

Alain Richard
Maire de Saint-Ouen l'Aumône

Réflexions en vue de la conclusion du débat public sur le prolongement de la Francilienne.

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.

Je souhaite donc livrer à la commission et aux partenaires du débat quelques observations pouvant contribuer à une analyse et à une clarification des diverses positions. Je le fais sur la base du mandat qui m'est confié, de représentation et de défense des intérêts des habitants de Saint-Ouen l'Aumône, en cherchant de mon mieux à tenir compte des aspirations et des besoins de tous les autres groupes et collectivités concernés ; je souhaite notamment qu'on soit plus attentif à la situation des très nombreux Franciliens qui sont obligés d'utiliser quotidiennement la RN 184, dans des conditions particulièrement pénibles, et qui n'ont pas eu de véritable représentation collective.

I . Le prolongement ou pas ?

D'abord il faut se prononcer sur la nécessité de ce prolongement. Elle était sous-entendue par la décision du gouvernement de procéder au débat public, mais diverses contributions ont soutenu le refus de tout projet routier sur ce secteur, en préconisant le renforcement des transports alternatifs ferroviaires ou fluviaux.

On ne peut pas être convaincu par cette argumentation. Les motifs de déplacement sont extrêmement variés, et les points de départ et de destination dans le secteur intéressé sont très dispersés : c'est l'évolution de l'habitat et des activités en Ile de France et le changement des habitudes de vie qui ont produit cette réalité. Aucun choix politique du sommet, aussi volontaire soit-il, ne peut empêcher que la grande majorité de nos déplacements partent et aboutissent hors de la proximité des gares de voyageurs ; et il en va de même pour les mouvements de marchandises, qui ne se déroulent pas d'une gare de fret à une autre ou d'un terminal fluvial à un autre.

Pour un salarié habitant à Méry-sur-Oise et travaillant à Saint-Quentin-en-Yvelines, pour un sportif partant de Carrières-sous-Poissy et s'entraînant à la base de loisirs de Cergy-Neuville ou pour un couple de Pontoise allant faire du shopping à Saint-Germain, il n'y a pas de solution par transport ferroviaire et il n'y en aura pas, même à long terme et même avec une politique très favorable au transport public ; et on pourrait multiplier les exemples concrets. A la différence de Paris intra muros (qui constitue un cas exceptionnel où presque tous les logements, emplois et services sont à moins de 500 m du métro), une très large part des

déplacements banlieue-banlieue est amenée à se faire par la route ; et c'est en particulier le cas pour les transports en commun par bus qui répondent mieux à la diversité des besoins de liaison inter-banlieue. Nous le constatons à Saint-Ouen l'Aumône où la saturation de la RN 184 décourage les usagers d'utiliser les bus pourtant fréquents de notre réseau d'agglomération, les temps de trajet devenant trop incertains.

Le refus de prolonger la Francilienne, aussi bien intentionné soit-il, ne fait pas disparaître le besoin objectif d'assurer une grande part des déplacements par véhicule individuel, par livraison routière de fret ou par transport public routier. Si on suivait cette approche, on contraindrait les usagers actuels et futurs à se concentrer comme aujourd'hui sur la RN 184 et sur les voies urbaines avoisinantes où elle déborde. Cela signifie l'aggravation des nuisances, des accidents, des atteintes à la santé publique, du gaspillage d'énergie et des pertes de temps incessantes pour tous ceux qui doivent emprunter cet axe. Au nom du progrès théorique pour l'environnement que représenterait le refus de la solution routière, ce serait de l'anti-développement durable.

L'honnêteté intellectuelle impose de reconnaître qu'il ne peut pas y avoir de grande voie de circulation sans aucun inconvénient. Mais le choix réel est le suivant : continuer à imposer des déplacements quotidiens massifs sur des voies de gabarit insuffisant, coupées de multiples croisements, voisinant des milliers d'habitations avec des protections sommaires ou inexistantes, et coupant un grand massif forestier ; ou bien réorienter ce trafic inévitable sur une route nouvelle assurant une circulation fluide (donc économe en énergie), conforme aux exigences actuelles de sécurité routière, et comportant dès la conception les aménagements les mieux adaptés pour la réduction des bruits, des pollutions et des atteintes à l'environnement. La justice et l'intérêt général plaident évidemment pour la seconde solution.

