

Monsieur le Président Bergougnoux, Mesdames et messieurs de la Commission, messieurs les représentants de la Maîtrise d’Ouvrage, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs de l’assemblée,

Introduction

Un nombre important d’associations d’Herblay, soucieuses du développement harmonieux de notre ville, s’est retrouvé autour de ce sujet. Permettez-nous de citer ces associations que nous représentons ce soir :

- Herblaysiens du Nord Ouest
- Association des Cailloux gris
- Association Les Chênes
- Cottages d’Herblay
- Ensemble Vivons Notre Ville
- Les riverains des quais
- Herblay Patrimoine
- Protection Herblay Centre
- Herblay Boutique
- CODEA
- Les Copistes
- Copra

Elles ont rejeté en bloc les 5 tracés proposés au débat public pour 2 raisons essentielles :

- Notre objectif n’est pas de renvoyer chez les voisins une autoroute que nous ne voulons pas chez nous.
- Le dossier présenté au débat public nous apparaît par endroit approximatif, erroné voire volontairement trompeur.

Avant de développer ces affirmations, nous voudrions lancer un message aux différents élus du comité de communes concernées par le tracé dit « historique ».

- Vous avez eu, plus que nous, des réunions et du temps pour connaître ce débat et son contenu.
- Vos divisions de ces dernières semaines n’incitent pas vos électeurs à vous prendre au sérieux. Les habitants sont soudés pour s’exprimer sans équivoque ; faites-en autant !

Pourquoi nous contestons le dossier présenté et ses 5 tracés

Prolongement au lieu de bouclage

Pourquoi avoir limité l'étude à un secteur géographique aussi contraint sans une vue globale sur le réel bouclage de la francilienne ?

Si l'on reprend un des objectifs de la francilienne, à savoir : relier les villes nouvelles en passant autour de l'agglomération parisienne, le dossier qui nous est présenté par la maîtrise d'ouvrage ne met jamais en relation les villes nouvelles de Cergy et Saint-Quentin en Yvelines.

En présentant ces 2 villes nouvelles avec la volonté de les relier en passant autour de l'agglomération parisienne, c'est-à-dire au Nord de Cergy et à l'Ouest de Saint-Quentin, les tracés du type « tracé violet » reprennent tout leur intérêt.

Les tracés sur lesquels vous nous demandez de débattre sont absurdes puisqu'ils aboutissent tous sur l'A13 ; quel que soit le tracé, on s'apprête à déverser 120 000 véhicules par jour sur une autoroute déjà saturée.

Le coût des tracés « discutable »

L'option de faire passer l'autoroute en dehors des zones habitées se traduit dans le dossier par un tracé violet farfelu, visiblement rallongé, avec une sur évaluation de son coût par rapport aux autres, ce qui rend impossible tout comparatif sur les coûts.

Alors que le tracé violet, passant dans un milieu essentiellement rural, comporte 6 650 m de tunnel ou tranchée couverte,

- Comment se fait-il que le tracé rouge, fortement urbanisé, compte moins de zones couvertes ?
- Comment se fait-il que le tracé bleu, si on exclue le tunnel sous la forêt de St-Germain de 6 500 m, ne compte que 800 m de couverture alors qu'il traverse Herblay et Pierrelaye à moins de 400 m des habitations ?

Le coût des tracés rouge et bleu, passant par Herblay, a visiblement été sous estimé.

Les obligations à respecter non prise en compte

Sans rentrer dans le détail de ces obligations dont la plupart figurent au PLU d'Herblay, nous voulons simplement citer celles que nous avons détectées :

- Respect du code de la santé publique – article R1336-9
- Conformité avec la charte de l'environnement qui fait maintenant partie de notre constitution
- Respect du PPRI – Plan de prévention des risques d'inondation
- Protection des Carrières – décret 2004-490 du 3 juin 2004 (direction régionale des affaires culturelles) et arrêté préfectoral du 8 avril 1987
- Respect du SDRIF avec le principe d'une ceinture verte autour de Paris dont font parties la plaine d'Herblay et les berges de Seine
- Prise en compte des PLU des différentes villes traversées et notamment celui d'Herblay

Développement démographique et économique

Dans les prochaines années, le SDRIF prévoit un accroissement de la population de 500 000 habitants supplémentaires en Ile-de-France. Comme on peut le constater depuis 50 ans, les habitants et les entreprises s'éloignent du centre de la région. Le développement économique se fera donc en grande périphérie ; dans notre secteur entre Mantes, les Mureaux et Cergy.

Un autre tracé, passant autour des villes nouvelles, serait une solution qui ne se contente pas :

- de traiter les problèmes existants depuis 20 ans,
- de trouver une réponse à court terme à un problème actuel d'engorgement des voies locales,

mais il anticipe sur l'avenir.

