



ALLOCUTIONS DES ÉLUS OU REPRÉSENTANTS D'ASSOCIATIONS INTERVENUS AU COURS DE LA RÉUNION DU 8 MARS 2006

- Bertrand LANDRIEU** (Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris)
Jean Pierre DACHEUX (Groupe des Verts)
Jean François BERNARDIN (CCIV)
Jean Pierre DEJOU (COPRA)
Dominique LEFEBVRE (Président Communauté d'Agglomération Cergy)
Michel VALLADE (Maire de Pierrelaye)
François SCELLIER (PCG Val d'Oise)
Pierre CARDO (Maire de Chanteloup-les-Vignes)
Jean VILLEMAGNE (Comité PROFILE)
Hugues RIBAUT (Maire d'Andrésy)
Philippe ESNOL (Maire de Conflans Sainte-Honorine)
Emmanuel LAMY (Maire de Saint-Germain-en-Laye)
Alain RICHARD (ancien Ministre - Maire de Saint Ouen l'Aumône)
Jacques FEYTE (Neuville sur Oise)
Corinne LEPAGE (ancien Ministre - Conseil du COPRA)
Gérald RUTAULT (Maire de Maurecourt)
Sébastien LANZA (SPIM)
Roger KAROUTCHI (Conseiller Régional)
Jean Pierre BEQUET (Maire d'Auvers-sur-Oise)
Yorghos REMVIKOS (Les Amis du Vexin)
Jacques MASDEU-ARUS (Maire de Poissy)
Yannick TASSET (Maire d'Orgeval)
Alain OUTREMAN (Maire d'Achères)
Pierre Emile RENARD (Président Association des Amis de la Forêt)
Jean François RAYNAL * (Conseiller général du canton de Poissy nord)

M RAYNAL n'est pas intervenu, mais souhaite que l'intervention qu'il avait préparé vienne abonder les contributions au Débat.

Contact presse:

Isabelle RIVIERE
t: 01 34 24 32 44
p: 06 82 74 13 51

m: cpdp.presse@lnr-rp.com

LNR Associés - 2229, route des Crêtes - 06560 Sophia Antipolis
t: 04 93 65 32 26
f: 04 93 95 82 16

m: iriviere@lnr-rp.com

Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs,
Chers concitoyens

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

Je crois beaucoup à la vertu de ces débats publics, qui permettent à chacun de s'exprimer sans réserve, de façon directe et franche. Je sais que M. Bergougnoux, à qui la commission nationale du débat public a confié la présidence de la commission particulière dédiée à ce projet, s'attachera à ce qu'un véritable dialogue s'instaure, et à ce que chaque voix compte et puisse être entendue.

L'expérience de débat public que nous avons pu avoir sur le projet CDG Express, qui fut le premier, et pour l'instant le seul, débat public organisé en Ile-de-France, m'a montré combien ces échanges pouvaient être fructueux et conduire à retenir une option qui réunisse un large consensus, en s'efforçant de concilier les préoccupations diverses, et parfois contradictoires, des uns et des autres.

Le débat qui s'engage aujourd'hui devra éclairer notamment deux questions : l'opportunité du projet de prolongement de la francilienne, et les grandes options du tracé à retenir.

Je suis, au nom de l'Etat, convaincu de l'opportunité d'un tel projet. En effet, l'amélioration des conditions de déplacement au sein de la région, entre les grands pôles qui la constituent, est un facteur essentiel de l'attractivité de l'Ile-de-France.

Les Franciliens attendent de nouvelles infrastructures pour mieux accéder chaque jour à leurs lieux de travail, à leurs domiciles et à leurs lieux de loisirs.

Les entreprises pourront, si elles sont bien desservies, renforcer leur compétitivité et embaucher davantage.

Au moment où le gouvernement souhaite relancer l'emploi, et engage plusieurs démarches en faveur de l'attractivité des territoires, comme les pôles de compétitivité, chaque territoire doit être bien relié aux autres pour favoriser les échanges.

Dans cet esprit, les schémas directeurs régionaux prévoient depuis près de 30 ans de doter l'Ile-de-France d'une rocade autoroutière à environ 25 kilomètres du centre de la capitale. Le prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval est l'un de ses maillons.

Plusieurs projets ont été étudiés par l'Etat. Ils ont été soumis aux élus et aux habitants. Ils ont suscité des débats. Aucun n'a été réalisé.

Pendant ce temps, le nord-ouest de l'Ile-de-France a continué à s'urbaniser. Le développement de l'emploi, l'arrivée de nouveaux habitants ont augmenté les déplacements.

Il est donc clair que la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière reste d'actualité. Elle est une des conditions du développement économique de ce territoire.

Mais, bien entendu, comme toute infrastructure, elle devra s'insérer avec le maximum de précautions dans l'environnement urbain et naturel qu'elle traversera.

Il est donc très important que ceux qui sont concernés par ce projet puissent être informés et donner leur avis sur les projets étudiés.

Je tiens ici à saluer l'initiative de Gilles de Robien, alors Ministre de l'Équipement, qui, par cette saisine de la CNDP, a conduit l'État à prendre ses responsabilités sur ce dossier. Le débat qui s'ouvre aujourd'hui invite chacun à prendre ses responsabilités, et je fais confiance à la commission pour que ce débat soit large et transparent.

Pendant ces quatre mois, vous pourrez poser des questions et débattre - entre vous et avec l'équipe qui a réalisé ce dossier - grâce aux réunions et aux outils de communication mis en place spécifiquement.

Le dossier sur lequel s'engage le débat public présente les tracés qui ont été étudiés, les mesures envisagées pour protéger les habitants et l'environnement ; enfin, les grandes questions que soulève la réalisation de cette infrastructure.

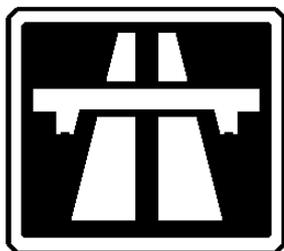
Le débat public va précisément permettre de confronter ces solutions aux besoins, aux attentes et aux vécus des habitants et des acteurs du territoire.

Tout au long du débat, les services de l'État seront présents aux côtés de la commission pour écouter, pour répondre aux questions, pour étudier les suggestions, et pour contribuer à rendre le dialogue fécond.

Enfin je voudrais vous rappeler que, quelle que soit l'issue du débat, celui-ci marquera profondément l'opération. Les choses auront changé, les positions et les décisions de chacun devront tenir compte des échanges qui auront eu lieu.

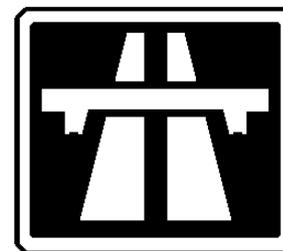
A vous donc, maintenant, de vous exprimer.

Je vous remercie de votre attention.