Une autre argumentation est avancée pour contester l'utilité du prolongement : elle souligne qu'au Sud d'Orgeval, dans la direction de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Palaiseau, il restera un tronçon manquant de la Francilienne, et une surcharge de la A13 subsistera, voire s'aggravera. C'est une réalité. Mais pour aborder ce sujet une remarque s'impose : la Francilienne reçoit, partout où elle existe en Ile de France, une grande majorité de trajets assez courts, de 5 à 15/20 km ; elle assure une « correspondance » sur des parcours qui commencent et finissent sur d'autres axes. Les véhicules qui l'utilisent pour un contournement complet de l'Ile de France sont une faible minorité. Donc chaque amélioration de son aménagement apporte un avantage important sur la zone où elle se produit : dans le Val d'Oise nous l'avons vérifié il y a quelques années avec l'ouverture de la partie Roissy-Mériel, qui a considérablement amélioré la sécurité et la situation des communes voisines de l'ancienne route. L'insuffisance de la RN 184 au débouché Ouest de ce prolongement n'a pas empêché qu'il apporte un progrès majeur. Il en ira de même lorsque le tronçon Méry-Orgeval sera réalisé.

En outre il est à noter que dans la pratique les usagers qui relient le Val d'Oise et le secteur Versailles-Saint-Quentin empruntent déjà la A 12 – A 13 dans sa partie la plus chargée : un automobiliste venant de Trappes et rejoignant Cergy, par exemple, utilise déjà la A 12 jusqu'à Rocquencourt puis la A 13 jusqu'à l'échangeur de Marly, ou la branche Rocquencourt-Orgeval s'il choisit de passer par Poissy. Si à l'avenir il dispose de la A 104 entre Orgeval et le Val d'Oise, il ne chargera pas la A 13 plus qu'avant. Donc les recommandations pour prévoir une liaison plus fonctionnelle entre Orgeval, Saint-Quentin-en Yvelines et le Nord-Essonne sont judicieuses ; elles ne peuvent cependant fournir de justification pour s'opposer à une amélioration de la situation sur l'axe Méry-sur-Oise - Orgeval.

II Comment comparer justement les tracés ?

Le débat a ensuite permis d'apprécier plus complètement, avec un échange intense d'arguments de tous les groupes en cause, les avantages et inconvénients des divers tracés envisagés par l'Etat.

En préalable à une confrontation des différents tracés, il est utile d'évoquer trois éléments qui influencent fortement le choix dans la réalité, et que le déroulement du débat n'a pas assez mis en évidence : la faisabilité des tunnels, la gestion du risque lié aux gaz de combustion, l'impact du péage..

D'abord, on recourt largement à la solution consistant, sur chaque tracé, à enterrer l'autoroute nouvelle pour éviter l'atteinte aux secteurs habités ou aux zones naturelles les plus fragiles. C'est évidemment rationnel. Mais il est illusoire de croire que le passage en souterrain pourrait s'appliquer sur de longues distances. Au moment de la décision effective, les pouvoirs publics ne retiendront pas, pour des raisons de coût mais plus encore pour des motifs de sécurité, des formules comportant des tunnels continus de 6,8 ou 10 km. Les passages souterrains de 1 à 2 km, concentrés sur les zones de difficultés maximales, ont beaucoup plus de chances d'être retenus. Les questions de ventilation, d'accès des secours, d'évacuation de fumées y sont beaucoup plus maîtrisables. Et tout dirigeant d'aujourd'hui a en tête les poursuites pénales qui pourraient l'atteindre 10 ou 20 ans après sa décision si elle met en jeu la sécurité d'autrui. Il faut y penser quand on analyse les diverses propositions : la tentation du « tout-tunnel » peut être attrayante dans la chaleur du débat, mais elle reste une solution de papier, qui ne passera pas à la réalisation.