N'attendons pas encore 20 ou 40 ans avant de s'occuper des problèmes.

Les quatre autres tracés ne correspondent pas au développement économique prévisible mais déplace un problème d'une zone urbanisée vers une autre zone urbanisée ; de la N184 vers la A104. On ne résout rien : voyons plus loin !

Quatre tracés proposés pour satisfaire des intérêts économiques isolés

Avec les tracés les plus directs vers son pôle économique, le maire de Poissy veut poursuivre l'enrichissement de sa ville au détriment des Yvelinois et des valdoisiens et notamment des herblaysiens. Le pôle d'activité de la ville de POISSY s'est très fortement développé au cours des deux dernières décennies notamment avec l'extension, voulue et désirée par la ville, de Peugeot.

Ce développement s'est fait sans aucune considération des nuisances occasionnées dans la région. Au nom de l'intérêt collectif, on défend les intérêts d'une ville et d'une entreprise privée au détriment de la santé et des conditions de vie de dizaines de milliers d'habitants des départements des Yvelines et du Val d'Oise.

La maîtrise d'ouvrage répond parfaitement aux vœux de Poissy et Peugeot dans le dossier public. Nous avons comptabilisé le nombre de citation des pôles économiques du périmètre.

Poissy	155
Cergy-Pontoise	136
Saint-Ouen-l'Aumône	40
Saint-Quentin-en-Yvelines	12

On voit à l'évidence que c'est le pôle économique de Poissy qui est au cœur du dossier et non la liaison entre les villes nouvelles.

Avec l'arrivée d'une nouvelle autoroute en zone urbaine, la valeur des habitations dans les zones concernées va s'écrouler. Ceux qui ne pourront pas vendre devront rester au prix de leur tranquillité et de leur santé.

Pourquoi les habitants d'Herblay devraient-ils payer pour le profit d'une ville et d'une entreprise privée, si importante soit-elle ?

L'impact du péage non pris en compte

Tous les chiffres du dossier concernant l'évolution de la circulation sont calculés avec une autoroute **sans** péage. Ce n'est qu'à la fin du document que le problème du financement est abordé et que le principe du péage est avancé.

Tout le monde peut constater, avec l'exemple de la A14, que la fréquentation d'une autoroute est radicalement différente avec ou sans péage (-50 % avec la même tarification que la A14).

Les prévisions de la fréquentation sont fausses

Avec une autoroute à péage, les 70 % du flux prévus pour la desserte locale ne seront pas réalisés. Comment peut-on imaginer que les riverains de ces 22 Kms payent un péage pour des trajets locaux.

Les chiffres avancés sont de 7 € par passage ; sur un mois, cela représente 280 €. Qui peut imaginer qu'un SMICAR aura les moyens d'utiliser cette autoroute ? On peut donc en conclure qu'un faible pourcentage de francilien pourra en bénéficier. Par conséquent, les autres routes ne verront pas baisser significativement leur fréquentation.

Les riverains resteront sur les voies existantes !

Sans la prise en compte de l'impact d'un péage, tous les chiffres sont à revoir

De ce fait, les hypothèses retenues par le Maître d'ouvrage sont fausses et tendancieuses.

- Répartition des flux de la circulation sur les différents axes : l'autoroute ne servira que les déplacements inter régionaux, nationaux et internationaux.
- Désengorgement de la N184 : tout au plus, l'autoroute évitera de la saturer davantage.
- Diminution du risque d'accident sur le secteur : sans réussir à désengorger la N184, le risque d'accident demeure.
- Diminution de la pollution : comment peut-on nous faire croire que le fait de rajouter une autoroute diminue la pollution !!

Les estimations de pollution sont sous évaluées

Dans le dossier, une barre de péage est prévue juste après l'échangeur avec la A15, donc sur Herblay. Un péage génère des arrêts et des redémarrages d'où plus de pollutions que celles présentées dans le dossier.

La pollution et les désagréments subis par les riverains sont sous-évaluées et floues.

Pour exemple : dans le dossier, les particules et autres retombées sont définies et quantifiées mais aucune protection n'est proposée ; il n'y aucune évaluation financière de telles protections.

Des protections à 2 vitesses

On note d'ailleurs des disproportions flagrantes dans les protections prévues selon le voisinage.

- Protection totale pour les arbres et les habitants de la forêt de St Germain (6,5 Kms de tunnel sous la forêt).
- Aucune protection ou protection minimaliste pour les habitants d'Herblay (350 m de demi 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 St Germain en Laye.

Et pourtant, au niveau d'Herblay, il existe des merlons et des panneaux latéraux de protection pour protéger... des champs et l'usine Seine-Aval d'Achères ???