CO.P.R.A. 184

Collectif pour la Protection des Riverains
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



Ouverture officielle de la cndp/cpdp A 104 Hall Saint-Martin 95 – CERGY PONTOISE

DECLARATION du 8 mars 2006

Monsieur le Président de la Commission Nationale de Débat Public,
Monsieur le Président de la Commission Particulière de Débat Public Francilienne,
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière,
Messieurs les Préfets,
Mesdames et Messieurs les élu(e)s,
Chères CO.P.R.A. siennes, chers CO.P.R.A. siens,
Mesdames et Messieurs,

Le CO.P.R.A. 184 c'est :

- **17 associations** de défense de l'environnement
- **23.000 adhérent(e)s et sympathisant(e)s** dans toute la région
- **121 administrateurs/trices** élu(e)s chaque année depuis quinze ans durant nos **Assemblées Générales Ordinaires**.
- **11 comités de ville**
pour le Val-d'Oise :
PIERRELAYE
HERBLAY
ERAGNY sur Oise
NEUVILLE sur Oise

pour les Yvelines :
CONFLANS SAINTE-HONORINE
MAURECOURT
ANDRESY
CHANTELOUP-les-Vignes
CARRIERES sous Poissy
POISSY
et **ORGEVAL**

➤ un bureau exécutif de 16 membres élus

Créé officiellement en juin 1991 sa représentativité et sa connaissance du dossier n'est plus à démontrer !

QUI SOMMES-NOUS ?

Certainement pas des « **Khmers verts** » ou des « **guerilleros** » comme certains se complaisent à en faire circuler la rumeur.

Nous sommes de simples citoyens qui nous battons pour préserver notre région et son environnement, notre santé et notre patrimoine chèrement acquis.

Nous ne disposons que de nos cœurs et nos convictions pour faire face à des simulateurs de calcul, froids, actionnés par l'Etat.

UN PEU D'HISTOIRE...

Il y a quarante ans maintenant, au moment de la réalisation de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, il s'agissait d'une voie rapide de jonction de ladite ville nouvelle à l'autoroute A13 désenclavant au passage « la boucle de Chanteloup ».

Cette voie n'a jamais été faite mais par contre au fil des ans on a cumulé sur l'avant-projet les trafics interdépartementaux, interrégionaux, nationaux et internationaux pour devenir aujourd'hui le prolongement de la Francilienne ; en d'autres termes, on nous ressort un tracé vieux de 40 ans comme je l'ai déjà dit et on veut le plaquer sur un territoire comme si rien ne s'était passé depuis en matière d'urbanisation.

Une telle infrastructure appelée aujourd'hui « **tracé historique** » constitue à nos yeux une nouvelle provocation que le **SDAURIF** n'a pas retenu puisque le bouclage de la Francilienne y figure en « **pointillé** » avec la mention « **tracé à rechercher** ».

POURQUOI NOUS REFUSONS LE TRACE DIT DE « CHANTELOUP » ?

Parce qu'il passe dans des zones à forte urbanisation et touche dans leur quotidien :

- 200.000 riverains sinistrés sur 22 km à travers 11 communes
- Un bruit permanent et garanti jour et nuit
- Une pollution inadmissible conduisant à court, moyen ou long terme à des maladies très graves (le scandale de l'amiante ne sert donc pas aux décideurs...)
- Des dizaines d'écoles, centres aérés, maisons de retraite, hôpitaux, centres sportifs touchés de plein fouet
- des sites entièrement saccagés ('**ceinture verte**' entre Conflans et Eragny, **colline de l'Hautil**, **vallée de Seine** et **Ile des Migneaux à Poissy** où les habitants devront vivre avec un viaduc de 900 m. au-dessus de leur tête avec des piliers de 15 m. de haut dans leur pavillon) et pour terminer l'absurde : le plus grand échangeur d'Europe à **Orgeval** (55 hectares).

- 150.000 véhicules/jour dont 20% de poids lourds : 1 toutes les 4 secondes

- **Un tracé qui ne débouche sur rien** : si ce n'est une saturation supplémentaire sur les autoroutes A13 et A12 qui n'ont sûrement pas besoin de cela

NOS ACQUIS...

La concertation préalable en son temps (Circulaire BIANCO) avait été des plus calamiteuses : sans objectivité, avec une seule orientation « **trouver au tracé dit de Chanteloup toutes les vertus** » ; cette obstination avait conduit à un refus catégorique de la part des populations :

- Plus de 4.000 personnes par vote à bulletin secret dans des salles archi-combles ont rejeté l'avant-projet
- Plus de 250 élus de toutes tendances sont allés accrocher en signe de protestation leur écharpe tricolore aux grilles de la Préfecture des Yvelines
- Au cours du referendum organisé par la commune d'Achères plus de 90% des votants ont voté « contre »
- Les résultats du sondage commandé par la ville de Conflans ont donné 85 % des 4.000 personnes sondées « contre » le tracé A 104.

Cette atteinte à l'ordre public par des décideurs particulièrement obstinés faisant fi de l'expression démocratique a conduit trois Premiers ministres (M. Pierre **BEREGOVOY**, M. Edouard **BALLADUR**, M. Lionel **JOSPIN**) à se prononcer contre le tracé dit de « Chanteloup ».

Nous demandons simplement dans un Etat de Droit, la continuité des décisions tout comme le Conseil général du Val d'Oise la réclame au sujet de la plate-forme aéroportuaire prévue en Picardie pour soulager Roissy-Charles de Gaulle.

Nous sommes ce soir à une nouvelle croisée des chemins dans le cadre de la Loi **BARNIER** de février 2002 !

L'« **AIRE d'ETUDE** » qui nous est présentée aujourd'hui ne nous apprend strictement rien que nous ne sachions déjà !

Il suffit simplement d'aller directement aux conclusions qui tentent de justifier l'injustifiable.

Il est facile de vendre aux politiques sur une carte sous les ors de la République, le tracé idéal, le plus court et le moins cher. Tant pis pour les habitants sacrifiés « on ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs » surtout lorsqu'on n'est pas concerné.

- Il y a ceux qui sont pour le tracé dit de « Chanteloup » car il ne passe pas chez eux
- Il y a ceux qui urbanisent à outrance sans se soucier des conséquences sur la qualité de vie

- Il ya ceux qui veulent nous faire payer la note de choix d'aménagements du territoire désastreux et essaient aujourd'hui de trouver des solutions en appelant au secours l'Etat pour réparer leurs erreurs
- Il y a ceux qui favorisent des centralisations démesurées

mais il y a également

- ceux qui souhaitent trouver une solution :
 - la plus appropriée
 - la moins pénalisante pour les populations
 - la plus consensuelle
 - la plus rentable

nous sommes de ceux-là au **CO.P.R.A. 184**.

Aussi, nous demandons à tous nos adhérents, sympathisants, riverains de se mobiliser fortement et de nous soutenir durant toutes les réunions de ville et dites « thématiques » dont vous avez le calendrier.

Vous êtes loin d'être au bout de vos surprises.

Nous sommes plus que jamais déterminés à faire valoir nos légitimes revendications.

**NOUS NOUS BATTRONS JUSQU'AU BOUT
SANS REPIT ET SANS MERCI
POUR EVITER L'ATTEINTE IRREVERSIBLE
A NOTRE ENVIRONNEMENT.**

OH NON, NON, JAMAIS L'AUTOROUTE SERA NOTRE DEROUTE !

Merci de votre attention.

Jean-Pierre DEJOU
Président du **CO.P.R.A. 184**

Déclaration de Michel VALLADE, Maire de Pierrelaye lors de la réunion publique du 8 mars 2006 (Prolongement de l'A 104)

-==--==-

Mesdames, Messieurs,

Aujourd'hui commence le débat public sur le prolongement de l'autoroute A 104. Je dirai que ça commence très mal, le document n'a toujours pas été distribué à Pierrelaye malgré les relances que j'ai pu faire auprès de la Commission Nationale du Débat Public.

