bleuze

Catherine BLEUZE, paysagiste, cabinet Sevin & Bleuze

Marc THAURONT, écologue milieux naturels, directeur général d'Ecosphère

• Les vallées, les étangs, les îles

Guillaume SEVIN, paysagiste, cabinet Sevin & Bleuze

Michel VIOLLET, paysagiste DPLG, professeur, responsable d'études

à l'École nationale supérieure du paysage de Versailles

Evelyne MONVOISIN, membre du SPIM

Mme Anne LANGEROCK, habitante de l'île de Migneaux

M. THEOTIM, habitant de l'île de Migneaux

Marc BENOIT, habitant d'Herblay

Jean-Pierre DEJOU, président du CoPRA184

Dominique BERNSTEIN

Marc THAURONT, écologue milieux naturels, directeur général d'Ecosphère

Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI et vice-président

du CIRENA

Fabienne MORELLI, habitante d'Herblay

Marc KOMPALITCH, habitant d'Andrézy

Christiane PARAVY, présidente du CoPRA184,

comité de Carrières-sous-Poissy

Philippe PAILLET, habitant de Triel-sur-Seine

Jean SINGUIN, habitant de Meulan, vice-président du syndicat général de

l'automobile

Michel AGNOLA, habitant de l'île de Migneaux

Michel MONVOISIN, habitant de l'île de Migneaux

M. GARREC, directeur du Laboratoire de pollution de l'atmosphère (INRA Nancy)

Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE)

et de l'Association des usagers des transports (AUT)

• Les paysages urbains

Christophe NOYE, paysagiste

Guillaume SEVIN, paysagiste, cabinet Sevin & Bleuze

Michel VIOLLET, paysagiste DPLG, professeur, responsable d'études

à l'École nationale supérieure du paysage de Versailles

Jean-Pierre DEJOU, président du CoPRA184

Claude NEY, directeur de cabinet de député-maire

de Chanteloup-les-Vignes

Marilyne CHIVE, habitante de Carrières-sous-Poissy

Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt

M. BEE, habitant d'Eragny-sur-Oise

Marie-Hélène LOPEZ-JOLLIVET,

conseillère générale et maire de Vernouillet

• Les espaces boisés et forestiers

Marc THAURONT, écologue milieux naturels,

directeur général d'Ecosphère

Guillaume SEVIN, paysagiste, cabinet Sevin & Bleuze

Pierre-Claude MORIN, chef de service Forêt et Bois, direction régionale de

l'Agriculture et de la Forêt, Ile-de-France (DRAF)

Pierre-Emile RENARD, président des Amis de la Forêt de Saint-Germain et

de Marly

Pierre-Olivier SAINSON, responsable service foncier et immobilier, direction

territoriale de l'Ile-de-France de l'ONF

M. MATUSSECHE, habitant de Carrières-sous-Poissy

Denis FAIST, adjoint au maire d'Andrézy

Geneviève ALEXANDRE

Monique DUMONT, habitante de Saint-Germain-en-Laye

Claude LAVENU, Collectif des associations d'Herblay

Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt

Marilyne CHIVE, habitante de Carrières-sous-Poissy

Jean SINGUIN, habitant de Meulan, vice-président du syndicat général de

l'automobile

Fabienne LANZA, habitante de Poissy

Michel MONVOISIN, habitant de l'île de Migneaux

• Les plaines et les paysages ouverts

Marc THAURONT, écologue milieux naturels,

directeur général d'Ecosphère

Pierre-Claude MORIN, chef de service Forêt et Bois, direction régionale de

l'Agriculture et de la Forêt, Ile-de-France (DRAF)

Geneviève ALEXANDRE

Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE)

et de l'Association des usagers des transports (AUT)

Temps de parole par sous-thèmes

Les milieux naturels et les paysages > 10 minutes

Les vallées, les étangs, les îles > 69 minutes

Les paysages urbains > 18 minutes

Les espaces boisés et forestiers > 45 minutes

Les plaines et les paysages ouverts > 8 minutes

**25. Réunion thématique de Pontoise
« Sécurité et pollution de l'air »
Mercredi 14 juin 2006 - L'Apostrophe,
Théâtre des Louvrais**

**« Les nuisances et les risques une nouvelle fois
au cœur du débat »**

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX,
Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Elisabeth VANINI, chargée de mission A104

Participants > 85 personnes

Intervenants (par séquence)

• Les perspectives du projet d'autoroute de la Francilienne en matière de sécurité routière

David NICOGOSSIAN, responsable de la cellule départementale d'exploitation et de sécurité routières à la DDE des Yvelines
Lionel PATTE, DREIF
Marilyne CHIVE, habitante de Carrières-sous-Poissy
Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI et vice-président du CIRENA
Pierre JOUATTE, ingénieur, habitant de Maurecourt
Grégoire LANZA, habitant de Poissy
Hubert BITEAU, adjoint au maire de Conflans-Sainte-Honorine, chargé de la sécurité
Frédéric SPANGENBERG, président de l'association Pissefontaine mon village (Triel-sur-Seine)
Jean-Claude MUSSOTTE, vice-président de l'association des colibris à Herblay
Mireille CHIRON, épidémiologiste, chercheur à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt
Michel KLASSEN, représentant des Associations d'Herblay unies contre l'autoroute

• La sécurité dans les tunnels

Michel DEFFAYET, directeur du Centre d'études des tunnels (CETU)
Jean-Claude MUSSOTTE, vice-président de l'association des colibris à Herblay
Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI et vice-président du CIRENA

Pierre JOUATTE, ingénieur, habitant de Maurecourt
Hubert BITEAU, adjoint au maire de Conflans-Sainte-Honorine, chargé de la sécurité
Roselle CROS, premier adjoint au maire de Saint-Germain-en-Laye, conseillère régionale

• Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air engendrée par les transports routiers

Mireille CHIRON, épidémiologiste, chercheur à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
Dr Philippe VIAL, pédiatre à Herblay
Jean-Claude MUSSOTTE, vice-président de l'association des colibris à Herblay
Dr Hubert ISNARD, de l'Institut de veille sanitaire
Sébastien LANZA, habitant de Poissy

• La prise en compte des risques sanitaires liés à la pollution de l'air dans le projet d'autoroute de la Francilienne

Mireille LATTUATI, bureau d'étude Scétauroute
Jean-Louis PLAZY, directeur adjoint de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique de l'ADEME
Philippe HOUBART, porte-parole du CAPUI et vice-président du CIRENA
Grégoire LANZA, habitant de Poissy
Christine BUGAJNY, du Centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) de Lille
Jean-Claude MUSSOTTE, vice-président de l'Association des colibris à Herblay
Hubert BITEAU, adjoint au maire de Conflans-Sainte-Honorine, chargé de la sécurité
M^{me} MATHUS, habitante de Carrières-sous-Poissy
Claude BOITEAU, administrateur du CoPRA184, comité d'Orgeval
Sébastien LANZA, habitant de Poissy
M^{me} VERBRACKEN, habitante de Poissy
Pascal TAILLY, habitant d'Herblay
L'appréciation de l'impact de la pollution de l'air engendré par l'autoroute sur les populations
Mireille LATTUATI, bureau d'étude Scétauroute
Mireille CHIRON, épidémiologiste, chercheur à l'Institut national

de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
Christine BUGAJNY, du Centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) de Lille
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt
Yorghos REMVIKOS, membre du comité directeur et du bureau des Amis du Vexin français
Jean-Pierre DEJOU, Président CoPRA184

• Les moyens de limitation des risques sanitaires liés à la pollution de l'air engendrée par les transports routiers
Michel DEFFAYET, directeur du Centre d'études des tunnels (CETU)
Marc DENIS, représentant des Verts Ile-de-France
Jean-Claude ROUDE, vice-président de l'Association des habitants de la Grande Ceinture à Saint-Germain-en-Laye, membre du Comité PROFILE

Temps de parole par séquence

Le projet et la sécurité routière > 31 minutes
La sécurité dans les tunnels > 24 minutes
Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air engendrée par les transports routiers > 39 minutes
La prise en compte des risques sanitaires liés à la pollution de l'air dans le projet d'autoroute de la Francilienne > 66 minutes
Les moyens de limitation des risques sanitaires liés à la pollution de l'air engendrée par les transports routiers > xxxxxxxx

**26. Réunion thématique de Cergy-Pontoise
« Tracés, financements »**

**Lundi 19 juin 2006 - Auditorium de l'Institut
polytechnique Saint-Louis**

**« Un consensus est-il possible sur un tracé?
Et lequel ? »**

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX,
Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Francis ROL-TANGUY, préfet, directeur régional de l'Équipement Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104
Christophe LEFEVRE, chargé de mission A104

