



# Discours du Maire

## VILLE D'ANDRESY en Yvelines

*Monsieur Hugues RIBAUT  
Maire d'Andrésy,  
Conseiller Général des Yvelines,  
Vice-Président de la Communauté de Communes des Deux  
Rives de la Seine, en charge des Transports*

*Commission Particulière du Débat Public  
« Francilienne »*

~

*Réunion de clôture*

*( sous réserve du prononcé )*

**Jeudi 6 juillet 2006 - Pontoise**

---

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP,  
Mesdames, Messieurs les Représentants du Maître d’Ouvrage,  
Mesdames, Messieurs,

Nous voici arrivé au terme de ce débat public.

Je voudrais, tout d’abord, rappeler que, comme le précise la LOI n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, *« le débat public porte sur l’opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet. Que la Commission nationale du débat public a également pour mission d’émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public. »*.

A ce titre, **je ne peux que constater que ce débat a respecté cette Loi**, y compris, grâce à la participation importante et active du public (qu’il soit particulier ou institutionnel), par l’émergence de combinaisons de tronçons (proposés dès l’origine par le Maître d’Ouvrage), ou d’amélioration de ceux-ci, **ou encore par la proposition de solutions nouvelles répondant à des questions ayant émergées dans le courant du débat.**

Après cette précision, revenons donc au fondement de ce débat public.

## Sur l'opportunité :

Je voudrais réaffirmer que ce prolongement de francilienne **est nécessaire et urgent** :

En effet, les études menées par des cabinets indépendants lors de la phase de création de la Communauté de Communes des deux rives de la Seine ont fait ressortir le **retard patent de son territoire**, notamment en terme de couverture d'emplois et de capacité de déplacements que ce soit en transports en commun ou en transports individuels.

Ces constats n'ont fait que confirmer ceux indiqués dans le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines ou dans les attendus du Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France en cours de révision. Ils sont aussi à la base de l'Opération d'Intérêt National en cours d'élaboration sur le territoire de la Seine Aval. Tous ces documents indiquent la **nécessité d'infrastructures nouvelles** notamment pour développer et conserver le tissu industriel de cette vallée.

Il s'agit principalement, de la création du canal Seine Nord qui associé à Port 2000 au Havre permettra à une future plate-forme multimodale, située rive gauche, de générer de l'ordre de 3 000 emplois à terme. Il s'agit aussi d'améliorer l'offre de transport en commun par l'amélioration des fréquences sur les lignes SNCF existantes, mais aussi par le prolongement de la tangentielle ferrée au moins jusqu'à Achères.

Mais **il s'agit aussi de rattraper le retard et d'améliorer la desserte routière** en réalisant ce tronçon de Francilienne, là où il manque cruellement, c'est-à-dire dans le fuseau Sud-est.

### **Sur les objectifs et caractéristiques :**

Depuis l'émergence en 1988 de ce que certains appellent, à tort, le tracé « historique », de nombreuses Lois et surtout notre Constitution ont été modifiées pour inclure, en 2004, une « **charte de l'environnement** ».

Celle-ci précise que : « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ». A ce titre, **elle impose l'application du principe de précaution et la promotion d'un développement durable.**

Or, toutes les études scientifiques récentes alertent sur les risques de la pollution automobile pour la santé et particulièrement en ce qui concerne les particules fines et ultra fines. Cela a d'ailleurs été souligné lors de la réunion thématique sur la pollution de l'air par l'expert de l'INRETS.

De plus, et les annexes du dossier du Maître d'Ouvrage le démontrent, la préservation de notre environnement et de nos ressources (en eau notamment) font aussi partie de notre patrimoine et de notre environnement.

A ce titre, un nombre de franchissement de fleuve minimum, un évitement des champs captant et le respect des paysages très sensibles et rares, sont aussi des impératifs à prendre en compte dans le choix du tracé.

**Le respect de ce principe de précaution, en ce qui concerne les populations, et le respect de notre environnement sont donc les passages obligés valider et garantir la future utilité publique de ce projet.**

Il me semble donc important de mettre en garde les « ayatollahs » du tracé rouge sur le risque qu'ils prennent, par leur position, en donnant tous les arguments nécessaires pour faire capoter la future enquête publique.

En effet, demander un tracé, au seul motif qu'il serait historique, c'est faire fi des modifications législatives, des nouvelles connaissances en matière de santé et de développement durable et surtout passer par pertes et profits ce débat public riche d'enseignements, comme nous avons tous pu le constater.

**D'où la nécessité d'un tracé alternatif :**

En effet, **aucun des tracés proposés à l'origine ne répond correctement aux objectifs** de l'ouvrage ou aux impératifs engendrés par la charte de l'environnement.

Cela est particulièrement vrai dans les Yvelines pour les tracés « rouge », dans sa totalité, et « vert », dans sa partie S1, qui d'une part ne desservent pas les zones économiques situés rive gauche, déchargent moins bien que des tracés rive gauche les routes proches de la Francilienne, où mettent en péril les ressources en eau et les paysages rares et sensibles.

C'est pourquoi, **Andrésy, au nom de la Communauté de Communes des deux rives de la Seine a souhaité soumettre au débat un tracé alternatif dit tracé « blanc ».**

Tracé qui se veut être performant dans la réponse aux objectifs et protecteur des populations et de l'environnement. **Bref, un tracé Invisible, Inaudible et Inodore.**

En effet, il permet de créer des protections pour certaines zones urbanisées impactée aujourd'hui par des infrastructures existantes, d'éviter au maximum les zones urbanisées et, quand il passe près d'elles, c'est totalement sous couverture, en intégrant des mesures constructives permettant de diluer et d'éloigner les polluants, enfin il permet de protéger et de respecter les paysages rares et sensibles. Le tout en étant particulièrement performant en terme de desserte des pôles régionaux et des zones économiques tout en étant raisonnable en terme de coût. Sur ce dernier point, l'estimation du Maître d'ouvrage confirme l'intérêt du « tracé blanc ».

Il nous apparaît donc que, si l'on oubliait les positions « politiciennes », et que, si certains acceptaient de façon ouverte et officielle de l'étudier objectivement en vue de l'adopter avec des améliorations toujours possibles, **ce « tracé blanc » serait reconnu comme le tracé le plus efficace et le moins nuisible, donc le tracé alternatif acceptable.**

C'est en tout cas celui que soutient Andrézy et la Communauté de Communes des deux rives de la Seine.

En espérant que la raison l'emporte, je vous remercie de votre attention.