Nous passons maintenant à la 2^{ème} partie

Les méfaits de l'autoroute sur la commune d'Herblay

Avant d'aborder les conséquences d'une autoroute sur le territoire d'Herblay, nous notons le peu d'intérêt que vous avez eu, commission de débat public d'une part, maîtrise d'ouvrage d'autre part, pour la commune d'Herblay et les herblaysiens :

- Ce n'est qu'à la suite d'une demande de notre maire le 8 mars que vous vous êtes rendu compte qu'Herblay méritait sans doute une réunion de proximité. Quand 3 des 5 tracés proposés passent par notre commune, il est quand même surprenant qu'aucune réunion n'ait été prévue dès le premier calendrier des réunions de proximité
- Dans le dossier du débat public, alors que nous faisons partie des 8 communes touchées par au moins 3 tracés, Herblay est la ville la moins citée comme le montre le tableau :

Communes	Nombre de tracés passant par la commune	Nombre de citations de la commune dans le dossier
Poissy	4	155
Orgeval	4	94
Cergy-Pontoise	3	136
Conflans-Sainte-Honorine	3	42
Eragny	3	65
Herblay	3	11
Pierrelaye	3	49
Saint-Ouen-l'Aumône	3	40
Saint-Germain-en-Laye	2	88
Achères	2	65
Carrières-sous-Poissy	2	34
Chanteloup-les-Vignes	1	45
Andrézy	1	17
Maurecourt	1	13

A noter aussi que les photos qui illustrent le dossier datent de plus de 2 ans et ne font donc pas apparaître les logements construits récemment comme la ZAC des Cailloux Gris, ni la 11^e avenue. Bizarrement, aussi bien dans le dossier que sur Internet, certaines zones d'habitation d'Herblay sont systématiquement masquées...

Nous tentons ci-dessous d'apporter quelques précisions.

Augmentation des bruits, des vibrations et de la pollution

En remplaçant des champs, des bois ou des zones pavillonnaires par une autoroute, nous aurons à l'évidence, une forte augmentation :

- du nombre de décibels,
- de la pollution de l'air,
- des vibrations du sol au passage des camions.

Ces nuisances seront subies :

- pour le tracé bleu, par les habitants des Quartiers des Bournouviers, des Cailloux Gris, des Chênes, des riverains des quais de Seine

Sur le dossier, seul le quai du Gaillon est touché par le bruit : c'est faux ! Les Cailloux Gris sont à moins de 200 m, les Lions à moins de 500 m, les Chênes également.

- pour le tracé rouge, par les habitants des Buttes Blanches et des Courlains sur Herblay mais aussi les habitants d'Eragny et Conflans, nos voisins.

Ces pollutions seront renforcées par la situation du tracé à l'Ouest par rapport aux quartiers d'habitation. Avec des vents dominant venant de l'Ouest, les bruits et la pollution vont plus loin. Un habitant pourra, par exemple, suivre à l'oreille l'arrivée au loin d'un camion ou d'une moto jusqu'à son passage au droit de son logement.

C'est une expérience que nous vivons déjà lorsque les vents du Nord-Est poussent les bruits de l'autoroute A15 vers les quartiers d'Herblay.

Tracé rouge, vert ou bleu, nous devons subir toutes les nuisances de l'échangeur avec la A15. On le voit déjà avec la 11^e avenue, les échangeurs prennent une place considérable ; ils sont obligatoirement en élévation, les véhicules qui les empruntent génèrent plus de bruits et de pollution.

Destruction ou saccage de sites chers aux herblaysiens

Ces bruits et pollution toucheront :

Des sites scolaires

Pour le tracé bleu,

- le lycée Montesquieu
- le collège Duhamel
- l'école maternelle et primaire Jean Jaurès aux Cailloux Gris (situé à 400 m)
- l'école pour handicapés « La Chamade » (situé à 250 m)

Pour le tracé rouge,

- l'école maternelle et primaire des Buttes Blanches

Des sites « loisirs » et sites d'accueil pour nos enfants

Pour le tracé bleu,

- promenades sur les quais de Seine,
- sites historiques des carrières de Gaillon
- le centre de loisirs « des Fontaines »
- les infrastructures sportives Dojo régional, gymnase
- le parc des sports (foot et rugby notamment)
- le centre de loisirs « les Lilas » (situé à 440 m)
- la maison des associations (situé à 400 m)
- l'île aux oiseaux
- la coulée verte et le parc prévu seront détruits

Pour le tracé rouge,

- destruction d'un centre équestre,
- destruction d'une piste de vélo cross,
- destruction partielle du bois entourant le lotissement des Buttes Blanches,

Dans le dossier, la maîtrise d'ouvrage ne connaît d'Herblay que le quartier des Buttes blanches et le quai du Gaillon.