Ensuite intervient la question des pollutions atmosphériques associées à la circulation automobile. Il est légitime d'alerter sur ce danger. Mais dans une région urbaine où se produisent les 50 à 80000 mouvements quotidiens de véhicules qui sont à la base du problème, le débat n'est pas entre avoir des rejets gazeux ou en être miraculeusement préservés. Ces rejets existent aujourd'hui et se maintiendront si le trafic se poursuit sur les mêmes infrastructures ; la baisse du niveau de pollution due aux véhicules de nouvelle génération sera compensée par l'accroissement prévisible des déplacements. Le débat effectif porte sur le moyen de réduire ces émanations nuisibles à la santé et à l'environnement. Le transfert du trafic sur une voie adaptée et plus fluide répond en partie à cette nécessité puisque c'est l'encombrement et la circulation par à-coups qui produisent le plus de rejets : le prolongement de la Francilienne facilite la réduction des rejets gazeux si il draine la plus grande partie du trafic constaté, il maintient cette nuisance si au contraire il échoue à diminuer la saturation des voies existantes.

Mais la question des rejets gazeux rebondit dans la comparaison des tracés puisqu'elle est influencée par les projets de passages souterrains qui supposent des circuits d'évacuation des gaz et donc des concentrations en certains points. La question est sérieuse et nécessite une priorité technique de la part des services responsables du projet. C'est le traitement à la source des gaz rejetés des passages souterrains qui constitue la vraie réponse à cette question et il faut se fixer des objectifs de résultats exigeants, exactement comme on le fait autour des installations industrielles et des incinérateurs de déchets. La solution à ce problème ne consiste pas à contester les tracés comportant des tronçons souterrains (ce qui supposerait que

le trafic à l'air libre ne pollue pas) mais à s'assurer que le traitement des installations d'évacuation de ces tunnels comporte un gain très important sur la diffusion de gaz polluants.

Il faut également aborder la question du péage. Le projet d'autoroute, quelle que soit la solution retenue, aura un coût élevé et son financement public rencontrera des difficultés. La tentation de recourir au financement privé sera forte, avec en particulier l'espoir de parvenir à une mise en service au plus tôt. Mais, sans entrer dans le détail des calculs, il est probable qu'un financement privé intégral porterait le péage à un niveau de 6 à 8 € pour la longueur complète de 22 km : 130 à 180 € par mois pour un utilisateur régulier ! Un tel tarif dissuaderait une large proportion des usagers (l'exemple de la A 14 sur La Défense-Orgeval le montre) et ferait manquer l'objectif essentiel de rabattre la majeure part du trafic sur une artère adaptée. Le péage peut donc être une solution partielle au financement, mais à un niveau accepté par la grande majorité des usagers. Cela renvoie aux pouvoirs publics la charge d'apporter au moins 60 à 70 % du coût total. Et il faut en outre que la technique de péage sur le terrain ne crée pas d'encombres supplémentaires.

III. Peut-on passer loin des zones habitées ?

Venons-en ensuite aux divers tracés en confrontation, en commençant par ceux qui cherchent à éviter les secteurs d'habitation puisque c'est l'élément fondamental du débat.

A - Le tracé Nord-Ouest.

Le tracé Nord-Ouest aussi appelé « tracé violet » avait, aux yeux de beaucoup de partenaires du débat, l'attrait de contourner de loin les communes les plus peuplées. Il aurait porté une forte atteinte à des espaces ruraux protégés ; on peut accepter de mettre cette considération au second plan puisque, en tout point, une autoroute altère le paysage et qu'un traitement qualitatif de détail pourrait réduire son impact. Mais ce tracé aurait aussi amené des nuisances graves dans plusieurs zones plus densément peuplées : à Mériel, Méry et Auvers au franchissement de l'Oise, ainsi que dans plusieurs communes des Yvelines au franchissement de la Seine.

Et surtout les comparaisons chiffrées ont confirmé que, par son éloignement très marqué vers l'Ouest, ce tracé n'aurait eu qu'un effet réduit sur tout le transit empruntant aujourd'hui la RN 184. Un usager devant relier, par exemple, Pierrelaye à Saint-Germain ou Poissy à Pontoise ne ferait pas un détour jusqu'au voisinage de Mantes augmentant son parcours d'une trentaine de km ; il conserverait son itinéraire actuel. Les dommages considérables résultant de l'absence de voie adaptée pour tout le trafic de courte et moyenne distance sur l'axe principal des déplacements banlieue-banlieue, qui va de Cergy-Pontoise à Poissy et Saint-Germain, seraient pérennisés. Soutenir ce « tracé violet », c'est en réalité se résigner au « tracé noir », celui qui maintient tout le trafic sur la RN 184 dans les conditions les plus déplorables. Pour les élus et les habitants des communes touchées par le trafic actuel avec son cortège de nuisances et d'accidents, pour les usagers qui s'y entassent, cette solution est à rejeter.