Participants > 500 personnes

Intervenants

Michel RIGOLLET, maire de Mériel
Patrick BARBE, maire d'Herblay et conseiller général du Val d'Oise
Michel VALLADE, maire de Pierrelaye
Roland GROS, premier adjoint au maire d'Eragny, chargé de la vie urbaine et du développement économique
Jacques FEYTE, maire de Neuville-sur-Oise
Gérard RUTAULT, maire de Maurecourt
Alain OUTREMAN, maire d'Achères
Pierre JOUATTE, ingénieur, habitant de Maurecourt
Jean VILLEMAGNE, porte-parole du Comité PROFILE
Patrick DEVERGIES, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines
Daniel LOUVET, Association de protection des sites orgevalais (APSO)
Jean-Michel COUPANNEC, président de l'Association Alternative Andrézy
Denis FAIST, adjoint au maire d'Andrézy
Daniel SCHALCK, maire de Carrières-sous-Poissy
Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye
Hugues RIBAUT, maire d'Andrézy, conseiller général des Yvelines, vice-président de la communauté de communes des Deux rives de la Seine, chargé des transports
Pierre CARDO, député-maire de Chanteloup-les-Vignes
Yannick TASSET, maire d'Orgeval
Jean-Pierre HOULLEMARE, maire de Triel-sur-Seine
Pierre MORANGE, député-maire de Chambourcy
Ian ROBERTSON, représentant de l'association Andrézy = qualité pour tous
Sébastien LANZA, habitant de Poissy
Pierre-Emile RENARD, président des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly
Victor BLOT, fondateur du CoPRA184
Alain RICHARD, maire de Saint-Ouen-l'Aumône
Marie SARGER
Marilyne CHIVE, habitante de Carrières-sous-Poissy
Dr Christiane SCHMITZ, médecin, habitante de Poissy
Fabienne MORELLI, habitante d'Herblay
M. DESCHAMPS, habitant d'Orgeval
Michel KLASSEN, représentant des Associations d'Herblay

unies contre l'autoroute

Arlette CAILLAUD, habitante de Poissy
Joël TISSIER, premier adjoint au maire de Maurecourt
Philippe LAVILLE, habitant d'Andrésy représentant d'un comité de quartier aux bords de l'Oise à la limite de Maurecourt et d'Andrésy
Gisèle FURLING, habitante d'Orgeval
Michel AGNOLA, habitant de l'île de Migneaux
Claude LOISEAU, représentant d'Ile-de-France Environnement (IDFE) et de l'Association des usagers des transports (AUT)

Temps de parole par séquence

Elus > 120 minutes

Acteurs institutionnels > 58 minutes

Citoyens > 23 minutes

27. Réunion de synthèse de Pontoise Jeudi 6 juillet 2006 - Hall Saint-Martin « Les grandes lignes de l'avant-projet de rapport de la CPDP Francilienne »

Membres de la CPDP

Jean BERGOUGNOUX, président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX,
Alain MECHINEAU

Maître d'ouvrage

Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Francis ROL-TANGUY, préfet, directeur régional
de l'Équipement Ile-de-France
Eric DEBARLE, chef de la mission A104

Participants > 920 personnes

Intervenants

Seuls les membres de la CPDP se sont exprimés.

3. La liste des cahiers d'acteurs et des cahiers d'experts et leurs conclusions

La CPDP a publié 23 cahiers d'acteurs et 2 cahiers d'experts, entre la mi-mai et début juillet. Aucun cahier d'acteurs n'a été refusé. Un cahier d'acteurs, suite à un dysfonctionnement informatique chez l'auteur, est arrivé hors délai et n'a donc pas été pris en compte. Dans la liste qui suit, nous avons repris les éléments de conclusion de chacun des cahiers lorsqu'ils existent.

Cahier d'acteurs n°1 (avril 2006)

> Les Verts d'Ile-de-France

Pour une véritable politique d'avenir des transports et de l'aménagement du territoire

Sur le plan général, les propositions des Verts de la région Ile-de-France sont donc :

- le développement du ferroutage
- la revitalisation du transport fluvial
- une forte amélioration du réseau de transport en commun
- la mise en œuvre d'une politique de relocalisation de l'économie.

Sur le plan local :

- aménager la RN184, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains
- augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus, par exemple avec l'achèvement de la Grande Ceinture Ouest entre Cergy-Saint-Germain-Versailles-Massy) et diminuer les tarifs d'accès (dont la gratuité pour les chômeurs)
- favoriser les modes de circulation douce (vélo et marche à pied) pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers

les gares (pistes cyclables, parkings à vélo sécurisés)

- développer pour les marchandises l'intermodalité rail-voie d'eau-route.

Le bien être des populations actuelles et des générations futures requiert des décisions politiques courageuses tournées vers le long terme. Compte tenu des enjeux sociaux et environnementaux actuels et pour les prochaines décennies, il ne nous semble pas opportun de financer une nouvelle portion d'autoroute au cœur de l'Ile-de-France alors que les besoins en matière d'infrastructure de communication prenant en compte le protocole de Kyoto et la Charte de l'environnement sont nombreux, et prioritaires. Nous réfutons donc l'opportunité de prolonger l'autoroute A104, dite Francilienne, de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval.

Cahier d'acteurs n°2 (avril 2006)

> SPIM (Syndicat des propriétaires
de l'île de Migneaux)

Un projet désastreux pour le cadre de vie à Poissy

La destruction irrémédiable par l'A104 des sites, tels l'île de Migneaux et les Berges de Seine à Poissy, qu'aucun aménagement de protection ne pourra sauver, relève de l'irresponsabilité et de la paresse intellectuelle, et ne trouve sa motivation que dans l'existence d'emprises faites au siècle dernier, il y a quarante ans déjà. Depuis cette époque, de multiples législations et réglementations nouvelles, visiblement plus éco-responsables, et l'urbanisation croissante, bénie par les élus locaux, ont rendu ces emprises obsolètes.

De plus, les problèmes actuels sur le réseau routier secondaire, notamment à Poissy, ne sont pas résolus par les tracés proposés.

Enfin, le prolongement Ouest de la Francilienne aboutissant à Orgeval n'apporte pas de réponse satisfaisante au regard des objectifs définis (liaison des pôles régionaux, offre de déplacements), compte tenu de la saturation du réseau A13-A12.

Face aux contradictions du dossier, le SPIM propose des alternatives constructives et des pistes d'étude.

1^{ère} piste : la zone d'étude du bouclage de l'A104 :

Le bouclage de la Francilienne ne peut se faire qu'en élargissant la zone d'étude au Sud jusqu'à la N12, où l'interconnexion avec A12 et A86 peut garantir l'écoulement du trafic d'échange et de transit. On pourra y trouver des tracés qui évitent quasiment toute zone d'urbanisation : ces tracés pourraient intégrer depuis A15 la rocade sud de Cergy (V88) jusqu'à Courdimanche, puis trouver des zones strictement agricoles ou industrielles jusqu'à la Seine, entre Juziers et Les Mureaux, à seulement quelques kilomètres à l'Ouest du «fuseau» actuellement en débat, et trouver de même un passage en plaine jusqu'au voisinage de Plaisir.

2^e piste : à problèmes locaux, solutions locales

La vraie déviation de Poissy est la synthèse des projets étudiés par le Conseil général. Les aménagements de résorption des points noirs de la RN184 ont récemment fait l'objet de consultations, tant au nord qu'au sud du pont de Conflans, et permettraient d'éliminer les bouchons actuels et la pollution induite : ronds-points, dénivellations de carrefours, souterrains, et un véritable échangeur avec la RN13 à Saint-Germain-en-Laye.

Pour une politique alternative des Routes

La politique autoroutière française a trop longtemps été présentée comme une réponse universelle et prioritaire à toutes les difficultés du réseau routier. Depuis le Rapport particulier de la Cour des Comptes de juin 1999, ce mythe aura vécu. Il aura aussi fallu la mort de J.-J. Vanoost, maire de Pradelles (Nord), renversé sur le passage piéton de la RN42 par un chauffard en mars 2006, pour prendre conscience que l'aménagement routier secondaire - inclus déviations -, moins prestigieux et plus laborieux que les grandes infrastructures, doit redevenir prioritaire, tant en matière de financements que dans l'esprit des aménagements publics et des collectivités territoriales.

Cahier d'acteurs n°3 (avril 2006)

> Christian Gerondeau, président de la FFAC (Fédération française des automobile-clubs et des usagers de la route)

Pour une sixième solution

Il n'est pas impossible qu'il existe une solution relativement simple au problème du bouclage de la Francilienne en attente depuis plus de vingt ans à l'ouest de l'Ile-de-France. Reposant sur les principes énoncés dans ce cahier d'acteurs pour les trois tronçons qui la composent, cette solution rendrait sans objet les réactions négatives de la grande majorité de ceux qui s'opposent aujourd'hui aux variantes actuellement soumises à la consultation.

La plupart d'entre eux ne seraient en effet plus concernés et leurs craintes pourraient donc disparaître. Le nombre de ceux qui pourraient souffrir du bouclage de la Francilienne nécessaire à l'avenir économique de l'Ouest de l'Ile-de-France et à la prospérité de ses habitants serait en effet très réduit, ce qui n'empêche qu'il faudrait adopter toutes les mesures raisonnables pour limiter dans la mesure du possible les inconvénients qu'ils pourraient subir.

Cahier d'acteurs n°4 (mai 2006)

> Comité PROFILE

(Pour un réseau routier ouest francilien intégré dans l'environnement)

Pour une libre circulation dans une nature préservée par et pour l'homme

Pendant trop longtemps le débat, s'est enlisé dans des généralités, le Comité PROFILE souhaite que le pragmatisme l'emporte :

- La situation de blocage et d'indécision a assez duré. Elle n'a fait qu'exacerber des passions compréhensibles et admissibles il y a quinze ans de la part des riverains qui se plaignaient du manque de protections, mais totalement injustifiées et inadmissibles aujourd'hui.

- Il ne s'agit pas de prévoir toutes les évolutions économiques et techniques des transports, mais de résoudre un problème de circulation existant, grave et qui porte préjudice à l'économie, aux populations et à l'environnement.

