

Mesdames et Messieurs bonsoir,

Je suis Jean Villemagne, porte-parole du Comité PROFILE, créé il y a 5 ans pour réagir contre les nuisances extrêmes subies par les populations, les entreprises et leurs salariés ainsi que l'environnement du fait de l'absence de bouclage de la Francilienne à l'ouest de la région parisienne.

Le groupement que je représente est en effet original puisqu'il rassemble des associations d'habitants qui sont quotidiennement confrontés au bruit, au danger, à la pollution atmosphérique, aux difficultés de se déplacer, du fait que les voiries locales et urbaines servent de substitut aux infrastructures indispensables pour supporter la circulation régionale et de transit.

Il rassemble également des associations d'entrepreneurs du Val d'Oise et des Yvelines, grands et petits, qui sont handicapés et pénalisés dans leur activité quotidienne, ainsi que leurs salariés, par des délais de déplacement insupportables et qui croissent sans cesse.

Il rassemble enfin des défenseurs de notre patrimoine commun à tous ici, la forêt de Saint-Germain et de Marly qui a subi par le passé beaucoup trop d'attaques et qu'il est absolument nécessaire que nous préservions comme poumon vert à l'ouest de Paris pour les générations suivantes.

Très rapidement nous nous sommes retrouvés autour d'une plate-forme commune, déterminés à mettre fin à l'utilisation de routes locales telles que la RN 184, la RD 30, la RD 154 comme substitut au bouclage inéluctable de la Francilienne par la faute d'un pouvoir politique indécis et laxiste.

Depuis quatorze ans, c'est-à-dire depuis 1992, l'intérêt collectif a été sacrifié à des intérêts particuliers.

Il aurait été beaucoup plus constructif que ces opposants étudient, à l'époque, avec les pouvoirs publics, les aménagements de détail à apporter au seul tracé réaliste tant sur le plan économique, qu'environnemental, plutôt que de se contenter de dire globalement non à l'autoroute ou, ce qui revient au même, de prôner un itinéraire irréaliste car inefficace, celui proposé aujourd'hui en violet par le nord ouest de Cergy.

Si les détracteurs de l'A14 avaient été « jusqu'aboutistes » comme eux, elle n'existerait pas aujourd'hui, alors qu'elle est considérée comme un modèle d'intégration en tissu urbain par tous ses riverains.

Avec la volonté de tous, aujourd'hui le tronçon Cergy–Orgeval aurait pu être réalisé et aurait déjà épargné de nombreuses vies et accidents graves sur la RN 184 ou la RD 30 ; il diminuerait la pollution due au gaz d'échappement et au bruit, dans toutes nos villes ; il économiserait également **plusieurs centaines de millions d'heures perdues par an dans les transports**, qui pourraient être consacrées aux loisirs, à créer des richesses ou au moins à éviter d'en gaspiller comme c'est actuellement le cas.

Il n'est plus temps de trouver un autre tracé qui mettra en alerte encore beaucoup plus de personnes que le tracé rouge qui est inscrit dans les différents schémas directeurs et dans tous les plans d'occupation des sols des communes qu'il traverse. Il faut juste examiner s'il est nécessaire d'apporter quelques dernières améliorations à ce projet que le comité P.R.O.F.I.L.E. connaît parfaitement, **qu'il a parcouru en détail, à pied, fin 2003**, pour se rendre compte que la

version 1996, avait déjà été étudiée, dans le même esprit de préservation de l'environnement que l'A 14.

Dans le dossier il est précisé que le projet initial qui avait motivé l'opposition de riverains et d'élus en 1992, présentait un tracé dont 80%, de la longueur se situait au niveau ou au dessus du terrain naturel et comportait très peu de protections phoniques. Le projet entièrement amendé, proposé à la concertation en 1996, prévoyait déjà 70% de ce même tracé en déblai ou en tranchée couverte. Il s'était enrichi de nouveaux aménagements environnementaux avant d'être retenu officiellement par le ministre en janvier 1997.

Aujourd'hui le renforcement de protections proposées sur cette rive droite en fait une autoroute en tranchée couverte ou protégée sur près de 90% de sa longueur ce qui devrait enfin rendre ce projet acceptable par les riverains.

Nous avons certes perdu au moins 7 ans. Cependant grâce à la pugnacité de notre équipe, le soutien et l'engagement de la grande majorité des élus de l'est du Val d'Oise et du nord des Yvelines ainsi que de très nombreux habitants, le projet est enfin à nouveau sur les rails.

Ce débat public qui s'engage aujourd'hui est une procédure qui nous satisfait. Nous espérons qu'il lèvera toutes les inquiétudes et les incertitudes quant au choix exprimé.

Même si nous restons persuadés que le tracé retenu en 1997, amélioré depuis par le maître d'ouvrage et qui peut sans doute faire encore l'objet de quelques perfectionnements pour satisfaire au maximum son intégration dans l'environnement naturel et humain, demeure le meilleur choix, nous nous prêterons jusqu'à son achèvement aux règles de ce débat.

Nous souhaitons qu'il conduise au plus vite à des conclusions et des décisions claires et irrévocables de la part des pouvoirs publics.

Au-delà, il s'agira pour eux de mettre en œuvre très rapidement sa réalisation et de lancer d'ores et déjà les études du tronçon suivant, au sud d'Orgeval, tout aussi primordial pour tendre vers le véritable bouclage et délivrer ainsi le Val d'Oise et plus encore les Yvelines de la thrombose qui les paralyse actuellement.

Je vous remercie de votre attention.