B – Le tracé bleu

Le tracé bleu est une proposition déjà ancienne qui, tout en se rapprochant de l'axe principal des déplacements de l'Ouest francilien, s'efforce de s'éloigner des zones urbanisées. C'est une tentative qui mérite un examen approfondi, mais qui démontre aussi que l'élimination de certains inconvénients en fait apparaître d'autres.

Je n'évoque qu'avec prudence les caractéristiques de ce tracé dans les Yvelines, restant attaché à l'écoute des élus et représentants associatifs les mieux au fait de chaque réalité locale. Il apparaît toutefois que ce projet prend le parti d'une longue traversée de la forêt de Saint-Germain, ce qui entraîne deux faiblesses : l'obligation de réaliser un souterrain de grande longueur (environ 7 km entre l'orée Nord et la jonction avec la A 14), ce qui se heurte à la difficulté des longs tunnels évoquée plus haut ; et l'impossibilité de relier l'autoroute nouvelle au trafic important venant de Poissy ou s'y dirigeant, puisqu'il serait impraticable de réaliser un échangeur entre une voie principale venant de Poissy et l'autoroute située en profondeur.

Pour la partie Val d'Oise, ce tracé bleu présente une triple caractéristique, qui tient à sa conception même : il passe moins près de certaines zones habitées ; il est moins adapté au recueil du maximum de trafic de courte et moyenne distance ; il entraîne des effets négatifs importants sur des espaces naturels que nos communes souhaitent préserver.

Le tracé bleu ne pénalise pas les zones d'habitat d'Eragny, de Pierrelaye et d'Herblay situées à proximité du tracé rouge qui constitue l'alternative principale. C'est un avantage qu'il faut constater avec le poids que représente cette préoccupation majeure. Malheureusement il ne peut pas complètement épargner d'autres sites d'habitation : ce risque de nuisance nouvelle est net pour les quartiers situés à la limite Est de Pierrelaye et au voisinage de la limite Herblay-Conflans. Il y a certes un bilan positif sur le nombre d'habitations touchées mais peut-être un jugement plus indécis sur le niveau de nuisances, car on accompagne de protections plus massives une autoroute qui passe à 100 ou 150 m des logements qu'une infrastructure située à 300 ou 400 m.

En revanche le tracé bleu, pour les habitants et usagers du Val d'Oise, rejoint partiellement les inconvénients du tracé noir. En effet une part importante du trafic sur courte et moyenne distance se connecte, soit aux parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône (16000 emplois environ), soit aux quartiers d'habitation et d'emplois de Cergy, Pontoise, Osny et des communes de l'Haut-Val (140000 habitants au total et environ 60000 emplois). Or le choix du tracé bleu est de s'éloigner vers l'Est de ce pôle majeur de trafic : il n'y a pas d'échangeur près des quartiers d'entreprises de Saint-Ouen, et l'échangeur de la A 15 avec la Francilienne est reporté plus à l'Est.

En conséquence, les usagers devant relier l'un de ces secteurs aux Yvelines auront pour seuls accès à la Francilienne soit cet échangeur A 15 – A 104 situé 5 km plus à l'Est que l'échangeur actuel avec la RN 184, soit un échangeur situé en limite Sud de Conflans au croisement de la RN 184 avec la nouvelle autoroute. Le résultat est prévisible : pour tous ces usagers, le mouvement le plus naturel sera d'emprunter comme aujourd'hui la RN 184 jusqu'à l'échangeur RN 184-A 15 ou jusqu'aux zones d'activités. La congestion de la 184 auprès des quartiers d'habitation de Saint-Ouen l'Aumône, d'Eragny et aussi de Conflans persistera en grande partie, et la voie nouvelle mieux aménagée ne recueillera pas tout le trafic auquel elle est destinée.