- Le tracé rouge par son coût, son efficacité est celui qui répond le mieux aux objectifs poursuivis. Des progrès considérables pour son insertion dans son environnement humain sont déjà prévus, d'autres peuvent sans doute l'être, une fois le choix effectué, en concertation avec les collectivités et associations de riverains concernées.

Réalisons le prolongement entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval de la Francilienne, puis consacrons-nous à son prolongement vers Saint-Quentin-

en-Yvelines, avec la ferme intention d'obtenir plus rapidement sa réalisation.

Cahier d'acteurs n°5 (mai 2006)

AUT Association des usagers des transports d'Ile-de-France

Une autre conception des déplacements

Ce projet autoroutier tel que proposé ne répond à aucune rationalité. Il n'est pas en adéquation avec les besoins.

On ne peut sacrifier la santé, la qualité de vie, l'environnement de milliers d'habitants au prétexte d'une augmentation du développement économique nullement confirmé par les études, à ce jour dans notre secteur.

Il faut des infrastructures adaptées aux contextes locaux dans la perspective d'un développement durable. Autrement dit, les aménagements nécessaires à l'amélioration des conditions de déplacements des personnes et de transport des marchandises ne seront durables que s'ils doivent aussi se traduire par une réduction des coûts sociaux et énergétiques ainsi que des atteintes à l'environnement.

Des solutions existent à court terme en combinant améliorations et infrastructures nouvelles pour les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux en favorisant un aménagement du territoire cohérent et planifié. Une autoroute entre Mériel et Orgeval irait à contresens de l'histoire. Elle ne se justifie pas.

Cahier d'acteurs n°6 (mai 2006)

> IDFE Ile-de-France Environnement

A104 prolongée, non merci !

Le projet de prolongation de l'autoroute A104 n'est en adéquation ni avec les besoins réels des habitants ni avec la perspective d'un développement durable.

Pour répondre au problème posé, d'autres solutions existent, à court terme, qui combinent améliorations d'infrastructures existantes et nouvelles pour les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, favorisant un aménagement du territoire cohérent et planifié.

Une autoroute entre Mériel et Orgeval n'est pas justifiée.

Cahier d'acteurs n°7 (mai 2006)

Les Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly

La forêt : un bien inestimable à transmettre aux générations futures

En l'état des modalités techniques de réalisation des autres tracés nous prônons quant à nous le tracé rouge.

- C'est le moins agressif pour l'environnement naturel.
- C'est celui qui a bénéficié des réflexions et des concertations et de l'expérience de l'A 14 depuis quinze ans :

> tranchée couverte en zone urbanisée.

> mise en place de merlons en zones semi-urbanisées avec un différentiel de 6 à 8 mètres entre la chaussée de l'autoroute et le sommet des merlons.

- C'est le tracé qui avait déjà été sélectionné dans le cadre des consultations antérieures. Il y a 10 ans, on en était à la veille de l'enquête publique !

- C'est le plus efficace économiquement puisqu'il passe à la porte des principales implantations industrielles et commerciales.

- C'est le mieux conçu dans le cadre du schéma routier régional : bonne distance de Paris et bonne articulation avec le réseau local !

- Hormis le tracé noir assasin, c'est le moins coûteux et donc celui qui peut supporter des surcoûts correspondant aux améliorations à apporter, pour le bien nécessaire des riverains.

Les deux seules forêts à moins de vingt kilomètres de Paris ne doivent plus :

- être amputées d'un mètre carré,
- attirer de circulations induites par des échangeurs.

Elles doivent être classées.

Protéger la forêt, c'est protéger l'homme.

Cahier d'acteurs n°8 (mai 2006)

> Conflans-Sainte-Honorine

Environnement et santé d'abord

Trop de nuisances pour Conflans. La ville de Conflans-Sainte-Honorine est déjà touchée par de nombreuses problématiques environnementales. Les cinq propositions des tracés pour la A104 viennent les renforcer : l'apparition de moustiques dans les années 90, véritable fléau combattu aujourd'hui au côté du SIAAP ; de façon plus nouvelle, les nuisances aériennes inacceptables, jour et nuit, avec des passages incessants d'avions ; la RN184 qui coupe la ville en deux depuis de trop nombreuses années, avec une surcharge de trafic aux heures de pointe. Bruits, pollution et problèmes de santé découlent de tout cela. On constate en Ile-de-France un lien étroit entre les augmentations de maladies liées à l'asthme, (notamment chez les enfants et les personnes âgées) et l'accroissement du trafic routier. Pendant des années, les constructions ont été faites sans réellement prendre en considération les infrastructures existantes : il est grand temps d'inverser cette tendance. Nous tirons aujourd'hui les leçons du passé. Aussi, quelle que soit la solution qui sera adoptée et qui pourrait consister en la combinaison de différents tracés, le premier critère à retenir devrait être celui de la protection des conditions de vie et de santé des riverains.

Cahier d'acteurs n°9 (juin 2006)

> Village de Neuville-sur-Oise

Faut-il laisser Neuville-sur-Oise devenir Autoroute-sur-Neuville ?

D'après les responsables de la CPDP, ce débat est celui qui aura réuni le plus de participants depuis la création des débats publics, et ils ont été surpris du nombre de réunions organisées. Ceci témoigne de la très forte inquiétude des populations concernées : il ne faut pas la négliger. Nous espérons que le tracé qui sera choisi, combinant des tronçons et des axes existants, montrera que les grandes orientations politiques actuelles, heureusement inspirées par davantage de protection de l'environnement et la garantie du droit de chacun au respect de sa qualité de vie, permettront de faire émerger un projet qui saura concilier le souci du développement économique avec celui de l'humain. Travaillons ensemble à trouver d'autres solutions, moins coûteuses et plus respectueuses, elles existent !

Cahier d'acteurs n°10 (juin 2006)

> Les associations d'Herblay unies contre l'autoroute

Les Herblaysiens vont-ils être entendus ?

Globalement, nous estimons que le dossier qui est proposé au débat public :

- n'est pas centré sur l'objectif premier de la Francilienne
- présente une image trompeuse de la réalité du terrain, notamment sur Herblay
- défend les intérêts financiers de quelques-uns
- sous-évalue les nuisances pour une population importante.

Nous demandons qu'un équilibre soit respecté entre les exigences économiques et les conditions de vie des habitants de la région.

Non aux tracés passant par Herblay !

- Nous sommes contre les cinq tracés proposés !
- Nous ne voulons pas de tracés passant en zone urbaine !
- Arrêtez de donner systématiquement la priorité à l'économie !
- Arrêtez de jouer sur l'insécurité économique !

Cahier d'acteurs n°11 (juin 2006)

> La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines

Le tracé rouge au service du développement de nos territoires

Une autoroute urbaine dotée de tous les moyens de protection *ad hoc* (visuels, phoniques, atmosphériques), desservant les agglomérations riveraines par des échangeurs bien positionnés bénéficie aux entreprises mais également à la population locale. Les intérêts convergent.

- Bilan par tronçon

> Le tronçon N1 : indispensable, il fait consensus. C'est le meilleur tracé économique pour desservir les ZAE de Cergy Pontoise tout en délestant la RN184. Ce tracé présente également de fait l'avantage de devenir la rocade de l'agglomération.

> Le tronçon C1. Ce tracé a fait l'objet d'améliorations très sensibles en termes d'environnement. Les riverains sont pour beaucoup dans cette évolution positive. Néanmoins, il fait l'objet du principal blocage sans contre-arguments clairement énoncés. Le Maître d'ouvrage pourrait peut être ici envisager une solution technique qui permettrait aux riverains de s'approprier les espaces ouverts en modifiant la solution du remblai couvert.

Alternative C2-C3 : en terme économique, notre étude d'impact démontre que ce tronçon présente des performances quasi-équivalentes au C1.

> le tronçon S1. Ce tracé nous semble ici encore apporter le meilleur résultat en termes d'impact économique d'une part et de délestage du centre de Poissy d'autre part.

- Un consensus

La Francilienne ne doit pas s'arrêter à Orgeval, il faut achever le bouclage ! La plupart des participants aux débats publics s'accordent sur un point : le prolongement de l'A104 ne doit pas se terminer sur l'A13. Il doit se prolonger pour constituer un véritable bouclage de cette Francilienne, rocade régionale dédiée au mieux-vivre de plus de 11 millions de Franciliens.

Cahier d'acteurs n°12 (juin 2006)

> Ville de Poissy

A104 : seul le tracé rouge répond à l'intérêt général

Les conditions de circulation dans Poissy et sa région, sont aujourd'hui fortement dégradées. Elles le seront encore davantage dans les années futures, si rien n'est fait, comme le démontrent les simulations de trafic.

Or le développement de notre ville et de celui de la région n'ira de pair qu'avec des accès routiers performants, à la fois pour les activités des entreprises et leurs milliers de salariés. Une véritable voie de contournement doit donc être réalisée dans les meilleurs délais. Le tracé rouge et notamment sa partie sud (S1) est la voie de contournement tant attendue depuis des dizaines d'années par l'ensemble des acteurs économiques du département, par les automobilistes qui transitent ou circulent dans notre ville et par des milliers de Pisciacais riverains de ses axes encombrés et pollués. L'A 104 par le tracé rouge est donc le seul qui réponde à cette exigence d'intérêt général. La Commission du débat public doit donc se faire le porte parole de cette position auprès du ministre des Transports.