L'autoroute va compliquer les déplacements pour les herblaysiens

Le tracé bleu isole 1/3 de la population du centre ville

En dehors des nuisances liées aux pollutions, le tracé bleu, en coupant les quartiers situés au Nord Ouest de la coulée verte du reste de la ville multipliera les difficultés de la vie au quotidien :

- plus de difficultés pour accéder au centre ville : accès aux services administratifs, accès au marché
- plus de difficultés pour accéder au collège et au lycée
- plus de difficultés pour exercer les pratiques culturelles ou sportives (d'autant que le seul équipement sportif situé à l'Ouest d'Herblay aura été détruit –centre équestre–)
- impossibilité de maintenir et développer les liaisons douces (chemins piétons et pistes cyclistes)

Le tracé rouge crée une véritable barrière à l'Ouest de notre ville

Aucun franchissement n'est prévu à cet endroit.

De fait, le tracé rouge ampute la ville d'une partie de son territoire :

- la ZAE des Bellevues ne sera plus accessible
- les accès directs pour se rendre aux centres commerciaux d'Eragny et de Cergy seront supprimés.

Tout le travail sur le PLU est bon à jeter

Notamment les points suivants :

- Développement de la zone d'activité des Bellevues
- Réaménagement du Trou Poulet
- Désengorgement du RD 48 par l'ouverture à la circulation du chemin de l'émissaire
- Zones d'habitation autour de la 11^e avenue
- Zone d'activité des Beauregards.

Des problèmes techniques oubliés

Prenons comme exemple le tracé bleu en partant d'Achères vers Pierrelaye :

- La construction du viaduc bas à Achères avant le franchissement de la Seine est prévue dans une zone inondable réglementée par le PPRI ; le directeur des services techniques à Achères vous a rappelé qu'il était interdit de réaliser des constructions sur pylône dans cette zone.

- Une fois la Seine franchie, un tunnel est prévu pour remonter sur le plateau. Ce tunnel passe au milieu des carrières de Gaillon, site exceptionnel qui se visite régulièrement et qui fait partie du patrimoine de notre ville.
Quelles solutions sont envisagées pour faire passer l'autoroute dans un gruyère ?
Comment un site exceptionnel sera-t-il préservé ?
Le passage de l'autoroute implique sa destruction totale !
- L'autoroute doit passer sous la voie ferrée avant de déboucher sur le plateau à hauteur des Cailloux Gris.
le renforcement de la voie ferrée n'est pas mentionné
l'autoroute doit s'élever de 50 m sur 1 Km à peine, soit une pente de 5 % ; les moteurs seront sollicités, la pollution augmentera et ce seront les habitants des Cailloux gris qui en profiteront directement à la sortie du tunnel ! Aucune protection n'est prévue !
- Une fois sur le plateau, l'autoroute devra partager son tracé avec le passage des lignes à Haute Tension puisqu'elles sont rigoureusement sur le tracé bleu ; elles ne sont jamais mentionnées dans le dossier !
- Si vous construisez l'autoroute « en creux » sur le plateau, comment ferez-vous avec le gazoduc ?

Tout cela donne l'impression que certaines parties du dossier ont été écrites un peu rapidement sans vérifier la réalité du terrain.

Nous avons déjà assez de pollution comme ça !

- Passage de la A15
- Station d'épuration de l'usine Seine Aval (2^{ème} station d'épuration au monde)
- Trafic aérien en augmentation très sensible ces dernières années

Ça suffit !! Si nous acceptons aujourd'hui cette situation, c'est parce qu'il reste encore dans notre environnement des espaces verts.

Le tracé rouge, et c'est particulièrement frappant au niveau de Conflans, supprime tous les petits bois encore existants dans des quartiers fortement urbanisés. On va remplacer des espaces verts, ballon d'oxygène pour les habitants, par une autoroute. Au droit des Buttes Blanches, une partie du bois sera fatalement détruite également.

Le tracé bleu emprunte la coulée verte inscrite au SDRIF pour conserver une respiration autour de l'Île-de-France, passe juste à côté de l'île d'Herblay (réserve d'oiseaux) et traverse les bords de Seine.

On remplace des espaces d'oxygénation et de promenade par une source de pollution importante.

Conclusion

Nous remercions les herblaysiens qui se sont déplacés en nombre important ce soir :

- Malgré la programmation tardive de cette réunion sur Herblay,
- Malgré l'organisation de cette réunion au milieu des vacances scolaires ce qui prive un grand nombre d'herblaysiens du débat public.

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 ;
- et 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.

Les habitants d'Herblay ont vu se développer les nuisances liées à l'autoroute A15, à la station d'épuration d'Achères, aux avions de Roissy.

Arrêtez de donner systématiquement la priorité à l'économie ! Arrêtez de jouer sur l'insécurité économique !

Nous sommes contre les 5 tracés proposés :

- nous ne voulons pas de tracés passant en zone urbaine
- un tracé sérieux doit être étudié dans une perspective de bouclage de la Francilienne.

Non aux tracés vert, rouge ou bleu passant par Herblay !