Enfin une question plus large doit être abordée à l'occasion de ce tracé bleu, celle de la protection comparative entre secteurs d'habitation et zones naturelles et agricoles. Il va de soi que la priorité doit être donnée à la préservation des habitants. Mais la technique n'est souvent pas la même : pour assurer la réduction des nuisances en secteur résidentiel, on emploiera le moyen lourd qu'est le passage en souterrain avec des coûts élevés et des contraintes de sécurité mais avec des résultats très substantiels en baisse du niveau sonore en particulier, et aussi en pollution si on traite efficacement les gaz évacués. Lorsqu'une autoroute passe en secteur naturel fragile, ce n'est qu'exceptionnellement qu'elle est recouverte ou creusée en souterrain ; on se contente quasiment toujours de protections partielles, nivellement légèrement au-dessous du sol naturel, merlons anti-bruit, passages piétons et animaux. Même dans le cas de la A 14 traversant la forêt de Saint-Germain, qui a constitué une exception largement commentée, la couverture n'a été que partielle.

Donc dans la comparaison entre tracés plus ou moins éloignés des secteurs résidentiels, le choix réel n'est pas simplement entre nuire aux riverains ou détériorer les sites naturels. On ne parle pas ici de zones dénuées de toute fréquentation humaine, mais d'espaces de respiration accessibles aux résidents de nos communes et qui, une fois traversées par une voie routière à grande circulation, risquent de perdre tout attrait de loisirs, d'être délaissées par les habitants et de devenir des zones dégradées. Chacun admet ce raisonnement quand on évoque la forêt de Saint-Germain, grand massif boisé historique dont la protection prioritaire est unanimement admise.

Mais dans le Val d'Oise nous avons la même préoccupation vis-à-vis de la « plaine de Pierrelaye », grand espace libre qui conserve une vocation naturelle entre la Vallée de Montmorency peuplée de 300000 habitants et l'agglomération de Cergy-Pontoise qui en compte 180000. Nous nous sommes mobilisés collectivement pour stopper sa dégradation, liée notamment aux effets de l'épandage d'eaux usées, et pour planifier sa remise en valeur comme « poumon » régional. Les sept communes concernées, le département et la région associent leurs réflexions et leurs moyens pour restaurer l'environnement de ce plateau de près de 2000 hectares qui doit demain assurer une transition naturelle entre les forêts de l'Isle-Adam et de Montmorency au Nord, la plaine d'Achères et la forêt de Saint-Germain au Sud.

Le tracé bleu a comme inconvénient supplémentaire de tracer une large coupure nouvelle dans cette plaine : il réduirait gravement nos chances d'en faire pour la génération à venir un espace naturel accessible à de très nombreux urbains qui n'ont pas de site équivalent dans leur proximité. C'est tout particulièrement vrai pour la commune d'Herblay, où le territoire encore disponible pour préserver la plaine ne représente que 500 à 800 m de largeur : cette partie décisive de la coupure verte régionale serait sacrifiée par l'implantation de l'autoroute, affaiblissant d'autant la crédibilité du projet de sauvegarde de l'ensemble de la plaine. L'opposition entre tracés proches et éloignés des zones d'habitat ne peut donc pas se réduire à un choix binaire et simplificateur : en Ile de France, les zones naturelles sont aussi nécessaires aux humains.

C – Les tracés dérivés du tracé bleu.

Des participants au débat ont cherché, par un effort estimable, à préconiser des tracés modifiés visant à réduire les points faibles du tracé bleu en conservant ses avantages relatifs. C'est le cas du « tracé blanc » émanant de la municipalité d'Andrésy et du « tracé jaune » présenté par l'Association de protection des sites orgevalais.

Dans le cas du tracé blanc comme du tracé jaune, une variante est proposée par rapport au tracé bleu « de base » ; elle consiste à conserver le passage de la Francilienne au contact des parcs d'activité de Saint-Ouen l'Aumône, avec un projet d'échangeur à ce niveau, mais à infléchir ensuite l'autoroute vers l'Est pour rejoindre le tracé bleu. Il y a donc maintien des conséquences négatives de ce tracé sur la zone naturelle de la commune d'Herblay. Il y a une amélioration de desserte des parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône, donc un soulagement meilleur de la RN 184 dans la partie Nord.