Cahier d'acteurs n°13 (juin 2006)

> La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

La réalisation de l'A104 est une nécessité pour Cergy-Pontoise

- Projet ancien, le bouclage de la Francilienne conditionne aujourd'hui le développement de l'agglomération de Cergy-Pontoise.
- Au-delà, sa réalisation est une nécessité pour l'aménagement territorial de l'Ile-de-France.

• Ne rien faire serait condamner les riverains de la RN184 à subir indéfiniment les effets désastreux de l'engorgement de cette voie, alors même que la hausse de la circulation est une donnée incontournable : difficultés de circulation, qualité de vie profondément dégradée, pollution sonore et environnementale, risque élevé d'accident...

- Pour la Communauté d'agglomération, dans le Val d'Oise, la seule réponse envisageable à ces enjeux est le tracé N1. Conciliant desserte et pro-

tection, il permettra d'améliorer les conditions générales de déplacement, réduira les risques d'accident et offrira une meilleure qualité de vie aux riverains de la RN184.

- La réalisation de l'A104 doit toutefois s'accompagner de mesures fortes de protection : écrans de protection, enfouissement, protection phonique, intégration paysagère...
- La Communauté d'agglomération souhaite aller encore plus loin et demande la filtration des gaz d'échappement issus des tunnels et l'utilisation d'un enrobé phonique.

Cahier d'acteurs n°14 (juin 2006)

> La Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France

Le bouclage de la Francilienne (A104), un projet stratégique pour la région Ile-de-France et ses habitants

Le prolongement Ouest de la Francilienne, une étape vers son bouclage complet.

- L'insertion du projet dans le réseau autoroutier existant représente un enjeu important. Par exemple, le risque d'une saturation sur l'A13 a été évoqué lors de certaines réunions publiques.
- Ainsi, au-delà du projet actuel, à la fois nécessaire et urgent, la réalisation du bouclage complet de la Francilienne est indispensable, ce qui implique son prolongement jusqu'aux pôles de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Massy-Saclay.
- Seule cette continuité des réseaux permettra à la Francilienne de valoriser au mieux les investissements réalisés et de jouer pleinement son rôle de rocade à vocation régionale.
- Par ailleurs, cette réflexion en matière d'aménagements routiers s'inscrit dans une perspective plus large. Afin de favoriser un meilleur maillage des principaux pôles du Bassin parisien, les CCI franciliennes soutiennent également les projets de grandes rocades de contournement de l'Ile-de-France (route « du Blé », route « des Cathédrales »...). Une fois menés à terme, ces axes autoroutiers, dont la vocation nationale et internationale est appropriée aux trafics longue distance de transit ou d'échange, contribueront à soulager efficacement le réseau francilien.

Cahier d'acteurs n°15 (juin 2006)

> ARDIES du Val d'Oise (Association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité)

Pour le prolongement irrévocable de Méry à Orgeval

Faute d'une entente générale sur l'un des tracés proposés par le maître d'ouvrage l'association maintient son option initiale en faveur du tracé dit « historique » ou tracé rouge qui présente des avantages pratiques et techniques indéniables. Une décision dans ce sens est attendue de Roissy-CDG à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le prolongement de la Francilienne de Méry-sur-Oise à Orgeval est une priorité. 40 ans de patience et d'atermoiements suffisent. Une volonté forte s'impose pour accélérer le lancement du projet. La mondialisation amène la concurrence des régions européennes aux portes de l'Ile-de-France. La Région capitale ne peut rester à la traîne. Il faut maintenant passer à l'acte.

Considérablement amélioré depuis la précédente concertation, le tracé rouge n'a pu devenir le plus mauvais par l'effet d'une décentralisation soudaine sur fond d'activisme environnemental.

Il appartient toutefois au ministre de définir éventuellement un autre tracé qui réponde aux attentes connues des entreprises et des usagers ; mais les alternatives à N1-C1-S1 ne sont pas innombrables...

En tout état de cause la solution retenue devra être réalisée sans barrière de péage. L'association est clairement opposée à ce mode de financement inapproprié pour une rocade de contournement qui doit alléger la circulation du réseau secondaire et n'a d'ailleurs jamais été adopté en d'autres sections de l'infrastructure (indivisibilité de la Francilienne).

Enfin au moment où l'Etat manifeste l'intention de « rattraper » un retard d'équipement préjudiciable à l'avenir de la première Région économique du pays il est stupéfiant que l'Assemblée régionale soit inaudible sur ce dossier qui la concerne au premier chef.

Cahier d'acteurs n° 16-17-18 (juin 2006)

> Collectif pour la protection des riverains de l'autoroute A184 devenue A104 (CoPRA184)

Empêcher l'irréversible

Ce cahier d'acteur est composé par les 12 comités de ville du CoPRA184. Chacun a produit ses conclusions. Nous invitons le lecteur à se reporter au cahier d'acteurs ou au site Internet. Nous reproduisons ici un texte de Me Corinne Lepage, ancien ministre de l'Environnement et avocat-conseil du CoPRA184, publié en guise de synthèse générale à ce cahier d'acteurs. Ce texte a été lu par ailleurs lors de la réunion publique du 14 juin 2006, par le président du CoPRA184.

Une violation des normes destinées à protéger la santé humaine Les différentes variantes qui sont proposées sont toutes, à l'exception d'un tracé, en contradiction flagrante avec les documents « PRQA » et « PPA » d'une part, et avec les normes européennes et françaises d'autre part. De plus, le projet n'est pas conforme au « PDU » d'Ile-de-France approuvé le 15 décembre 2000, qui recommande l'utilisation de modes alternatifs en même temps qu'une diminution de 3% du trafic automobile et une augmentation des transports collectifs de 2%. Or le projet génère une augmentation du trafic.

S'agissant du respect des normes communautaires, le dossier repose sur des bases fausses puisque les normes qui sont prises en compte sont celles existant en 2002, alors que les normes sont beaucoup plus sévères pour 2010 et que le projet est évalué pour 2020. C'est donc à minima les normes de 2010 qui devraient être prises en compte et non celles de 2002. Il en résulte qu'en réalité, les normes communautaires hormis celle du benzène ne seront pas respectées, sans même s'interroger sur ce que seront les normes en 2020. Le projet constitue un choix délibéré de violation des normes communautaires au détriment de la santé des populations.

Dès lors, il est clair qu'au regard de la qualité de l'air, et des obligations communautaires et nationales, les scénarii, quel que soit le scénario retenu, sont absolument incompatibles avec des objectifs de réduction de la pollution. Du reste, le rapport conclut qu'aucun des scénarii ne permet en tout point de son tracé de respecter les objectifs de qualité pour le dioxyde d'azote et les particules fines». Il aurait pu rajouter pour l'ozone qu'il accroissait les pollutions, ce qui est une réalité.

En définitive, les scénarii, à part celui qui consiste à rester dans l'existant, sont incompatibles avec une amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé publique.

Cahier d'acteurs n°19 (juin 2006)

> La Communauté de communes des deux rives de la Seine

La recherche d'un tracé de consensus pour, enfin, permettre la décision

Le prolongement de la Francilienne est urgent et nécessaire à la compétitivité de notre territoire. Mais il doit être réalisé dans le plus grand respect des populations et de l'environnement.

Le débat public a, en effet, eu le mérite de démontrer, au vue des directives et lois intervenues depuis les prémices de cette infrastructure, les contraintes d'aménagement et d'intégration en ce qui concerne la protection des populations (bruit, pollution) et d'environnement (ressource en eau, paysages rares, etc.).

Compte tenu de ces éléments nouveaux, il semble important de dire à tous ceux qui ont conscience de la nécessité de cette infrastructure, que celle-ci ne pourra se réaliser que si elle respecte ces contraintes.

Or, le tracé rouge, dit, à tort, « historique », ou le tracé vert ne répondent pas à ces contraintes de respect de l'humain et d'un développement durable. Ils seraient probablement condamnés à ne pas passer l'étape de la déclaration d'utilité publique.

C'est pourquoi, il nous a semblé que la recherche d'un tracé respectueux des populations et de l'environnement, tout en étant l'un des plus efficaces en terme de trafic et de récupération des zones économiques, était le passage obligé d'une prise de décision de l'Etat et de la réalisation dans les délais de l'ouvrage.

Si l'Etat et les acteurs responsables veulent réellement la réalisation de ce prolongement de Francilienne, le tracé « blanc » peut être la solution acceptable par le plus grand nombre.

Cahier d'acteurs n°20 (juin 2006)

> Ville de Maurecourt

L'erreur NIC1S1 : on se trompe d'époque !

Présents à la quasi-totalité des réunions et des ateliers organisés par la commission particulière du débat public, les élus de Maurecourt sont intervenus à de nombreuses reprises sur la santé et l'environnement.

Ils ont maintes fois répétés que le tronçon C1 n'était plus d'actualité, étant donné qu'il évite les zones d'activités situées sur la rive gauche de la Seine, pour les rejoindre après un petit détour totalement inopportun dans les zones urbanisées de Neuville, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes et Carrières-sous-Poissy (secteurs dédiés à l'habitat).

Le tracé blanc présenté par la ville d'Andrésy est une base de discussion solide et perfectible qui permet à la fois de desservir les zones économiques et d'assurer une bonne protection des populations.

Il permet, par les possibilités de couvertures et d'enfouissements offertes, de garantir au mieux les populations contre les effets de la pollution. En effet, seules les structures couvertes permettent de dévier les flux de pollutions à une distance suffisamment éloignée des zones habitées, avant dilution de ces derniers dans la pollution de fond.