Comme je l'ai souligné à maintes reprises, si je comprends la nécessité d'assurer la continuité de cet axe, les deux itinéraires actuellement soutenus par les pouvoirs publics, N1 ou N2, prolongés par C1, C2 apporteront, l'un comme l'autre, leur lot de nuisances et de pollutions à nos riverains.

Le premier itinéraire, dit tracé rive-droite de Chanteloup aurait de graves conséquences pour les habitants des quartiers du Drain et des Grouettes.

Le second tracé rive-gauche dit mixte d'Achères, réclamé par certains élus des Yvelines, sinistrerait complètement notre ville et anéantirait plusieurs années d'effort.

En effet, celui-ci passerait à côté du collège, du gymnase, couperait le Parc des Sports en deux et viendrait perturber la quiétude des habitants des 2 Ormes, des Tilleuls, des Petits Bois, des Tournesols et des quartiers de Malassis, des Petites Vignes et du Beaugard.

En conséquence je ne peux qu'être farouchement opposé à cette nouvelle proposition.

Même si je comprends l'intérêt général, je ne peux être favorable à la construction d'un ouvrage qui va apporter des nuisances supplémentaires à notre commune qui subit déjà celles de la RD 14, de l'A15, de la voie de chemin de fer, des avions et de la déchetterie Aurore.

De même, puisqu'il paraîtrait que cela revienne à l'ordre du jour, je dis NON à la mise en place d'un péage sur cette portion de la Francilienne.

Les usagers sont déjà suffisamment taxés pour ne pas en rajouter. D'autant plus que les populations locales éviteront certainement d'emprunter une route à péage, ce qui aurait pour conséquences de ne pas dégager les centres villes d'un afflux de circulation.

.../...

C'est pourquoi j'espère que la Commission Nationale du Débat Public, qui doit lancer la consultation et la concertation des populations concernées, optera pour d'autres solutions, par exemple, celle que nous prônons depuis plus de 10 ans, à savoir, un itinéraire, en dehors des zones habitées à l'Ouest de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise.

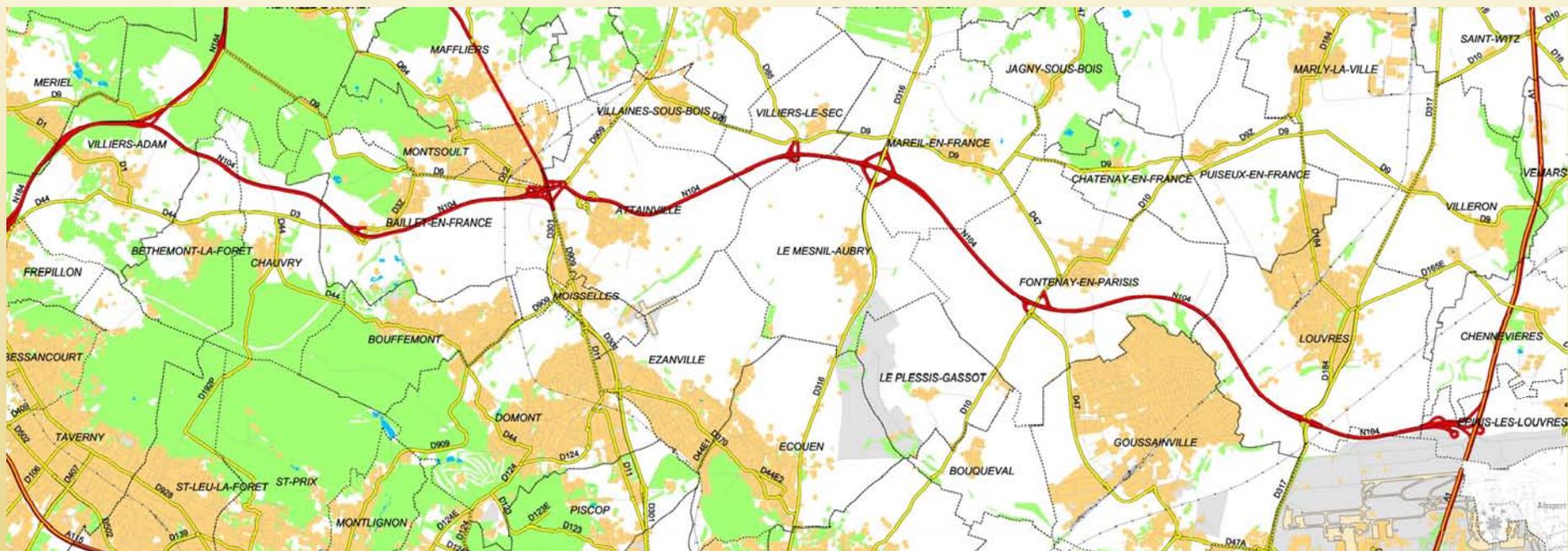
PROJET DE PROLONGEMENT DE LA FRANCILIENNE

De Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

Pontoise 8 mars 2006

Cergy-Roissy : première étape

- Sous maîtrise d'ouvrage du département du Val d'Oise
- 24 kms entre la RN184 à Villiers-Adam et l'A1 au Nord de l'aéroport Charles De Gaulle
- Raccordement du dernier tronçon à l'autoroute A1 inauguré le 29 novembre 2001
- 203 millions d'euros
- + 79,6 % de fréquentation entre 1999 et 2004



Les enjeux d'une nouvelle étape

- 300 000 emplois de la zone d'influence
- 30 000 migrations quotidiennes domicile travail entre le Val d'Oise et les Yvelines (dont 80 % s'effectuent en voiture)
- 23 000 étudiants du pôle universitaire de Cergy, dont 4 000 étudiants domiciliés dans les Yvelines
- 1 h 15 de temps de parcours moyen entre Cergy et St Quentin sans la Francilienne, et 40mn avec la Francilienne, soit un gain de 35mn (variantes sud)
- 4 accidents mortel et 10 graves par an sur la RN 184 en moyenne dans le Val d'Oise

AUTOROUTE A 104

Ouverture du débat public

Intervention de M. Pierre Cardo (député-maire de Chanteloup-les-Vignes)

8 mars 2006

En ouverture de cette procédure de Débat Public, je voudrais me limiter à rappeler une partie de ma position. J'attends la fin du débat pour affirmer une position beaucoup plus précise.

J'ai fait parti des premiers combats depuis 1990 et aujourd'hui je ne crois pas avoir de leçons à recevoir de quiconque dans quelque domaine. Je suis pour le débat public, ayant particulièrement condamné la façon dont les débats publics avaient été organisés dès 90.

Il y a aujourd'hui une différence notable avec cette période, me semble-t-il.

Au début des années 90, quand le COPRA s'est créée, il disait «Autoroute couvre-toi». A l'époque c'était le concessionnaire qui dirigeait les débats et la moindre demande de protections que nous avions, était trop chère. L'autoroute passait quasiment en aérien chez nous sans que nous puissions faire quoi que ce soit.

Les choses ont quand même bien évolué. Je suis personnellement favorable, non pas à un développement du Tout-Autoroute mais quand même au bouclage de la Francilienne, considérant que cela doit contribuer au développement de cette région. Mais pas dans n'importe quelle condition cependant. Et d'ailleurs à propos du bouclage, je dois faire une remarque préliminaire sur la forme. Nous ne sommes toujours pas arrivés au bouclage de la Francilienne.

