

Monsieur le Président,
Mesdames Messieurs les membres de La Commission,
Madame et Monsieur les représentants de la DREIF,
Mesdames et Messieurs les élus
Mesdames, Messieurs

Jean-Claude Roude, vice-président de l'association des habitants du quartier de la gare de Grande-Ceinture à Saint-Germain-en-Laye, membre du Comité PROFILE

Le temps qui m'est imparti étant plus que limité, je serai bref et presque caricatural :

1. **oui**, la circulation automobile produit des nuisances sonores et des pollutions et donc personne n'a envie de la voir passer au fond de son jardin.
2. **non**, ce n'est pas une raison pour en dramatiser, voire diaboliser les effets car :
 - a. la pollution générale baisse en France,
 - b. la pollution générale baisse en Ile-de-France malgré (ou à cause de) 750 Km d'autoroutes mis en service entre 1970 et 2000 (je cite Monsieur Plazi).
 - c. la pollution des moteurs automobiles baisse et continuera à baisser (les PM 10 représentent 12% des particules totale émises en France et le taux par véhicule a été divisé par 12 depuis l'adoption de normes antipollution).
 - d. enfin, bonne nouvelle, la durée de vie des français continue à s'allonger.

Il demeure évidemment parfaitement justifié de protéger au maximum les riverains des pollutions du trafic mais on ne peut pas faire les autoroutes urbaines à la campagne !

3. La Francilienne ne créera pas de trafic par génération spontanée, mais captera celui qui, aujourd'hui (ou dans le futur), emprunte (ou pourrait emprunter) la RN 184, la RN 13, la RD 30, la RD 190 et d'autres encore, sans aucune protection des riverains d'Eragny, de Conflans, de Saint-Germain, de Poissy, de Port-Marly et d'autres.

Il y a sans doute plus de 50 000 riverains implantés dans la zone de 500 mètres de ces voies, dont une partie à 10 mètres ou même parfois

moins (la largeur d'un trottoir), exposés sans protection à toutes les formes de nuisances et pollutions. Ils les verraient baisser du fait de la mise en service de l'A 104.

Il n'y en a sans doute pas 1000 situés à moins de 500 mètres d'une section à ciel ouvert d'un tracé comme le tracé rouge et sans doute **aucun** à moins de 100 mètres où la pollution est déjà 100 fois inférieure à ce qu'elle est à 10 mètres.

Ces considérations sont à prendre en compte tout particulièrement pour nos enfants comme l'a souligné le Docteur Vial.

Quel que soit le niveau des pollutions résiduelles, leur évolution future et leurs dangers éventuels, la réalisation d'une infrastructure nouvelle adaptée est donc de loin préférable au maintien de la situation actuelle.

Il faut donc réaliser le tronçon Cergy-Pontoise – Orgeval et son prolongement ultérieur vers Saint-Quentin-en-Yvelines.

4. Les considérations ci-dessus militent en faveur de la réalisation de l'A 104, sans privilégier un tracé plutôt qu'un autre (sauf exclusion du tracé noir, sur place) mais ne permettent pas non plus d'en éliminer. Le tracé rouge en particulier, avec 6,5 Km de tranchée couverte dans les sections urbanisées, doit permettre d'assurer une protection convenable des riverains.

Aucune étude ne démontrera que le maintien de la situation actuelle est préférable à la réalisation d'un quelconque tracé soumis à enquête.

Pour finir, nous attendons du rapport de conclusion du débat public que, contrairement à ce qui s'est passé dans de nombreuses séances, il ne s'enlise pas dans des considérations générales ou techniques sur les nuisances ou même sur des tracés non étudiés et non soumis à concertation, mais qu'il permette au ministre, conformément à son objet, de choisir un tracé sur les éléments soumis à concertation.

Une fois le tracé choisi, comme ce fut le cas sur tous les projets réalisés et en particulier sur l'A 14, les concertations ultérieures avec les mairies et les riverains directement concernés, doivent permettre les mises au point complémentaires, et il y en a certainement beaucoup, nécessaires à une protection exemplaire de l'environnement et des habitants.

Je vous remercie de votre attention.