Ce tracé permettra aussi, grâce au déchargement de la RN184, de soulager les riverains qui bordent cette infrastructure et qui, eux, ne bénéficient toujours pas de protections dignes de ce nom malgré les nombreuses interventions de leurs élus.

Cahier d'acteurs n°21 (juin 2006)

> Le MEDEF Ile-de-France

Le prolongement de l'A104 : une urgente nécessité

Au regard des différents éléments de l'étude, 3 tracés (le rouge, le vert et le bleu) présentent des retombées économiques intéressantes tout en offrant de meilleures conditions de vie aux habitants.

Toutefois le MEDEF Ile-de-France tient à signaler que le tracé rouge présente le retour sur investissement le plus court (moins de 3 ans), permet de raccorder dans les plus brefs délais les pôles économiques de Cergy et de Saint-Quentin et, de surcroît, est le plus respectueux des engagements pris vis-à-vis des habitants (les emprises étant inscrites depuis plus de 30 ans dans les schémas directeurs de l'Ile-de-France).

Au-delà du prolongement de l'A104 Ouest, le MEDEF Ile-de-France souhaite un bouclage complet et rapide de la Francilienne qui seul lui permettra de jouer son rôle de super-rocade.

Pour en savoir plus, vous pourrez vous procurer l'intégralité de l'Etude IGN, dont des éléments sont publiés dans le cahier d'acteurs, auprès du secrétariat du MEDEF Ile-de-France.

Cahier d'acteurs n°22 (juillet 2006)

> Ville de Saint-Germain-en-Laye

Une décision qui ne peut plus attendre

Les espaces naturels de la rive gauche de la Seine, plaine dite « d'Achères à Saint-Germain » et massifs forestiers de Saint-Germain-en-Laye sont un patrimoine commun qu'il faut préserver pour nos enfants.

L'A104 doit être prolongée comme prévu depuis l'origine entre Méry-sur-Oise et Orgeval ; sur une grande partie du parcours, son emprise est déjà visible sur le terrain.

Seul ce tracé « rouge » est aujourd'hui crédible et réalisable rapidement ; ne pas l'admettre, et défendre des tracés de substitution non aboutis, c'est retarder encore de plusieurs dizaines d'années cette réalisation.

Ce que les Saintgermanoises n'acceptent pas chez eux, ils ne le veulent évidemment pas pour les autres ; le destin des humains est inséparable de celui du milieu naturel. C'est pourquoi La Ville de Saint-Germain-en-Laye demande que le tracé rouge soit amélioré – les solutions existent déjà – là où c'est nécessaire.

Ce prolongement doit s'accompagner d'un effort accru en faveur des transports collectifs, sous-développés dans notre région, avec notamment l'extension au nord et au sud de la voie ferrée de Grande Ceinture.

Cahier d'acteurs n°23 (juillet 2006)

> Conseil général du Val d'Oise

Une infrastructure indispensable pour le Val d'Oise

Le prolongement de la Francilienne de Méry-sur-Oise à Orgeval doit être conçu et réalisé :

- dans les meilleurs délais
- en continuant dans le temps entre Méry et Orgeval
- en respectant les environnements traversés en adaptant les profils aux milieux
- en assurant les meilleures protections aux riverains,
- en favorisant les échanges avec les voiries locales traversées
- en accès non payant sur tout le linéaire.

Cahier d'experts n°1 (juin 2006)

> Docteur Philippe Vial, pédiatre et médecin de la petite enfance

La santé des enfants au centre du débat

A l'exemple du « Groupement des médecins en faveur de l'environnement » en Suisse (document 2003 sur les PM et lettre au Conseil national, ainsi que communication aux médias), nous demanderons l'application du principe de précaution afin que cette problématique de santé publique soit prise en compte de façon prioritaire et qu'une politique de prévention primaire importante soit développée, en accord avec :

- la Charte de l'Environnement (2004) : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et adapté à sa santé ».
- les objectifs du 6ème programme d'action de l'Union européenne pour l'environnement (2001-2010) : « Contribuer à atteindre un niveau élevé de qualité de vie et de bien-être social pour les citoyens en leur procurant un environnement dans lequel la pollution n'a pas d'effets nuisibles sur la santé... »
- la Loi de santé publique de 2004, objectif 21 (« Diminuer l'exposition aux polluants atmosphériques ») et objectif 74 (« Diminuer de 20% la fréquence des crises d'asthme sévère ») ; l'avis du Conseil national de l'air du 22 mars 2006 quant à la mesure des particules PM2,5, à la poursuite des travaux épidémiologiques et de prévention en rapport avec ces particules et à l'information du public.
- le Plan national santé et environnement (2004), qui demande la prise en compte des particules très fines et ultrafines comme indicateurs de la qualité de l'air, une harmonisation des seuils d'alerte, l'amélioration des mesures technologiques visant à réduire les émissions de polluants, l'amélioration des connaissances sur l'interaction entre maladies respiratoires d'origine infectieuse et pollution atmosphérique, en particulier chez le jeune enfant.

Cahier d'experts n° 2 (juin 2006)

> Ambrosius Baanders/ECORYS

Trafic : quatre éléments de réponses

La CPDP a demandé à ECORYS de donner un avis indépendant, dans le cadre de la thématique « Tracés, trafic », sur les prévisions de déplacements dans la zone d'étude à l'horizon 2020, qui ont été établies par le maître d'ouvrage (DREIF).

Ce cahier d'expert traite des quatre questions qui ont été formulées par l'expert et ont reçu l'accord de la CPDP :

1. Les méthodes utilisées sont-elles à la hauteur de ce qui est pratiqué dans d'autres pays d'Europe pour ce type d'études ?
2. Les hypothèses essentielles utilisées sont-elles plausibles ?
3. Les résultats des prévisions sont-ils plausibles ?
4. Les prévisions de trafic sont-elles capables de répondre aux questions de l'étude ? Chacune de ces questions comporte une conclusion et la CPDP demande au lecteur de se reporter soit au site de la CPDP soit au cahier d'acteurs.