Si j'ai bien compris, nous sommes dans le prolongement jusqu'à Orgeval. J'aimerais bien qu'au cours de ce débat apparaisse la suite, car, puisqu'il s'agit de rallier Saint-Quentin, je ne comprends pas comment on peut se contenter, encore aujourd'hui, de ne pas avoir de réponses entre Orgeval et Saint-Quentin. C'était ma première remarque.

Sur la forme de ce débat, je regrette qu'à peu près 100 000 habitants n'aient pas reçu les documents promis, avant l'ouverture du débat. Je sais bien qu'il y aura des réunions dans les communes, mais cela fait beaucoup de villes, beaucoup de personnes concernées, qui n'ont rien reçu. Chanteloup-les-Vignes en particulier, mais aussi celles autour, voire les Yvelines globalement, n'ont rien reçu. Cela fait quand même du monde. C'eût été préférable que les gens aient pu réfléchir avant d'arriver à cette réunion.

Il y a aujourd'hui 5 tracés, dont un dit « historique ». J'aimerais bien qu'on arrête de dire historique, car il n'est pas forcément là où on le croit.

Avant le tracé par la plaine de Chanteloup, il en existait un qui passait par la forêt de Saint-Germain, c'était dans les années 50. Madame Brévan, alors Directeur départemental de l'Équipement, m'avait parlé de ce tracé. Qualifier alors le tracé par Chanteloup d'historique : Non ! C'est un tracé dans un fuseau qui a été retenu lors de concertations précédentes.

Alors, revenons-en aux tracés qui nous sont aujourd'hui proposés.

Je n'ai participé qu'à une partie des réunions des élus opposés au bouclage définitif proposé, qu'en partie dans la mesure où je ne suis pas favorable au tracé qui passe par le Vexin (Tracé Violet du dossier) et ce pour une raison très simple.

Je ne comprends pas comment on peut trouver logique de régler le problème d'une rocade par deux radiales. En quoi le fait d'additionner le fonctionnement du C13 avec la Francilienne va régler les problèmes de circulation ?

La logique est d'éviter les embouteillages au maximum et la multiplication des fonctions sur le même axe ne règle rien, bien au contraire. Franchement, faire tout ce détour pour se retrouver à Epône et reprendre l'A13 pour revenir à Orgeval, ce n'est pas très logique à mon avis. C'est une position tout à fait personnelle, je peux évoluer dans le temps mais, pour l'instant, je n'ai pas très bien saisi l'intérêt de cette solution.

Le second tracé dont je vais parler concerne le tracé RN184 (Tracé Noir ou N3 dans le dossier). Ici encore, je considère pour ma part que ce n'est pas la bonne solution dans la mesure où cela ne laisse plus d'alternative à l'usager puisque cet axe peut servir effectivement d'alternative par rapport à un axe autoroutier qui prendrait le même chemin. Dans ces conditions je ne suis pas favorable à ce tracé.

Le tracé, inscrit sur les plans qui nous sont soumis sous l'appellation N1-C2-C3 (ou tracé vert), qui traverserait un nouveau pont d'Achères, pose lui aussi un certain nombre de problèmes.

D'abord il reprend la RN 184 là où justement elle est la plus coincée, ce qui ne me paraît pas évident comme solution. Deuxièmement, ce tracé emprunte un pont départemental et le Conseil général, manifestement, n'est pas d'accord que ce pont départemental ait la fonction autoroutière que lui donnerait ce tracé. Troisièmement cela ne règle pas le problème de l'Ile des Mignaux à Poissy.

Restent donc 2 tracés : celui dit de la plaine de Chanteloup (le Tracé Rouge ou C1) et le tracé par Achères – Forêt de Saint Germain (Tracé Bleu ou N2 – S2). Nous verrons ce que dira la concertation au final. Mais je dirai simplement la chose suivante.

Je trouve assez surprenant le traitement différentiel des populations selon l'endroit où elles vivent. Lorsque j'ai demandé, il y a près de 10 ans à Mme Brévan, d'étudier le tracé par la Forêt de Saint-Germain, j'ai eu la stupeur de constater qu'il ne pouvait pas être retenu car il coûtait beaucoup plus cher que le tracé de la boucle de Chanteloup.

Pourquoi cela ? Parce qu'immédiatement, comme il passait par la forêt de St-Germain on a prévu un tunnel , alors que chez nous on était encore à discuter d'hypothétiques couvertures qui n'étaient pas prévues. Pourquoi envisager un tunnel pour protéger les arbres alors que chez nous les habitants ne bénéficieraient pas des mêmes protections. C'est un traitement inégalitaire et je pense que nous aurons l'occasion d'en reparler dans les semaines à venir.

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.

Monsieur le Président,

En me donnant la parole, je vous remercie de donner la parole à tous ceux, et ils sont très nombreux, qui ont compris la nécessité et l'urgence de la réalisation de ce nouveau tronçon de la Francilienne et qui aujourd'hui s'expriment avec force et se battent pour que ce nouveau tronçon passe hors des zones urbanisées.

Je m'exprime ce soir comme Maire d'Andrésey bien sûr, mais aussi au titre de Vice-Président du Comité des Communes pour la défense et la protection des villes menacées par le tracé et de même au titre de Vice-Président de la Communauté de Communes des 2 Rives de la Seine, en charge des Transports.

Avant même la saisine de la CNDP, j'ai été très clair sur les choix que nous devons défendre auprès des Responsables politiques, économiques et associatifs et bien entendu auprès des Responsables de l'Etat. Ces positions sont réunies dans un document remis à Monsieur le Préfet des Yvelines le 11 mars 2005 et largement diffusé ensuite.

Tout d'abord, j'affirme avec force que ces choix, pour lesquels nous devons nous battre, répondent parfaitement aux 3 objectifs du Comité des Communes, présidé par le maire de Conflans-Sainte-Honorine, et dont je précise qu'il réunit 10 villes directement concernées par les tracés et donc 150 000 habitants :

Pierrelaye, Herblay, Eragny, Neuville, Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Maurecourt, Andrésey, Chanteloup et Orgeval.

Ces 10 villes viennent de réaffirmer le 21 février 2006, de façon unanime (hormis une abstention, celle d'Eragny) les 3 objectifs suivants.

Le Comité des Communes :

- *« réaffirme son refus catégorique du tronçon initial proposé pour la réalisation de la A104 entre Méry-sur-oise et Orgeval,*
- *demande qu'une proposition alternative soit faite en zone non urbanisée,*
- *dit que le délestage de la RN184 doit demeurer un objectif prioritaire de l'aménagement local ».*

Afin d'informer les populations concernées, et d'élargir le débat à d'autres villes tout aussi concernées, j'ai fait prendre une délibération au Conseil Communautaire de la Communauté de Communes des 2 Rives de la Seine, dont je précise qu'elle réunit 6 villes et donc 63 000 habitants :

Andrésey, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine, Verneuil-sur-Seine et Chapet.