En revanche la carte montre bien deux inconvénients nouveaux par rapport au tracé bleu initial. L'autoroute est supposée suivre un angle droit sur une très courte distance en limite de Pierrelaye et Saint-Ouen l'Aumône, ce qui implique une courbe à très court rayon incompatible avec les critères de sécurité routière ; et surtout la nouvelle Francilienne recouvre la A 15 actuelle sur une distance d'environ 2 km entre Pierrelaye et Herblay. Ceci n'est pas réalisable dans la pratique, car il devient impossible d'installer un échangeur entre la A 15 et la A 104 (alors que c'est le but premier de la Francilienne de connecter les autoroutes entre elles) ; et la fusion de trafic entre deux autoroutes sur un tronçon de ce type entraîne des perturbations de circulation incontrôlables. Cette expérience négative est faite quotidiennement à l'Est de Paris où la A 86 et la A 4 se chevauchent sur une distance analogue, créant un bouchon aux conséquences particulièrement dommageables.

Cette variante au tracé bleu présente donc un bilan négatif pour les communes du Val d'Oise intéressées et elle ne peut donc pas offrir de solution crédible. Pour la partie située dans les Yvelines, la variante jaune m'apparaît également manquer de réalisme en prévoyant un tunnel continu sous toute la forêt de Saint-Germain du Nord au Sud. Le tracé blanc dans les Yvelines pose des problèmes plus complexes qui ont conduit d'autres communes et associations à le critiquer ; je ne me juge pas compétent pour porter une appréciation sur ces désaccords, mais de toute façon si l'on estime qu'il n'est pas faisable dans la partie Val d'Oise c'est l'ensemble de ce tracé alternatif qui se trouve remis en cause.

IV. Comment aménager les tracés touchant les secteurs d'habitation ?

Si l'on écarte les tracés violet, bleu et les variantes de ce dernier, il faut en définitive évaluer les conditions pouvant rendre acceptables les tracés passant le plus près des secteurs où se constate le trafic le plus dense, pour apprécier si ils peuvent offrir une solution défendable aux multiples inconvénients actuels.

A – Le tracé noir.

Ce tracé reprend une idée évoquée à de multiples reprises dans les phases antérieures du débat sur la Francilienne, consistant à aménager au mieux le passage de cette artère convertie en autoroute sur les emprises de la RN 184 et à leur voisinage immédiat. Il est impossible de savoir si cette idée, mise en pratique il y a 30 ans quand la RN 184 a été conçue, aurait pu avoir une utilité. Ce qui est en revanche certain, c'est que dans la configuration actuelle des sites elle ne peut présenter que des désavantages massifs.

On peut passer rapidement sur le secteur concernant la forêt de Saint-Germain, puisque apparaît de nouveau l'objection d'une couverture de l'autoroute trop longue d'un seul tenant pour avoir une chance d'être retenue. Dans la traversée du Val d'Oise, en revanche, il est

évident dès le premier examen que ce projet consistant théoriquement à juxtaposer une autoroute aux normes actuelles et une route nationale à plus faible trafic n'est pas réalisable. Etant donné la proximité entre les quartiers d'habitation et la RN 184 à Saint-Ouen l'Aumône et à Eragny (et on pourrait faire le même constat concernant Conflans-Sainte-Honorine), il ne serait imaginable d'implanter la Francilienne sur ce tracé que si elle était entièrement recouverte depuis la limite des parcs d'activités de Saint-Ouen jusqu'à la rive Sud de la Seine, soit une continuité de 7,5 km environ posant à nouveau le problème des tunnels de grande longueur. Le coût d'un tel ouvrage serait, compte tenu de la complexité de l'environnement (franchissement des voies ferrées, échangeur avec la A 15 dans une emprise trop réduite, réalisation d'une RN 184 de type urbain dans des espaces insuffisants), sans commune mesure avec le chiffre évoqué de 1,1 milliard d'€ ; et le résultat serait inévitablement insatisfaisant tant pour l'écoulement du trafic que pour la sécurité routière.