4. Les contributions écrites

Les délibérations et contributions des collectivités

- Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise - 6 juillet 2006
- Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye - 6 juillet 2006
- Dominique Gillot, maire d'Eragny-sur-Oise - 6 juillet 2006
- Hugues Ribault, maire d'Andrésey et vice-président de la communauté de communes des deux rives de la Seine, en charge des transports - 6 juillet 2006
- Pierre Bédier, Député des Yvelines, président du Conseil général des Yvelines - 6 juillet 2006
- Conseil municipal de Médan - Motion sur le projet A104 : pour le tronçon S1 dans sa phase finale - mai 2006
- Conseil municipal de Boisemont - Motion en faveur du bouclage de la Francilienne par le tracé N1 - juillet 2006
- Conseil municipal d'Orgeval - Les nouveaux tracés proposés méritent d'être étudiés - juillet 2006
- Conseil municipal d'Ennery - Refus du projet de tracé qui traverse le PNR du Vexin - juin 2006
- Conseil communautaire de la Communauté de communes du Parisis - Soutien aux villes de Pierrelaye et d'Herblay et demande d'une solution alternative - juin 2006
- Conseil municipal d'Herblay - Pour un tracé au nord de l'agglomération de Cergy-Pontoise - juin 2006
- Conseil municipal d'Eragny-sur-Oise, résultats de la consultation du 25 juin 2006 auprès de la population, sur le projet de prolongement de la Francilienne
- Marie-Hélène Lopez Jollivet, maire de Vernouillet, conseillère générale des Yvelines - L'éventualité d'un passage par Vernouillet n'est pas envisageable - juillet 2007
- Pierre Cardo, député-maire de Chanteloup-les-Vignes - Position officielle de Monsieur Pierre Cardo - juillet 2006
- Alain Richard, maire de Saint-Ouen-l'Aumône - Réflexions en vue de la conclusion du débat public sur le prolongement de la Francilienne - juillet 2006
- Conseil municipal de Valmondois - Opposition à tout projet susceptible de retenir la variante dite « tracé nord-ouest » - juin 2006
- Conseil municipal du Pecq - Pour le tracé rouge et la réouverture complète de la ligne de Grande Ceinture au trafic de voyageurs - juin 2006
- Conseil municipal de Méry-sur-Oise - Motion sur le bouclage de la Francilienne dans le Val d'Oise et les Yvelines - juin 2006
- Conseil municipal d'Herblay - Proposition en faveur d'un tracé au nord de Cergy-Pontoise - juin 2006
- Conseil municipal de Villennes-sur-Seine - Favorable au bouclage de la Francilienne, la ville de Villennes demande des engagements fermes du maître d'ouvrage - juin 2006 (rapport de présentation, texte de la motion votée)
- Yannick Tasset, maire d'Orgeval, sous la forme d'une lettre aux Orgevalais - Le prolongement de la Francilienne fait débat... et des Oh ! - juin 2006
- Conseil municipal de Butry-sur-Oise - Soutien au prolongement de la Francilienne et avis défavorable au projet de tracé dit « nord-ouest de Cergy » - juin 2006
- Ville de Triel-sur-Seine - Il est plus important de protéger les habitants que la forêt et les champs- juin 2006
- Mairie d'Hérouville - Avis totalement défavorable du conseil municipal sur le tracé nord-ouest de Cergy-Pontoise - juin 2006
- Philippe Esnol, maire de Conflans-Sainte-Honorine, conseiller général des Yvelines - Réaction de fin de concertation sur le prolongement de l'A 104 - juin 2006
- Michel Rigollet, maire de Mériel - Déclaration du maire devant le conseil municipal - juin 2006
- Conseil municipal de Frépillon et la pétition signée par 932 Frépillonais - Seuls les tracés rouge, noir et vert, ou une combinaison de ceux-ci, sont acceptables - juin 2006
- Alain Outreman, maire d'Achères - Interpellation à propos de la proposition de tracé, appelée « tracé blanc », faite par la commune d'Andrésey - juin 2006
- Emmanuel Lamy, maire de Saint-Germain-en-Laye - A propos des milieux naturels et des paysages - juin 2006
- Ville d'Andrésey - Proposition d'un tracé « blanc » - juin 2006
- Conseil municipal de Fourqueux - Proposition en faveur d'un tracé au nord de Cergy-Pontoise - mai 2006
- Conseil municipal de Poissy - Avis favorable au tracé rouge - mai 2006
- Conseil municipal de Chambourcy - Six motifs pour retenir le tracé rouge - mai 2006
- Conseil municipal de Pierrelaye - Pour un tracé alternatif éloigné de toutes zones urbanisées - mai 2006
- Conseil municipal de Juziers - Avis défavorable au projet de tracé Nord-Ouest de la Francilienne - mai 2006
- Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Sagy - mai 2006
- Conseil municipal d'Epone - Le conseil municipal s'oppose au tracé violet... - mai 2006
- Daniel Schalck, maire de Carrières-sous-Poissy - Non au tracé rouge ! - mai 2006
- Conseil municipal de Meulan - Avis totalement défavorable au projet de tracé nord-ouest de Cergy-Pontoise de prolongement de la Francilienne - mai 2006
- Mairie de Neuville-sur-Oise et de sa commission A104 - Etude d'impact relative à la future autoroute A104 reliant Méry-sur-Oise à Orgeval sur le territoire de la commune de Neuville-sur-Oise - mars 2006
- Conseil municipal de Mareil-Marly - Voeu pour que le prolongement de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval se fasse selon le scénario rouge - avril 2006
- Conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye - Délibération du 11 avril 2006 sur le prolongement de l'A 104 - avril 2006
- Syndicat intercommunal d'études et de programmation Seine et Forêts (Achères, Aigremont, Conflans, Fourqueux, Le Mesnil-le-Roi, Le Pecq-sur-Seine, Maisons-Laffitte, Mareil-Marly et Saint-Germain-en-Laye) - Avis du SIEP sur le prolongement de la Francilienne - mars 2006
- Comité syndical du Syndicat mixte d'aménagement et de gestion du Parc naturel régional du Vexin français - Avis totalement défavorable au projet de tracé nord-ouest sur le Parc - mars 2006
- Motion du conseil municipal d'Auvers-sur-Oise sur le tracé nord-ouest de la Francilienne - mars 2006
- Conseil municipal d'Osny relative à une prochaine programmation de la V 88 à l'ouest de l'agglomération nouvelle - mars 2006
- Mézy-sur-Seine - Avis profondément défavorable au projet de tracé nord-ouest de de la Francilienne - mars 2006
- Conseil municipal de Génicourt - Avis complètement défavorable au projet de tracé nord-ouest traversant le Parc naturel régional du Vexin français - mars 2006
- Conseil municipal de Jouy-le-Moutier - Motion pour la réalisation de l'A104 sur le tracé initial - mars 2006
- Conseil municipal de Menucourt - Avis sur le bouclage de la Francilienne - mars 2006
- Communauté de communes des Deux rives de la Seine - Délibération sur le projet de prolongement de la Francilienne - 20 février 2006
- Conseil municipal d'Andrésey - Motion sur le projet de prolongement de la Francilienne dans le Val d'Oise et les Yvelines - mars 2006

Les contributions des acteurs institutionnels

- Patrick Devergies, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Yvelines/Val d'Oise - 6 juillet 2006
- André Aubert, au nom de l'opposition municipale à Eragny-sur-Oise - 6 juillet 2006
- Pierre-Emile Renard, président des Amis de la forêt de Saint-Germain et de Marly - 6 juillet 2006
- Jean-Vincent Placé, président du groupe des élus Verts au Conseil régional d'Ile-de-France - 6 juillet 2006
- Jean Villemagne, porte-parole du Comité PROFILE - 6 juillet 2006
- Yorghos Remvikos, Les Amis de la Terre Val d'Oise - 6 juillet 2006
- Syndicat des propriétaires de l'île de Migneaux (SPIM) - 6 juillet 2006
- Association Andrésey = qualité pour tous ! (AQPT) - 6 juillet 2006
- Regroupement des associations d'Herblay - 6 juillet 2006
- Bernard Quétier, président de l'ARDIES des Yvelines - 6 juillet 2006
- Chambre de commerce et d'industrie du Havre - La156 Haute-Normandie, la Francilienne et le pôle de compétitivité logistique

- «Logistique Seine Normandie» - juillet 2006
- Chambre régionale de commerce et d'industrie de Haute-Normandie - Soutien au projet de prolongement et à la CCIV - juillet 2006
- CoPRA184, comité d'Orgeval - Demande d'étude d'impact «état initial» - juillet 2006
- Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise - L'approche et le contournement de l'Ile-de-France reste un enjeu essentiel pour l'activité du département de l'Oise - juin 2006
- Société des eaux de Fin d'Oise - Précisions sur l'incidence sur les prélèvements d'eau potable dans l'hypothèse du tracé bleu - juillet 2006
- Association Sauvons Montesson ! - Nous déplorons la décision d'annulation - juillet 2006
- Wilfrid Deleplace, au nom du Comitix - Rendez-vous manqué ! - juillet 2006
- CoPRA184, comité de Poissy - Risques sanitaires et responsabilité publique - juillet 2006
- Confédération générale des PME/PMI du Val-d'Oise - Prise de position en faveur du tracé rive droite - juillet 2006
- Verts Ile-de-France, tract-pétition pour la réunion de synthèse - 6 juillet 2006
- Chambre de commerce et d'industrie de Rouen - Demande de prolongement de la Francilienne et appui sans réserve à la position de la CCIV - juillet 2006
- Association «Courdimanche, l'art de vivre» - Contre tous les tracés, pour des aménagements sur la voirie actuelle - juillet 2006
- Ile-de-France Environnement - Contribution finale en faveur d'une décision d'inopportunité de réaliser le projet - juillet 2006
- Frédéric Spangenberg, président de l'Association Pissefontaine mon village - juillet 2006
- Aéroports de Paris - Courrier de soutien au principe du prolongement de la Francilienne de Méry-sur-Oise à Orgeval - juin 2006
- Association de défense de la qualité de vie d'Hérouville-en-Vexin - contribution pour sortir du tout-voiture - juin 2006
- Chambre de commerce et d'industrie d'Amiens - Solidaires de l'expression des entreprises et du président de la CCIV - juin 2006
- Olivier Ladrat, gérant de la société New Heralds - Pour le prolongement de l'A104 par le tracé rouge - juin 2006
- M. Foucault, gérant de la société AVFP 3000 (Jouy-le-Moutier) - Pour le prolongement par le tracé rouge - juin 2006
- Section du Sausseron du Parti communiste français - Deux propositions concernant les transports en site propre et le tracé bleu - juin 2006
- Thomas Bernardin, directeur de la société Jardinier de Soisy - juin 2006
- Philippe Martelet, gérant de la société Automatismes Maintenance Service (AMS) - juin 2006
- Régis Toinet, gérant de la société Entrepôt Régional de Literie (ERL) - juin 2006
- Association des riverains des quartiers Fourqueux et environs - Pour un bouclage total, pour la forêt et pour la fin des nuisances autour du CD98 - juin 2006
- MEDEF Ile-de-France, de la Fédération régionale des travaux publics d'Ile-de-France, des ARDIES Val d'Oise et Yvelines, et de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines - Résultats de l'étude de l'Institut géographique national sur l'impact économique de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval - juin 2006 (Rapport et cartes)
- Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines - Synthèse de l'étude d'opinion réalisée par l'institut BVA, sur le prolongement de la Francilienne - juin 2006
- Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines - Proposition d'améliorations techniques sur le tracé rouge pour les traversées de l'Oise et de la Seine - juin 2006
- Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines - Contribution à propos de l'argument «trois premiers ministres ont renoncé au projet»... - juin 2006
- Claude Lavenu, au nom du Regroupement des associations d'Herblay - Contribution au titre de la réunion thématique du 14 juin 2006 à Pontoise (Sécurité et pollution de l'air) - juin 2006 (texte et aides visuelles)
- Association pour la protection des sites orgevalais (APSO) - Un nouveau scénario de tracé (scénario, détails sud, commentaires sur le sud et tracé) - juin 2006
- Verts d'Ile-de-France et nombreuses associations nationales et locales - Appel pour un moratoire sur les projets autoroutiers - juin 2006
- PSA Peugeot Citroën - Pour un choix final sur ceux des itinéraires mis au débat qui se situent dans le fuseau sud-est - juin 2006
- Association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité (ARDIES) Yvelines - Contribution au débat public sur la Francilienne - juin 2006
- Association «Sauvons Montesson»-Le Confluent déchaîné (Andrézy) - Halte à un projet archaïque - juin 2006
- CoPRA184 de Carrières-sous-Poissy - Le projet A104 et ses nuisances sonores à Carrières-sous-Poissy - juin 2006
- J. Delforge, représentant le SPIM île de Migneaux et le CoPRA184 Poissy - La pollution atmosphérique - mai 2006
- CoPRA184 pour la réunion thématique «Objectifs du prolongement, économie et l'aménagement du territoire» - mai 2006
- Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France (SPPEF) - Lettre au préfet des Yvelines à propos de l'A104 - mai 2006
- Fédération sportive et gymnique du travail (Comité du Val d'Oise) - Un grave préjudice aux manifestations sportives en Ile-de-France - mai 2006
- Bernard Ghiglia, directeur général de la société COFDAR (Moisselles) - Position sur le débat public sur la Francilienne - mai 2006
- CoPRA184 - Demande d'analyse sur les avantages et les coûts économiques escomptés du projet - mai 2006
- Association de défense de la qualité de vie de la rue des Capucines à Poissy (ADQV-QCP) - Lettre ouverte à Jean Bergougnoux, président de la CPDP - mai 2006
- Association Andrézy = qualité pour tous - Les Transports et Andrézy - mai 2006
- CoPRA184 de Poissy - Le débat public sur la Francilienne et la situation de Poissy - mai 2006
- ASL Domaine de la Colomberie, à Poissy - Notre contribution : deux témoignages et un souhait - mai 2006
- Ville de de Saint-Denis (93) au titre du centre aéré qu'elle gère à Mériel - Lettre de soutien à la mairie de Mériel - mai 2006
- Association des habitants du quartier de la Grande Ceinture, à Saint-Germain-en-Laye - Projet d'intervention du président sous forme d'une contribution au débat - mai 2006
- Association de défense des habitants du quartier du Bois (ADIHB), à Eragny-sur-Oise - A propos des tracés noir, vert, rouge et bleu - mai 2006
- ARDIES des Yvelines - Audition du 16 février 2005 à l'Assemblée nationale - mai 2006
- Habitants de la résidence La Croix de Laye, à Poissy - Pétition contre le choix des tracés «Bleu ou Noir» proposés pour prolonger la Francilienne (31 signatures) - mai 2006
- Conseil économique et social de la région Ile-de-France - Le CESR et les débats publics sur les voies rapides A104 et A12 - mai 2006
- Jean-Pierre Dejou, président du CoPRA184 - La CPDP doit exiger du maître d'ouvrage d'être beaucoup plus précis sur la justification économique du projet de prolongement - mai 2006
- Claude d'Ornano, président de l'ARDIES du Val d'Oise - Contribution dans le cadre de la réunion thématique sur les objectifs, l'économie et l'aménagement du territoire (Carrières-sous-Poissy) - mai 2006
- Jean-Claude Duquesne, président du Syndicat des copropriétaires de la résidence la Croix de Laye, à Poissy - Le prolongement de la Francilienne et le tracé bleu - mai 2006
- Nicolas Grau, président de l'Association Couleur Saint-Germain - Contribution à la réunion publique de Saint-Germain-en-Laye - mai 2006
- Collectif inter-associatif du refus des nuisances aériennes (CIRENA) - Contre la réalisation de toute nouvelle infrastructure routière en Ile-de-France - mai 2006
- Emmanuel Fruchard, membre du Parti socialiste de Saint-Germain-en-Laye - Contribution - mai 2006
- Daniel Goepfert, représentant de l'ASL Résidence des Poiriers à Poissy - Prise de position de la résidence des Poiriers - mai 2006
- Parti socialiste de Saint-Germain-en-Laye - Le projet de prolongement de l'autoroute A104 de Cergy à Orgeval : nuisible et inutile - mai 2006
- Parti communiste de l'agglomération de Cergy-Pontoise et de Méry - Qui a envie de voir une autoroute nouvelle s'inscrire dans le paysage ? Personne. - mai 2006
- Pierre Couturier, président de l'ASL Domaine de La Colomberie, à Poissy - Deux témoignages et un souhait - mai 2006