A l'unanimité, je précise bien, à l'unanimité (cela fera peut-être taire certains discours qui affirment encore que certaines de ces villes sont pour le tracé dit 'initial'). Et bien, non, à l'unanimité, le Conseil Communautaire disais-je, affirme que le prolongement de la Francilienne :

- est indispensable,
- est urgent,
- doit être conçu dans le plus grand respect des populations,
- doit soulager les dessertes locales (dont notamment la RN 184) et passer au plus près des zones économiques

Compte tenu de l'ensemble des considérants largement développés dans la délibération concernant :

- 1) **La protection de la population et les zones urbanisées**
- 2) **Le maintien et le développement des activités économiques sur le territoire**
- 3) **Le gel du territoire, la situation des trafics routiers existants et la capacité à réaliser cet ouvrage**
- 4) **L'insertion dans les sites et la maîtrise économique de l'ouvrage**

La Communauté de Communes des « Deux Rives de la Seine » est favorable au tracé qui passe dans le fuseau Sud-Est et qui évite au maximum les zones urbanisées.

En d'autres termes, le tracé bleu N2/S2.

La Ville d'Andrésy a bien entendu délibéré pour ce même choix : le tracé bleu N2/S2. Ses Elus ont choisi majoritairement d'engager dès à présent la population à s'exprimer dès maintenant, en connaissance de cause, au travers des moyens mis à leur disposition par la CNDP, dans le cadre du débat public.

Alors pourquoi ce choix parmi 5 tracés proposés par le Maître d'ouvrage, la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France (DREIF) ?

Mais le choix est simple !

Le Tracé Violet : OUI, nous entendons bien qu'il passe au loin, pas seulement d'ailleurs hors des zones urbanisées. **Le véritable problème est qu'il ne répond pas aux objectifs de délestage de la RN 184 et de récupération des trafics locaux** de notre territoire.

Le Tracé Noir : en pleine urbanisation au Nord, puis transformant la RN 184 en autoroute, en pleine Forêt de Saint-Germain, ... **Non, vraiment ce tracé n'est pas sérieux !**

Le Tracé Rouge : en pleine urbanisation, avec des obstacles et des reliefs qui empêchent de véritables protections. N'en déplaise à tous ceux qui le veulent (sans parfois d'ailleurs vraiment savoir de quoi il s'agit) : **il est unanimement refusé par toutes les Communes directement concernées et par toutes celles qui se préoccupent de la protection des populations.**

Le Tracé Vert : il réunit tous les inconvénients du Rouge et du Noir. Mais qui peut soutenir un tel tracé : en plaine urbanisation quasiment impossible à protéger ?

Le Tracé Bleu : Nous n'avons pas d'autre choix : il ne reste que le tracé bleu !

Le seul tracé, proposé par l'Etat, qui répond à tous les objectifs et qui passe au maximum hors des zones urbanisées.

Concernant l'urgence de sa réalisation, les terrains d'assiette sont tout aussi facilement mobilisables que ceux du tracé rouge. L'urgence ne justifie en rien le tracé rouge qui, de plus, on le sait soulèvera une très forte opposition des populations.

Sur le coût : 2,1 milliards d'euros ! Mais le **choix du tunnel n'est pas le seul possible**. En **tranchée couverte, le coût pourrait être diminué de 670 millions d'euros** (nous connaissons les chiffres) ! Et puis **s'il faut mettre 2,1 milliards d'euros pour garantir le maximum de protections de l'environnement et de la Forêt, faisons-le**. Les choix faits ailleurs en matière d'autoroute ont montré que le coût n'est pas forcément le premier critère de choix (cf. A86).

Concernant la santé

Avec le tracé bleu passant hors des zones urbanisées, dans la configuration proposée par le Maître d'ouvrage, et sous le vent, les populations profiteront de la meilleure protection.

Je rappelle principalement aux Elus mais aussi aux Responsables de l'Etat le devoir de précaution qui est le nôtre. **NON, je ne veux pas être de ceux à qui on reprochera plus tard de ne pas avoir protégé au maximum les populations !**

Enfin, **le Tracé Bleu (N2/S2) doit être, j'en suis convaincu, le tracé du meilleur consensus possible.**

Je m'adresse aux Elus du Val d'Oise et des Yvelines, surtout à ceux qui sont loin des tracés et qui en parle trop facilement, ne voulant pas s'intéresser notamment aux nuisances graves du tracé rouge.

Avec eux, je m'adresse aussi aux Responsables du monde économique qui, sous prétexte d'urgence, ne veulent pas entendre que le tracé rouge n'est pas forcément celui qui pourra se réaliser le plus rapidement possible, notamment car les Villes, les Associations et les populations des Communes n'en veulent pas et à juste titre.

Je m'adresse au COPRA, collectif réunissant de très nombreux habitants des 11 villes concernées directement par le tracé.

Enfin, je m'adresse aux Représentants de l'Etat, **travaillons ensemble dans le cadre des objectifs fixés et dans le respect des populations, choisissons de travailler dès à présent sur le tracé du consensus possible : le tracé bleu (N2/S2) !**

Je vous remercie de votre attention.

Réunion publique CPDP
8 mars 2006
Hall Saint Martin-Pontoise
Intervention de Philippe Esnol

Monsieur le Président, Monsieur le Préfet,
Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

J'interviens à cette tribune en qualité de Maire de Conflans-Sainte-Honorine, Conseiller général des Yvelines et Président du « Comité des communes pour la défense et la protection des villes menacées par les tracés du projet A 104 ». Le comité regroupe les villes d'Achères, Andrésy, Chanteloup, Conflans, Eragny, Herblay, Maurecourt, Neuville, Orgeval et Pierrelaye.

Deux constats à l'écoute des intervenants précédents :

-premier constat : Nous ne sommes pas sur le même registre. Nous ne parlons pas de la même chose. Je suis pour le bouclage de la Francilienne mais ce qui est soumis à notre examen aujourd'hui... non seulement ce n'est pas le bouclage puisqu'on ne parle que de « prolongement » de la Francilienne pour sa partie reliant Méry-sur-Oise à Orgeval mais (et j'ai envie de dire surtout) cela condamne à terme tout véritable bouclage car, au-delà d'Orgeval rien n'est prévu ni envisageable pour traverser la plaine de Versailles. En l'état actuel des études et même en cas de prolongement (si l'on reste sur le schéma Orgeval) on est donc condamné à rester sur l'A 13 qui est déjà saturée au-delà des limites du supportable.

On est dans du Raymond Devos quand des chefs d'entreprise qui se sont récemment vus bloqués sur l'A 13 en raison d'un accident ont mobilisé les médias et ont appelé de leurs vœux l'A 104... c'est oublier que l'A 104 va directement... sur l'A 13 ! et que c'est le retour au point de départ.

Quel est l'enjeu ? Si l'enjeu est de relier les deux villes nouvelles, Cergy à Saint Quentin en Yvelines... cela plaide pour un trajet beaucoup plus à l'Ouest. Mais cela ne semble pas d'actualité puisqu'on nous dit ce soir... c'est ce que nous avons entendu... on nous dit que l'objectif est de relier les deux pôles de développement de Cergy et de Poissy !

C'est nouveau. Nous l'apprenons ce soir. En clair cela veut dire la terminaison de la rocade de Cergy et la desserte routière de PSA à Poissy. Est-ce pour cela, pour des intérêts certes légitimes mais très locaux, pour un trajet qui à l'heure actuelle ne prend que quelques minutes et ne pose pas de difficultés, que vous allez sacrifier l'environnement et le cadre de vie de milliers de personnes ?!!