La présentation de cette proposition se situe donc en réalité dans une autre catégorie que les autres tracés. Il ne peut pas s'agir de la réalisation d'un ouvrage autoroutier véritable permettant d'atteindre les objectifs de fluidité et de sécurité proposés pour le Francilienne car dans les sites tels qu'ils sont aujourd'hui cet ouvrage n'est plus faisable. Il s'agit seulement d'une solution de pis-aller, essayant de ménager des protections partielles sur une infrastructure vouée à rester saturée et dangereuse. Il est essentiel pour la commune de Saint-Ouen l'Aumône de marquer cette différence, qui ne peut que nous conduire à rejeter cette hypothèse du tracé noir comme inacceptable. Il ne peut pas constituer une base de travail améliorable.

B – les tracés rouge et vert

Nous sommes donc amenés, après examen détaillé, à reprendre position en prenant pour base le tracé dit N1, qui est commun dans la partie Val d'Oise aux tracés rouge et vert, et en cherchant à en supprimer les inconvénients principaux. Nous ne pouvons pas sous-estimer les difficultés d'insertion de ce projet chez nos voisins d'Eragny, où il passe à faible distance de centaines de logements. Il ne nous apparaît défendable que si le projet de base est revu pour aboutir à un recouvrement complet de l'ouvrage dans tout le tronçon concernant Eragny, soit près de 3 km ; ce serait une longueur de tunnel certes importante mais réalisable tant en investissement qu'en exploitation, comme c'est le cas aujourd'hui sur la A 14 ou sur la A 86 en Seine-Saint-Denis. Et c'est bien sûr dans cette partie qu'il faut démontrer la faisabilité d'une filtration des gaz évacués apportant une garantie réelle de sauvegarde de la santé des riverains.

Sur les parties du tracé N1 affectant Saint-Ouen l'Aumône (Est du quartier de Liesse), Pierrelaye et Herblay, des mesures compensatoires sont également à approfondir. Il doit être confirmé que le projet passerait en déblai sous la voie SNCF Paris-Nord, sous la RD 14 et sous la A 15, ce qui contribue à réduire fortement l'impact paysager et les nuisances sonores. A l'approche du quartier des Courlains à Herblay, une solution de couverture doit être trouvée. Concernant Saint-Ouen l'Aumône, la mise au point du projet urbain de Liesse II sera poursuivie en écartant toute réalisation de logement à moins de 400 m de l'emprise la plus proche de la Francilienne ou de son échangeur avec la A 15 ; et un projet paysager à long terme devra assurer la viabilité de l'espace agricole et naturel de la plaine de part et d'autre du passage de l'autoroute.

Il ne m'appartient pas de porter une appréciation sur les aménagements et modifications qui seraient nécessaires pour réduire de façon crédible les inconvénients réels que présente ce

tracé de base dans les communes des Yvelines, ou sur les variantes récentes qui pourraient se révéler réalisables dans la poursuite du débat entre ces communes. Il me paraît seulement possible d'affirmer, comme le font beaucoup d'élus des Yvelines, la nécessité d'une continuité de la Francilienne pour atteindre la A 13 à Orgeval, car à défaut les graves nuisances actuelles continueraient de pénaliser tout le territoire concerné.

Conclusion

Les réflexions qui précèdent ne peuvent constituer qu'une contribution aux conclusions de ce débat public, à égalité avec celles de beaucoup d'autres. Je me suis efforcé de prendre en compte les demandes et inquiétudes de toute la diversité des citoyens et collectivités intéressés, en prenant garde à ne pas céder à la tentation du souhaitable non réalisable, ce qui ne sert pas le débat démocratique.

J'en retire trois propositions que le gouvernement pourrait examiner avec l'objectif de donner un débouché concret au débat qui s'achève :

- mettre à l'étude, pour réalisation d'un projet achevé et chiffré, un ou deux tracés seulement, qui devraient comporter au moins le tracé rouge assorti des aménagements demandés par les communes concernées ;
- encadrer la mise au point du projet par une série d'objectifs précis de qualité de réalisation comme le niveau de bruit à ne pas dépasser dans les zones habitées, le niveau maximal de rejets atmosphériques, la proportion minimale d'attraction de trafic de la nouvelle voie sur les zones avoisinantes ;
- proposer aux collectivités majeures intéressées, les deux départements et la région, de poursuivre la concertation sur le projet final et de définir un partage des contributions financières nécessaires pour atteindre les objectifs de qualité et d'environnement retenus en commun.