- Comité PROFILE - Avis du Comité PROFILE sur la Francilienne à Poissy - mai 2006
- Jacques Plateau, vice-président des Amis de la forêt de Saint-Germain et de Marly - Contribution au débat public - avril 2006
- M. Claude Loiseau de l'Association des Usagers des Transports, enquête de circulation sur le bouclage nord
- Jean-François Raynal, conseiller général de Poissy-Nord - 8 mars 2006

Les contributions des citoyens

- Stéphane Pariysky, habitant de Mériel - 6 juillet 2006
- Bertrand Theys, habitant d'Achères - Un dossier du maître d'ouvrage qui n'est qu'un faire-valoir - juillet 2006
- Dr Christiane H. Schmitz, habitante de Poissy - La grande responsabilité de la CNDP - juillet 2006
- Hervé Gioux, habitant de Carrières-sous-Poissy - Si l'absolue nécessité était démontrée, pourquoi ne pas étudier sérieusement le tracé blanc ? - juillet 2006
- Jean-Jacques Finazzi, habitant de Pierrelaye - Ma totale opposition aux projets de prolongation de la Francilienne - juillet 2006
- Yorghos Remvikos, «citoyen engagé dans la défense de l'environnement» - Lettre ouverte au président de la CPDP après la réunion de synthèse du 6 juillet - juillet 2006
- Laurent Gardet, habitant à Paris 17^e - Prendre en compte le long terme - juillet 2007
- Thierry Tonnelier, habitant de Carrières-sous-Poissy - Commentaires relatifs aux études sur la qualité de l'air réalisées par Scetauroute et le CETE Nord-Picardie - juillet 2007
- Gilles Monsillon, habitant de Presles - Les pressions exercées par le secteur des transports sur l'environnement ne cessent de s'accroître (rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement) - juin 2006
- Pascal Pavy, habitant d'Herblay - Questions restées sans réponse - juin 2006
- Joël Faydit, habitant de Jouy-le-Moutier - L'A104, la V88 et le PLU - juin 2006
- Gisèle Furling, Bernard Bechon et Jean-Luc Neveu, habitants de Villennes-sur-Seine, Orgeval et Médan - Lettre au président du Conseil général des Yvelines, au président de la CPDP, aux Conseillers généraux de Poissy-nord et Poissy-sud et aux maires de Villennes-sur-Seine, d'Orgeval et de Médan : la déviation de Poissy, le projet caché dans le débat public sur la Francilienne - juin 2006
- Hervé Gioux, habitant de Carrières-sous-Poissy - Mes réflexions sur le tracé rouge - juin 2006
- Alain Jara, conseiller municipal de Jouy-le-Moutier - Doit-on réaliser le prolongement de l'A104 pour décharger la RN184 ? - juin 2006
- Yves Granté, habitant d'Andrésey - Pourquoi je m'approche du tracé blanc - juin 2006
- Pierre Jouatte, habitant de Maurecourt - La ligne de Grande Ceinture dans le projet A 104 - juin 2006
- Bernard Convers, habitant d'Andrésey - Mon classement des divers tracés - juin 2006
- Anne Verbraken, habitante de Poissy - Pour l'île de Migneaux, je crie « stop » ! - mai 2006
- Pierre Jouatte, habitant de Maurecourt - Un autre projet pour la Francilienne - mai 2006
- M. Bechon, habitant d'Orgeval - Contribution d'un citoyen résidant non loin des RD154, A13 et RD113 - mai 2006
- Didier Leclerc, habitant de Cergy-Pontoise - Proposition pour un tracé plus économique - mai 2006
- André Pujol, habitant de Carrières-sous-Poissy - Quelques observations sur les réponses du maître d'ouvrage à mes questions et remarques au président de la CPDP sur la question du péage - mai 2006
- Nicole Colinot, habitante d'Andrésey - Contribution au débat public et à l'éradication d'un projet qui n'a pas lieu d'être - mai 2006
- Laurent Lantoine, habitant d'Herblay - Eléments d'opposition au projet de prolongement de l'A 104 - mai 2006
- Dominique Gingreau, habitant d'Herblay - Je suis contre tous les tracés et voici pourquoi... - mai 2006
- Dominique Guyot - Quelques remarques d'un simple citoyen - mai 2006
- Joël Moreau, habitant de Carrières-sous-Poissy - Contribution - mai 2006
- Florence Gumpel, habitante de Carrières-sous-Poissy - Contribution - mai 2006
- Michel Monvoisin, habitant de l'île de Migneaux - L'A14 et le tracé Bleu - mai 2006
- Nicole Colinot, habitante d'Andrésey - Contre tout tracé d'autoroute en zone urbanisée... - mai 2006
- Jean Soustre, habitant d'Eragny-sur-Oise - Remarques d'un Eragmien - avril 2006
- M. Arrachart, habitant de Conflans-Sainte-Honorine - Mes interrogations - avril 2006
- M. Bourcet, habitant de Mériel - Je suis favorable au tracé intitulé «Nord-Ouest Cergy» - avril 2006
- Emmanuel Diani, habitant de Neuville-sur-Oise - Observations à la lecture du dossier du maître d'ouvrage - avril 2006
- André Pujol, habitant de Carrières-sous-Poissy - Quelques autres réflexions personnelles au sujet du bouclage de la Francilienne - avril 2006
- André Debouzy, habitant de Mériel - Ma position sur la Francilienne : avoir raison tout seul ou avoir tort avec tous ? - avril 2006
- Pierre Chevallier, habitant de Saint-Ouen-l'Aumône - Mes réflexions sur le projet de liaison Frépillon-Orgeval - avril 2006
- Luc Levasseur - Habitant de Poissy - avril 2006
- Marie-Claude et Olivier Delgrange, habitants d'Andrésey - Nos remarques sur le bouclage de la Francilienne - avril 2006
- Jacques Legendre, habitant d'Herblay - Contribution après la réunion de Saint-Ouen-l'Aumône - avril 2006
- J.P. Dufour, ancien conseiller municipal d'Eragny-sur-Oise - Modeste contribution au débat public sur le prolongement ouest de la Francilienne - avril 2006
- Bernard Convers, habitant d'Andrésey - Le passage du tracé C1 dans Maurecourt et Andrésey - avril 2006
- Jacques Gandrille, habitant d'Eragny-sur-Oise - Contribution pour la réunion publique de proximité 4 avril et pour la réunion du 24 avril - avril 2006
- Bernard Andrieux, habitant d'Eragny-sur-Oise - Contribution au débat public - avril 2006
- M. Pierre Jouatte - Un autre projet - mars 2006
- André Pujol, habitant de Carrières-sous-Poissy - Quelques réflexions personnelles au sujet du bouclage de la Francilienne - mars 2006