Aucun des cinq tracés qui nous sont proposés ne résout cette difficulté majeure du débouché sur l'A 13. C'est une des raisons qui nous conduisent à préconiser l'étude d'autres tracés.

Quels doivent être ces tracés ? Le comité des communes a pris une décision rappelée récemment par un communiqué. Elle tient en deux principes :

- 1/exiger l'étude d'autres tracés que le tracé initial passant par des zones non urbanisées
- 2/répondre à l'objectif prioritaire d'allègement du trafic de la N 184

Cela suppose que nous ne privilégions aucun tracé mais que notre position est bien fondée sur le refus du tracé initial d'ailleurs annulé par trois premiers ministres, ce qui permet d'invoquer sur ce point le principe de la continuité de l'Etat. Ce principe devrait s'appliquer et permettre de passer à d'autres hypothèses de travail que cette hypothèse dite « historique ». Parmi les autres tracés l'un constitue une véritable provocation totalement irréaliste et impensable, celui passant par la N 184... d'autant plus farfelu que chaque fois que nous avons demandé des études plus à l'Ouest on nous a répondu que cela n'allègerait pas le trafic sur la 184.

-mais second constat : je suis bien obligé de prendre acte de l'implosion du comité des communes du fait de la désolidarisation de certains de ses membres qui, dépassant la position commune que je viens d'exprimer, se sont officiellement prononcés ce soir, pour un tracé. Je ne peux qu'enregistrer leur position et en tirer les conclusions pour le comité.

Cela dit l'état de la question n'est pas modifié pour autant. Quels que soient les choix qui seront faits, quelles que soient les décisions qui seront prises, je vous demande de prendre en considération avant tout l'élément humain en termes de cadre de vie et de santé. Nous sommes dans une région qui reste encore relativement vivable et préservée mais elle l'est de moins en moins car nous subissons les nuisances de la N 184, de l'usine du SIAAP et les nuisances aériennes. Dès que le temps se met au beau nous enregistrons des pics de pollution. Cela s'aggraverait avec les projets qui nous sont soumis. On ne peut pas manquer non plus de s'interroger sur la pertinence de projets de développement (exemple : construction de 16 000 logements nouveaux à Cergy apportant une population nouvelle) quand toutes les infrastructures et les transports en commun sont saturés

Je vous remercie.

Intervention de Jacques FEYTE, Maire de Neuville s/Oise, à la soirée inaugurale du 8 mars 2006 du lancement du débat public sur l'A 104.

- Le Conseil Municipal avait formulé une motion en décembre 2004, qui est en contradiction avec le dossier du maître d'ouvrage sur le passage de l'A 104 à Neuville s /Oise (rendez-vous est pris avec le maître d'ouvrage).

- Aujourd'hui le Conseil Municipal me donne mandat pour exposer ses réflexions :

-Le prolongement de l'A 104 est une nécessité économique maintenant et non pas dans 20 ans.

- Le tracé historique du val d'Oise, N1, de Méry s/Oise jusqu'à Neuville s/Oise est une solution qui permettrait de requalifier la N184 en boulevard urbain dans la traversée d'Eragny s/Oise.

- le tracé historique C1 depuis Neuville s/Oise où l'étude environnementale est très incorrecte, ne serait-ce que par la construction des logements de jeunes et d'étudiants de la ZAC de Neuville – Université, a l'inconvénient d'aboutir dans les Yvelines où les réflexions sur l'environnement ne sont pas terminées et où la desserte des zones économiques sont sur la rive gauche et non sur la rive droite comme le sera la plateforme multimodale de liaisons fluviales et ferrées constituant les enjeux de demain où l'énergie pétrole deviendra la rareté.

- Choisir les solutions les moins coûteuses pour répondre au besoin d'aujourd'hui et sans péage.

- Avoir le courage d'évaluer les besoins pour les 40 ans à venir, ce qui pour nous, démontre que le tracé C1 par Neuville s/Oise n'est plus pertinent.

- C'est ce dossier que nous constituons pour alimenter le débat public, c'est ce dossier que nous défendrons pour nos administrés et pour les générations futures, c'est ce dossier que je vous proposerai Monsieur le Président de la Commission Particulière du débat public francilienne avec l'accord unanime du Conseil Municipal de Neuville s/Oise.

DISCOURS du SPIM lors de l'ouverture du Débat Public du Mercredi 8 mars 2006

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Nationale du Débat Public, Mesdames, Messieurs,

Le SPIM est une association de Poissy, représentant les habitants de l'île de Migneaux et les riverains des bords de Seine, soit quelques milliers de personnes.

LA CNDP a inscrit au débat deux tracés, le ROUGE dit "de Chanteloup", et sa variante Verte. Ces tracés se confondent en réalité sur les deux tiers du parcours, et notamment sur Poissy.

Ce tracé « historique » nous le connaissons bien puisqu'il a déjà fait l'objet d'une annulation par 3 Premiers ministres ! Comment peut-il nous être à nouveau resservi ? Que vaut la parole donnée par le sommet de l'Etat à ses citoyens!? Et puis pourquoi a-t'il été annulé? Peut être tout simplement qu'il n'est pas viable, qu'il constitue un risque inacceptable pour les populations.

Un tracé ou Poissy serait saccagé de part en part. Un double viaduc de 25 mètres de haut et 40 mètres de large au milieu de l'île de Migneaux. Et au delà des quartiers d'habitation très peuplés : la rue des Migneaux, les quartiers de Beauregard et de la Coudraie. Mais aussi, des lieux de vie et de loisirs pour les Pisciacais et leur famille : Ecoles, collèges, infrastructures sportives, une Piscine de pleine Air, un centre de loisirs et une maison de retraite.

Ce projet nous promet un flot continu de 150 000 véhicules par jour dans la montée de Poissy. Des gaz toxiques, du bruit, des mauvaises odeurs. Un tracé qui passe à travers l'Ouest d'une ville de 40.000 habitants alors que les vents dominants sont d'Ouest et que l'activité y est concentrée à l'Est. C'est en plus l'irréparable saccage des magnifiques bords de Seine. Un biotope riche et encore intact sacrifié. Tout un patrimoine d'exception détruit, qui a pourtant notamment inspiré les peintres impressionnistes et inspire encore de nombreux artistes.

La position du SPIM est extrêmement claire : **NON ! Non, Non et Non.** Nous refusons tout projet ou aménagement de projet dans Poissy et sur l'île de Migneaux et plus généralement, tout projet passant en zone habitée.

Nous allons très précisément étudier le volumineux dossier transmis par vos services. D'ores et déjà nous avons quelques interrogations concernant le tracé BLEU. Pourquoi ce tracé semble proposer un passage en tunnel sous la forêt, au

lieu d'une tranchée couverte? Est-ce parce que ce tracé n'apparaîtrait plus comme l'un des plus chers ?! Pourquoi les évacuations des gaz semblent se faire exclusivement aux extrémités du tunnel, favorisant une concentration de rejets nocifs vers les zones urbaines. Notre rôle n'est pas de proposer des tracés alternatifs. Mais on nous fait comprendre qu'il est difficile de toucher à la forêt. Doit-on comprendre qu'une vie humaine ne vaut pas celle d'un arbre ?

Encore plus grave : comment ne pas avoir de légitimes inquiétudes sur l'impartialité des documents et du débat qui s'engage quand le Préfet Directeur de l'Equipement et maître d'ouvrage du projet annonce ce tracé comme « le meilleur » avant même l'ouverture du débat ?

Soyons clairs ! Ce qui nourrit notre IMMENSE détermination contre ce tracé, c'est la santé et la vie de nos enfants!

Des études médicales de renommée internationale, que nous tenons à votre disposition, démontrent, de manière effroyable, chiffres à l'appui, toutes les répercussions des gaz d'échappement sur la santé humaine, l'évolution des cancers et des maladies respiratoires, les problèmes d'Asthme en particulier chez les enfants. Vous ne pouvez pas prétendre ignorer ces Etudes qui affirment que la pollution provoquée par le trafic routier tue autant chaque année que les accidents de la route. Croyez vous que votre responsabilité juridique, voire pénale, ne serait pas engagée par un tel choix ? Si la décision de ce tracé devait être prise, elle le serait en toute connaissance de cause et personne ne pourrait se réfugier, comme pour le SANG CONTAMINE ou l'AMIANTE, derrière un pratique « On ne savait pas ».

Nous sommes ouverts au dialogue, mais nous n'accepterons jamais aucun tracé qui passerait en zone urbaine à Poissy. Tous les riverains de l'île de Migneaux et les pisciacais sont extrêmement mobilisés contre ce tracé et nous continuerons jusqu'au bout à nous battre. Avec tous les moyens qui sont à notre disposition et même si ce tracé devait être retenu. Il s'agit de la santé, de la vie et de l'avenir de nos enfants.

Au *Sommet de la Terre*, le Président de la République, M. **Jacques CHIRAC**, affirma :

« Nous sommes la première génération consciente des menaces qui pèsent sur notre planète. La première. Et nous sommes aussi probablement la dernière en mesure d'empêcher l'irréversible ».

Alors, croyez nous, Monsieur le Président, nous nous battons jusqu'au bout dans l'intérêt de tous pour empêcher l'irréversible !

Merci

Contribution au débat public sur de Yorghos Remvikos, membre du Comité directeur et du Bureau des Amis du Vexin français

Monsieur le Président,

Appartenant à une association compétente sur Vexin français, il serait normal que j'intervienne sur le tracé nord-ouest qui concerne notre territoire. Je n'ai pas vraiment à le faire puisque, de l'aveu du maître d'ouvrage, celui-ci ne répond pas à l'objectif du projet. Il s'agit pour tout dire d'un choix absurde, par le surcoût, sa longueur et sa fonction inadaptée aux objectifs de l'aménagement. Alors, pourquoi le proposer ? Je vais donc en quelques mots donner un avis sur la justification globale du projet.

Pour une affaire longuement mûrie, "quarante ans d'études et concertations..." il est dit dans le dossier, plusieurs aspects sont difficiles à appréhender. Les hypothèses et calculs donnent l'impression d'un système de variables et d'équations incomplet et pour tout dire réducteur. Comment peut-on accepter l'affirmation que les transports collectifs ne pourront couvrir les besoins, et d'abord lesquels (scénario d'évolution de la région), alors qu'il n'est fait aucune proposition de création de nouvelle infrastructure autre que routière. Même les transports collectifs dont il est question, emprunteraient la route. Les auteurs du projet se bornent à constater une augmentation continue du trafic, sur des axes routiers déjà surchargés, sans jamais envisager une quelconque solution pour endiguer le processus.

Il est vrai que nous avons entendu qu'il est possible de construire aujourd'hui des autoroutes écologiques. Le scientifique que je suis, esquisserait un sourire face à une telle énormité, mais le citoyen ne peut que réagir vivement. Dans les mesures de protection des populations il n'est question que de paysage, éventuellement de bruit. Et la pollution ? je tiens à rappeler que dans le rapport préalable à l'adoption du Plan national Santé-environnement, il est dit que "de l'ordre de 30000 décès anticipés par an sont dues à la pollution atmosphérique urbaine". Certes le trafic automobile n'est pas seul en cause, mais il apporte la plus grosse contribution à cette pollution. Notons qu'il s'agit d'un nombre très supérieur à celui des accidents de la route qui font l'objet de gros efforts de la part des pouvoirs publics.

Nous ne voyons réellement dans ce projet que le respect d'une certaine tradition. Ces dossiers d'aménagement sont traités comme des investissements matériels, en y ajoute des hypothèses de bénéfices économiques (à vérifier), mais on continue à ignorer les coûts externes que représentent les dommages subis par la population en bordure de l'axe routier, sans parler des rejets des gaz à effets de serre, puisqu'en définitif on renonce à maîtriser l'augmentation du trafic.

Pour utiliser une métaphore thérapeutique, alors qu'il y a consensus général quant à l'importance de l'application de stratégies préventives, le projet témoigne de l'incapacité de proposer ne serait-ce que des moyens curatifs et se limite à des mesures palliatives dont on ne peut se satisfaire. Vous l'aurez compris. Notre avis sur le projet dans son ensemble est pour le moins réservé. Il ne s'agit pas de rejeter seulement le tracé nord-ouest qui n'a finalement pas sa place dans un dossier qui s'intitule bouclage de la francilienne. Nous serons solidaires des populations concernées, quel que soit le tracé choisi et nous agirons avec eux pour que toutes les mesures soient prises pour leur protection et que d'autres modalités de transport soient également étudiées.

Ouverture Débat Public Francilienne (8 mars 2006)

**Intervention de
Monsieur Jacques Masdeu-Arus
Député-Maire de Poissy**

Monsieur le Président, merci de me donner la parole, mon intervention sera brève et ma position ne surprendra pas.

Elle ne surprendra pas parce qu'elle est connue de tous et demeure constante dans la mesure où, depuis maintenant 17 ans, je défends le tracé dit historique, à savoir le tracé S1 - C1 - N1.

17 ans parce que c'est en 1989 que le Premier Ministre de l'époque avait signé la concession de l'achèvement de la Francilienne, en même temps qu'une autre concession, celle de l'A14 à la SAPN.

Pour ce second ouvrage, je me suis battu pour obtenir des parties couvertes au droit du quartier de La Coudraie et au droit du Centre Hospitalier Intercommunal, ainsi que pour un profil semi-enterré, avec merlons paysagés, du tracé au droit des zones pavillonnaires jouxtant Poissy.

Bien sûr je m'étais également battu pour la création d'un profil enterré dans la forêt de Saint Germain.

L'A14 a été réalisée, inaugurée en 1994. Imaginez qu'il en fut ainsi pour le sujet qui nous occupe aujourd'hui ?!

Dès lors, nous ne serions pas réunis ce soir et l'autoroute serait utilisée quotidiennement par celles et ceux qui sont pris dans la nasse des bouchons entre l'A13 et l'A15, entre les villes nouvelles de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Cergy-Pontoise.

Imaginons le développement des zones économiques des communes de la boucle dite de Chanteloup, qu'il s'agisse de Carrières-sous-Poissy, de Triel-sur-Seine ou encore Chanteloup-les-Vignes.

Imaginons encore la quiétude des riverains et des usagers de transit pour traverser tranquillement Poissy et Saint-Germain !

Imaginons l'allègement des flux tant de la RN 13, de la RN 184, de la RD 190.

Seulement, pour une absence de décision depuis cette première signature, absence de décision que j'ai toujours dénoncée, nous nous retrouvons au même point.