5. Les décisions des trois Premiers ministres

Premier Ministre

PARIS, le 3 Février 1993

n° 8401

Monsieur le Premier Ministre et cher ami,

Vous avez appelé mon attention sur l'émotion soulevée dans votre commune et dans les communes avoisinantes par le tracé envisagé, dans le cadre du schéma directeur de la Région Ile-de-France, pour la future autoroute A. 184, entre Orgeval (A. 13) et Pierrelaye (A. 15).

A l'issue de la période de concertation organisée sur le projet de schéma directeur de la Région Ile-de-France, le Gouvernement élabore des propositions modifiées, pour tenir compte, sur de nombreux points, des préoccupations exprimées par les élus et la population.

Dans ce cadre, je vous annonce que les propositions de tracé de la Francilienne à l'ouest de Paris feront l'objet d'un débat public, suivant la procédure définie par M. BIANCO dans sa circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

J'ai demandé en conséquence au Ministre de l'Équipement d'organiser ce débat, de manière transparente, avec l'ensemble des acteurs concernés sur le choix entre les différents tracés possibles.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre et cher ami, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

signé ce jour

Pierre BEREGOVY

Monsieur Michel ROCARD
Premier Ministre
Maire de Conflans Sainte Honorine
Hôtel de Ville

18700 CONFLANS SAINTE HONORINE

Le Premier Ministre

Paris, le 7 avril 1995

N° 27030

10 AVR. 1995

Monsieur le Député,

Vous m'avez fait part, au nom des populations riveraines et des habitants que vous représentez, de vos préoccupations concernant la future autoroute A.184.

Après la réunion tenue à Maignon le 23 décembre dernier, vous avez publié avec les associations CECA et COPRA un communiqué constatant l'accord de l'Etat sur les bases suivantes :

"1) la continuité des décisions antérieures de l'Etat au sujet de l'A.184 est confirmée. En conséquence la solution initiale envisagée ne verra pas le jour.

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

Je vous confirme que telle est bien la position de l'Etat. Je souhaite que le dialogue puisse continuer à avancer et je vous propose la réunion d'une table ronde sous l'égide du Ministère de l'Equipement avec vous-même et les associations concernées.

Cette table ronde permettra notamment de donner toutes les explications que vous jugerez utiles concernant le choix du fuseau et d'approfondir ce que doit être une solution nouvelle substantiellement différente sur le plan technique ainsi que la protection optimale des riverains et des sites. Je pense en particulier au nécessaire passage en souterrain de l'autoroute dans les zones urbanisées et sensibles.

Veuillez agréer, Monsieur le Député, l'expression de mes pensées les meilleures.



Edouard BALLADUR

Monsieur Pierre CARDO
Député-Maire de Chanteioup-les-Vignes
Hôtel de Ville
rue du Général Leclerc
78570 CHANTELOUP LES VIGNES



**présider
autrement**

Monsieur Jean-Pierre DEJOU
COPRA 184
BP 35 ERAGNY
95611 CERGY Cedex

Paris, le 11 AVR. 2002

Monsieur le Président,

Vous m'avez interrogé sur le dossier de l'autoroute A 184 dans l'ouest de la région Ile-de-France dans les Yvelines.

Comme je m'y étais engagé en 1995 en tant que candidat à la Présidence de la République, j'ai décidé, dès ma prise de fonction de chef du gouvernement, de confirmer l'abandon de ce projet dans la continuité de ce qu'avait acté le 4 février 1993 Monsieur Pierre BEREGOVOY alors Premier Ministre.

Depuis 1997, des solutions alternatives permettant d'assurer le trafic de rocade dans ce secteur ont été esquissées en étroite concertation avec le COPRA.

Elles seront approfondies dans le même état d'esprit et seront soumises, le moment venu, à la Commission Nationale du Débat Public dont le gouvernement vient récemment de renforcer les moyens d'action.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Lionel JOSPIN

6. Les membres de la CPDP

Président

Jean Bergougnoux

Ancien élève de l'École Polytechnique et de l'École nationale de la statistique et de l'administration économique (ENSAE), Jean Bergougnoux a été directeur général d'EDF et président de la SNCF. Aujourd'hui consultant international en matière d'énergie, de stratégie et de management, il s'est également préoccupé d'aménagement du territoire en tant que président du Groupe d'étude et de réflexion interrégional (GERI) et de membre du conseil de la prospective de la DATAR. Membre de la Commission nationale du débat public depuis sa création, il a participé à l'organisation du débat public sur l'extension du port du Havre, à la commission DUCSAI sur le projet d'un troisième aéroport dans la région parisienne et a présidé le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes.

Membres

Sophie Allain

Ingénieur agronome, docteur en sciences de gestion, Sophie Allain est chargée de recherche à l'Institut national de la recherche agronomique (INRA). Ses travaux portent sur les négociations en environnement et en aménagement, avec une spécialisation dans le domaine de l'eau. Elle a ainsi étudié dans ce cadre le débat public sur le projet de réservoir de Charlas (Haute-Garonne). Elle retrouve aujourd'hui le débat public, mais sous un autre angle, cette fois en tant que membre de la Commission particulière. Sophie Allain est également membre du Comité environnement de la Fondation de France.

Galiène Cohu

Diplômée de l'Institut des hautes études de droit rural et d'économie agricole et de l'Institut d'administration des entreprises, Galiène Cohu, a quitté la vie professionnelle pour se consacrer à la vie collective (et électorale) locale. Le débat public, cette adjointe au maire de Ruillé (Sarthe) le vit au quotidien dans sa commune. *« Qu'il s'agisse de grands ou de petits projets, le dialogue est permanent, direct, il sonne à la porte... »* dit-elle. La discussion, lorsqu'elle s'engage, consiste souvent à expliquer « comment les choses marchent » et pourquoi la mairie ne peut pas tout faire. *« Le débat public m'intéresse car nous nous donnons les moyens d'informer et la possibilité pour chacun d'être écouté... C'est primordial, car la mésinformation est à la source de beaucoup de conflits. »*

Yves Desrousseaux

Jeune retraité, cet ingénieur électricien est récemment rentré d'Amérique latine où il était secrétaire général de la branche Amériques d'EDF. Les talents relationnels qu'Yves Desrousseaux a déployés dans ses missions en Amérique latine lui ont été utiles dans ce débat. La diplomatie dont il a fait preuve auprès des gouvernements pour consolider la présence internationale d'une grande entreprise publique dans cette zone, a été mise au service du débat public... qui en avait grand besoin.

Alain Méchineau

Administrateur et ancien élève de l'École nationale supérieure des PTT, Alain Méchineau a dirigé des services commerciaux, économiques et financiers, territoriaux à la Poste et à France Télécom. Directeur général du Groupe d'étude et de réflexion interrégional (GERI), il a conduit et publié des ouvrages collectifs sur les économies régionales, les technologies de l'information et de la communication, l'attractivité des territoires, les infrastructures et la décentralisation. *« Etre membre d'une CPDP, dit-il, c'est favoriser l'expression individuelle et collective des habitants et des entreprises d'un territoire sur un projet engageant leur qualité de vie et leur avenir pour en faire bénéficier le décideur : c'est plutôt motivant ! »*

Tous les membres de la CPDP sont indépendants du maître d'ouvrage. Aucun n'habite ou n'a d'intérêts personnels dans la zone d'étude du projet soumis au débat public.

7. Les acteurs rencontrés dans le cadre de la préparation du débat

Comme il est de tradition après les premiers contacts avec le maître d'ouvrage, le président et les membres de la CPDP ont pris rendez-vous et rencontré les principaux acteurs du débat public à venir. Pendant la phase de préparation du débat, le président, seul ou accompagné d'un ou plusieurs membres de la CPDP, a rencontré :

- le préfet de la région Ile-de-France ;
- les préfets des départements du Val d'Oise et des Yvelines ;
- le président du Conseil régional d'Ile-de-France ;
- les présidents des Conseils généraux du Val d'Oise et des Yvelines ;
- le président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise ;
- les députés-maires et maires des communes concernées directement par l'un des cinq tracés soumis au débat, soit en tête à tête, soit dans le cadre d'une communauté de communes ou d'une association d'élus ;
- les chambres consulaires ;
- les associations qui se sont manifestées.