Sauf que depuis 17 ans le volume de circulation n'a cessé d'augmenter et que notre région s'est pénalisée dans son développement économique.

Pour toutes ces raisons, je suis plus que jamais déterminé à soutenir et défendre ce tracé.

Il a l'avantage d'être le plus court, le moins cher, de s'inscrire dans un maillage de voirie de dessertes locales qui ne joueront pleinement leur rôle que lorsque le maillon principal sera réalisé.

Aujourd'hui tous ces axes supportent à la fois le trafic local et le trafic de transit. Ils ne sont pas faits pour cela !

Seul ce tracé répond aux demandes des entreprises de notre région, relayées par les associations représentatives du monde économique et la Chambre de Commerce Interdépartementale Yvelines-Val d'Oise.

Seul ce tracé, enfin, répond à la véritable déviation de Poissy qui s'asphyxie, année après année, d'une circulation de transit qui allonge le temps des déplacements, qui augmente la pollution au cœur de la ville et le risque d'accidents graves.

Quant au viaduc franchissant la Seine, à Poissy, parce que tout autre procédé en sous terrain n'est pas envisageable, la pente étant trop forte, il s'agira d'un pont / tunnel tel qu'il a été toujours prévu (déjà en 1982 il devait être départemental), qui s'inscrira parfaitement dans le paysage ; pont / tunnel neutralisant par là même la pollution sonore.

Enfin, je me réjouis des protections qui apparaissent aujourd'hui par rapport aux premières études et pour lesquelles je me suis toujours battu, qu'il s'agisse des tronçons encaissés avec merlons paysagés de protection, de parties couvertes ou en tunnel et pour lesquels je continuerai à me battre pour encore améliorer la protection des riverains.

Pour conclure, tous les aménagements qui ont été réalisés pour l'A14 sont possibles pour l'A104.

Ce qui fut possible pour protéger la forêt l'est encore plus pour protéger les hommes !

Monsieur le Président, je souhaite que ce grand débat public qu'a voulu le gouvernement puisse servir l'intérêt général de nos concitoyens et non les intérêts particuliers.

Prise de parole de : Monsieur Yannick TASSET, Maire d'Orgeval

lors de l'Ouverture du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne, à Cergy Pontoise

En préambule, je tiens à dire qu'il ne s'agit pas d'un bouclage de la Francilienne et je suis heureux de voir que nombreux intervenants, ce soir, se sont ralliés au point de vue que j'exprime depuis le début.

En effet, un enfant de CE1 pourrait vous dire que faire arriver 125 000 véhicules sur l'autoroute A13, déjà saturé par 112 000 véhicules/jour actuellement, n'est pas envisageable.

Par ailleurs, le médecin que je suis ne peut accepter de voir sinistrer 200 000 personnes. Cependant, on ne peut nier que le développement économique de notre région nécessite une amélioration des transports.

J'émets l'espoir que le débat démocratique qui s'offre à nous ne se limite pas au choix entre cinq trajets, mais au contraire, permette à tous les intervenants (usagers, acteurs économiques) de s'exprimer pour aboutir à une amélioration de la circulation dans cette région. Pas uniquement la circulation routière, mais également le transport ferroviaire par le ferroutage pour les entreprises, mais aussi par une amélioration des transports en commun.

Je tiens à rappeler que lorsque nous nous opposions en tant qu'associations d'environnement au projet initial de la A14 qui était inacceptable, on nous avait promis la tangentielle Ouest reliant CERGY à VERSAILLES. Il convient enfin de la faire, comme il convient de recourir au transport fluvial dans cette région baignée par la Seine

**Intervention de
Monsieur Jean-François RAYNAL
Conseiller Général de Poissy-Nord**

Conseiller Général de Poissy-Nord, j'ai la chance de pouvoir ajouter ma voix à celle des quatre maires des quatre communes du canton.

Ainsi, nous sommes, pour les communes de Médan, Villennes-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy, et Poissy, à l'unisson pour défendre non seulement le projet de bouclage de l'A104, mais encore défendre le tracé court S1 - C1 - N1.

Bien sûr, je suis de ceux qui auraient aimé que ce débat ait été tranché plusieurs années en amont et qu'ainsi, aujourd'hui, nous circulions sur cette réalisation.

Certes, je me réjouis de la tenue de ce débat public, et je remercie le Président de la Commission, Jean Bergougnoux, pour son écoute. Je souhaite ardemment que les conclusions qu'il sera conduit à remettre au gouvernement orientent positivement la décision de l'Etat. Cette juste décision serait de retenir le tracé rouge que nous voyons sur la carte.

Pour moi il répond à un réel enjeu économique. Faciliter les déplacements, tant pour le salarié vers son entreprise, que pour les marchandises ce qui dans une organisation économique de flux tendus est fondamental.

Un réel développement économique repose sur une création de richesse, donc l'implantation de nouvelles entreprises, donc la création de nouveaux emplois. J'ai encore en mémoire le raisonnement de Franck Boroira, alors Président du Conseil général, qui, dans le débat du Schéma de développement du Département des Yvelines, essayait de convaincre ses partenaires, qu'il s'agisse de l'Etat ou de la Région, que l'implantation d'une entreprise ne se décrète pas. J'ajouterai, qu'aujourd'hui, en 2006, d'empêcher la délocalisation d'une entreprise ne se décrète pas davantage.

Autrement dit, l'entreprise s'implante là où il est facile de circuler, de se déplacer. Et ce n'est pas le nouveau Président du Conseil général des Yvelines Pierre Bédier qui me démentirait, lui qui connaît bien cette logique et qui l'a parfaitement intégrée dans le développement du département.

Toutes les forces économiques sont unanimes sur la nécessité de ce tracé.

Tous les décideurs l'appellent de leur vœu.

Après un réel enjeu économique, l'A104 répond également à un aménagement harmonieux du territoire.

Pourquoi aller déplacer les axes de communications structurant à 50 km à la ronde de Paris alors que les populations sont ici ?

Cessons de multiplier les déplacements pendulaires, créons les richesses au cœur de la localisation de ces populations. Pour cela, créons le maillage routier nécessaire, ou continuons à améliorer l'existant en l'organisant autour des axes structurant que sont les autoroutes de notre secteur géographique A12 / A13 / A14 / A15.

C'est pourquoi je défends le tracé rouge. Il est cohérent avec la politique d'aménagement du département sur son réseau : RD 113 - RD 154 avec le pont à Triel, RD 190, RD 30 et nouveau pont à Achères. Tout cet ensemble se construisant autour de l'A104. Sans A104 cet ensemble est orphelin et ne répondra jamais à sa vocation, celle d'une voirie départementale.

Aménager le territoire c'est pour la ville de Carrières-sous-Poissy la chance de réunifier sa commune.

Sans la réalisation de l'A104 en partie couverte, jamais cette ville n'aura d'unité géographique donc sociale, donc humaine.

Enfin, aménager le territoire autour de cet axe c'est préserver les populations, cela est parfaitement possible.

En conclusion, je ne voudrais pas que l'on perde de vue l'intérêt général qui n'est jamais l'addition d'intérêts particuliers.

Je ne voudrais pas davantage que nos petits-enfants évoluent dans un secteur géographique qui serait devenu une vaste friche économique et industrielle si par malheur nos enfants ne connaissaient pas la réalisation de l'A104.